

Tumblrteksten 2022



We zijn er klaar voor (7/5)

Vandaag zijn we gearriveerd op de boot. Het eiland van de JWV in Penningsveer heeft toch een heel speciaal sfeertje met zijn trekpuntje, de bomen en de ark van Pauline en Victor. Als je op het achterdek zit is aan het vakantiegevoel niet te ontkomen, zo je dat al zou willen.

Morgen vertrekken we in eerste instantie naar Amsterdam voor een afspraak met de zonen. Daarna moet er nog het een en ander gedaan worden aan de boot. Woensdag hebben we daarvoor een afspraak in Monnickendam. En dan gaan we langzaam richting Zweden. Maar hoe en wat? Dat hebben we nog niet helemaal gepland. Ons huis hebben we in elk geval niet onbewoond achter gelaten. Deze zomer maken Bert en Hazel, burens uit de Hazepaterslaan er gebruik van omdat ze door een lekkage tijdelijk hun eigen huis uit moeten. En als dat van ons toch leeg zou staan....

Ik ben van plan om, behalve dat ik gedichten blijf schrijven, dit jaar ook weer verhaaltjes en verslagen te gaan schrijven.

Wordt vervolgd dus.

Forten (8/5)

De Hollandse Waterlinie ligt rond Amsterdam. Tientallen oude forten die bestemming hebben gekregen variërend van opslagplaats tot horeca. Ik heb altijd gedacht dat dit soort versterkingen waren aangelegd in de Tweede Wereldoorlog maar ze zijn veel ouder. In Hellevoetsluis bijvoorbeeld ligt naast het dok een munitieopslagplaats uit de napoleontische tijd. Bij de vuurtoren uitkijkend over het Haringvliet ligt een modernere variant achtergelaten door de Duitsers. Beide staan op de lijst van het cultureel erfgoed.

De verdedigingswerken rond Amsterdam zijn van rond de vorige eeuwwisseling. Als je het vanuit onze thuishaven het rondje om de mooie Nel loopt, kom je bij Penningsveer een fort tegen dat te bezichtigen is. Aan de andere kant van de plas wordt er geadverteerd voor koffie met appeltaart. Ze verhuren daar ook sloepjes. Op het gemaal er naast staat de bekende dichtregel van Lennaert Nijgh: Het Spaarne Stroomt Voorbij. In de verte naast de zendmast toren van KPN lokt IKEA.

Amsterdam (9/5)

In de Hout krijg ik 's morgens altijd ideeën voor gedichten. Zinnen borrelen op en belanden in de telefoon. Toen ik rond liep door Amsterdam Noord, vanmorgen, bleef het stil. En er was nog wel gras en er waren bomen en langs het Noord Hollands kanaal scheen een zonnetje, maar niets.

Het is smerig langs de straten en in het Noorderpark. Vooral rond de afvalbakken lijkt het of er geen gemeentereiniging bestaat. Overal blikjes en fastfoodverpakkingen.

De Sixhaven is een oase van rust, midden in het groen ligt hij naast de aanlegplaats van de pont tussen het centraal station en Noord. Zeker nu het zonnetje schijnt is het er goed toeven. Je zou bijna vergeten dat je op minder dan een kilometer afstand zit van het Stationsplein. Noord is booming met al zijn nieuwe woontorens in aanleg, maar hier is van de stadse hectiek weinig te merken

Om kwart voor acht stonden er achter de bosjes twee vijftienjarigen zich moed in te blowen voor schooltijd. Het blijft wel Amsterdam.

Reparaties (10/5)

De motor lekt nog steeds een beetje diesel, een motorbeurt kan nooit kwaad, de dynamo laadt de serviceaccu niet en zo zijn er nog wat reparaties / gebreken waar wat aan gedaan moet worden. Dus hebben we een afspraak gemaakt bij jachtservice de Waterman in Monnickendam.

Waterland, de jachthaven, herinnerden we ons als een aangename haven met goede voorzieningen. Dit jaar krijgt hij een zware onvoldoende vanwege de onkunde en onbenulligheid van de baliedame. Toen ik telefonisch om een ligplaats verzocht, vroeg zij lengte, breedte en

diepgang om ons vervolgens naar een box te sturen waar we aan de grond liepen: minstens 25 cm. te ondiep. Naarna werden we doorverwezen naar een ligplaats waar al een boot lag. We zijn daar maar naast gaan liggen. Dat mocht niet want de vaste ligplaatshouder kon terugkomen. "Gaat u maar naar A36". Ook die plaats bleek bezet. Ik heb haar witheet verteld hoe ik over deze "service" dacht. Met stemverheffing, maar zonder onwelvoeglijk taalgebruik of krachttermen, Hanneke had me geïnstrueerd. Uiteindelijk mochten we blijven liggen waar we lagen. Ineens scheen de eigenaar niet terug te komen. Het sanitair blijft goed maar de behandeling.... Vanmiddag is de technet van de Waterman even wezen kijken. Hij krabde zich op zijn hoofd en kondigde een klus aan die wel twee dagen in beslag zou kunnen nemen. We horen morgenochtend verder. Wordt alweer vervolgd dus



Het Paard van Marken hoort te blinken in de zon. Tijd voor een verfje.

Hij heeft zijn vrouwendagen (11/5)

Jan van de Waterman is een steengoede monteur. In de loop van de jaren hebben vele mannen aan de motor gewerkt. Meestal bleef dat beperkt tot olie verwisselen, de v-snaren vervangen en het plaatsen van een nieuwe impeller. Dat laatste is het wielkje in de koelwaterpomp waardoor de boot water spuugt als de motor draait. Aan dat spugen kun je vaak zien of een zeilboot die veel harder gaat dan jij stiekem zijn motor gebruikt of niet, maar dit terzijde.

Jan heeft echt alles nagekeken. Eindelijk is het diesellek verholpen. Daarnaast vond hij nog allerlei kleinigheden zoals een lekkend koeldeksel en een waterslang met een scheurtje. Ik heb meteen en enorme hoeveelheid technische informatie en tips gekregen waarvan ik de helft al weer vergeten ben, voor zover ik ze überhaupt heb begrepen.

De collega van Jan die langs was gekomen was wat pessimistisch over de reparatietijd. Volgens Jan heeft hij dat wel meer. Dan is hij zwaar op de hand. Jan noemt dat zijn vrouwendagen.

Enkhuizen (12/5)

Het seizoen is duidelijk nog niet begonnen. In de kom, de stadshaven van Enkhuizen is nog steeds plaats zonder dat je dubbel hoeft te gaan liggen. De stad is rustig, het aantal toeristen nog steeds beperkt.

We zijn hierheen gezeild met een mooi windje schuin achter nadat Jan eerst nog zijn werk van gisteren had gecontroleerd. Gisteravond had ik al geconstateerd dat de gashendel muurvast zat. Die is ook vervangen. Wat een geluk dat dat zich voordeed bij een mecanicien voor de deur. We hebben al verschillende foto's gekregen van Bert en Hazel die nu ons huis hebben betrokken. Goed om te weten dat zij tot rust kunnen komen.

Morgen zijn we van plan om naar Kornwerderzand te varen en dan via zout water naar Harlingen te gaan. Eindelijk weer eens getijdenwater. Omdat we pas rond een uur of twee de sluis hoeven te passeren kunnen we rustig aan doen. Te vroeg betekent stroom tegen op de Boontjes.

Ik vergis me trouwens altijd in de ligging van het IJsselmeer. Als je vanuit Enkhuizen naar Stavoren wilt varen om dan verderop via de sluisen naar de Wadden te gaan, moet je puur noord aanhouden. Voor mijn gevoel zou je een flink stuk naar het oosten moeten. Niet dus. Maar noord is ook niet verkeerd bij de te verwachten westelijke wind.

Friesland in (13/5)

Rondlopend in Enkhuizen kom je tot boeiende ontdekkingen. Op Meidenmarkt 2 blijkt Relatiepraktijk de Kim te zitten. Ernaast zit de praktijk voor fysiotherapie van Gekke Feijer, om het hoekje het Feestcafé Lange Jan. En bij de oude stadspoort kun je zien dat Paulus Potter ook geiten schilderde.

Het IJsselmeer is en blijft een klotsbak. De korte golfslag maak zeilen bij een stevige wind (en die hadden we vandaag) erg vermoeiend. Zodra we de Stevinsluizen door waren en op de Waddenzee kwamen was het meteen een stuk relaxter. Maar het is en blijft genieten met een windkracht vier á vijf half tot schuin achter.

Op het Van Harinxmakanaal konden we zelfs zeilen. Alleen kregen we van een brugwachter te horen dat het niet de bedoeling was de brug op het zeil te passeren. Ook de platbodem achter ons bleek in overtreding. Dat is voor het eerst dat ik daar een opmerking over krijg.

In Franeker is dit weekend het Oldies Festival. Allerlei activiteiten en muziek uit de 50, 60 en 70-er jaren. De rockgroep Hands Up op vrijdagavond deed me bijna het toneel op klimmen om bluesharp mee te gaan spelen. Ik heb het toch maar niet gedaan.

Stommelingen (15/5)

We zijn stommelingen. Onderweg naar Groningen hebben we de kaart en de brochure over de staande mast route niet goed bekeken. De staande mast route kun je varen zonder vaste bruggen, in principe is er geen hoogtebeperking. Nou ja, een paar hoogspanningskabels op 35 meter hoogte, maar dat is alles. Wij zijn mooi naar Leeuwarden gevaren en wilden toen in een rechte lijn naar Groningen. Er stond geen bord "staande mast" maar verder ook geen aanduiding, dachten we. Na een mijl of 15, bij Stroobos, vroeg een brugwachter waar we heen gingen. Toen bleek dat de doorvaarthoogte een stukje verderop beperkt was tot een meter of acht. En wij zijn vijftien! Dus moesten we weer terug naar Leeuwarden om via Dokkum onze tocht naar Groningen voort te zetten. Bij de afslag zagen we dat er een waarschuwing bij stond die we over het hoofd hadden gezien. We schamen ons diep. 37 nm varen over een afstand van 9.

In Leeuwarden lig je geweldig in het centrum. Dat is dan weer een enorme opsteker.

Een plaats delict (16/5)

Een van de beroemdste moorden uit de vaderlandse geschiedenis, behalve die door Balthasar, is waarschijnlijk begaan door een anonieme dader op een beroemde man. Ik heb het natuurlijk over Bonifatius. De misdaad werd gepleegd in 754, gek genoeg, volgens mijn herinnering, bij Dokkum en niet in Dokkum. Ik heb nog ergens thuis de Vrolijke Vaderlandse Geschiedenis, geschreven door Bertus Aafjes en getekend door Piet Worm met de strofen: “noteer daarom het jaartal hier: zeven, vijf en daarbij vier.” Dat de kerstening van de heidenen door deze euvele daad nooit echt van de grond is gekomen wordt in de stad uitgebreid gememoreerd.

We zijn in Dokkum beland na een tocht door het vlakke land. Landerijen, koeien, een aantal dorpjes en verder niets. Zelfs geen bomen. Eigenlijk hebben we met onze diepstekende zeilboot niets te zoeken in deze kanalen. Zeilen is onmogelijk tenzij je de wind echt achter hebt. Bovendien moet je continu op de dieptemeter letten. De ligplaatsen in Dokkum zijn bijna allemaal te ondiep voor ons en bij de afmeerplek voor zeilboten staat maar één meter negentig water. Daar liggen we dus, rustiek aan een graskade, vlak bij de stad.



Stadswal van Dokkum

Pech en een gelukje (17/5)

In Leeuwarden hadden we van een echtpaar-zeilers gehoord dat de staande mast route door Groningen gestremd was. Ik kon daar op internet niet direct wat over vinden. Tussen het Dokkumergrootdiep en het Lauwersmeer ligt een sluis waar we doorheen moesten. Sluismeesters weten altijd alles (net als havenmeesters en brugwachters) dus ben ik naar boven gelopen naar zijn hokje. De man was blij met aanspraak. Je zult er ook maar de hele dag zitten in je uppie. Hij had al snel de telefoonnummers opgespoord van de havendienst Groningen die de staande mast coördineert. Ik heb ze gebeld en toen bleek dat de Driebondsbrug inderdaad niet open gaat tot 27 mei. Tien dagen in Groningen is wat veel, dus hebben we besloten via het Lauwersmeer naar Norderney te varen, tussen Ameland en Schiermonnikoog door in plaats van via Delfzijl.

Het Lauwersmeer is een prachtig natuurgebied waar we nu helemaal door zijn gevaren. Vol watervogels en kleine eilandjes. Vroege Vogels was er op de zondagochtend terecht enthousiast over.

Maar wij hadden nog een extra probleem: onze gasflessen zijn alleen te koop in Nederland en België. In Groningen hadden we er twee willen kopen om op die manier voldoende gas te hebben om te hele zomer te kunnen koken. Maar we verwachtten ze niet in Lauwersoog. De grote professionele watersportzaak had ze niet op voorraad maar bleek net een lading gasflessen besteld te hebben die morgen afgeleverd worden. Ze konden de Benegas light flessen er nog wel bij krijgen. Dus ons gasprobleem lijkt morgen ook opgelost. Nu nog even kijken wat het weer gaat doen. Het tij is in elk geval gunstig om de komende dagen te vertrekken naar Norderney.

Verdere voorbereidingen (19/5)

Dat gas had toch meer voeten in de aarde dan we gedacht hadden. Toen ik het wilde gaan halen bleek het er niet te zijn. Koos, de man die we de dag ervoor hadden gesproken was die ochtend niet aanwezig geweest en had ook niet doorgegeven dat de gasflessen voor ons waren besteld. Dus waren ze weer met de bezorger mee terug gegaan. Er werd wat schouderophalend gereageerd: jammer dan, het is er niet. Ik heb me nog net kunnen inhouden. Afwachten, armen over elkaar en vragen hoe ze hun afspraken na dachten te komen. Na een paar minuten werd er actie ondernomen. De volgende dag (vandaag dus) zouden er toch twee gasflessen kunnen zijn. Dat lukte uiteindelijk, maar nu was er weer geen kaartje met de code voor het statiegeld bijgeleverd. Ik heb Benegas gebeld en de zaak uitgelegd. Die gaan nu het statiegeld regelen. Zonder hun registratie kun je de flessen niet teruggeven en wat moeten we met drie lege Benegas light flessen?

