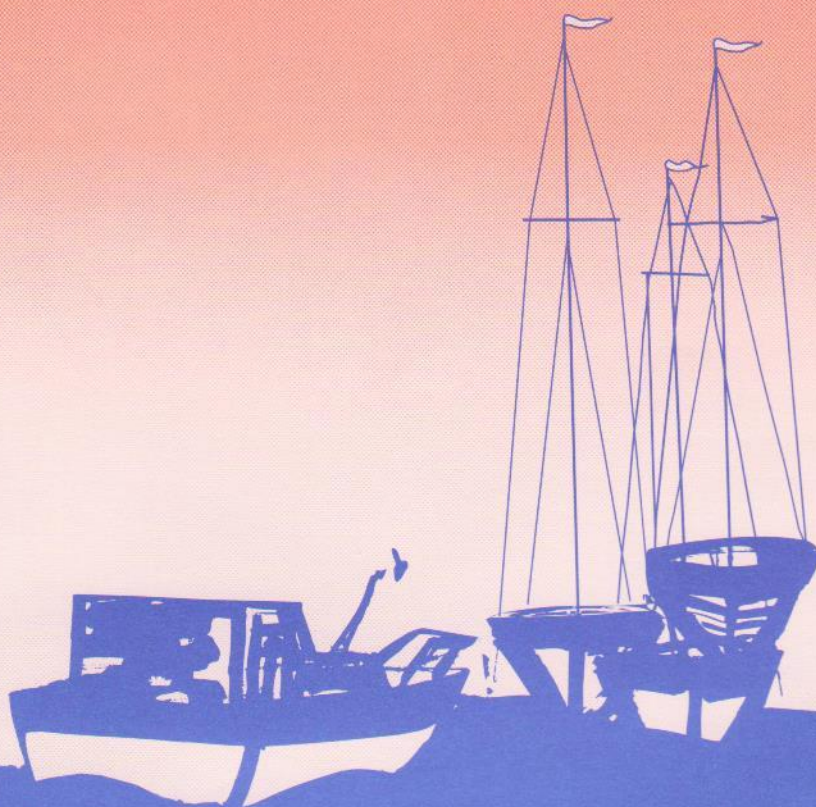


# DE GEUS



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 88 nr. 1

Januari 2014

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**
- 8 Officiële mededelingen**
- 9 Hellingschema**
- 10 Aanmelding zomerligplaats (herinnering)**
- 11 De nieuwjaarsreceptie**
- 13 Waarom heet jouw boot....?**
- 15 Vlagvertoon in crisistijd**
- 16 Reisverslag: Met de Nehalennia naar de Oostzee**
- 31 Reisverslag: Altijd maar haast**



## Van de redactie

Beste lezer,

In de december-Geus schreef ik dat de redactie voor de volgende Geus hoopte op een rijke oogst aan kopij. Aan de omvang van deze Geus is te zien dat de oogst zeer rijk is.

Leuk is dat de rubriek **Waarom heet jouw boot .....**? door Wanda Koch, destijds de initiatiefneemster ervan, weer nieuw leven is ingeblazen. Ze vraagt aan Ria van der Heide en haar partner Cees waarom hun boot Spinner heet. Wie dat wil weten moet Ria's stukje lezen. In de september-Geus liet van Jan van Mierlo zien hoe je in deze crisistijd flink wat geld kunt besparen bij de aanschaf van gastenvlaggetjes. Eilard Jacobs vertelt in deze Geus hoe hij in Engeland op een goedkope manier aan een gastenvlaggetje kwam. Verder staan er in deze Geus weer twee reisverhalen: het tweede verslag van mijn reis naar Zweden en Willem Kooimans verhaal over een winderige reis naar het Oeral-festival, die hij met twee overmoedige bemanningsleden maakte, en een al even onstuimige terugreis.

Hoewel de 'echte' winter nog moet komen, is aan het **Hellingschema** te zien dat het nieuwe vaarseizoen niet zo heel ver meer weg is. Iedereen die een ligplaats in één van onze havens wil hebben maar die nog niet gereserveerd heeft, attendeer ik op het stuk **Ligplaatsen**, van onze voorzitter. Alle zomer- en winterligplaatsen moeten voor ieder seizoen opnieuw gereserveerd worden, ook als men al jaren een ligplaats heeft. Ook in André's stuk **Van de bestuurstafel** staan zaken die voor iedereen van groot belang zijn, zoals het onderwerp wanbetalers.

Veel plezier toegewenst bij het lezen van deze Geus,

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Ligt de ene Geus net in de kattenbak, valt de volgende alweer op de mat....

Simon Watergeus  
havencommissaris



## Van de bestuurstafel

De maand januari is een rustige maand op watersportgebied. We hebben nog de tijd voor het onderhoud van de boot. We kijken waar we de komende zomer naartoe willen en maken plannen. Maar de bestuurstafel ligt vol. Er zijn nog twee grote projecten voor het winterseizoen. De plannen voor het nieuwe clubhuis in Vinkeveen zijn heel concreet geworden. Er liggen tekeningen, de financiering moet

geregeld worden en er moet een algemene vergadering worden bijeengeroepen.

Even hard wordt er gewerkt aan het baggerprobleem in Durgerdam. Hoeveel bagger moet eruit, hoe diep moet het worden, hoe vervuild is het? Hoeveel gaat het kosten? De plannen zijn nog niet concreet, maar het probleem is er niet minder om. We gaan er alvast geld voor vrijmaken. Op de algemene vergadering komt ook dit punt aan de orde.

Dit zijn onderwerpen die op het eerste gezicht vooral een probleem lijken voor de mensen in Vinkeveen en Durgerdam, maar het zijn ook problemen die alleen maar opgelost kunnen worden dankzij de solidariteit tussen de verschillende locaties en dankzij de solidariteit tussen alle leden. Het is in het belang van de hele vereniging dat alle locaties gezond zijn.

Deze onderwerpen vereisen veel overleg, maar ook veel inzet. Denk alleen maar eens aan het verzenden van de uitnodigingen voor de algemene vergadering. Ik durf geen echte schatting te maken, maar René is er ongetwijfeld weer een paar dagdelen mee bezig. Dan steekt het dat zo'n 10 procent van de leden de facturen niet op tijd betaalt, ook niet na een betalingsherinnering. Is het te veel moeite om even contact op te nemen met de penningmeester en zo nodig een betalingsregeling te treffen? En zullen we leden die in herhaling vallen, maar gewoon afvoeren als lid? Als ik dit opschrijf, denk ik: "Moet dat nou?" Het bestuur zal dat niet op eigen houtje doen, we komen er in de algemene vergadering van maart op terug. Maar nu eerst de algemene vergadering van 31 januari om in Vinkeveen en Durgerdam aan de slag te kunnen.

André van Oostveen

**17-2-2014 Zie ook website voor aangepast schema**

## **Hellingschema Diemerzeedijk, voorjaar 2014.**

**Aanvang hellingen: 9.00 uur**

Zaterdag 22 maart	Zondag 23 maart
Jan Kamminga * A. Ouwehand H. Schröder A. Kliphuis W. Herremans S. van Hout	Rene Duursma * N. Rietbergen E. Roelandse T. Broekhof R. Cornelissen
Zaterdag 29 maart	Zondag 30 maart
J. Schaaf * A. Strijkel L. Smulders A Eesenbrink N. Kieft	P. Ridderikhof * T. van Huystee S. Kap Dennis Guicherit F. Koopman

Zaterdag 5 april
G. v. Noort * L. Greyer N. Ruyter R. Vlaanderen

Later, in overleg met de HC  
8 boten op trailer en via de helling  
J. Helling  
C. v.d. Laar  
A. Dirkmaat  
A. Berndsens  
E. Vogel  
T. Keyzer  
Denny Guicherit  
Dochter en vader Oostveen

De met \* aangemerkte leden vragen wij die dag als hellingbaas te fungeren. Ook wordt hun verzocht om vooraf een korte cursus te volgen in het bedienen van het trekkertje, in overleg met de havencommissaris Guus Taschner (06-40867154).

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

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

## **LIGPLAATSEN** (herinnering)

Op dit moment worden de ligplaatsen toegewezen en de wachtlijsten opgesteld. De ervaring leert ons dat er altijd nog wijzigingen komen omdat mensen zich op het laatste moment bedenken, omdat er een nieuw schip is gekocht, omdat het telefoonnummer is veranderd of het e-mailadres. Om alle overlast die hierdoor wordt veroorzaakt te voorkomen, vraag ik iedereen die een vaste ligplaats heeft en iedereen die in aanmerking wil komen voor een ligplaats, nu de volgende informatie aan de secretaris te mailen.

- HAVEN: Diemerzeedijk / Vinkeveen / Durgerdam
- LIGPLAATS: vast / reserveren / opzeggen / wachtlijst
- SCHIP: naam;            lxbxd:
- NAAM:
- ADRES:
- E-MAIL:
- TELEFOON:

Als u al gereageerd heeft, hoeft u het niet nog een keer te doen.

De toewijzingen geschieden uitgaande van de vaste ligplaatsen en van de rangnummers op de ledenlijst. De betrokken leden worden over de toewijzingen zo snel mogelijk geïnformeerd.

André van Oostveen



## Nieuwjaarsreceptie



Gezellig palaveren tijdens de nieuwjaarsreceptie.

Traditiegetrouw was er weer een nieuwjaarsreceptie in ons clubhuisgebouw aan de Diemerzeedijk, ditmaal op zondag 5 januari. Hoewel lang niet alle Geuzen aanwezig waren, was het erg gezellig. Onder het genot van een lekker drankje en heerlijke hapjes, verzorgd door Elly Kat, Jan Kors en Elly van der Wilt, werd er nagepraat over het afgelopen vaarseizoen en vooruitgeblikt naar het komende seizoen.

Voorzitter André beklom het spreekgestoelte om zijn nieuwjaarstoespraak te houden. Daarin werden speciaal de drie havencommissarissen genoemd. Adri gaat het in Durgerdam

waarschijnlijk druk krijgen in verband met het uitbaggeren van de sloot. Guus heeft het afgelopen najaar zijn schouders gezet onder een grote schoonmaak- en opruimactie in de loods. Door de ruimte die er is gecreëerd, lijkt die nu een stuk groter. Theo is druk doende met de plannen voor een nieuw clubhuis in Vinkeveen. Op 31 januari zal hierover een algemene ledenvergadering worden gehouden. Ook de jubilarissen werden niet vergeten. Adri kwam hierbij weer even in de schijnwerpers te staan, want hij is vijftig jaar geleden, toen hij 14 jaar oud was, lid geworden van onze vereniging.

In het verleden hing de Geuzenvlag meestal al voor het begin van de nieuwjaarsreceptie aan de vlaggenmast te wapperen. Dit keer werd hij na André's toespraak ontrold. Daardoor leek de nieuwjaarsreceptie wel wat op de opening van het vaarseizoen. Het weer hielp ook een handje mee. De zon scheen overvloedig, de lucht was strak blauw en de temperatuur was aangenaam. Hopelijk mogen we dat in 2014 nog vaak meemaken.

Jaap van der Harst

## Waarom heet jouw boot Spinner?

Om een herstart te maken met de rubriek **Waarom heet jouw boot....?**, stel ik nu de vraag aan Ria en Cees. Hoe zijn jullie ertoe gekomen om jullie boot SPINNER te noemen? Het is geen buitenlandse naam, dus uitleg daarover is niet aan de orde. Toch ben ik benieuwd en vast vele Geuzen met mij: hoe kom je aan die naam voor de boot? Ik lees er graag over in de volgende Geus!

Groet, Wanda Koch-Starreveld.

Hallo Wanda, onderstaand mijn 'verklaring' van de bootnaam Spinner. Ik vond het altijd al een leuke rubriek; ik hoop dus dat hiermee de stagnatie is opgeheven en reageer dus graag op jouw verzoek!

Op m'n dertiende (heel lang geleden dus) meldde ik thuis al vaak dat ik best 'op het water' wilde: 'al was het maar met een oude kano'. Op mijn veertiende verjaardag nam m'n vader me mee naar jachthaven Bakker aan de Diemerzeedijk. Daar lag op de kant een kale, half vergane kano en volgens m'n vader was dat kanootje mijn verjaardagscadeau! Ik reageerde dankbaar en enthousiast. Een beetje opknappen moest kunnen. Maar gelukkig had ik te vroeg gejuicht, want aan het eind van de steiger lag, opgetuigd en wel, een lief rood BM'etje, met in alle primaire kleuren geverfde vlondertjes, gebreeuwde deeltjes en een beetje kromme mast. Ik kon zo met het nieuwe bezit wegzeilen. En dat deed ik dan natuurlijk ook, ook al moest m'n vader me nog wel uitleggen hoe de zeilen te zetten bij welke windrichting. En vooral dat ik tégen de wind moest aanleggen! En....je raadt het al: dat bootje heette **Spinner**. Deze Spinner heeft overigens ook nog een tijdje bij de Watergeuzen vlak voor het mooie oude clubhuis gelegen.

De naam **Spinner** was bedacht door mijn oom, die graag viste en daarbij regelmatig een spinner gebruikte. "Een spinner is een soort kunstaas dat wordt gebruikt in de sportvisserij. Met spinners (ook wel blinker genoemd) vist men op roofvis door de spinner met een werphengel uit te gooien en vervolgens in te halen. Daarbij draait de metalen plaat in de rondte en krijgt daarmee de aandacht van dichtbij jagende roofvis".

Toen de Pionier 10 in 1976 een naam moest krijgen, lag het voor mij en Jan voor de hand dat dit **Spinner** moest zijn. Aan de hand van het

bovenstaande zul je begrijpen dat nostalgie en melancholie een grote rol speelden. We zijn de naam overigens nooit tegengekomen. Wel kijken Duitsers ons soms met een wat vreemde, ietwat lacherige blik na.....