Twee dagen geleden suggereerde Hanneke dat het misschien geen overdaad zou zijn om even de verlichting te controleren. Dat was een gouden idee want het rood-groene voorlicht bleek niet te werken. Ik kon het probleem niet vinden dus we hebben een plaatselijke techneut in de arm genomen. Na heel veel zoeken bleek de kabel in de preekstoel sluiting te maken. Hij heeft hem vervangen. Toen ik zelf het lampje wilde monteren was het lampvoetje verdwenen. Waarschijnlijk overboord gevallen. Ik heb een nieuwe gekocht. Veel kleiner en goedkoper dan de oude en bovendien écht rood-groen. De oude leverde met de 3000 K lichttemperatuur van de LED een blauwige kleur in plaats van groen. Dat is dus ook weer in orde. Maar het blijft waar, de twee gezegdes over de boot: je werkt er je dood en het is een gat in het water om geld in te gooien.

In het buitenland (21/5)

Vandaag, op Hannekes verjaardag, zijn we om kwart over zes vertrokken. Gisteren waren we al naar de buitenhaven van Lauwersoog verkast. Die haven is raar, vooral wat voorzieningen betreft. Je kunt er alleen bij een automaat betalen maar dan word je meteen verplicht een havenbetaalkaart aan te schaffen voor vijf euro, waarmee je toegang krijgt tot het sanitair. Je kunt op die kaart geld zetten om douches, elektriek en water te betalen. Wij hadden niets daarvan nodig en zouden dus ruimschoots betalen voor het gebruik van de wc. Ondanks dat er stond vermeld dat kaarten van andere havens niet konden worden opgewaardeerd, lukte dat toch met de (gratis!) kaart uit Enkhuizen. Toen ging de wc-deur wel open.

We voeren dus heel vroeg op het tij uit. Windy, onze windsite gaf flink wat wind uit het westen en we gingen er van uit dat we mooi zouden kunnen varen als we eenmaal de geul tussen Ameland en Schiermonnikoog uit waren. Er stond veel meer wind dan was voorspeld en we moesten ruim twee uur motoren om de eilanden voorbij te komen. Met tij mee, maar de wind op de kop. Buiten was de zee ruig en de wind dik in de windkracht zes à zeven. Kort na het begin was ik geneigd terug te keren maar Hanneke was zo stoer om het roer over te nemen en Chirripo veilig naar buiten te varen. Met de wind bijna achter en geteisterd door grondzeeën zijn we uiteindelijk via het smalle Schluchter-geultje in Norderney aangekomen. Ter ere van Hannekes verjaardag hebben we een trio van vis gegeten, weggespoeld met een fles witte wijn. Maar het lag niet aan de drank dat we, zittend op onze restaurantstoel het gevoel hadden dat we op een deinend vlot zaten.



Motormuizen in de Heere (22/5)

Bij de haven van Norderney werd een geluidsinstallatie neergezet. Ik ben altijd zeer geïnteresseerd in live-muziek, dus bleef ik even staan. De speakers gingen op de standaard, microfoons in de aanslag gezet en de muziekstandaard uitgeklast. Daarna volgde een tafeltje met een houten kruis

er op. Ineens vermoedde ik een evangelisatie. Even verderop op het grote parkeerterrein stond een aantal motoren, al snel verschenen er meer. De berijders zetten hun helmen af en plaatsten ze voor de speakers op de grond. Samen vormden ze een kruis. Ik ben snel verder gelopen. Toen ik een kwartiertje later weer langs liep was het feest in volle gang. Onder begeleiding van trekzak en een gitaar hief de gemeente het lied "I'm a believer" aan. Zelden heb ik dit nummer van de Monkees zo vakkundig horen verkrachten. En bovendien ging het volgens mij van oorsprong over héél iets anders.

Boven de Wadden langs (25/5)

Bijna geen enkele Nederlander kent de Duitse waddeneilanden. Wangeroog Spiekeroog, wie heeft er ooit van gehoord? Wij kennen ze alleen van langsvaren en van knipperende vuurtorens een aantal jaren terug. Met de wind recht achter zijn we er vandaag met een grote boog omheen gegaan, op weg naar Cuxhaven, een stukje de Elbe op. Het werd een wat vreemde zeiltocht met mooi weer bij het vertrek en daarna buien met bijbehorende windstoten en dreigend onweer, om te eindigen met een stevige wind en een razend tij de Elbe op. Het gevolg was een deinende douchecel in het sanitaire gebouw van de haven. Het menselijk evenwichtsorgaan heeft altijd een paar uur nodig om weer tot rust te komen na een periode van schommelen op de boot. Maar je slaapt er wel erg goed op.

Door het kanaal (26/5)

Met wind achter, motor aan en stroom mee voeren we op de Elbe met bijna tien knopen naar Brunsbüttel. We hadden verschrikkelijke verhalen gehoord over lange wachttijden en op een razende rivier is dat heel vervelend als je nergens kunt aanleggen, maar na één rondje voor de sluis knipperden de lichten wit als teken van toegang. Om twaalf uur voeren we op het Nord-Ostsee Kanal, ook wel Kielerkanaal genoemd. Samen met een stuk of tien andere boten. Het kanaal is bijna honderd kilometer lang en we waren van plan op tweederde te stoppen in Rendsburg. Maar na 40 kilometer wilden we Ollie even uitlaten bij het Gieselau Kanal. Dat is de enige plek waar je aan mag leggen tussen Brunsbüttel en Rendsburg. Je vaart linksaf tussen bomen door en komt dan bij een sluisje dat toegang geeft tot de Eider (de rivier van die eenden). In 2013 zijn we de Eider opgevaren om bij Friederichstadt de Noordzee op te gaan, maar toen was er daar een stremming. De Eider kennen we dus. Het sluisje heeft een aanlegplaats waar je gratis mag blijven liggen. Er is niets, behalve een idyllische omgeving en twee toiletten. We hebben besloten er te overnachten. Rendsburg, onze beoogde stopplaats moet het nog maar een daagje zonder ons doen. We liggen hier te leuk.

Rendsburg (27/5)

Rendsburg heeft een van de zeven bestaande transbordeurs ter wereld. Transbordeurs zijn hangende ponten onderaan bruggen. Hier hangt hij aan een stalen spoorbrug. De trein die over de brug rijdt maakt een grote cirkel door Rendsburg om de vereiste ruim veertig meter hoogte voor de brug te bereiken. Toen we over het kanaal voeren zagen we eerst een trein ons passeren om hem vervolgens een paar minuten later achter ons over de brug te zien gaan. In Bilbao en het Franse Rochefort is de stalen constructie speciaal gebouwd voor de zweefpont. Ze zijn ontworpen naar een idee van Alberto Palacio, een leerling van Gustave Eiffel. Toen we hier negen jaar geleden waren zagen we hem in gebruik, nu schijnt er tijdelijk een stremming te zijn, het lijkt wel een gewone brug.

Het weer is heel erg wisselend. Het ene moment stortregent het met zware windstoten en even later schijnt de zon en is het blauw. We hebben besloten om toch maar minimaal twee nachten te blijven liggen in de comfortabele haven van de Regatta Verein. Bovendien is Rendsburg een vriendelijk stadje met een leuke Altstadt. Er zijn nogal wat parken dus Ollie komt ook aan zijn trekken. Wat wil je nog meer als het weer te onzeker is om comfortabel verder te varen?

Op de Oostzee (29/5)

De kleine sluis van Holtenau aan het eind van het kanaal zag er van grote afstand al wat vreemd uit. Nog nooit hebben we een sluisdeuren gezien met grote bergen zand er achter. Waarschijnlijk wijst dat op een verbouwing. We moesten, samen met een stuk of twintig andere pleziervaartuigen, wachten tot twee gigantische zeeschepen de grote sluis waren binnengevaren. Daarna mochten wij er naast gaan liggen, tweedik. Er was plaats genoeg. Via de marifoon hoorden we een Nederlandse vrouw eerst in het Duits en daarna in het Engels nogal paniekerig vragen stellen over het schutten. Of ze ook bij een andere boot aan mocht gaan leggen. De sluismeester gaf als antwoord dat ze op de volgende schutting mocht wachten als ze het niet vertrouwde. Ik had gelezen dat de pleziervaart als eerste er weer uit zou mogen. Dat is ook logisch want het schroefwater van een zeeschip geeft een enorme stroming en dan lig je als kleine boot meteen dwars. Zonder enig probleem voeren we even later de Oostzee op.

De zee richting Laboe was veel minder blauw dan we ons konden herinneren. Maar in elk geval lijkt het weer nu op te knappen. Het vreemde is alleen dat het richting Scandinavië stralend is en als je achterom kijkt er regen dreigt. En dat is al de hele dag zo. Misschien is dat wel een gunstig teken. Ik hoop het.



Opgesloten (31/5)

Bijna bij de Deense grens ligt als laatste puur Duitse inham de Schlei, die je zo'n 40 km. landinwaarts kunt volgen. Aan de mond ervan ligt het oude loodsstation Schleimünde, op de kop van een schiereiland dat geheel bestempeld is tot natuurgebied. We dachten in haventje te gaan liggen om dan een lange wandeling te maken, maar daar kwam niets van in. Het gebied is niet toegankelijk. En wij hadden ons nog wel zorgen gemaakt of het niet verboden zou zijn voor Ollie! Het haventje is lief en klein. Er is een kroeg die open is in het weekend en tussen half juni en begin september, er zijn twee wc's en twee douches, het kantoor van de havenmeester (die er niet

was) en een natuur-midgolfterrein. Aftandse stokken en oude balletjes worden voor twee euro aangeboden om de negen holes te slaan door autobanden, emmers en andere juttersvondsten. Gezinnen krijgen korting, gelieve het geld op de gleuf te deponeren. Het maximum aantal slagen per hole staat aangegeven: acht.

Ondanks de beperktheid is het uitstekend toeven in Schleimünde. Eens in de paar uur legt er een toeristenboot aan die zijn passagiers uitspuugt op de kade en ze gelukkig na een half uurtje weer meeneemt. Dan keert de rust weer en kunnen we opnieuw genieten van het roepen van de meeuwen en het gesuis van de wind.



Schleimünde

Denemarken (2/6)

Via een spiegelgladde zee, waarin trouwens bruinvissen veel meer opvallen dan wanneer er golven zijn, bereikten we onze eerste Deense plaats: Sønderborg. Dat is een niet onaardige stad die zeer onaardig werd door een gigantische wolkbreuk toen we boodschappen gingen doen. Na een tijdje werd het droog. Gelukkig maar want op de terugweg bleek ik ergens mijn paraplu vergeten te hebben. Mij overkomt dat regelmatig. Plu's zitten blijkbaar niet in mijn systeem. Ik ben al vele malen ergens heen teruggegaan omdat ik hem weer eens vergeten was en dan vond ik hem altijd weer. Nu niet dus,

Deens is toch een heel vreemd taaltje. Het is een rare gewaarwording mensen te horen praten zonder enig idee te hebben waar ze het over hebben. Bij Spaans kun je nog iets gokken. Hier niet. De spelling is ook nogal verwarrend. Een å wordt soms ook gespeld als aa en de ø als oe. Nou ja, men spreekt over het algemeen wel Engels. Ik heb daar weinig moeite mee. In Frankrijk wil ik beslist Frans praten en tegen Duitsers praat ik in principe geen Engels. Maar mijn Deens is echt te slecht.

Denen doen erg moeilijk met hun hondjes. Er lopen vrijwel geen honden los en laten snuffelen aan elkaar schijnt ook niet de gewoonte te zijn. We passen ons maar een beetje aan en houden Ollie

vaker aan de lijn. Dat moet ook wel, overal staan gebodsbordjes: Hunde i snor. Dat i snor vinden we een prachtige kreet. Die houden we er in. Daarnet riep ik nog: "Ollie, kom hier, je moet i snor!"

Door de Kleine Belt (5/6)

Als Nederlander realiseer je je niet hoeveel zee en hoeveel eilanden Denemarken heeft. We hebben de route gekozen tegen het vasteland, Jutland dus, aan. Ten oosten ervan stikt het van de eilanden en eilandjes, verbonden door bruggen, ponten en pontjes. Er zijn in principe drie zeewegen noordwaarts, de Kleine- en Grote Belt en Sont- Kattegat. Wij zijn door de Kleine Belt gevaren met als aanlegplaatsen het eilandje Årø, Middelfart op een uitstekende punt van het grote eiland Funen en Juelsminde op het vasteland. In alle havens lig je tussen palen en naar keuze met de punt of de kont naar de kade. We laten dat afhangen van de windrichting en de hoogte van de kade.

De laatste dagen knapt het weer wat op. We hebben een temperatuur die richting twintig graden dreigt te komen, maar nu is er weer helemaal geen wind dus zeilen zit er niet zo erg in. We hebben dus al heel wat (dure) diesel verstoekt. Vreemd genoeg staat er in het noordelijk gedeelte van de Kleine Belt een stroom van tussen de één en anderhalve knoop. Gelukkig hadden we die mee, maar het verbaast me wel op een helemaal getijloze zee met een lichte wind tegen. Voor de komende dagen wordt iets meer wind verwacht en bovendien uit een gunstige richting. We wachten af.



De vuurtoren annex kerktoren

Een vuurtorenkerktoren (6/6)

Op Tunø heeft men de kerktoren en de vuurtoren gecombineerd. Volgens de berichten is dat uniek. Ik kan me daar wel iets bij voorstellen. Ondanks alle beweerde goede bedoelingen krijg ik altijd de indruk dat het geloof nu niet een lichtend baken is. Maar goed, die mening wordt me in bepaalde kringen niet in dank afgenomen. Soit.

Tunø zelf is een idyllisch eiland van 4,8 km². Het heeft 110 inwoners en 50.000 bezoekers per jaar. Auto's zijn er niet en het aantal ligplaatsen in het kleine haventje is beperkt. We kwamen aan met een zonnetje, na een dag die begon met regenbuien en een vaartocht met wisselende wind waardoor we maar gedeeltelijk hebben kunnen zeilen. Bovendien zagen we aan de horizon regelmatig donkere wolken met regensluiers er onder. Gelukkig misten die ons helemaal. Over geluk hebben gesproken. Het haventje wordt geflankeerd door oude boerenschuren die gedeeltelijk omgebouwd zijn tot sanitair. Het geheel maakt een beetje een 70-er jaren indruk. Ieder moment verwachtte ik hippies met bloemen in hun haar. Maar helaas...

Bij de ferryterminal (8/6)

Vanaf ons lieve eilandje zijn we eerst naar Ebeltoft gevaren. Dat is een leuk oud stadje diep een baai in. Het weer blijft maar kwakkelen. Het is nauwelijks 15 graden en meestal ook nog bewolkt. Dat betekent zeilpakken aan en 's avonds binnen eten. Bij het wandelen hebben we stevast onze jassen aan. Eigenlijk was het een beter idee geweest om vanaf Tunø meteen naar Grenå, noordelijker aan de kust van Jutland te varen. De baai in en uit bleek een omweg die niet echt de moeite waard was. Ebeltoft is leuk, maar in dit seizoen met dit weer toch wat somber.