*Cees en ik geven het stokje graag door aan Peter en Anneloes. Hun Spirit heet **PeterO’Nella**.  
We zijn benieuwd. Graag jullie uitleg in de volgende Geus!*

Ria van der Heide-Leereveld

## Vlagvertoon in crisistijd (vervolg)

Het artikeltje van Jan van Mierlo in de september-Geus is voor mij aanleiding om iets te vertellen over een andere vlagervaring. Zijn oplossing, goedkope toeristenvlaggetjes kopen, gaat namelijk overal op behalve in Engeland. Daar is het toeristenvlaggetje namelijk de Union Jack terwijl je als gast natuurlijk als courtesy flag de red ensign voert. Die hadden we dan ook van te voren, samen met de kaarten, in Nederland al aangeschaft. (Het voordeel daarvan is gelijk dat de kosten van het vlaggetje marginaal worden ten opzichte van de rest van de boodschappen). Toen bij nadering van Lowestoft de vage contouren van het Engelse land zichtbaar werden, haalde ik dan ook onze glanzende nieuwe courtesy flag tevoorschijn en knoopte hem in de vlaggenlijn. Althans dat hoopte ik, maar toen ik het lusje met een schootsteek dacht te hebben vastgezet en het vlaggetje even losliet, woei dat gelijk in de golven. We hebben nog pro forma een man-overboordmanoeuvre uitgevoerd, maar het was natuurlijk een illusie om het vlaggetje in zee terug te vinden.

We liepen dus zonder gastenvlag Lowestoft binnen. Daar moest natuurlijk wat aan gebeuren. Dus gingen wij op zoek naar een watersportwinkel om een nieuwe te kopen. Maar het bleek geen gangbaar artikel. We gingen vele winkels af. De Britse beleefdheid vergt kennelijk dat je de klant niet teleurstelt. Dus nadat de betreffende winkelier zich verontschuldigd had dat hij niet aan onze behoefte kon voldoen, noemde hij steevast een zaak die ongetwijfeld wel een courtesy flag had. Bij voorkeur aan de andere kant van de stad. Uiteindelijk kwamen we na een lange wandeling bij de zoveelste jachtwerf met ook nog een klein watersportassortiment. Ook hier konden ze ons helaas niet helpen, maar een collega verderop..... Van de nood een deugd makend liepen we nog wat over de werf om naar de soms prachtige bootjes te kijken. Het was eind juni, maar er lag nog veel op de kant.

Plotseling zag ik op het hek van een pieremachochelig motorbootje een wat rafelige red ensign wapperen van het door ons gewenste kleine formaat. Er stond een ladder tegen het schip, de eigenaar was aan boord aan het werk! Ik klom de ladder op en legde onze situatie uit. Of ik

zijn vlag niet over kon nemen voor de kosten van een nieuwe? Nou daar was geen sprake van..... Ik mocht hem zo wel meenemen.

De weken daarop trokken we voor de eerste keer langs de Engelse oostkust, maar met een courtesy flag die eruitzag of we er al heel wat Engelse mijlen op hadden zitten.

Eilard Jacobs

## **Met de Nehalennia naar Zweden**

### **Verslag van mijn tweede grote Oostzeereis**

#### Deel 2: Ystad- Bornholm -Gotland

In de vorige Geus vertelde ik dat ik mijn reis naar Stockholm wilde onderbreken om een bezoek te brengen aan Bornholm. De avond voordat ik vanuit Ystad naar het Deense eiland wilde oversteken, gaf het weerbericht voor het eerst tijdens mijn reis aan dat er een groot en actief lagedrukgebied in aantocht was. Er zou de volgende dag eerst een warmtefront met motregen passeren, daarna zou de wind tegen de avond flink toenemen, tot windkracht zes.

De volgende dag was het inderdaad grijs motregenweer en er stond een matige zuidwestenwind. Erg aanlokkelijk zag het er niet uit. Omdat ik naar het zuidoosten moest was de windrichting echter zeer gunstig. Ik besloot daarom om te vertrekken. De bestemming was Rönne, de hoofdstad van Bornholm. De tocht verliep vlot, maar het was jammer dat het zicht vrij slecht was. Pas toen ik een mijl of twee van het eiland was verwijderd, kwamen de grijze contouren van de hoge kust in zicht. Toen ik in haven lag klaarde het op, maar het begon ook harder te waaien en zo nu en dan viel er een stevige bui. De volgende dag woei het nog harder, maar buien vielen er niet meer. 's Morgens heb ik eerst een wandelingetje door Rönne gemaakt, een aardig stadje met veel pittoreske vakwerkhuisjes. Nadat ik een fietskaart had gekocht, heb ik 's middags op mijn vouwfiets het zuidwestelijk deel van het eiland verkend. Het landschap deed me sterk denken aan dat van de andere Deense eilanden. Langs de steile klifkust is het meestal bebost en in het zacht

glooiende binnenland wisselen grote akkers en bossen elkaar af. Via goed onderhouden toeristische fietspaden kom je op de mooiste plekjes. Een cultuurhistorische specialiteit van het eiland zijn de witgepleisterde middeleeuwse plattelandskerkjes die in bange tijden ook als fort gebruikt konden worden. Om ze goed te kunnen verdedigen zijn ze rond en zitten er schietgaten in de muren. Zoals bij alle kerken in Denemarken staat de deur overdag altijd open. Het interieur is schitterend: koperen kroonluchters met vaak nog echte kaarsen erin, een fraaie preekstoel met houtsnijwerk, oude schilderijen, en middeleeuwse fresco's op de witgepleisterde muren en pilaren.

De dag na mijn fietstocht was de wind sterk geluwd en besloot ik uit Rønne te vertrekken. Het was mijn bedoeling om de noordpunt van het eiland te ronden en naar Ballinge te varen, een klein stadje aan de noordoostzijde van het eiland. Toen ik vertrok stond er ongeveer windkracht drie tot vier uit het zuiden, maar gaandeweg werd de wind steeds noordelijker en was de noordpunt van het eiland niet meer in één slag te halen. Omdat ik daarom vrij laat in Allinge aan zou komen, keek ik nog eens in mijn vaargidsen om te zien welke alternatieven er waren. Bij het haventje van Vang, dat niet in mijn Nederlandse maar wel in mijn Duitse vaargids werd genoemd, stond "empfehlenswert". Ik was er nog ongeveer een mijl van verwijderd en kon de havenpier en de verkenningston al zien liggen. Omdat het inmiddels al vier uur was geweest, besloot ik niet meer door te varen, maar het haventje met een bezoek te vereren. In mijn vaargids stond weliswaar dat het piepklein was, maar omdat het nog relatief vroeg in het seizoen was, verwachtte ik geen grote drukte. Toen ik met mijn verrekijker het haventje verkende zag ik maar drie mastjes boven de havendam uitsteken. Spijt van mijn bezoek had ik bepaald niet. Vanuit de kuip had ik een schitterend uitzicht op de hoogoplopende, beboste kust met daaraan vastgeplakt wat leuke huisjes en villa's. In de loop van de avond begon het te betrekken en tegen zonsondergang onweerde en regende het flink. De havenmeester zei dat hij er blij mee was, want afgezien van het beetje regen dat er twee dagen tevoren was gevallen, had het hier sinds drie maanden niet meer geregend. Zijn tuin kon dus wel water gebruiken.

De volgende dag regende het niet meer, maar er stond wel een stevige wind, dik vijf. Hoewel de zee een baaierd van schuimkoppen was, lag ik in het beschutte haventje heel comfortabel. Zoals veel Deense havens heeft het haventje van Vang een buiten- en een binneningang die niet in elkaars verlengde liggen. De buiteningang ligt op het noordwesten en wordt aan de stuurboordzijde door een lange muur tegen zuidwestelijke

winden beschermd. Omdat de binneningang op het zuiden ligt, kunnen er onmogelijk golven direct vanuit zee de haven binnenrollen.



Bornholm, noordwestkust met de ruïne van het Hammershus.

's Ochtends heb ik eerst een bezoekje gebracht aan een oude granietmijn, niet ver van de haven. Bornholm bestaat geheel uit graniet, overdekt door een laag humus. Omdat men een jaar of vijftig geleden met de winning van graniet is gestopt, is de mijn veranderd in een mooi natuurgebied. De diepste winplekken zijn meertjes geworden en de rotsen langs de steil uitgehakte wanden zijn nu het domein van de meeuwen die hier in groten getale nestelen. 's Middags ben ik via een fraai wandelpad dat zich door de bossen en stenige weiden boven over de klifkust slingert, naar de imposante ruïne van het middeleeuwse slot Hammershus gewandeld. Het slot is gebouwd op de hoogste heuvel aan de noordwestkust van Bornholm. Vanaf de ruïne had ik een schitterend uitzicht over het noorden van het eiland en de Oostzee. Omdat het zeer helder was, was de kust van Zweden duidelijk te zien.



De volgende middag zag ik het Hammershus weer, maar nu vanaf het water. Het was een stuk rustiger geworden en na de middag vertrok ik naar Allinge. Ik was er 's morgens al geweest, samen met de havenmeester. Eén van mijn gasflessen was leeg en toen ik hem vroeg waar ik die kon omruilen, bood hij aan om met hem mee te rijden naar Allinge, waar hij toch naartoe moest om inkopen te doen. De autorit door het heuvelachtige, beboste landschap was schitterend. Nadat ik aan het begin van de avond was aangemeerd in de haven midden in het oude centrum van het stadje, heb ik nog een mooie fiets- en wandeltocht gemaakt langs de noordoostkust en in een natuurgebied bij de noordpunt van het eiland. Een groot voordeel van een verblijf in Scandinavië is dat de avonden in juni en juli zeer lang zijn en je nog tot een uur of elf de tijd hebt om tochtjes te maken of zonder lamp buiten een boek te lezen. Helemaal donker wordt het 's nachts sowieso niet. De noordelijke hemel blijft blauw en boven de horizon is hij geel. 's Morgens om vier uur is het al volop dag.

Ik had graag nog wat langer op Bornholm willen blijven, maar omdat ik nog maar de helft van de afstand naar Stockholm had afgelegd, besloot ik om de volgende dag weer naar Zweden te varen. Ik had vier dagen op Bornholm doorgebracht en ik was zeker van plan om in de toekomst nog eens dit schitterende eiland te bezoeken en er dan wat langer te blijven. Vanuit Allinge ben ik eerst overgestoken naar Simrishamn, een oud stadje met een mooie kerk en kleine straatjes met lage pastelkleurige huisjes. Het was een relaxte tocht, windkracht drie en de hele dag zon. De volgende dag ben ik onder vrijwel dezelfde omstandigheden doorgevaren naar Hanö, een autoloos eilandje met een oppervlakte van ongeveer een vierkante kilometer en een piepklein dorpje. 's Avonds heb ik een mooie wandeling gemaakt naar de vuurtoren en een Engels militair kerkhof waar zeelieden begraven liggen die in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw gesneuveld zijn in de Napoleontische oorlogen. Er vindt nog ieder jaar een officiële herdenking plaats. Later op de avond regende het wat en toen ik de volgende morgen vertrok was het een beetje heilig. Mijn bestemming was Karlskrona. Nadat ik een half uurtje had gevaren zag ik uit de nevel een grijs schip opdoemen dat mijn richting uitvoer. Ik dacht eerst dat het een vaartuig was van de Zweedse waterpolitie of kustwacht dat wellicht mijn papieren wilde controleren, maar toen het dichterbij kwam en mij op een afstand van nog geen honderd meter passeerde, zag ik tot mijn verrassing dat het een Nederlands marineschip was, de ZM Vlaardingen. Vreemd was dat het de Nederlandse vlag niet had gehesen en ook geen gastenvlag voerde. Wat deed dit schip in de Zweedse wateren? Was het op een geheime missie? Toen ik tussen de middag naar het scheepvaartweerbericht luisterde, meldde de kustwacht

dat alle Zweedse havens inmiddels ijsvrij waren, een bemoedigend bericht voor het geval ik ver naar het noorden zou willen varen. Maar die ambitie had ik niet, Stockholm leek me al ver genoeg. In de loop van de middag draaide de wind naar het oosten en werd het weer volop zomer. Een nadeel was dat ik de wind, die toenam tot een dikke vier, pal tegen kreeg. Na een aantal slagen kwam aan het eind van de middag aan bij de verkenningston van de vaargeul naar Karlskrona en kon ik met een mooie halve wind de laatste vijf mijl van het traject in noordelijke richting voortzetten.

Karlskrona ligt op een eiland in een uitgestrekt scherengebied. Scheren zijn de talloze eilandjes die dicht bij elkaar voor de west- oost- en zuidoostkust van Zweden liggen. Ik had nog nooit tussen de scheren gevaren en dit werd mijn vuurdoop. Volgens mijn vaargids was de navigatie naar de haven "zeer gecompliceerd". Dat was zeker niet overdreven. Om niet te verdwalen hield ik nauwkeurig bij welke eilandjes ik passeerde. Omdat ze meestal vrij hoog zijn en bijna altijd zijn bebost, zijn de vormen van de eilandjes zoals die staan aangegeven op de kaart vaak onherkenbaar. Daardoor was het soms lastig om de eilandjes te herkennen. Zag ik daar al het eilandje dat ik straks aan bakboord moest laten of was het de uitstekende punt van het eiland dat ik aan stuurboord aan het passeren was? Een plotter is hier echt een must, zeker als je alleen vaart. Wat de navigatie extra gecompliceerd maakt is dat er in Zweden vaak niet veel vaarwaterboeien liggen. Hooguit ligt er op een cruciaal punt een kardinale ton. Net als in Denemarken hebben de meeste boeien geen nummer en vaarwateraanduiding. Aan de Zweedse kardinale tonnen moest ik in het begin erg wennen. Het zijn bijna allemaal drijvende bakens met een stok van een meter of acht hoog en een klein merkteken erop. Omdat de stok niet veel dikker is dan een pikhaak, zie je een ton pas vaak vrij laat. Desondanks lukte het me om na het nodige gepuzzel aan het begin van de avond veilig af te meren in de grote jachthaven van Karlskrona.

Het was het mooi weer en veel Zweden wilden daarom na het avondeten nog wat tussen de scheren varen. Wil je in Nederland genieten van een mooie zomeravond op het water, dan pak je je sloep en tuf je met een flesje rosé in de koelbox rustig een plas over of je maakt een tochtje door de grachten van je woonplaats. Sloepen tref je in Zweden niet aan. Zelfs de leuke Scandinavische kruisertjes, waarvan wij er ook een paar in onze haven aan de Diemerzeedijk hebben liggen, zie je er niet veel. Zweden houden meer van het snellere werk. In de Zweedse havens die ik had bezocht lagen opvallend veel speedboten en snelle kruisers van het type dat in de showroom van Holland Sport of buurman Peek te

vinden is. Ook waterscooters zijn in Zweden populair. Op weg naar Karlskrona werd ik op volle zee door een groep van zeker twintig tegemoetkomende waterscooters gepasseerd. In de jachthaven van Karlskrona wemelde het ook van de snelle jongens. Hele gezinnen gingen er met de speedboot of snelle kruiser opuit om van de mooie avond te genieten. Wat me opviel was dat iedereen een zwemvest droeg.