De stroom langs de kust blijft me verbazen. We hebben hem nu al dagen mee. Het is steeds tussen de halve en anderhalve knoop en we hadden hem achter, zowel bij de invaart van de baai bij Ebeltoft als toen we er weer uit voeren. Vreemd, maar wel lekker om een extra steuntje in de rug te krijgen.

In Grenå zijn we eerder geweest maar we kunnen ons er weinig van herinneren. De haven is prima maar erg leeg en het stadje ligt vrij ver weg. De wandeling er heen loopt langs het riviertje de Grenåen en levert drie kilometer fiets-voetpad.

De haven van Grenå ligt pal naast de terminal van de ferry naar Halmstad in Zweden. Ook hier blijkt het seizoen nog niet te zijn begonnen, van enige drukte is geen sprake. Ik heb me wel geërgerd aan de havenfaciliteiten. Normaal hebben havens wifi. Hier ook maar alleen maar voor 10 minuten. Volgens de havenmeester moet dat voldoende zijn om het weer te checken. Je moet je eerst registreren met telefoonnummer en e-mailadres voordat je van de schaarse minuten kunt genieten, daarna moet er betaald worden. Dus ze vragen je gegevens om die te kunnen verpatsen en draaien je daarna een poot uit. Ik vind dat schandalig. De havenmeester was het met me eens, zei hij, maar hij werd ook maar gestuurd.

Bij de wandeling om boodschappen te doen troffen we aan het riviertje een vissende man aan die mij sterk deed denken aan de reclame voor staatsloten. Hij zat swingend en zingend te vissen. Achter hem brandde de barbecue al, want hij wist het: vandaag kon het gebeuren!

Op het Vlieland van Denemarken (10/6)

Zo beschrijft onze pilot Anholt. Ik kan me bij die vergelijking iets voorstellen. Anholt heeft bossen, langgerekte zandstranden en er zijn heel erg veel vakantiehuisjes, vaak verscholen in het bos. De haven heeft een fietsenverhuur en een kleine supermarkt. Op het midden van het eiland ligt het kleine hoofdplaatsje dat eigenlijk ook helemaal niets heeft behalve een klein winkeltje en een paar bed & breakfast.

In de haven liggen we voor het eerst weer eens aan een hekboei. Uit de beschrijving bleek niet helemaal of die er was, onze (oude) beschrijving had het over het gebruik van je eigen hekanker. Gisterenavond heb ik dus maar de ankerrol boven het achterstoeltje gemonteerd. Niet nodig, naar nu blijkt, maar we zullen hem de komende tijd echt wel een aantal keren nodig hebben. Vooral de Zweden zijn gek op hekankeren. Voor de leek: je gooit dan je extra anker achter uit en vaart met je punt naar de kant. Daar aangekomen en vastgelegd, trek je de band van de ankerrol strak zodat het anker achter ingraaft en je vast komt te liggen.

Vandaag hadden we een wat vreemde vaartocht. Binnen in de kom van Grenå hebben we het zeil gehesen en zijn met de wind recht achter, melkmeisje, zeilend over twee kanten gaan varen. Na anderhalf uur viel de wind helemaal weg en hebben we gemotord, maar na het enorme windpark waar we zijn langsgevaren konden we weer zeilen. We hebben alleen de gennaker gehesen en die als een spinnaker, uitgeboomd, gebruikt. Dat gaat uitstekend zonder grootzeil bij een wind bijna achter. Alleen het strijken van het zeil had nogal wat voeten in de aarde omdat de strijklijn van het zeil om de voorstag was gedraaid. Na veel gepruts en evenwichtskunsten kregen we het zeil er heel af. Het uitbomen van de gennaker gaat prima, maar het binnenhalen moet de volgende keer beter. Ik weet wat er verkeerd ging, dus laten we het houden op: weer wat geleerd.

Gothenburg (13/6)

Met windkracht vijf op de kop zijn we van Anholt naar Læsø gevaren. Het was boksen tegen de wind, scherp varen met een zeilhoek van 60 graden. Ik voelde me niet lekker. Steeds maar kreeg ik visioenen van afbrekende masten en een omslaande boot. Op zo'n moment is Hanneke ontzettend stoer. Ze heeft bijna de hele tocht gevaren en dat was 50 mijl, waar we een kleine 9 uur over gedaan hebben.

In 2013 hebben we een weekje in de haven van Vesterø gelegen samen met een paar honderd andere boten, opeengepakt in de havenkom met overal gezellig barbecueënde mensen. Nu was het bijna verlaten en miezerde het zo nu en dan. Dat was mede een reden om meteen door te varen richting Gothenburg. We wisten dat er een stevige wind zou staan, maar de dertig knopen die er nu stond was toch wel wat veel. Omdat hij schuin achter stond vlogen we op een klein grootzeiltje en een nog kleinere genua over de schuimende zee. Spectaculair, maar wel erg vermoeiend. Toen we uiteindelijk de boot afmeerden in een box, met de wind op de kop, kostte het moeite om hem naar de kade te trekken, zoveel wind stond er. Maar mijn angstvisioenen zijn gelukkig weer geheel verdwenen. Ook dat is de winst van de dag.

Serviceafdeling (15/6)

In de haven ten zuiden van Gothenburg, die van de Goteborgs Kunliga Segelsällskap, kun je gratis fietsen lenen. Wij worden langzamerhand doodmoe van de achterbanden van onze Bromptons. Het zijn fijne vouwfietsen, maar op de een of andere manier presteren we het om steeds leuke achterbanden te krijgen. Als dan leenfietsen te krijgen zijn en we bovendien de punt niet hoeven leeg te ruimen om bij de fietsen te komen is de keus snel gemaakt. De supermarkt ligt zo'n twee kilometer weg dus fietsen in plaats van lopen is lekker, en bovendien waren we op zoek naar een opstapje om makkelijker voor op de boot te klimmen (we worden immers ook een daagje ouder) en naar een oog onderaan de giek om een reefflijn aan vast te maken. Dat kan ook met een lijn om de giek heen maar dat levert iets meer spanning op op het zeil, dus dan maar op deze manier. In Enkhuizen had ik een oog gevonden dat je in de giek schuift. De Seldén dealer had er nog eentje en we hebben er twee nodig. Ik vond ze wel erg duur met hun dik over de vijftig euro voor een stukje ijzer. We hebben overal gekeken, maar we konden geen tweede vinden. We hadden zelfs keurig het typenummer paraat. In Gothenburg blijkt een hele grote vestiging van Seldén te zitten. Ik geloof zelfs dat het het hoofdkantoor is. Daar ben ik binnen gelopen. Een man in een kantoorpak ging voor me in het magazijn kijken. Even later kwam hij terug met de kreet: "here you are, free of charge" Ik heb nagevraagd of ik hem goed verstaan had. Ja hoor, het was zo'n gedoe met rekeningen en zo, dat hij hem cadeau gaf. Wat een service, wat een land, ik hou van Zweden! Nu nog het opvouwbare opstapkrakje maar daarvoor moeten we waarschijnlijk in een bouwmarkt zijn en die zitten meestal buiten de stad. We blijven zoeken.

Een kabouterhoedje (16/6)

Dat krakje viel mee. Toen we gisterenmiddag voor info over het Gotå- Trollhättankanal naar Gothenburg waren gegaan zagen we dat de Jula bouwmarkt vrij dichtbij lag. Dus hebben we nu een opstapje.

Vanmorgen vertrokken over het Trollhättankanal richting de meren. We moeten een achttal sluizen door om op het eerste meer, het Vänern te komen. Sluis nummer één hebben we er op zitten. Dat was eigenlijk een doodgewone sluis. Maar wel eentje met een hoogteverschil van zes meter. We kwamen aan, voeren in, sluisdeur dicht, omhoog, in een kwartiertje gepiept. De hele dag hadden we al konvooi gevaren met twee Fransen, een Brit en een Zweed. Op de hele afstand, zo'n vijftig mijl, is het verschil tussen de boten nooit meer geweest dan een paar honderd meter. Altijd in het zicht, dus. Wat me is opgevallen bij het varen op een rivier met een lichte stroom tegen, die heb je altijd op het eerste deel van de Göta älv, zoals het kanaal hier nog heet, dat je kunt profiteren van de bochten in de rivier. In de buitenbocht stroomt het water harder dan binnen, dus als je stroomopwaarts steeds de binnenbochten neemt heb je minder last van het naar zee stromende water. Ik merkte dat ik onze voorbuurman, de Fransman, ging oplopen toen ik dat consequent deed. Leuk om theorie zo in de praktijk te brengen.

Ik begin ook steeds meer te begrijpen van het Zweeds. Je moet het gewoon raar uitspreken, dan herken je allerlei woorden. De Göteborgs Kunliga Segelsällskap is natuurlijk de koninklijke zeilvereniging uit Gothenburg, wij nemen deel aan de sjöfart en förbudet mag gewoon niet. Maar echt Zweeds preuten gaat me toch niet lukken denk ik. Oh ja, en Trollhättan betekent natuurlijk gewoon kabouterhoedje.



Vrachtboot in de onderste trap van de sluis

Trollhättan (17/6)

Het sluizencomplex bij Trollhättan is spectaculair. Je gaat totaal 32 meter omhoog via een drietal sluizen, dan een tussenstukje en dan nog een sluis. Het kostte even om de techniek van het stijgen onder de knie te krijgen, maar toen ging het ook soepeltjes. Je maakt de boot met een midden- en achterlijn vast aan een trapje en verlegt die lijnen dan steeds om en om twee sporten hoger als het water in de sluis stijgt. Dat gaat heel erg rustig zonder stroming of draaikolken dus kans op dwarsliggen is er niet bij. Op de op een na bovenste sluisstrap is een verbreding waar je grotere schepen kunt tegenkomen. De sluis wordt namelijk ook gebruikt door zeeschepen. Soms past dat maar net. We zagen drie grote boten naar beneden komen die er precies in pasten. Aan beide kanten hadden ze minder dan een halve meter over. En dat in een sluis van 13,2 meter breed en 90 meter lang! We hebben onderaan drie uur liggen wachten omdat die drie vrachtboten eerst de trap af moesten. Onderweg naar boven kwamen we wel tweemaal pleziervaart tegen. Die kan tegelijkertijd naar boven en naar beneden geschut worden.

De sluizen zijn, naast een praktisch onderdeel van de vaarweg, ook een toeristische attractie. Het piepkleine haventje boven heeft een sluiscafé en een ijskraam. Het maakt de indruk dat het er in het seizoen wel eens vergeven zou kunnen zijn van de dagjesmensen. Maar dat is nu nog niet het geval. En waar we uit Nederland berichten krijgen van hittegolven en brandende zonnen, hier is de temperatuur rond de 18 graden met afwisseling van zon en een spatje regen.



De sluizen uit 1800 en uit 1840

De geschiedenis in (19/6)

Bovenaan de viertrapssluis van Trollhättan ligt de kruising van heden en verleden. Er zijn daar namelijk drie sluisingen. Twee ervan zijn niet meer in gebruik. In 1795 werd besloten de Göta älv, de rivier die zich vanuit het Vänermeer in een veertig meter hoge waterval naar beneden stortte, bevaarbaar te maken. Daartoe werd een sluisstrap aangelegd. Via een voor die tijd zeer geavanceerde constructie werden schepen op en af geschut parallel aan de waterval. Al snel werd de in 1800 geopende vaarweg te klein voor de zich ontwikkelende scheepvaart. Dus werd in 1840 een tweede, grotere sluisstrap aangelegd. Ook deze werd op den duur te klein dus volgde nummer drie in 1916. Die wordt nu nog steeds gebruikt. De twee oude geulen liggen er ook nog

steeds, deels voorzien van hun oude houten deuren. Die deuren heeft men een beetje open laten staan, er sijpelt wat water door en er groeien planten in. Rond het complex is een parkachtig landschap met veel groen gras, temidden van de bossen die de bovenloop van de Göta älv omzomen.

De waterval van Trollhättan is verdwenen. Begin vorige eeuw heeft men een elektriciteitscentrale aangelegd en dat was het einde ervan. Nu wordt alleen bij bepaalde gelegenheden de waterval weer "aangezet". En dan nog een feitje voor de verzameling nutteloze, maar leuke, kennis: de maatschappij die de waterval als eerste heeft geëxploiteerd is Vattenfall, juist, dat betekent waterval.

Dalbergså (21/6)

De Navionics elektronische kaart geeft heel veel havens en ankerplaatsen maar deze staat er niet op. Vreemd, want onze twee boeken die we raadplegen over dit gebied kent hem wel: Dalbergså haven en camping. Vanaf het Vänermeer moet je een smalle kreek invaren. Op de kop staat een groot zwartwit bakken. Via een betond geultje kom je bij een steiger waar een stuk of zes boten achter elkaar kunnen liggen, onderaan een glooiend gemillimeterd grasveld waar een paar vaste caravans op staan en er plaats is voor nog veel meer. De invaart is smal, zigzaggend tussen rode en groene staken. Het landschap is bossig, een beetje Bob Ross achtig. Eenmaal binnen daalt de rust over je neer. Er is hier helemaal niets. De dichtstbijzijnde supermarkt ligt op achttien kilometer. Een van de roodgeschilderde houten huizen schijnt ook café te zijn maar is nu gesloten. De receptie heeft een openstaande deur, maar er is al uren niemand gesignaleerd. Er achter zijn twee wc's en een douche. Brandschoon maar minstens dertig jaar oud. Alles ademt rust, ook het bordje dat waarschuwt voor loslopende pensionado's en je verbiedt hen te voederen.

In de bossen rond de camping kun je prachtig wandelen. Ik kwam er meteen al een hert tegen. In het riviertje moeten bevers zitten maar die heb ik nog niet gezien. Maar eens wachten tot de schemering, hoewel, dat kan nog wel even duren op de langste dag.

Vast (23/6)

Het gebeurt je regelmatig dat je aan de grond loopt. Negen van de tien keer is dat geen probleem omdat je vastloopt in modder waar je met een beetje extra motorkracht weer uit komt. Dat overkwam ons twee weken geleden ook al in Tunø, daar zaten we goed in de blubber maar na een paar minuten waren we weer los.

We waren aan alle kanten gewaarschuwd voor het haventje van Läckö. Op Facebook bestaat de pagina Zeilnoord waar zeilers info delen over routes en havens in Scandinavië. Ook daar opmerkingen over Läckö. We voeren dus heel voorzichtig de haven binnen. Links is een steiger met daarop het welkomstbord: Gästhamn. Dat is de standaardplek om als bezoekende boot af te meren. Hier dus niet. Ineens lagen we vast, zonder klap of schok, gewoon niet meer vooruit. Vervolgens hielp niets meer. De motor vol er op: geen effect. Trekken aan de meerboeien: niets. Het water is vrij helder dus konden we zien dat de ankerboeien op de bodem vastzaten op een richel parallel aan de kade. Daar stonden we dus op. Die meerboeien zijn een verhaal apart. In Zweden is de gewoonte om met de punt naar de kade af te meren. Met een haak maak je vast aan een meerboei en vaart dan naar de kant. Daar een touw vastmaken en klaar is Kees. Voor de afstap hebben de meeste zeilboten een trapje aan de boeg, wij gebruiken een krukje dat we op de kade zetten. Maar afstappen lukte dus nog even niet. Na drie kwartier prutsen werden we moedeloos. Tot ineens de boot weer bleek te drijven. Hoe hij los gekomen is, geen idee. We zijn achter een Zweed die de haven kende naar een dieper stuk gegaan. De motorbotenman die ons de hele tijd had zien worstelen en geen poot had uitgestoken zat er nog steeds naar te kijken.

Nu liggen we onderaan het kasteel van Läckö. Een prachtig plekje met veel groen dat door iedereen wordt aanbevolen. Maar een bordje dat de diepte aangeeft bij de eerste steiger zou geen overdaad zijn.

Midzomer (25/6)

We dachten dat de festiviteiten ter ere van midzomer werden gehouden op de langste dag, maar dat hadden we mis. Het is het weekend nà de langste dag. Op donderdag 23 werd begonnen met het opbouwen van allerlei nep-middeleeuwse tenten op het grote grasveld voor het kasteel van Läckö. De haven liep ook ineens vol. Er meerde een replica van een vikingboot af en overal werden vuurtjes gestookt in vuurkorven, naast de al alom aanwezige barbecues. Toen ook het weer begon op te knappen stond niets een geslaagde midzomerviering meer in de weg.

Opvallend is de fascinatie van bepaalde mensen met vikingen en middeleeuwse paraferalia. Er waren huiden, amuletten, zwaarden, messen en sieraden te koop. Je kon je laten voorzien van een antieke tatoeage en er speelden drie mannen met een draailier, een harp en een mandoline. Het kasteel was vrij toegankelijk en op het grote grasveld werd gepicknickt en in de zon gelegen. Kortom, een geslaagd feest.

Om zes uur was het vrijdaggedeelte afgelopen. De mensen gingen huiswaarts en de rust daalde neer over de haven. Geen dreunende muziek, geen gelal, een relatieve stilte. Zaterdagochtend waren we vroeg wakker. Voor dag en dauw kun je hier niet echt zeggen, het is 's morgens om half vier al helemaal licht. Om half acht waren we al vertrokken naar Mariestad, de laatste plaats voordat we het Götakanaal opgaan. In Läckö wordt nog twee dagen door gefeest, in Mariestad lijkt het of er geen midzomer is, behalve dan dat alle winkels gesloten zijn. Op de ICA en de Lidl na, natuurlijk.



Läckö

Het kanaal (27/6)

We hebben nu al 20 van de 58 sluisen van het Götakanaal gehad. Nog eentje omhoog en dan zitten we op het hoogste punt, 91,6 m boven zeeniveau. Die laatste sluis overbrugt 20 cm, dus waarom hij er ligt is me niet geheel duidelijk. Het schijnt bovendien de enige sluis te zijn die met de hand wordt bediend. De sluisen van het Götakanaal vormen vaak trapjes. We hebben maximaal drie treden achter elkaar gehad, maar bij de afdaling schijnen we nog een serieuze trap tegen te komen van zeven sluisen. Tot nu toe waren ze al behoorlijk spectaculair. We hebben nog nooit in sluisen gelegen waar het water zo snel in stroomde, behalve misschien jaren geleden in Eastbourne in Engeland, maar daar lagen we aan een ponton vast dat ons omhoog begeleidde. Hier moet je het helemaal zelf doen. Je maakt een lijn vast aan de achterkant van de boot en op de punt leg je een blok (een katrol voor landrotten) waardoor je een lijn naar de kuip, achterin de boot laat lopen. Als het water stijgt maak je de voorlijn met de lier korter. Dat zorgt er voor dat de boot recht in de sluis blijft liggen. En dat is ook wel nodig want het water kolkt met enorme kracht door de deur zodra de schuif is opengedaan om het vereiste niveau te bereiken om uit te kunnen varen. Ik moest bij iedere sluis afstappen en de lijnen boven vastmaken. Trappen in de sluiswand bestaan hier niet. Het kostte enige oefening, maar uiteindelijk ging het soepel, hoewel na meer dan tien keer de procedure te hebben herhaald ook de vermoeidheid een woordje mee ging spreken.

Verder is het kanaal lieflijk, rustig kronkelend door het vlakke land dat bestaat uit een afwisseling van bos en akker- en weiland. Je vaart door verschillende dorpjes en door bruggen die steeds weer netjes voor je open gaan. Het rode knipperlicht krijgt een witte lamp erbij als hij wordt klaargemaakt en bij groen mag je door. Even wennen na de Nederlandse rood, roodgroen, groen, maar volgens hetzelfde principe. Alleen de dubbelrood van: ik doe het niet, schijnt hier te ontbreken. Ach we weten dat we er na zes uur niet meer door kunnen. En bovendien willen we dan allang een stopplaats voor de avond hebben gevonden, hoewel we op de eerste dag de tijd die de sluisen vergen zwaar onderschat hebben.

Op het slechte pad (29/6)

Gisteren en vandaag heb ik mij crimineel gedragen. Ik heb peulen gestolen. Toen we in Vassbacken in een lieflijk haventje bij een brug lagen, kwamen we bij de avondwandeling een gigantisch veld met peulen tegen. We hebben er een poepzakje vol van geplukt en 's avonds opgegeten. Vanmorgen bij het ochtendronde met Ollie heb ik nog een zakje gejat. Honderd stuks, waar we twee dagen van gaan eten.

Misschien moet ik maar een taakstraf gaan doen, zoiets als de noeste werkers op de Zweedse gazons doen. Ik heb het dan over de robotmaaiers, de van gps voorziene karretjes die onvermoeibaar over de grasvelden bij huizen rijden. We zijn er al tientallen tegen gekomen. Je kunt aan de staat van het gazon aflezen of ze zo'n ding hebben. Als ik een gemillimeterd grasveld zie ga ik meteen zoeken naar de maaislaaf.

Het landschap blijft schitterend. Het Vikenmeer, waar we nu voor anker liggen, wordt helemaal omzoomd door naaldbomen. Het stikt er van de grotere en kleinere eilandjes, vaak met een aanlegsteigertje en een rood vakantiehuisje. Volgens onze gidsen zijn er heel veel mooie ankerplekken. Met behulp van de plotter en Google maps hebben we een baaitje uitgezocht om het anker te laten vallen. Dat bleek een goede keus. Alleen moeten we wennen aan het ankeren. Voor het mooi liggen we veel te ver van de kant. We blijven toch altijd een beetje bang dat we aan de grond lopen of dat het anker gaat krabben. Dus zijn we te voorzichtig. Veel oefenen maar.

Vandaag zijn we de laatste sluis omhoog gepasseerd. We zitten nu op de 91,6 meter. Voor die al aangekondigde laatste 20 cm heb ik zelf de sluisdeuren open en dicht gedraaid. De sluismeester deed de ene deur, ik de andere. Grappig om te doen. Sluisdeuren op handkracht, waar kom je dat nog tegen? Nou, hier dus!



In de tredmolen

Een opgeblazen pad (30/6)

Als je van het Vikenmeer naar het oosten gaat kom je door een tweetal zeer smalle delen van het kanaal. Dit is het gedeelte dat de maximale afmetingen van de boten bepaalt. De diepgang die is gegarandeerd is 2,82 m. Vandaag hadden we op een gegeven moment 3,1 op de dieptemeter. Maar de breedte van 7 meter lijkt me te veel (je denkt altijd dat je ergens niet onderdoor of tussendoor kunt en dan valt het altijd mee). Op de smalle stukken van vandaag, de Billströmen, en het Spetsnäs kanaal gelden verkeersregels. Westgaand heeft voorrang en je moet toeteren als je er aan komt. Dat is wat verwarrend want in het ene kanaal moet je eenmaal lang toeteren en op het andere lang-lang-kort. Maar we hadden geen tegenliggers dus kregen we ook geen antwoord op onze pestherrie.

De vaarwegen zijn in de rots uitgehakt en lopen door een prachtig bosachtig gebied. Dit hele deel van het kanaal is ook het mooiste wat we tot nu toe gehad hebben. Vlak voor Forsvik, voor de eerste serieuze sluis naar beneden, wilden we gaan liggen aan een steigertje omdat het er zo ontzettend lieflijk uitzag. Omdat er geen water of elektriciteit was zijn we toch maar door de sluis gegaan en gaan liggen in het kleine haventje direct er achter. Langs de smalle doorgang loopt een wandeling, waardoor we nogmaals van de passage konden genieten (weer geen elanden!). Op het grasveld naast het water lag een slang van ongeveer een meter lang met een enorme pad in zijn bek. Toen ik een half uurtje later nog eens ging kijken lag hij er nog steeds. De pad was verdwenen en de slang had een hele dikke buik. Ik vroeg me af hoe zo'n grote pad kon worden verorberd door de slang. Mijn oud-collega Jaap, reptielenexpert, gaf me de verklaring: een ringslang, want dat was het, kan een pad gemakkelijk opeten. De pad blaast zich bij gevaar namelijk op om indruk te maken. De slang prikt hem gewoon lek en vreet hem op. Dat zouden ze misschien met sommige politici ook eens moeten proberen...

Alweer in de middeleeuwen (2/7)

We hadden ons iets voorgesteld van Karlsborg, een stadje aan het Vätternmeer, het op één na grootste meer van Zweden (1.893 vierkante kilometer, 128 meter diep). Dat viel tegen. Het fort bleek een militair terrein waar je alleen omheen kon lopen en verder was er niets behalve twee behoorlijke supermarkten. Bij de haven is een aantal cafeetjes met terras en dit weekend lijkt de Zweedse vakantie toch echt losgebarsten. Dat leverde een feest op met Hasse Andersson, een bekende Zweedse zanger die in 2015 nog heeft meegedaan aan het songfestival, en een aantal plaatselijke zangmeiden met orkestband. Onbeduidende muziek, voorspelbaar en eigenlijk niet om aan te horen. Toen ze klaar waren speelde vlak naast de boot een band enthousiast in het Zweeds vertaalde Ierse nummers. Whiskey in the Jar en The Irish Rover herkende ik alleen aan de muziek. Wat een verademing om mensen live te horen spelen met plezier in wat ze doen. Toen ze klaar waren begon de house-disco. Uiteindelijk zijn we in slaap gevallen ondanks de dreunende bassen.

Vadstena aan de overkant van het meer is een mooi stadje waarvan de geschiedenis terug gaat tot de vroege middeleeuwen. Aan het einde van de haven ligt een oud slot. In de slotgracht kun je afmeren. We kwamen daar te laat achter, maar vonden het liggen onder de bomen eigenlijk wel zo mooi. Dit weekend is er weer een middeleeuws feest, dus kom je mensen tegen in pijen en oude jurken, kan er paard gereden worden en is er weer keuze uit diverse amuletten, zwaarden en helmen met hoorns. Dat schijnt toch wel een soort traditie in Zweden te zijn, je steeds weer uitdossen in antieke kleding en dan voor een tentje te gaan zitten rond een rokend vuurtje met een kookpot er bij. 's Lands wijs, 's lands eer zullen we maar zeggen.

Het tweede deel van het kanaal (4/7)

In Motala begint, naar mijn gevoel, het tweede deel van het Götakanaal. We zijn net voor de eerste sluis blijven steken in een mooie, door rode huisjes omgeven haven. Dat beloofde wat voor het stadje maar dat viel vies tegen. Het is een volkomen oninteressant plaatsje. Maar ze hebben wel vijf horlogemakers. Daar waren we al een week of drie naar op zoek omdat het batterijtje van mijn vestzakhorloge leeg was. Dat horloge hangt standaard boven het bed om op te kijken of het al tijd is om op te staan. Dat is geen overdaad in een land waar het in deze tijd van het jaar om vier uur in de morgen al helemaal licht is. Tot nu toe nergens een batterij-inzetter gezien tot vandaag. De eerste leverde meteen een hele rare ervaring op. Je vraagt of ze je kunnen helpen en krijgt als tegenvraag of het horloge bij hen is gekocht. Anders doen ze het niet. Na zo'n vraag mógen ze het van mij niet eens meer.

Langs het kanaal kun je mooi wandelen naar de grote ICA net buiten Motala. Je komt dan langs het megalomane graf van graaf Baltzar von Platen, de grondlegger van het Götakanaal. De man zelf had een plekje uitgezocht en wilde daar in stilte begraven worden. Dat is niet gelukt. Koning Karl Johan XIV wilde hem waardig begraven. Bij zijn uitvaart klonken dus 800 saluutschoten. Baltzars halve familie hebben ze er later nog bij gestopt. Dit alles is te lezen op een plaquette bij de trap die van het graf naar het water leidt.

Een officiële waarschuwing (6/7)

Ik heb een officiële waarschuwing gekregen. Als je er drie hebt schijn je een bekeuring te krijgen of mag je het Götakanaal niet meer af of zoiets, ik heb dat niet helemaal begrepen. Toen we voor de sluis aan het wachten waren hoorden we beneden een grote motorboot toeteren. Hij kwam net aanvaren. De sluis was net naar boven geopend en we konden invaren. Tot stomme verbazing van de Duitsers, de Zweden en onszelf die lagen te wachten, zei het sluismeisje dat we niet mochten invaren maar dat de sluis eerst weer werd leeggepompt om de boot beneden naar boven te laten gaan. We protesteerden. Ik deed dat op mijn bekende felle manier. Ik kreeg te horen dat ik niet zo boos moest doen. Na nog wat protesten mochten we invaren. Toen we beneden wilden uitvaren begon ze weer over het feit dat ik niet boos had moeten zijn. Ik antwoordde (niet heel erg tactisch) "maar het heeft wel effect gehad". Ik kreeg toen meteen een gele kaart. Ik zal me verder gedragen. Ik beloof het, sluismevrouw!