Karlskrona was tot het einde van de Koude Oorlog de belangrijkste marinestad van Zweden. De marinebasis is nu opgeheven en de vele hoofdzakelijk 19<sup>e</sup>-eeuwse gebouwen van het voormalige marinecomplex, die vrijwel allemaal op een apart eiland liggen, hebben een woonbestemming gekregen. Ik heb er 's avonds een mooie wandeling gemaakt. De volgende morgen onweerde en regende het flink, maar 's middags herstelde het weer zich en ben ik tussen de scheren verder oostwaarts gevaren, naar Tornhamn, een pittoresk haventje aan Zwedens zuidoostpunt. De haven grenst aan een mooi natuurgebied, waar ik 's avonds een leuk fietstochtje heb gemaakt. Het was 21 juni, de langste dag van het jaar. De Zweden vieren dan het Midzomerfeest. In het dorpje waar ik doorheen fietste zag ik groepjes kinderen op straat lopen met een krans van bladeren op hun hoofd. Toen ik weer op de boot was, kon ik in de kuip nog lang genieten van de mooie zomeravond, maar vlak voordat ik naar bed ging stak er een frisse bries op. Volgens het weerbericht zou de wind zuidwestelijk worden en dan aanwakkeren tot een dikke zes. In de loop van de nacht draaide de wind inderdaad naar het zuidwesten en begon het steeds harder te waaien. Helaas zijn de meeste Zweedse havens lang niet zo goed tegen zeedeining beschermd als de Deense. Omdat de havenmond in Tornhamn precies op het zuidwesten ligt, konden de golven onbelemmerd naar binnen rollen en kwam er van rustig slapen niet veel terecht. Gelukkig had ik het schip met wat extra lijnen vastgelegd. Dat was geen overbodige luxe, want de volgende morgen bleek dat er een was doorgeschuurd.

De havens in Zweden zijn vaak pittoresk en het sanitair is er meestal prima. Bijna altijd is er een wasmachine met een droger en een strijkplank en soms is er zelfs een sauna, maar over de aanlegfaciliteiten ben ik minder positief. Bolders, waar je al vanaf je schip snel je lijn omheen kunt gooien, zijn een zeldzaamheid. Bijna overal liggen ringen. Kies je ervoor om je lijnen niet vast te maken aan de ring maar ze er door te halen en te beleggen op je schip, wat uiteraard met het oog op het wegvaren het handigst is, dan bestaat het gevaar dat ze doorslijten. In de kleine haventjes lig je vaak aan een granieten kademuur. Omdat die meestal tamelijk hoog is en de ringen ongeveer een meter van de

rand af liggen, schuren de lijnen daar de hele tijd overheen. Dat gebeurde ook in Tornhamn. Om het doorschuren tegen te gaan leggen veel Zweden houten planken eronder. Boxen met palen of vingersteigertjes zie in Zweden ook niet veel. Soms liggen er aan weerszijden drijvende balken met een ring aan het uiteinde, maar vaak moet je aanmeren aan hekboeien. Terwijl je naar de wal vaart moet je snel je achterlijn door de ring van de boei halen. Dat kan alleen als het schip bijna stil ligt. Omdat je dan praktisch stuurloos bent is de kans groot dat het schip gaat draaien en een naastliggend schip raakt. Toen de wind weer was geluwd en de zomer leek terug te keren, ben ik aan het eind van de morgen van Tornhamn naar Christianopol gevaren. Een Nederlands jacht dat na mij de haven van Christianopol binnenvoer, draaide bij de pogingen om de achterlijn door de ring van de hekboei te steken helemaal om zijn as. Tot overmaat van ramp kwam de achterlijn daarbij vast te zitten tussen de scheg en de kiel. Gelukkig waren er geen andere schepen in de buurt en lukte het vrij snel om weer los te komen.

Christianopol is een leuk, oorspronkelijk Deens, vestingstadje. Het is in het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw gebouwd om de noordgrens van Denemarken, die toen dwars door Zuid-Zweden liep, tegen de Zweden te beschermen. De volgende dag ben ik onder vrijwel dezelfde weersomstandigheden naar de stad Kalmar gevaren. 's Avonds heb ik door de goed geconserveerde en ommuurde stad gewandeld en de volgende morgen heb ik een bezoek gebracht aan het mooie kasteel van Kalmar, dat nog vrijwel helemaal authentiek is gemeubileerd. Voor de Scandinavische geschiedenis was het belangrijk, want in 1399 werd hier de Unie van Kalmar gesloten, waarbij Denemarken, Noorwegen en Zweden één land werden. 's Middags ben ik naar Borgholm gezeild, een badplaats op het langgerekte eiland Öland, en daarna ben ik doorgevaren naar Byxelkrok, vlakbij de noordpunt van het eiland. Van daaruit wilde ik de dag erop oversteken naar de oude Hanzestad Visby, op het eiland Gotland. Omdat de wind pal noordoost was en het bovendien behoorlijk mistte, ben ik echter nog een dag in Byxelkrok gebleven. Het weerbericht gaf de volgende dag windkracht vier tot vijf aan, met aan het eind van de dag mogelijk begin zes. Omdat de hele



Kasteel van Kalmar

oversteek, 47 mijl, ruim bezeild was, voer ik alleen op de genua. Het eerste uur ging alles heel relaxt, ik kon zelfs rustig een boek lezen, maar toen ik de noordpunt van Öland aan het ronden was kwam er vanuit het zuiden een kilometerslange donkere wolkenstraat aan. Wolkenstraten kunnen ontstaan door de thermiek boven een langgerekt eiland of door de botsing van twee verschillende luchtsoorten. In het laatste geval en kondigen ze vaak een weersverandering aan. Dat leek hier ook het geval. Ten westen van de wolkenstraat was het half bewolkt en ten oosten ervan was het totaal onbewolkt. Toen de wolkenstraat overtrok viel de wind eerst korte tijd bijna weg, maar toen ik ten oosten ervan kwam begon het flink te waaien, eerst windkracht vijf en later zelfs dik zes. Hij was ook wat gedraaid. Hoewel de zon volop scheen werd het een stuk kouder. Er ontstond al snel een hoge, steile golfslag en het werd de tocht met de meeste wind tot dan toe. Het schip danste en schommelde flink en een boek lezen was er niet meer bij. Een voordeel was wel dat ik gemiddeld ruim zeven en soms wel acht mijl liep, zodat Gotland al vrij snel in zicht kwam. Onder de beschutting van de hoge rotskust was het gelukkig een stuk rustiger. In haven van Visby stond

echter nog steeds veel wind, en ik vroeg me af of het me zou lukken om zonder problemen aan te meren. Maar dankzij de geweldige service van de havenmeesters was dat een fluitje van een cent. Bij de ingang van de jachthaven stond een werkstudente met een portofoon in haar hand, die me precies vertelde in welke box ik moest aanmeren. Toen ik de box indraaide stond haar collega al klaar om me op te vangen.

Vlakbij de jachthaven was een watersportwinkel waar ik een speciale haak heb aangeschaft voor het inhaken in de ring van een hekboei. In Nederland zijn dergelijke haken niet te koop. Ik heb er erg veel plezier van gehad. Andere attributen die in Zweden bijna onmisbaar zijn, zijn een hekanker met een lijn op een rol en een pikhaak waarmee je een lijn door een ring kunt halen. Ik had ze allebei al in Nederland aangeschaft. De pikhaak had ik speciaal gekocht omdat ik gelezen had dat je die nodig hebt bij het aanmeren aan rotsen. Op de plaatsen waar dat mogelijk is zijn vaak ringen aangebracht. Ook voor het doorhalen van je achterlijnen door de ringen die aan de uiteinden van de drijvende balken aan weerszijden van een box zitten, kun je zo'n haak echter goed gebruiken. Omdat ik een lijn had verspeeld en ik er rekening mee hield dat dat nog wel eens vaker kon gebeuren, wilde ik in de watersportwinkel ook twee nieuwe lijnen kopen, drijvend en met een lus erin. In Nederlandse watersportwinkels kun je die overal kopen en wordt de lus er ter plekke in gesplitst. Vorig jaar in Duitsland had ik al gemerkt dat zoiets in het buitenland niet altijd zo eenvoudig is. Ook hier was het niet zo simpel. Ik kon nog wel de laatste drijvende lijn kopen die er in voorraad was, maar geen mens kon er een lus in splitsen. Mijn advies is daarom: koop voordat je een buitenlandse zeereis maakt alles wat je nodig hebt of zou kunnen hebben in Nederland, de watersportfaciliteiten zijn (bijna) nergens zo goed als hier.

De volgende dag heb ik heerlijk door de kleine straatjes van Visby gedwaald. Visby is een mooi oud Hanzestadje, ongeveer even groot als Enkhuizen. Het indrukwekkendst vond ik de middeleeuwse stadmuur, die helemaal om het oude centrum heen staat. Vanwege zijn vierkante torens met kantelen en de grijswitte natuursteen waaruit hij is opgetrokken, deed hij me aan een stadsmuur uit het Midden-Oosten denken. Ook de romaans-gotische stadskerk is de moeite waard. Net als in de kerken van de Duitse Hanzesteden zijn er schitterende grafmonumenten met portretten van de personen die er begraven zijn. Zo hangt er een mooi portret van de burgemeester van de Hanzestad Lübeck, die aan het eind van de 16e eeuw een bezoek wilde brengen



Stadsmuur van Visby.

aan Visby, maar jammerlijk verdronk toen zijn schip in het zicht van de haven verging. Nadat ik de volgende morgen het Gotlands museum had bezocht, met interessante informatie over de roerige geschiedenis van het eiland, dat afwisselend Deens en Zweeds was en in de late middeleeuwen onder leiding van een Deense gouverneur een berucht piratennest werd, ben ik 's middags naar Lickershamn gevaren, een mooi beschermt haventje in een baai bij een schitterend natuurgebied in het noordwesten van Gotland.

Toen ik aan het eind van de middag het haventje binnenvoer was het er vrij rustig. Er lagen hekboeien, maar omdat er langs de kade plaats genoeg was lagen alle bezoekende schepen daar aangemeerd. Ook de Zweden vinden dat blijkbaar makkelijker dan aanmeren met de punt naar de wal en de achterlijnen aan een hekboei. Ik denk daar hetzelfde over en ik was blij dat ik niet aan zo'n vervelende boei hoefde vast te maken. De vreugde was echter van korte duur. Aan het begin van de avond kwam de havenmeester langs en beval iedereen om aan een hekboei



Jungfrau Rauka bij de haven van Lickershamn

aan te meren, wat nog een heel gedoe gaf. Kennelijk was hij bang dat er nog schepen binnen zouden kunnen binnenlopen die dan geen plaats meer hadden. Ze zouden natuurlijk gewoon langs zij een ander schip kunnen aanmeren, maar dat is iets dat Zweden niet graag doen. Ik had het althans nog nergens gezien. Gelukkig kwam de buurvrouw even aan boord om te assisteren bij het vastmaken van de voorlijnen. De speciale hekboeihaak die ik in Visby had gekocht, kwam nu goed van pas. Na dit intermezzo had ik nog ruim de tijd om een mooie lange wandeling over de beboste rotskust te maken en de Jungfrau Rauka te bewonderen die op de rotsen bij de ingang van de baai staat. Rauka's zijn hoge, smalle, geïsoleerd staande rotsen met een vaak bizarre vorm die doet denken aan een standbeeld of restant van een ruïnmuur. Ze zijn ontstaan doordat de zachtere rotsen die er miljoenen jaren geleden omheen stonden, zijn weggeslepen of geërodeerd.

Vanuit Lickershamn ben ik de volgende morgen overgestoken naar de stad Nynäshamn, op het vasteland van Zweden. Het was een lange tocht, ruim 70 mijl, maar het was schitterend weer. Omdat er weinig wind



was heb ik grotendeels op de motor gevaren. De zee was zo kalm dat ik gemakkelijk een warme maaltijd kon bereiden. Nynäshamn ligt in het scheregebied ten zuiden van Stockholm. Na precies twaalf uur varen kwam ik er aan. De toegangseul was gelukkig goed betond. Daardoor was de navigatie een stuk gemakkelijker dan bij Karskrona. De volgende middag ben ik verder tussen de scheren gevaren, naar de haven van Utö, een heuvelachtig eiland dat grotendeels een natuureservaat is. Toen ik aankwam in het idyllische haventje bleek dat er geen boxen of hekboeien waren, maar dat ik voor het eerst in mijn zeilersleven moest aanleggen met mijn hekanker. Alle begin is moeilijk, dat bleek al snel. Omdat de hekankerlijnen van de schepen die er aangemeerd lagen ver de haven in staken, moest ik bij het uitzoeken en indraaien van een open plaats goed uitkijken dat ik niet tegen een van de lijnen aanvoer. Vlak voordat ik indraaide gooide ik snel het hekanker uit. Ik deed dat blijkbaar toch te laat, want toen het schip met de punt richting de wal lag en ik de voorlijnen en de hekankerlijn strak had gezet, begon het achterschip in de richting van het schip van de burens te draaien. Het anker krabde omdat het te dicht bij de boot lag. Gelukkig hadden de burens een bijbootje, waarmee ze het anker weer ophaalden en tien meter verder in het water gooiden. Toen hield het wel.