Waarschijnlijk was ze erg nerveus. Ze had namelijk toen er omhoog geschut werd de verkeerde schuif in de sluisdeur open gedaan. De sluis werd daardoor verder geleegd in plaats van gevuld. Een Nederlandse zeilboot kwam vast te liggen en een motorboot werd opgehangen aan zijn tros. Hij hing schuin tegen de wand aan. Alles werd uitgebreid gefotografeerd. Ik hoop maar dat er geen schade aan de boten is. Maar het ergste van het geheel vond ik eigenlijk het commentaar van de Nederlandse yuppenschipper. Hij merkte op dat het meisje, dat een Hindoestaans uiterlijk had, er ook niets aan kon doen, “ze kwam tenslotte net uit Eritrea”. Kijk, zo’n opmerking verdient volgens mij meteen een rode kaart!



De Carl Johan sluistrap

Vida Matilda (8/7)

Onderaan de slustrap van Berg, de Carl Johan sluis, is een kleine ligplaats voor een boot of tien. Omdat we de zeven treden af wilden zonder uren te hoeven wachten hebben we op een rustig moment gewacht en zijn toen afgezakt. Beneden lig je rustig, hoewel eigenlijk pas toen de wind ging liggen, bij een noordenwind klotst het nogal in het haventje.

Er kwam een schitterend slank jacht aangevaren van een meter of twintig lang, de Vida Matilda. Zo'n klassieke Scandinavische zeilboot. Hij had zijn genua niet helemaal opgerold en maakte de indruk de gesloten sluis in te willen varen. Op het laatste moment voer hij dwars tegen de wachtsteiger aan. Gelukkig had hij nauwelijks vaart. Na wat vergeefse pogingen tot aanleggen werd er weer vertrokken, het meer op. Een kwartiertje later kwam hij opnieuw aangevaren, nu aan de andere kant van de aanloop naar de sluis. Intussen was het na vijven en waren de laatste boten aan het schutten. De sluis gaat om zes uur dicht en de reis naar boven duurt meer dan een uur. De Zweed kwam haaks op de stenen kademuur liggen. Een man op leeftijd stond op de punt te gillen tegen de schipper en de schipper schold terug. Weer belandde de punt tegen de kade. Intussen hadden drie Duitsers, twee Zweden en wij zich op de kade verzameld om assistentie te verlenen bij het aanleggen. De schipper vond hulp niet nodig. Zijn dekknecht gooide een lijntje naar de kant. Uit de ongearticuleerde kretten van hem en zijn maat maakten we op dat zij ladderzat waren. Bij gods gratie mochten we ook van de schipper een lijn aanpakken, maar hem naar de kant toe trekken was verboden: "I have owned this boat for 34 years and I know how to handle her!"

We hebben nog even gekeken of de boot veilig vast lag. De opvarenden heb ik niet meer gezien. Waarschijnlijk in slaap gevallen.

Wachten op het einde (10/7)

Bij Söderköping, drie mijl voor Mem, het einde van het kanaal, moet je nog 19,4 m naar beneden. Dat gaat via twee dubbele en vier enkele sluizen. Dat duurt uren, zeker als er eerst nog twee pakketten boten naar boven toe komen. We lagen voor de sluis dik anderhalf uur te wachten. Een kleine kilometer er voor, onzichtbaar voor de eerste sluis, ligt een brug. Wij mochten met vier boten doorvaren, de drie ons achteropkomende jachten werden tegengehouden. Logisch, want de wachtsteiger voor de sluis is klein. De tegengehouden boten snaptten er duidelijk niets van. Er kwamen opvarenden kijken waar ze in hemelsnaam op moesten wachten, terwijl er toch schepen hen tegemoet kwamen. Op ons dus.

Achter ons hadden we een klein zeilbootje zonder giek waarvan we ons afvroegen of ze eerder in een sluis hadden gelegen. De tonronde goedlachse dame viel bijna van boord. Haar partner bewoog slecht en samen durfden of konden ze niet langszij aanleggen, dus hebben ze de hele wachttijd rondgedobberd.

Söderköping is een toeristisch stadje dat gedomineerd wordt door ijstenten en een flinke heuvel aan de andere kant van het Götakanaal. De rotsen torenen boven de haven uit. Je kunt er naar boven wandelen. Daar is een uitzichtpunt. Maar dat is iets voor morgen.

Mem (12/7)

Niet alleen dat je in Söderköping naar boven kunt lopen, je kunt er zelfs een hele mooie wandeling maken door de bossen en over de rotsen. We hebben dat gisteren gedaan. Dat was een negen kilometer lange rondwandeling waarbij je een indruk kreeg van de weidsheid van de Zweedse bossen. De uitzichten er over waren schitterend.

Vandaag zijn we verder gevaren naar het eind van het kanaal. Wat opvalt is het grote aantal boten waarvoor het het begin is. Je kunt aflezen aan de sticker die voorop de boot zit of men naar het oosten (blauw) of naar het westen (rood) vaart. En dan zijn er nog de tussenvormen rood/blauw (heen en weer) en enkele deeltrajecten. Maar de meeste op dit moment zijn rood, ons tegemoet komend dus.

In Mem moeten we morgenochtend bij het passeren van de laatste sluis onze servicekaarten, waarmee we de deuren van het sanitair en de washokken kunnen openen, inleveren. Dan gaan we weer het zoute water op. We hebben besloten niet naar Stockholm te gaan maar af te zakken

langs de scherenkust naar het zuiden. Daarbij hebben we meteen te maken met een beperking. De route die ik had bedacht tussen de eilandjes door blijkt een brug te passeren met een doorvaarthoogte van 15 meter. Nu zijn we officieel 14,5 dus misschien kan het, maar ik durf onze antenne bovenop de mast er toch niet aan bloot te stellen. Dus gaan we maar buitenom. Op zo'n moment is Facebook toch wel erg makkelijk. Onze plotter geeft 15,7 meter, de pilot 15 en de plotter gaat zich bedenken bij inzoomen en zegt dan ook weer 15. Ik heb het nagevraagd in de groep Zeil Noord. Daar kreeg ik binnen 2 minuten uitsluitsel: 15 meter. Morgen gaan we dus de Oostzee op. Scharrelen tussen de scheren. Het weer ziet er voor de komende dagen gunstig uit. Genieten, dus!

Toch weer geen goede planning (13/7)

Onder de brug konden we niet door, dus had ik een andere route gepland. Zwervend tussen de eilanden en eilandjes. Maar eerst voeren we met een kalm windje achter naar het oosten om dicht bij open zee tussen de rotsen te dwalen. Dat is hondsvermoeiend want je moet continu zoeken welke smalle passage je nu weer moet hebben. Gelukkig voeren we, zeg eigenlijk maar sukkelden we, op de genua met een snelheid van tegen de vier knopen. Tussen twee eilanden zagen we ineens een bord staan: maximale doorvaarthoogte 11 meter. Die had ik even over het hoofd gezien bij de planning! IJlins moest er een andere route worden ingegeven in de plotter.

Veilige routes zijn vaak aangegeven via een roze stippelijntje, maar dat geldt vooral voor de doorgaande stukken. Hier was het dus nog even puzzelen. We hebben eerst de standaard vaarweg maar een stuk gevolgd voor we weer de kleinere passages opzochten. En daar was het weer uitkijken voor ondiepe plekken en rotsen die de doorgang versperren.

Uiteindelijk kwamen we aan in Tyrislöt, een haventje naast een familiecamping vol Zweden. In de haven zijn we de enige buitenlanders. Leuk, zo'n plekje ver van de standaard vaarroutes. Veel zeilers ankeren graag, wij waren blij dat we aan een kade lagen toen er een gigantische korte onweersbui losbarstte. Dan neem je het gebrek aan elektriciteit en water in de haven graag voor lief.

Tussen de heuvels (17/7)

Van onze onlangs overleden vaarwijzer-schrijver René Vleut moesten we beslist naar Valdemarsvik "omdat een tocht door het met beboste rotsen omgeven fjordachtige Valdemarsviken misschien gewoon niet op een tocht als deze gemist mag worden. Alleen in de fjorden van Noorwegen is het nog indrukwekkender." Ik vind dat hij een beetje overdrijft, maar het is wel erg mooi. Ook het plaatsje, dat als gezegd, aan het eind van de sund ligt is lief met een leuk haventje (twee nachten betalen, drie blijven liggen) en vooral een aantal mooie wandelmogelijkheden rond de stad over de omliggende heuvels. We hebben zelfs nog de bus genomen om door de bossen terug te wandelen. Weer geen elanden!

Zo'n "drie voor twee" politiek werkt duidelijk om mensen vast te houden. Iedereen die we tegen kwamen maakte er gebruik van. Dat was waarschijnlijk ook wel een economische noodzaak want in het hoofdstraatje was nogal wat leegstand, meer dan we tot nu toe zijn tegengekomen. Op zaterdagmiddag speelde twee knarren live muziek naast de ijstent. Ingeblikte bas en drum bij twee gitaren. Ella och Mig bleek de Zweedse vertaling van Me and Bobby McGee, compleet met verhoging van C naar D na het tweede couplet. Het optreden was na drie kwartier al weer afgelopen. Toen ik voor de tweede set naar het pleintje liep werden net een Ovation en een Fender in de kofferbak gelegd.

Een volle haven (18/7)

In 2013 zijn we ook in Vestervik geweest, maar we konden ons er geen van tweeën iets van herinneren. Tot we het hoekje om liepen naar de andere haven (Vestervik heeft drie havens voor jachten). Ineens hekende ik de receptie met de overdekte galerij er voor en de vier ronde ramen. Ook het zwembadje op het hoekje herkende ik meteen. Er was alleen een enorm verschil. Omdat we destijds een maand later in het seizoen waren was de haven compleet leeg geweest, nu lag hij helemaal vol. Ook het zwembad stond nu vol met water. Mensen heb ik er niet in gezien, dat is

dan wel weer de overeenkomst. Van het stadje konden we ons nog steeds niets herinneren, maar dat is niet zo gek want het is ook niet erg interessant.



Negen jaar geleden en nu, foto's genomen op dezelfde plek

Idö (20/7)

Als je een mooi wandeleiland wilt, moet je naar Idö. Er is een klein haventje met een restaurant boven op de rotsen. Dat is er vooral voor de bezoekende dagtoeristen, want de twee dagen dat we aan de lazyline hebben gelegen gingen zowel de kroeg beneden als het restaurant boven om vijf uur dicht. Jammer genoeg maakt de haven een wat verwaarloosde indruk. Het sanitair is zeer beperkt en het zou wel eens wat vaker schoongemaakt mogen worden en op de eerste middag liepen we met de punt tegen de kant omdat de lazyline was doorgesleten. (Voor niet-ingewijden: een lazyline is een touw dat van de kade naar een blok beton in het water loopt. Je haalt het bij de kade op met de pikhaak en trekt het naar de achterkikker. Het vervangt dan de ankerboei of je eigen hekanker)

Idö is met een bruggetje verbonden met het kleine eiland Norra Bokholmen waar een wandelpad rond loopt maar geen enkele bebouwing te vinden is. Op het hoofdeiland is dat anders. Daar is een oud loodsenstation met een vuurtoren. Via een muf ruikende trap kun je een kijkje nemen in het loodsenverblijf boven in de toren. Je stapt er zo de vijftiger jaren in, compleet met oude logboeken, een antieke marifoon en drie bakelieten telefoontoestellen, met draaischijf uiteraard.

Op het eiland schijnen ook huisjes verhuurd te worden, maar voor zover we hebben kunnen zien stonden die op dit moment leeg. Het clustertje huizen, een dorp kun je het niet noemen, wordt afgerasterd met schrikdraad. Het verzoek is om de geïsoleerde handvatten te gebruiken om de draad weer over het pad te spannen. De verklaring meldt loslopende koeien op het eiland, vandaar. Koeien in je tuin lijkt me ook niet zo'n pretje. Dat doet me denken aan het verhaal dat we in 2013 hoorden van een man die op elandjacht ging. Hij kon nergens elanden vinden, tot zijn vrouw in paniek opbelde dat een troep elanden de begonia's stond op te eten. Nou ja, elanden moeten wij ook nog steeds tegen komen.

We hebben continu wind tegen. Omdat we tussen de scheren varen is kruisen niet mogelijk, dus we hebben op dit moment meer een motorboot dan een zeilboot. Maar wat doet dat er toe als de omgeving zo schitterend is.

Een mooie plaats met niets (21/7)

In het verslag van 2013 heb ik geschreven dat er in Klintemala helemaal niets te beleven was. Dat was later in het seizoen. Nu was het winkeltje open, evenals het sanitair. Maar verder was er niets te beleven. We hebben nog gezocht maar er was geen wandeling te vinden. Het pad langs het water eindigde bij een bordje Privat. Nu heb ik begrepen dat in Zweden het recht van overpad geldt als je de mensen niet stoort en geen rommel achterlaat en zo, maar daar dacht de boze man die er woonde anders over. We hebben hem maar niet begrepen en zijn het weggetje afgelopen dat naar de asfaltweg leidden. Daar stond trouwens noch een hek, noch een bordje. Het enige wat nog voor wat plezier zorgde was een ree, tweemaal, of twee verschillende, dat weet ik niet. In Västervik, twee dagen geleden hebben we ook een ree gezien en die blafte. Ik had dat nog nooit gehoord. Volgens een speciale reënsite doen ze dat als ze iets in hun vaste leefomgeving opmerken dat ze niet herkennen. Ik zou hun geluid ook niet herkend hebben.

Grappig is dat Ollie er niet op reageerde, terwijl hij normaal heel opgewonden wordt van blaffende honden. Een hert blaft blijkbaar anders.

Zigzaggend om rotsen en geleid door rode en groene staken en uiteraard door de plotter zijn we verder gemotord door dit schitterende gebied. Uiteindelijk zijn we gaan liggen in Figeholm. Hier kunnen we wel wandelen, is het sanitair uitstekend, de wasmachine en -droger gratis en schijnt het zonnetje. We houden het nog wel even uit.

Verder door de scheren (23/7)

Het varen tussen de eilanden, eilandjes en rotsblokken blijft schitterend. Ook nu weer een prachtige tocht over spiegelglad water met om ons heen de stilte van de natuur. Het kleine beetje wind dat er stond hadden we tegen dus zeilen was er sowieso niet bij, maar zelfs met wind is zeilen hier bijna onmogelijk. De grotere vaarroutes lopen dan ook buiten het scherengebied om. Ik zou hier niet durven zeilen. Nu al is het donders uitkijken waar je vaart. Helemaal lastig wordt het doordat je voortdurend moet inzoomen op de plotter om het roze lijntje van de veilige route aan te houden en tegelijkertijd de verder liggende doorgangen in de gaten moet houden. Heel vaak denk ik dan te zien waar we heen moeten, terwijl even later blijkt dat de route meer naar links of naar rechts ligt. Dat is uitermate verwarrend, hoewel het dankzij de uitstekende betoning nooit leidt tot gevaarlijke situaties.

In Oskarshamn meert de veerboot naar Götland aan. Het ademt een industriële sfeer met vrachtschepen, bergen schroot en hout, gereed voor transport en loodsen langs de kades. We hebben er negen jaar geleden ook gelegen in de jachthaven. Toen was die helemaal verlaten, waren het havenkantoor en het sanitair dicht en werd zelfs niet gereageerd op het aan de gevel vermelde telefoonnummer. Nu werden we opgewacht door een blonde langharige havenjongen, type Koen Verweij. Het centrum van het stadje heeft een flink winkelgedeelte met de bekende ketens als H&M, Specksavers en Intersport, maar het maakt een wat doodse indruk. Ook de haven ligt beslist niet vol. We hebben voorraden ingeslagen, diesel in de jerrycans gedaan en morgen gaan we verder, verder achter de eilandjes om, op zoek naar meer mooie plekjes.

Weer eens zeilen (26/7)

Een van die mooie plekjes is Påskallavik. Je komt er via een prachtige scherenroute, slingerend tussen de rotsblokken, van groene naar rode staak. Dat is heel erg belangrijk want het stikt van de smalle doorgangen en ondiepe stukken. Verraderlijk is daarbij dat een ogenschijnlijk mooie doorgang soms net onder water liggende stenen herbergt. De route naar Påskallavik leidde via een zigzag stukje dat volgens de plotter maar 2,1 meter diep was. Ik ben vlak langs de markeringsstaken gevaren en ze centimeters van de stootwillen gepasseerd. Die stootwillen laten we maar hangen in dit gebied. Uiteindelijk heb ik nergens minder dan 2,2 op de dieptemeter gezien. Dat betekent dat we dus altijd een halve meter onder de kiel hebben gehad. (Ik heb, om onszelf te belazeren de dieptemeter tien centimeter te kritisch afgesteld)

Påskallavik heeft weer zo'n lief haventje met een camperplaats er bij, een heel klein plaatsje en een Coop op loopafstand. Je kunt er een mooie wandeling maken door het bos, langs een binnenmeer. Hij loopt via een natuurkampeerplaats. Waarom mensen met campers op asfalt gaan staan is me een raadsel. Hier sta je leuk aan het water of als die plekken vol zijn (en dat waren ze) in het bos. En nergens was bij de camperplaatsen kunstgras te bespeuren, zoals in Valdemarsvik. Vanmorgen hebben we afscheid genomen van de noordelijke scheren. Het vasteland ten westen van de Kalmarsund heeft geen eilandjes of rotsblokken meer. Ook het aan de andere kant liggende eiland Öland heeft een kust die geflankeerd wordt door diep water. Dat gaf ons de mogelijkheid om weer eens gewoon te gaan zeilen. Maar natuurlijk was de wind weer eens bijna op de kop. Hier was het water breed genoeg om te kunnen kruisen. Lekker gevaren dus. Het enige minpuntje was een bui met bijbehorende wind van tegen de veertig knopen. We zagen hem aankomen en gelukkig duurde hij niet al te lang.

Hoe vind je een leuk haventje? (27/7)

Borgholm schijnt het zomerverblijf te herbergen van de Zweedse koninklijke familie. Dat kan dan niet het kasteel zijn dat boven op de heuvel staat. Daar zitten geen ramen in en het dak ontbreekt ook. Je kunt er naar toe wandelen via een pad dat geflankeerd wordt door dode populieren. Een bord langs het pad verklaart waarom de kale stammen niet worden opgeruimd. Ze zijn een bron van voedsel voor insecten en spechten zijn er gek op. Waarschijnlijk boort het gemakkelijke in dood hout.

Borgholm zelf is een mondain plaatsje met flaneerstraten en heel veel terrasjes en ijswinkels. In de haven liggen veel strijkijzers. Geen plaats voor ons om langer dan een nacht te blijven liggen. Het kaltbadhus dat naast de haven de zee in steekt heb ik in mijn verhalen van 2013 beschreven. Toen was dit openbare badhuis annex zeezwembad gesloten. Nu blijkt het toch weer voor de zoveelste keer gerenoveerd te zijn. Er waren nogal wat bezoekers.

We vertrokken richting Kalmar met de wind pal op de kop. Dat werd dus kruisen. Op de een of andere manier lukte dat niet. We hebben geen idee wat we fout deden, maar andere zeilboten voeren scherper en liepen ons voorbij. Dat was frustrerend. Toen we al laverend dicht onder de kust van Öland kwamen, zagen we een lief haventje liggen, midden in het groen. We hebben de kans waar genomen en liggen nu in Stora Rör, een plek die we anders nooit hadden kunnen vinden. Je kunt er mooi wandelen in het bos en het is er super rustig. Zo zie je maar weer dat alle tegen ook zijn voor blijkt te hebben. Nu nog eens uitzoeken hoe het kwam dat we niet vooruit te branden waren.

Kalmar (29/7)

Kalmar viel een beetje tegen. De stad heeft alles wat je zou wensen: een goede supermarkt, een prima haven en een kasteel met schitterend aangelegd park. Maar toch hadden we ons er meer van herinnerd. De aanvaart is ronduit lelijk met zijn grote olietanks aan de Kalmarsund en de stad zelf is wat sfeerloos. Veel rechte straten, opgebouwd volgens een strak plan en eigenlijk zie je nergens de eeuwen die toch op je neer moeten kijken in een plaats waar in 1397 de Unie van Kalmar werd gesloten, die Zweden, Noorwegen en Denemarken onder één vorst samenbracht. Op het kleine stukje dat er nog rest van de stadsmuur staat een beeldengroep die geplaatst is bij zeshonderdste verjaardag van de Unie. Het slot ligt er schitterend bij, maar ook daaraan wordt afbreuk gedaan door de aanpalende industrie.

Alweer op de motor -in de morgen is er geen wind en als hij dan opsteekt moeten we er dwars tegen in- zijn we beland in Bergkvara. Dat is weer zo'n combinatie van camperplaats en haven. In dit geval is er ook een camping aan verbonden. Het plaatsje heeft niets, op een scheepvaartmuseumpje na met wat oude foto's, oude buitenboord motoren en vergane sloepen en een heel erg mooi galerietje met zeefdrukken van bewerkte zwartwit foto's. Het sanitair van de camping is wat vreemd. Bezoekers van de haven worden verondersteld op de camping te douchen in de invaliden wc. Daar is een muntautomaat. De gewone douches werken op een chipkaart. We kregen bij inschrijving twee munten van vijf kronen. Dat is ook wel nodig. Behalve de ene keer in Valdemarsvik voor de was, hebben we nog nergens met contant geld betaald. Heel vaak kan dat niet eens.

Kristianopel (30/7)

De gezins- / invalidendouche in Bergkvara was bezet toen we er samen wilden gaan douchen. We zaten te wachten toen de Thaise (?) vrouw die bij de receptie werkt ons in de gaten kreeg. Zij vond het eigenlijk ook wel raar dat we geen chipkaart hadden voor de "gewone" douche. Die had zij wel voor ons. We moesten hem terugleggen op het trapje naar haar caravan. Nu hebben we dus twee muntjes van vijf kronen over. Ik ben benieuwd of we nog de gelegenheid krijgen die ergens uit te geven.

En weer was er geen wind. Nou ja, windkracht twee achter. Daarmee krijg je zelfs in de gennaker, toch een lichtweer zeil, geen bolling. Dus zijn we maar weer gaan motoren. Over een spiegelgladde Kalmarsund zijn we nu tegenover de zuidpunt van Öland aangekomen in Kristianopel. Ik kon me deze haven herinneren. Rode huisjes, kleine havenkom, terrasjes en een

wit kerkje met een zadeldak. Negen jaar geleden hebben we van hieruit een fietstocht gemaakt om verbandmiddelen te kopen toen ik mijn vingers had verwond tussen de genulijn en de lier. Nu legden we gelukkig aan zonder blessures. De haven lijkt wat verraderlijk omdat er in de uithoeken waterplanten zichtbaar zijn. We vertrouwden het niet en zijn dus met de punt naar de kade gaan liggen, hoewel andersom comfortabeler is vanwege de afstap. Dat vindt Ollie ook. Tegenwoordig vraagt hij zodra we gearriveerd zijn of hij mag gaan zwemmen. Dit tot vermaak van de andere botenbezitters in de haven. Hij wordt steeds meer een zeehond. Jammer dat we hem veel meer dan we zouden willen aan de lijn moeten houden. Zweedse honden zijn totaal niet gesocialiseerd. Het lijkt wel of de baasjes bang zijn voor andere honden. We moeten ons maar een beetje aanpassen, maar we snappen er niets van: mag een hond asjeblijft een beetje hond zijn?

Karlskrona (2/8)

Karlskrona heeft twee jachthavens en een hele grote marinehaven. Die laatste mag je niet fotograferen, tekenen of beschrijven, sterker nog, je mag er helemaal niet in. De haven het dichtst bij de stad zag er op de plaatjes niet erg aantrekkelijk uit. Vlak er naast is een doorgaande weg en het station grenst er ook zo ongeveer aan. De Lidl eveneens, maar dat was voor ons geen reden om er te gaan liggen. Aan de andere kant van het schiereiland waar de stad op gebouwd is, liggen twee eilandjes die met bruggetjes -doorvaarthoogte resp. 4,5 en 1 meter- zijn verbonden. Op Dragsö, het tweede eiland, ligt de haven van de KSS, de Karlskrona Segelsällskap. Er zijn vier bezoekersplekken en verder groene bordjes waar je kunt gaan liggen als de vaste ligplaatshouders er niet zijn. Het doet een beetje denken aan de JWV. Een clubhuis met een ijskast en een tv en mannen die buiten, keuvelend, koffie drinken in het zonnetje. Aan de overkant van het baaitje ligt een gigantische camping in een bos. Je kunt er gratis gebruik maken van de wasmachine en de droger. Ook van de fietsen met een cijferslot krijg je standaard de code. De afstand tot de stad, zo'n 2,5 km, is dus geen enkel probleem. Nu is de stad niet erg interessant als je niet geïnteresseerd bent in de maritieme geschiedenis van Zweden. Het grote plein met de grote kerk en de schouwburg maakt vooral een lege indruk en leuke winkelstraatjes schitteren ook door afwezigheid. Dan is het heel wat leuker om te wandelen over de rotsen bij de camping en het strandje onderweg naar het centrum. Rond de haven heerst rust. Naar we vermoeden veel meer dan bij de andere haven. En waar onze Engelse pilot de overlast van de camping vandaan heeft gehaald, ik heb geen idee. Misschien dat ze toen net een feestje hadden of zo.



Dragsö

Hanö zonder wespen (3/8)

Negen jaar en twee dagen geleden hebben we Hanö ook aangedaan. Toen met een boot vol wespen, die dagenlang op zee uit de achterpiek tevoorschijn kwamen en zodra we aan land kwamen weer verdwenen waren. Honderden hebben we er doodgeslagen. Dat is ons dit jaar bespaard gebleven.

Vanuit Karlskrona hebben we nog even gemotord om tussen de eilandjes en rotsen vandaan te komen en daarna het zeil gehesen. Zeilen is toch gewoon erg mooi, zeker met een knoop of vijftien wind op zestig graden, net niet te scherp dus. De haven van Hanö is klein en druk. Voor ons liggen ze vier dik, wij "maar" als tweede van de drie. Het eiland is klein, twee kilometer lang en eentje breed. Er is geen gemotoriseerd vervoer, hoewel er natuurlijk wel een jochie van een jaar of tien op een elektrische step over de weg langs de haven moest scheuren. Driekwart van het eiland bestaat uit natuurreservaat. Het stikt er van de damherten, zoiets als in de Amsterdamse Waterleidingduinen. Negen maal per dag legt de kleine veerboot uit Nogersund aan om dagjesmensen uit te spugen. Om half negen 's avonds worden de laatsten weer ingeladen en dan heerst de stilte. We blijven hier gewoon nog een daagje liggen.

Naar Bornholm met windkracht 6 (6/8)

We zijn inderdaad nog een daagje op Hanö blijven liggen en wilden daarna naar Åhus gaan omdat de windverwachting voor Simrishamn, verder aan de kust, ongunstig was. Toen we onderweg waren bleek dat mee te vallen dus hebben we de plannen weer eens veranderd. Halverwege viel de wind weer weg. Toen waren we te ver om ons oorspronkelijke plan nog uit te voeren. Dit alles volgens de oude uitspraak: niets is standvastiger dan de veranderlijkheid.

Simrishamn viel tegen. De haven is wat sfeerloos. Het stadje is leuk, mooie straatjes met kinderhoofdjes en stokrozen, maar geen plaats om over te blijven. Daar komt bij dat de windverwachting voor Bornholm nu weer goed was. Dus zijn we de volgende dag vertrokken. Na een mijl of vijf trok de wind stevig aan. Dat was geen probleem omdat hij schuin achter stond en met een noodgang voeren we richting Hammerhavnen, ons doel op Bornholm. Onderweg passeerden we de grote shippingline, het verkeersstelsel waar de zeeschepen op varen. Het is altijd weer boeiend om te zien hoe snel ze je naderen. En het blijft moeilijk in te schatten of je voor of achter zo'n kolos langs gaat. We kijken maar uit, wij zijn tenslotte de zwakste.

Toen we onder de kust van het eiland kwamen hadden we een zware zeegang, we vonden het onverantwoord om onder die omstandigheden een haventje aan te lopen dat pal op de wind lag. Dus hebben we besloten de noordpunt van het eiland om te varen en aan de rustige kant een ligplaats te zoeken. Dat lukte prima in Allinge. Dat is een lief haventje met natuurstenen kademuren en een deur die bij harde oostenwind gesloten kan worden om de boten in de haven te beschermen. Nu liggen we er lekker beschut in de luwte achter het eiland bij een westenwind.

De havens van Bornholm hebben een systeem van zes halen, vijf betalen. Omdat de windverwachting voor de komende dagen ongunstig is om verder te varen hebben we besloten daar gebruik van te maken. Het ziet er naar uit dat we de komende week wel op het eiland zullen blijven in de verschillende havens. Dat lijkt me ook geen straf.