's Avonds ben ik naar een oude windmolen gewandeld, op het hoogste punt van het eiland. Ik had er een schitterend uitzicht over het scheregebied. De molen is rond 1700 gebouwd door een Nederlandse molenbouwer. Gedurende de nacht stond er niet veel wind en toen ik opstond lag het schip er nog precies zo bij als de avond tevoren. Het hekanker had het dus goed gehouden. 's Morgens heb ik een leuk fietstochtje gemaakt en een mooi kerkje uit het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw bezocht. Toen ik weer terug was op de boot, begon het steeds harder te waaien. De wind stond dwars op het schip en ik vroeg me af of het hekanker het in deze omstandigheden ook zou houden. Helaas, het achterschip begon langzaam naar stuurboord draaide. Het anker dat ik als hekanker gebruikte was een parapluanker van 8 kilo. Ik had het aangeschaft omdat het makkelijk te hanteren en op te bergen is. Het hangt ingeklapt in een stalen koker aan de achterpreekstoel, vlakbij de rol met de hekankerlijn. Gebruiksklaar maken is een fluitje van een cent. Je maakt het vast aan de lijn, haalt het uit de koker, klapt de vloeien uit en hupsake, het kan zo overboord. Ik had ook een van mijn twee reserveankers als hekanker kunnen gebruiken, maar vanwege hun vorm het feit dat ze 12 kilo wegen, zijn ze veel moeilijker te hanteren. Achteraf gezien had ik die toch beter kunnen gebruiken, want als de wind dwars op het schip staat zijn de krachten op het anker natuurlijk relatief groot, groter dan wanneer je voor anker ligt op je boeganker. Een hekanker

moet dus eigenlijk zwaarder zijn dan een boeganker. Het was nu echter te laat om een reserveanker uit te brengen. De burens met het bijbootje waren vertrokken en het zou veel te lang duren voor ik mijn eigen bijbootje had opgepompt. Ik moest hier zo snel mogelijk weg.

Het wegvaren was ook weer een avontuur. Ik moest hard achteruit varen, zorgen dat ik daarbij niet het schip van de burens raakte en de hekankerlijn in mijn schroef kreeg, en dan snel het anker ophalen. Om te voorkomen dat de hekankerlijn in de schroef komt hebben veel Zweedse schepen een soort uitklapbare arm aan de achtersteven, waardoor de lijn geleid wordt. Omdat ik de burens had gewaarschuwd dat er een risico bestond dat ik hun achterschip zou raken, stond de buurman met een pikhaak in zijn hand in de kuip van zijn schip. Terwijl de buurvrouw vanaf de wal mijn voorlijnen losgooide en op mijn schip wiep, voer ik hard achteruit. Alles ging goed en ik kon vrij gemakkelijk en op het goede moment het anker omhooghalen. Er zat een hoop klei aan, zodat het in de kuip een grote smeerbeel was, maar toen ik weer op ruim water voer was met een puts en een borstel ook dat probleem snel opgelost.

Mijn bestemming was Dalarö, een schitterend op een hoge rots gelegen plaatsje met mooie oude houten villa's. Onderweg wakkerde de wind nog wat aan en toen ik bij de jachthaven aankwam was de windkracht ruim zes. In de baai waaraan de haven ligt werd druk gesurft. Ik vroeg me af of het me zou lukken om zonder problemen in één van de boxen aan te meren, maar net als in Visby was ook hier de service geweldig. De twee havenmeesters, een vader en een zoon, vingten me keurig op toen ik de box binnendraaide die ze me hadden toegewezen. 's Avonds heb ik eerst een leuke wandeling door het dorp gemaakt. Daarna moest ik de laatste etappe van mijn reis naar Stockholm voorbereiden. In Nederland zijn we zeer verwend wat betreft het aantal havens dat we tijdens een dagtocht over de binnenwateren kunnen aandoen. Ook in de Duitse en Deense wateren liggen de havens meestal niet ver van elkaar. In het Zweedse scheregebied is dat echter een ander verhaal. Veel eilandjes zijn onbewoond en hebben dus geen haven. De eilandjes die wel bewoond zijn hebben allemaal een aanlegsteiger of een klein haventje, maar aanleggen is er verboden omdat het privébezit is. Wil je van jachthaven naar jachthaven varen dan moet je flinke afstanden afleggen. Kom je dicht bij Stockholm dan neemt het aantal jachthavens wel toe, maar het probleem in Zweden is dat veel havens, vooral de verenigingshavens, geen gasten ontvangen. Alleen havens met het gele bord "Gasthamn" hebben aanlegfaciliteiten voor bezoekers. De steiger waarop dat bord staat fungeert dan als gastensteiger.

Voor de Zweden die op vakantie zijn in het scherengebied is het geringe aantal havens geen probleem want hun favoriete vaarvakantie bestaat niet uit het varen van haven naar haven, maar het varen van ankerplek naar ankerplek. Ankeren is hier een beschut plekje bij een steil aflopende oever van een eilandje zoeken, het hekanker uitbrengen, zo dicht mogelijk naar de wal varen en je voorlijnen vastmaken aan een boom, rotsblok of ring die in de rotsen zit. Vanwege mijn nog zeer geringe ervaring met hekankeren wilde ik me hier nog niet aan wagen. Ik zocht in mijn vaargidsen de havens op die ik zou kunnen aandoen als ik de jachthaven in het centrum van Stockholm niet in één dag zou halen. De voorbereiding van een tocht tussen de scheren is vanwege het grote aantal kaarten dat je nodig hebt, een tijdrovende klus. De Duitse kaartenset van het scherengebied ten zuiden van Stockholm bevat meer dan twintig kaarten. Het uitzetten van de koersen is nog het minste werk, de meeste tijd ben je kwijt met het zoeken van de kaarten die je nodig hebt. Dat zijn er voor een relatief kort traject meestal heel wat. Alleen al voor de 43 mijl tot Stockholm had ik meer dan tien kaarten nodig. Alle kaarten zijn tweezijdig en genummerd, maar de volgorde van de nummers is vaak anders dan je verwacht. Op kaart 13 staat bijvoorbeeld het gebied dat aan het begin van je vaarroute ligt, maar op kaart 14, aan de achterzijde, staat een gebied dat niet grenst aan het gebied dat op kaart 13 staat. Het gebied dat er wel aan grenst blijkt op kaart 19 te staan. Op de achterzijde van die kaart staat niet kaart 20, die je ook nodig hebt, maar kaart 23, die je niet nodig hebt. Zo blijf je zoeken. Heb je alle kaarten die je de volgende dag nodig hebt gevonden en heb je de koersen uitgezet, dan moet je ervoor zorgen dat ze in de goede volgorde en grijpklaar op de kaartentafel liggen. Die volgorde noteerde ik ook in mijn logboek.