Bornholm (8/8)

Bornholm is een schitterend eiland. Het heeft leuke plaatsjes met pittoreske rode vakwerkhuisjes, idyllische haventjes, mooi bosgebied en een prachtige kustlijn met bijbehorend wandelpad. We hebben dan ook in twee en een halve dag al meer dan 30 kilometer gewandeld. Eerst een rondje in de heuvels van de noordpunt, toen de punt zelf rond en vandaag een busrit naar Gudhjem, 15 kilometer zuidelijker aan de kust en via het kustpad terug.

De noordkant van het eiland bestaat uit geaccidenteerd terrein met een hoogte van minder dan honderd meter. De rotsbodem draagt de sporen van oude steengroeven. In één ervan, de Opalsø, bestaat de mogelijkheid je via een staalkabel te laten glijden over een paar honderd meter vanaf een hoge rots tot de andere kant, waarbij je in het water landt. Een andere steengroeve blijkt een paradijs te zijn voor klimmers. Je ziet ze bij tientallen aan de rots hangen. Er naast is een museum

dat de geschiedenis van de groeve vertelt. De natuursteen werd verscheept vanaf Hammerhavnen. Die haven wordt nu alleen nog maar gebruikt door jachten. Wij hebben er tweemaal gelegen, deze keer zijn we er alleen langs gelopen.

Allinge, onze haven in het noorden en Gudhjem, waar we negen jaar geleden hebben gelegen, zijn lieve haventjes met alle voorzieningen die je maar kunt wensen en een leuke atmosfeer, al zou het sanitair in Allinge wel wat beter, schoner en uitgebreider kunnen zijn.

We wachten nu op een betere wind om verder langs de Zweedse kust te kunnen afzakken. Voorlopig hebben we nog drie betaalde nachten om een of twee andere haventjes te gaan verkennen. En misschien kopen we gewoon nog een paar nachtjes bij.

Ze zingen er nog steeds (10/8)

Gudhjem is op Bornholm mijn favoriete haven. Je ligt er onderaan de rotsen, waar 's avonds mensen met een glas wijn of een pizza de zonsondergang bekijken. Je meert er af tegen oude hardstenen kades in een kom met sluisdeuren, zodat je ook bij ruig weer veilig kunt liggen. Niet dat het nu ruig weer is, maar het idee is geruststellend. Het plaatsje is sfeervol met zijn visrokerij, de galerietjes en de obligate ijstentjes. Alles ademt rust en genieten van de schoonheid die het eiland biedt.

Het is me niet helemaal duidelijk voor wie de lokale muzikale uitingen bedoeld zijn. Gisteravond speelde er een blaasensemble (ongeveer vijftien toeters dik) een ruim half uur onherkenbare bekende melodieën met tenenkrommende uithalen en dissonanten. Vanmorgen werd de boot naar Christiansø uitgezongen door eenzelfde aantal mensen. Dat klonk dan weer wel redelijk zuiver. Toen we hier negen jaar geleden waren deden ze dat ook al. Het zal dus wel een soort traditie zijn.

De hele oostkust van Bornholm bevat ons tot nu toe prima. We sukkelen van de ene haven naar de andere, wandelen langs het kustpad en wachten op een wind waarop we weer eens echt kunnen zeilen. Dat lukt nu niet zo erg. We leggen afstanden af van een mijl of tien waarbij we halverwege maar weer besluiten de gennaker binnen te halen en toch maar te gaan motoren omdat de snelheid van de boot onder de drie knopen zakt. In elk geval is het weer lekker. Steeds net even boven de twintig graden en met een lekker zonnetje. Dat is in elk geval beter dan de dik dertig graden die het steeds in Nederland is. We mogen dus niet klagen (en dat doen we dan ook niet)

Ystad (14/8)

Uiteindelijk zijn we een week op Bornholm gebleven. Het eiland is ons uitstekend bevallen, maar dat werd ook in de hand gewerkt door het mooie weer. Steeds een zonnetje en rond de 25 graden. Op Bornholm kun je hele mooie wandelingen maken, vooral langs het kustpad en doordat er goede busverbindingen zijn hoef je geen rondjes te plannen, maar kun je gewoon de kust volgen. De haventjes zijn stuk voor stuk leuk tot zeer leuk en overal heb je de Brugsen supermarkten waar het goed boodschappen doen is. Kortom, we hebben het hier over een ideaal vakantie eiland.

Voor een deel werd ons verblijf op het eiland in de hand gewerkt door het gebrek aan wind. Je hebt een zeilboot en altijd maar moeten motoren is niet wat je wilt. Na een week was er ineens een gunstige wind om verder te gaan. Dat betekende dat we om acht uur vertrokken om met een mooie halve wind weer richting Zweden te gaan. Dat ging als een speer. Tegen drieën lagen we in Ystad, de stad van Wallander. Dat is een van de weinige plaatsen waar we drie keer hebben gelegen. Niet dat de plaats zo bijzonder is, maar hij ligt erg strategisch aan de kust. Vanuit Ystad vertrekken per dag een stuk of twaalf veerboten richting Rønne op Bornholm. Schuimend stoven ze ons voorbij of snelden ze ons tegemoet. De tocht waar wij bijna zeven uur over gedaan hadden leggen zijn af in een uur en twintig minuten. Zelfs op een kilometer afstand voel je de hekgolf van die snelheidsduivels.

In de jachthaven van Ystad was het redelijk rustig toen we aankwamen, maar in de loop van de middag werd het steeds voller. Het zijn voornamelijk Duitsers die profiteren van de noordoostelijke wind om een ruk langs de kust te maken. Dat gaan wij morgen ook maar proberen te doen.



Zonsondergang in Rønne

Weer in Denemarken (16/8)

Bij de oversteek naar Ystad zwommen er nog een stuk of vijf dolfinnen met ons mee. Ik ben eens even gaan zoeken wat het precies waren en toen las ik dat we waarschijnlijk een ontmoeting hebben gehad met een school bruinvissen. Dat is behoorlijk zeldzaam, ze staan zeer hoog op de lijst van bedreigde diersoorten. In de hele Oostzee schijnen er nog maar ongeveer vijfhonderd te leven. En wij kwamen er een paar tegen. De reactie van Ollie op dolfinnen is opvallend. Hij merkt ze eerder op dan wij, hoe hij dat doet is me een raadsel. Dan gaat hij in het gangboord zitten blaffen en kwispelen. Bijna alsof hij zin heeft om met ze mee te gaan zwemmen. Gelukkig zit hij altijd vast als we varen.

Via Skanör zijn we beland in Køge, de plaats waarvandaan onder andere veerboten vertrekken richting Bornholm. Køge heeft heel weinig in de buurt van de jachthaven. Het centrum is te ver om te lopen en ook een supermarkt is een flinke tippel. Skanör, op het puntje van Zweden, heeft qua winkels ook niets, maar grenst wel aan een schitterend natuurgebied. Het is een strandtoeristen plaatsje waar nu al twee restaurants gesloten bleken te zijn. Dat ondanks de toch wel erg volle haven waar we dubbel moesten liggen aan een Duitse Dehler. We hadden eerst nog stevig geblunderd door te proberen een box in te varen van 3,1 m breed. Dan zit je met 3,3 lekker vast tussen de aanlegpalen. En toen waren we ook nog zo stom om onszelf verder vast te trekken met de lier toen we probeerden los te komen. Nou ja, we kunnen nu in elk geval getuigen dat de palen heel erg stevig in de grond staan. Daar kan een lekker stormpje overheen.

Een verstopt haventje en een zielig hert (17/8)

Bøgskov, dat tussen twee haakjes boekenwoud betekent, is een haventje dat je maar met moeite op de plotter kunt ontdekken. We hebben het gevonden dankzij de oude Deense Havneguiden die we in Dragsö hebben geruild in de havenbibliotheek voor drie slechte detectives. We zijn aangekomen aan het begin van de krijtkust die op het eiland Sjælland ligt. We wilden langs de kust wandelen, maar de krijtrotsen blijken toch iets meer zuidelijk te liggen dan we gedacht hadden, dus dat komt later. In de geruide havengids viel deze haven op door zijn gebrek aan foto. Toen ik op internet ging zoeken kwam ik foto's tegen van een lieflijk gelegen kom met veel groen. Een verstopt pareltje. Gek genoeg is het enige wat er is een Japans specialiteiten restaurant dat zes dagen in de week een lunchbuffet levert. Voor een winkel moet je acht kilometer verderop zijn. Ook de voorzieningen zijn beperkt, zeker nu de douches buiten bedrijf zijn

vanwege een brand die schijnt te zijn geweest. Gelukkig is er een portakabin geplaatst, maar het is wat weinig. Nu is de haven doordrustig. We liggen er als enige buitenlanders en andere bezoekers heb ik nog niet kunnen ontdekken. We werden welkom geheten met bier door een van de mensen van de vereniging die de haven runt. Chirripo blijkt de zeventhonderdste bezoeker te zijn dit jaar. Dat moest worden gevierd.

Vanuit de haven kun je een prachtige wandeling maken door het bos naar de achterliggende meertjes die een waar vogelparadijs zijn. Van hier naar Rødvig, de haven ten zuiden van de krijtrots Stevns Klint rijdt een gratis bus die je drie maal per dag de mogelijkheid geeft langs de kust te wandelen en je terug te laten vervoeren. Of om Japans te gaan eten, natuurlijk.

Bij de wandeling vandaag kwamen we in een meertje een hert tegen dat zich had vastgelopen in de modder. Het beest zat in een soort drijfzand, of drijfmodder in dit geval en probeerde door te springen verder te komen. Hij (zij?) kwam niet vooruit. We hebben staan kijken, maar moesten hem uiteindelijk aan zijn lot overlaten. We hadden geen idee hoe we konden helpen. Triest, het drukte een stempel op een mooie wandeling.

Achter Møn om (20/8)

Over een mistige zee zijn we naar Rødvig gemotord. De plaats is wat vreemd, zonder pleintje of kerk. Het enige wat er is, is de vissershaven, uitgebreid met een jachthaven. Die is dan wel van alle gemakken voorzien, inclusief een toeristenbureau met hele aardige mensen en een gratis bus langs de kust. Die bus hebben we genomen en zijn vervolgens een kilometer of tien langs zee over de krijtrotsen teruggelopen. Onderweg kom je dan een vuurtoren, een kerk op de rotsen en een verstopte militaire basis tegen. Die laatste hebben ze pas rond 2000 in de openbaarheid gebracht. Nu kun je er een rondleiding krijgen.

We hebben nog gearzeld of we bij de krijtkust van Møns Klint onderaan de rotsen te gaan ankeren, maar uiteindelijk hebben we besloten boven het eiland Møn langs te varen om het gebied boven Lolland te bekijken. De doorgang staat bekend als ondiep. Van de Facebook pagina Zeil Noord wisten we dat de minimale diepte 1,90 m moest zijn dus dat zou net moeten kunnen. Netjes tussen de betonning door zijn we richting Stege, de hoofdplaats van Møn gevaren. En inderdaad gaf onze dieptemeter 1,7 aan. Hij staat 20 cm te kritisch dus het klopte!

Bijna bij Stege aangekomen zagen we links van ons een heel lief haventje liggen, Nyord. Dat zag er zo leuk uit dat we onze bestemming hebben veranderd. Daar liggen we dus nu, aan een groen eiland met een heel klein dorpje. Het eilandje is verbonden met Møn door een brug.

We zijn nu al drie keer dezelfde Duitsers tegen gekomen. Het zijn twee mannen die ieder solo op hun boot varen. De man van de ene boot, een motorsailer heeft een kooiker teefje aan boord waar Ollie helemaal gek op is (en zij op hem). In Rødvig was hij zelfs vóór van de boot af gesprongen om bij haar te zijn en hier zwom hij rondjes om haar boot. Echte liefde bestaat!

Weer een paar dagen zeilen (24/8)

We hebben weer een paar dagen mooi kunnen zeilen. De wind was gunstig en het allermooiste: er stond voldoende wind. We zwerven een beetje tussen de Deense eilanden. Dat is een gebied wat we helemaal niet kennen. Het stikt er van de kleine eilandjes met namen die eindigen op ø. We hebben gelegen op Femø en Omø en zijn langs Vejro en Askø gevaren. Het landschap van de eilanden is niet zo heel erg spectaculair, veel gras- en akkerland, maar de haventjes zijn over het algemeen lief en niet al te druk. We veranderen regelmatig de plannen die we de dag tevoren hebben gemaakt. Van een afstandje zag Femø er bijvoorbeeld zo leuk uit met zijn haven en het kerkje in het groen, dat we onze bestemming Stege er voor hebben veranderd. Veel van de eilandjes hebben nauwelijks de mogelijkheid om te bevoorraden. We zorgen er dus voor dat we altijd voor een paar dagen eten aan boord hebben.

In de havens liggen opvallend veel Duitsers. De Deense vakantie is waarschijnlijk afgelopen, maar de Duitse blijkbaar nog niet want zijn niet alleen pensionado's die hier varen. Je zit hier natuurlijk ook wel erg dicht bij Duitsland en het is een heel mooi vaargebied, dus geef ze eens ongelijk. Nederlanders komen we bijna niet meer tegen. De Vleutvloot (zo noemt Zeil Noord de Nederlandse schepen, als eerbetoon aan de onlangs overleden schrijver van zeilboeken, René Vleut) is al naar huis om weer aan het werk te gaan. Wij liggen nu in Rudkøbing (heb je die ø weer)

en zijn van plan nog een weekje of zo hier ten noorden van Erø en ten zuiden van Fyn een aantal eilandjes aan te doen. Daarna gaan we denken aan een mooi weergat voor de terugreis naar Nederland. Maar voorlopig nog even niet.

Twee leuke plaatsen (26/8)

In het zuiden van de Grote Belt, boven het eiland Lolland, ligt een groot aantal eilanden en eilandjes, alleen bereikbaar met de veerboot, of met je eigen boot natuurlijk. Vanuit Rudkøbing zijn we naar de hoofdstad van het eiland Langeland gevaren. Svendborg is een zeer levendige stad met een bruisend havenfront en een centrum met heel veel leuke winkeltjes. Nu eens niet de geijkte H&M en zo, maar kleinere neringdoenden. Je kunt er shoppen in de voor het verkeer afgesloten straatjes en slenteren over de pleintjes. Het enige minpunt was dat er voor Ollie nauwelijks losloopruimte was. Alle havens in dit gebied zijn comfortabel, het sanitair is goed. Het vereist alleen enige planning om goed uit te komen met de voorraden want niet op ieder eiland heb je een behoorlijke supermarkt.

Na een mooie zeildag zijn we beland op het eiland Ærø in Ærøskøbing. De haven hier liep in de loop van de dag helemaal vol. Met name Duitsers lijken deze streek te bezoeken. Dar is natuurlijk ook niet zo gek. We liggen nu op een afstand van 50 mijl van Kiel. Ærøskøbing is een zeer Deens stadje, vol rode en gele vakwerkhuisjes en voorzien van kinderhoofdjesstraatjes. Ook hier legt weer eens in de twee uur een veerboot aan. Deze komt uit Svendborg. Hij doet een uur en een kwartier over de tocht waar wij drie uur voor nodig hadden. Onderweg kwam zo'n boot ons tegemoet. In de grote hekgolf die hij maakte, sprong ineens een dolfijn uit de golven. Ontzettend leuk om die hier tegen te komen. Nu eens niet de bruinvissen met witte buik, maar een helemaal zwarte springerd. Ik had geen idee dat die ook op de Oostzee voorkwamen. Ollie heeft hem tussen twee haakjes waarschijnlijk niet eens gezien. Hij sliep.

Onderweg naar huis (28/8)

We hebben besloten terug te varen naar Nederland. De komende week hebben we naar het zich laat aanzien een goed weergat om de Duitse Bocht door te komen en boven de Wadden langs te gaan. Daar moet je van profiteren, de heersende windrichting is immers west. Als er een oostenwind is zie je dan ook een groot aantal Nederlandse boten terugvaren, windje achter.

Gisteren zijn we op Ærø blijven liggen, wachtend op stortbuien, met de e-reader in de aanslag. Het bleef helemaal droog. Alleen 's nachts vielen er een paar druppeltjes. Op de buienradar konden we zien dat er een regenband van zuid naar noord trok, over Kopenhagen, maar net zo'n vijftig kilometer oost van ons. Dus hebben we rustig de was kunnen doen en een wandeling kunnen maken naar de punt van het schiereiland bij Ærøskøbing. Ik heb de laatste Deense kronen gependend aan een ijsje en vanmorgen zijn we over gestoken naar Laboe in Duitsland.

Ook bij de laatste tocht over de Oostzee konden we van de gunstige windrichting profiteren. De komende dagen moeten we motoren op het NordOstseeKanal. We proberen overmorgen 's avonds in Cuxhaven te zijn om door te varen met oostenwind. Maar iedere keer dat ik zoiets opschrijf komt er iets tussen, dus we moeten er maar niet al te erg op rekenen.

In Duitsland is een aantal dingen meteen erg Duits. In het havenkantoor werd ik tot de orde geroepen omdat er maar één persoon binnen mocht. Ik dacht dat dat soort oekazes verleden tijd waren, maar hier blijkt niet. Ook zagen we in winkels weer mondkapjes. Geen idee wat de regels zijn, maar we zullen maar weer van die dingen in ons zak stoppen voor het geval dat. Er wordt in deze badplaats opvallend veel gerookt op straat. In Zweden werd er bijna nergens gepaft, zelfs niet op terrassen, in Denemarken iets meer, maar hier doet men het weer volop. En dan het digitale. In Duitsland lopen ze qua internetbankieren mijlen ver achter. In Zweden pin je alles. Ik heb geen enkele flappentap gebruikt. Eén keer moest ik 30 kronen contant afrekenen voor de was. Verder gaat alles digitaal, inclusief de buskaartjes. In Denemarken geldt hetzelfde. Maar in Laboe kon ik mijn ijsje alleen contant betalen. Gelukkig in euro's.



Beeld van een dode meeuw (op Ærø)

Gijpen met een bulletalie (31/8)

Op de motor zijn we het NOK (Nord Ostsee Kanal, ook wel Kielerkanaal) afgevaren. Onderweg zijn we weer gestopt in Rendsburg bij de RVR, de Regatta Verein Rendsburg, anno 1888. De code voor het sanitair was daarmee ook meteen bekend. Je kon het bovendien afleiden uit de vuile toetsen, alleen de 1 en de 8 zagen er gebruikt uit. We hadden vreselijke verhalen gehoord over de sluisen bij Holtenau en Brunsbüttel. Op de heenweg konden we de laatste vrijwel meteen invaren en leverde die aan de andere kant ook nauwelijks vertraging op, deze keer duurde het bij Holtenau een dikke anderhalf uur voor we er in mochten, maar bij Brunsbüttel lagen we binnen een kwartier na aankomst al aan de andere kant. Veel te vroeg op de Elbe, dus. Dat werd tegen de stroom in zeilen. Na twee uur en vier mijl verder draaide de stroom om. We vlogen richting Cuxhaven. De invaart was nog even spannend. In de sluis begon het alarm van de motor ineens te gillen. We zijn er op het zeil uit gevaren, nog half en half verwachtend dat we commentaar zouden krijgen. Ik heb oliepeil en koelwater gecontroleerd, maar kon niets vinden. De inmiddels afgekoelde motor startte zonder enig probleem. Ook vandaag lijkt alles normaal, maar bij Cux was het wel even spannend, de ingang is 25 meter breed en de stroom was dik drie knopen, en als je dan je motor niet kunt gebruiken... Geen probleem dus.

Vandaag zijn we vroeg vertrokken om te profiteren van de stroom. Wel waren we ongeveer de laatste boot die wegvoer. We hadden beter ook wat eerder kunnen vertrekken. Toen we de Jade, de aanvaart naar Bremen, overstaken hadden we daar de beruchte stroom tegen. De Elbe uit liepen we negen knopen, hier zo nu en dan anderhalf. Uiteindelijk draaide de stroom weer en schoten we weer een beetje op richting Norderney.

De hele dag hadden we de wind achter. Dat is vervelend. We voeren "melkmeisje" dat wil zeggen met de zeilen over twee kanten. Dat is lastig varen, zeker op een onrustige zee. Ga je te veel naar links of rechts dan wil het zeil de andere kant op. Bij het grootzeil kan dat met flink wat geweld gepaard gaan, een zogenaamde klapgijp. Dus zetten we de zeilen vast. De genua uitgeboomd en een bulletalie op de giek. Dat is een lijntje van de giek naar de railing om zo'n klapgijp te

voorkomen. Als je van koers wilt veranderen moet je de giek vaak van links naar rechts laten gaan, gijpen dus. Met een bulletalie kun je dat gecontroleerd doen. Het omzetten van de boom op de genua is heel wat meer werk. En dat allemaal op een onrustige zee. Maar na 12 uur varen waren we op Norderney. Snel Ollie uitlaten, eten, nog een rondje met de hond, douchen en naar bed.

Soms verlang ik wel eens naar geraniums om achter te zitten.

Een onvergetelijke 1 september (2/9)

Om half zeven vertrokken we uit Norderney om goed van de stroom te profiteren. Norderney heeft nogal wat moeilijke banken voor de kust, dus ik dacht dat ik een goede uitvaart had uitgekozen. Dat viel tegen. De tonnen waren niet te vinden en om ons heen schuimden de grondzeeën. De dieptemeter liep razendsnel terug. Dus ben ik omgedraaid en zijn we met een boog om de platen heen gevaren. Door het tijdsverlies kregen we al snel het tij tegen. Bovendien stond de wind recht achter, wat erg lastig varen was. We zagen de verwachte aankomsttijd in Lauwersoog steeds meer oplopen. Dat was een probleem, want de sluis heeft de laatste schutting om half zeven. Dat zouden we niet halen. De buitenhaven van Lauwersoog is aanzienlijk minder aantrekkelijk dan de jachthaven Het Noordergat na de sluis. Maar dat moest dan maar.

Bij het naderen van Lauwersoog nam de wind toe tot een hele dikke vijf Beaufort. De aanvaart is lastig door de smalle geul en die geul slingert nogal van oost naar west. Je hebt dus, net als in het Slijkgat bij Hellevoetsluis buiten, altijd wel een stukje wind op de kop. Bovendien hadden we de stroom van een knoop of twee helemaal tegen. Tussen de grondzeeën, ook hier, voeren we naar binnen. We kregen wind tegen en zetten de motor bij. Na korte tijd ging het alarm weer af: motorstoring. Dus moesten we verder op het zeil. Op dit soort momenten is Hanneke geweldig. Scherp zeilend heeft ze Chirripo door de geul gevaren. Intussen hingen we schuin in de wind en schuimde het links en rechts en kon Ollie zijn plas niet langer ophouden en plaste dus de lijnen in de kuip onder. We hebben het arme beest erg mishandeld. Twaalf uur varen, een hobbelzee en het allerergste: vlak voor de haven een aantal keren noodgedwongen overstag. Dat is voor hem vreselijk. Hij gaat er heel hard van janken en blaffen van angst. Dat proberen we dus te vermijden, maar zonder motor... Uiteindelijk is het Hanneke gelukt om op het zeil de buitenhaven van Lauwersoog binnen te varen. De sluis was intussen allang gesloten, maar we lagen wel veilig aan de kade. We hebben Ollie uitgelaten, onze maaltijd gedaan met crackers en zijn gaan douchen en gaan slapen.

Vanmorgen heb ik bij Het Noordergat een motorman geraadpleegd. Die suggereerde me het niveau van de koelvloeistof te controleren. Ik kon helemaal geen niveau vinden. Na het kopen van vijf liter spul voor de koeling en het vullen van de ruimte onder de radiator dop zijn we naar de binnenhaven gemotord door de inmiddels weer functionerende sluis.

Ik hoop dat het motorprobleem nu is opgelost, maar ik moet nu toch eens echt werk gaan maken van die cursus dieselmotor.

Door Friesland (5/9)

Op ons gemakje zijn we via Dokkum en Leeuwarden binnendoor gevaren naar Harlingen. In Dokkum vonden net de admiraliteitsdagen plaats. Veel muziek en mensenmenigten. Ik heb nog even geprobeerd naar Bløf te luisteren, maar het was veel te druk. Waarom mensen naar een dergelijk concert gaan en er dan continu doorheen gillen tegen elkaar is mij een raadsel, de muziek was bijna niet te horen.

Verder is de tocht geheel uneventful. Bruggen gaan op tijd open, sluizen worden naar behoren gesloten en het sanitair in de havens wordt regelmatig schoongemaakt. Wat wil je nog meer?

De koeling van de motor is toch nog niet in orde. Hij verbruikt zo te zien koelvloeistof en dat zou helemaal niet moeten kunnen. Daar moet door Jan de motorman in Monnickendam dus ook naar gekeken worden. Voor dit moment controleer ik het niveau en vul, indien noodzakelijk, bij.

We gaan kijken of we de boot vrijdag in Monnickendam kunnen achterlaten voor allerlei klusjes en reparaties die er aan gedaan moeten worden. Wij gaan dan naar huis en komen nog een of meer keren terug om bederfelijke waar en vuil wasgoed mee te nemen. Maar we zitten nog te wachten op bericht van Jan of hij plek heeft voor Chirripo aan zijn steiger. En dan bereikt ons net het

bericht dat de NS waarschijnlijk staakt op vrijdag. Dan kunnen we misschien helemaal niet naar huis.

IJsselmeer (8/9)

Enkhuizen blijft toch wel ons favoriete stadje aan het IJsselmeer. Je kunt er in de kom van de stadshaven leuk liggen, tegen het station aan. Je hebt daar plekken waar je langs de kade kunt liggen, maar achterin zijn de mooiste afmeer mogelijkheden in negen boxen met palen. Het sanitair bij de stadspoort was nogal oud en wat viezig, maar dat is vorig jaar helemaal gerenoveerd en ziet er nu geweldig uit. Het alternatief voor de gemeentehaven, de Buijshaven is ook prima. De derde haven, de Compagnieshaven, valt voor ons af. Dat is een sfeerloos botenpakhuis. In Enkhuizen, of beter gezegd eromheen, is een heel mooie wandelroute over de oude stadswal. Ollie kan er bijna helemaal los lopen. Kortom, een ideale plaats om te liggen.

We zijn vanuit Harlingen via Medemblik gevaren. Daar was er deze keer geen plek tegen het Radboud-kasteel. Jammer, maar een steiger is ook nooit weg. Opvallend genoeg zijn we dit jaar alleen maar vriendelijke hondenbezitters tegengekomen. Vorig jaar was dat anders. Toen ben ik uitgescholden omdat Ollie los liep. Nu hadden de baasjes mijn goede voorbeeld van vorige keer gevolgd.

Komende vrijdag kunnen we de boot afmeren bij Jan in Monnickendam. Wij gaan dan met twee bussen en een metro naar Haarlem omdat de NS waarschijnlijk staakt. Maar als geluk bij een ongeluk: dat levert wel een kortere looptijd op met de bagage die we mee willen nemen. De bus stopt op de Tempeliersstraat, en je doet er nauwelijks langer over, zeker niet als je de looptijd vanaf het station meerekent.

Nog niet thuis met de boot (17/9)

De boot ligt nog steeds in Monnickendam. Jan de motorman heeft eens goed gekeken naar de problemen met de koeling en ontdekte verschillende mankementen en slijtageplekken aan de motor. Dat is natuurlijk niet gek bij een intensief gebruik van bijna vijfentwintig jaar en vele honderden draaiuren. Alleen dit seizoen waren dat er al ruim tweehonderd. Hij heeft ons een aantal alternatieven gegeven. In overleg hebben we besloten er een nieuwe Yanmar in te laten zetten. Dat lost de problemen op en voorkomt nieuwe calamiteiten. Wat ik niet wist was dat de boiler mede wordt verwarmd door het gesloten koelsysteem van de motor. Daar zit ergens een lek. Het vocht dat ik in de plafondlamp van de achterkajuit vond, is daarmee dan ook meteen verklaard. Bovendien wordt bij een nieuwe motor ook een nieuw schakelpaneeltje geleverd, waardoor alle perikelen met moeilijk starten en gecorrodeerde contacten meteen ook tot het verleden zullen behoren. En het paneel was toch al gammel. Kortom, dit kost een hoop geld, maar daarmee voorkomen we hopelijk een groot aantal storingen en mogelijke gevaren.

Intussen weten we dus nog niet wanneer we Chirripo naar Haarlem kunnen varen. Dat zal allemaal afhangen van de reparatiewerkzaamheden die Jan gaat doen en wanneer een en ander leverbaar is. We wachten af.

Afronding

Na een aantal weken, een nieuwe motor en zo nog wat dingen zijn we teruggevaren naar Schoterog. We hebben de laatste heldag gekregen, wat betekent dat we in 2023 ongeveer als eerste het water weer in zullen gaan. Maar dat is in een nieuw seizoen...