Al dit voorbereidingswerk was wel de moeite waard, want de tocht van Dalarö richting Stockholm was schitterend. De wind was me gunstig gezind, ruim vier uit het zuiden, zodat ik voor het lapje, met alleen de genua uitgerold, noordwaarts kon varen. Men zegt wel dat Zweden net zo veel eilandjes heeft als inwoners, ruim negen miljoen. Ik wil het graag geloven. Wat betreft vorm en grootte variëren de eilandjes sterk. Soms is een eilandje niet veel meer dan een fors uitgevallen rotsblok, vaak is het net zo groot als Pampus of drie of vier keer groter, maar er zijn ook eilanden die bijna net zo groot zijn als Ameland. Meestal zijn ze tussen de tien en twintig meter hoog. De begroeiing is bijna altijd zeer weelderig. Bij ons is vrijwel iedere boom aangeplant en wordt wat we 'natuur' noemen meestal keurig door mensen onderhouden. Op de scheren is alles wat er groeit en bloeit wild en is de natuur nog echt de baas. Hooguit is er een stukje weggekapt om een mooi houten villaatje



Skyline van Stockholm

of vakantiehuisje neer te zetten. De enige dissonanten in dit zeilersparadijs waren de Bayliners en andere snelle jongens die regelmatig langs me scheurden. Sympathiek vond ik wel dat bij iedere passage de hele bemanning uitbundig stond te zwaaien. Vanwege de gunstige wind verliep de reis sneller dan ik verwacht had en zou ik Stockholm makkelijk zonder tussenstop kunnen halen. Eén keer was ik even de weg kwijt. Het lastige van de voor het overige zeer goede, gedetailleerde kaarten, is niet alleen dat de nummering vaak anders is dan je zou verwachten, vaak overlappen ze elkaar ook niet. Je moet dus precies op het moment dat je van de kaart afvaart, de kaart bij de hand hebben die je daarna nodig hebt. Omdat ik volop bezig was met het omzeilen van gevaarlijke klippen, was ik daar te laat mee. Toen ik op mijn kaart keek om te zien hoe ik moest varen bij de splitsing van vaarwaters die voor me lag, ontdekte ik dat die daar niet meer op stond. Op mijn plotter zag ik weliswaar precies waar ik me bevond, mijn koerslijnen staan echter op mijn papieren kaarten. Gelukkig lag de

vervolgkaart voor het grijpen en kon ik vrij snel de positie die de plotter aangaf vertalen naar mijn papieren kaart.

Aan het toenemend aantal villa's, landhuizen en vakantiehuisjes was duidelijk te zien dat Stockholm bijna in zicht was. Voordat het zover was kon ik nog genieten van het mooiste stuk van de hele scherenroute: de doorvaart van de Baggensstäk, Lannerstasund en Skurusund, drie zeer nauwe vaarwaters met steil oplopende, ongeveer veertig meter hoge lommerrijke oevers, waar de meest schitterende houten villa's tegen aangeplakt zijn. De meeste dateren uit het eind van de 19<sup>e</sup> of het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw en zijn gebouwd in de zgn. Noordse landhuisstijl, een Scandinavische variant van de Jugendstil. Nadat ik met vergaapt had aan dit huizen- en landschapsschoon, kwam ik op de Halvkakssund, het brede vaarwater met de eilandengroep waarop Stockholm gebouwd is. De skyline van de stad, met zijn torens en imposante gebouwen, kwam al snel in zicht. Ik wilde er graag wat foto's van maken, maar vanwege de golfslag van de rondscheurende speedkruisers viel dat niet mee. Na ruim een half uur varen meerde ik aan in de Vasahamn, de gastenhaven in het centrum van de Zweedse hoofdstad, pal naast het museum waar het wrak van het in de 17<sup>e</sup>-eeuw gezonken oorlogsschip de Vasa ligt. Ik ben er de volgende dag een kijkje gaan nemen. Wat er allemaal te zien is, hoop ik in de volgende Geus te vertellen.

Jaap van der Harst

## **Altijd maar haast**

De tocht naar het Oerol op Terschelling gaat de laatste jaren niet gemakkelijk. Vaak storm, of wind tegen en vaak regen. Dan moet je geduld hebben. Maar het is en blijft een schone zaak, vooral in gezelschap van mijn broer Johan en Henk, een vriend.

We lagen in Muiden en s 'nachts had het flink gestormd. Deze twee wijsneuzen wisten het wel: het viel erg mee en wind zes in de rug voelt toch als vijf? Een uurtje kon ik ze nog tegenhouden. Zaten daar niet een paar gaatjes in de lucht? Alleen op de fok vertrokken we. Een beetje

stoere zeeman zet er toch een zeiltje bij? We zaten al dik boven de rompsnelheid, maar dat begrip kenden ze niet. Meer zeil is meer snelheid, punt. Toen het ergste voorbij was, dat wil zeggen windkracht zeven, en er nog steeds zes stond, gaf ik het roer over. We dweilden over de golven, waarbij de buitenboordmotor af en toe gevaarlijk in het water hing. Henks vader, een man van 86, en zijn broer Bert wachtten ons op de steiger van de oude sluis in Enkhuizen op. De oude man moest bijna vastgebonden worden, anders woei hij zo van de steiger. Het aanleggen was niet gemakkelijk.

“Jullie komme toch niet van het IJsselmeer”, stamelde de oude, “das veul te gevaarlijk”. Hij keek ons aan alsof we spoken waren. Enfin, na de sluis van Enkhuizen was één zeiltje wel genoeg, vonden de heren en zo kwamen we in Stavoren aan. De volgende dag werd er regen voorspeld. Toch niet de hele dag? Het was verbazend, dat deze topmeteorologen van een pluimpje in de lucht en een stukje van een wolk zo’n nauwkeurige voorspelling konden maken. Om zes uur vertrokken we en een half uurtje later zaten we midden in de stromende regen. Dat bleef zo tot na de sluis van Kornwerder Zand, zelfs tot na de boortoren halverwege Terschelling.

We waren wat vroeg en er stond nog stroom tegen. De wind was noord-oost. Ik had al eens geopperd dat een gereefd grootzeil voor meer stabiliteit zorgde dan alleen het motortje. Toen we bijna niet meer vooruitkwamen, het was tenslotte wind vijf, gingen de heren overstag. Weldra zaten we in de Blauwe Slenk en het weer knapte zowaar op. Met een mooi drietje liepen we binnen. Oerol is prachtig, elk jaar weer. Na een paar mooie dagen hadden de heren het wel gezien. De wind was nog steeds meer dan vijf. Die anderen gingen toch ook? Dat waren dus tjalken en jachten van meer dan tien meter. Nou en? Teleurgesteld moesten ze me gelijk geven. De volgende dag weer dezelfde riedel. Het ging gewoon vervelen. Jongens, stroom met tegenwind op de Meep met noordwest vijf is gewoon gevaarlijk met dit bootje! Het schijnt morgen wel mee te vallen, dan kunnen we om 6 uur vertrekken. Nou dat stond vast!

‘s Morgens motregende het een beetje, windje drie tot vier, dus dat moest lukken. Helaas waren dat de voorspellingen van de avond ervoor. Na de regen nam de wind toe en in de Omdraai, het laatste stuk voor de

afsluitdijk, stond er een dikke zes uit het zuidwesten! Op de laatste krachten van het motortje en met net genoeg benzine bereikten we de sluis. Wat schetst onze verbazing, we kregen de douane aan boord. Wat zochten die hier met dit weer? Na controle mochten we weer door. De hele dag stond er zuidwest acht en dat was zelfs de heren te gortig. Henk belde zijn vrouw en die kwam hem gelijk ophalen. "Ben je nou helemaal gek?" Ze had zelf moeite gehad om recht te rijden op de Afsluitdijk. De volgende dag zijn mijn broer en ik vertrokken met windje vijf uit het noordwesten, dat was prima te doen. Henk is nooit meer mee geweest.

Willem Kooiman

### 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](mailto:info@kroesewatersport.nl)  
[www.kroesewatersport.nl](http://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](http://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



“De Geus” februari 2014






**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

# 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?

