



zeilvereniging

# Westergo



Swanneblom

070608 – 070908. Hindeloopen v.v.  
Verste punt: Kuopio, Finland, 62° 54 N/ 27° 42 O.  
Afgelegde afstand: ruim 3000 mijl.

De tiende verjaardag van de Swanneblom wil ik opluisteren met een tocht “back to the roots”, naar Finland.

Deze keer naar het merengebied in het zuidoosten. Je komt er via het Saimaakanaal, 43 km. lang, dat deels over Russisch grondgebied loopt, maar geheel onder Fins beheer staat. Via acht sluizen stijgt je tot vijfenzeventig meter boven zeeniveau.



Drie maanden lijken ruim voldoende om dit plan te realiseren.

Als voorbereiding op het passeren van het Saimaakanaal en het stukje Rusland heb ik ver van tevoren via internet de voorwaarden opgevraagd bij de kanaalmaatschappij. Je krijgt dan een heel boekwerk toegestuurd. Op de voorhand moet je geld storten, bemanningslijsten en voorlopige data indienen. Minimaal vierentwintig uur van tevoren, moet deze informatie, voor het Russische deel, met geschatte

aankomsttijd, nog eens bij Inflat Viborg worden herbevestigd. Voor de terugreis is dit niet nodig, de kanaalmaatschappij schijnt de Russen hierover te informeren. Bij thuiskomst krijg ik nog een rekening van de diensten van Inflat.

Voor het eerst heb ik de beschikking over een internetverbinding aan boord voor het ontvangen van gribfiles en het communiceren met de buitenwereld.



Dan de tocht: we zeilen vanuit Hindeloopen direct de zee op, waar we na de eerste slag ontdekken dat we ongeveer bij de aanloopton van het Stortemelk terug zijn. Dus de motor aan, en helemaal op het ijzeren zeil naar Kiel.

Om het schietgebied bij Todendorf heen, door de Fehmarnsund naar Burgstaaken.

Veel leuker dan Burgtiefe, en de gelegenheid met de locals te genieten van het EK voetbal. Met windkracht zeven op de kont op het fokje naar Warnemünde, dan langs de kust naar Kloster op

Hiddensee, waar we onder het genot van broodjes paling en veel bier op een oude viskotter genieten van de volgende EK wedstrijd: we raken helemaal in de “winning mood”.

Het is dan nog maar een hazenwipje naar Stralsund.

Intussen vieren we dat het log voor de derde keer over de kop gaat: dertigduizend mijl!

Na een week met twee oude bekenden ga ik verder met twee bemanningsleden, waarvan eentje voor mij een onbeschreven blad is. De ene ken ik nog uit mijn Cornish Crabber tijd, maar nummer twee, op het laatste moment aangemonsterd na een mislukte actie via de bemanningspool van de NVvK is voor mij helemaal nieuw.

Met nummer één heb ik uit voorzorg afgesproken, dat als het helemaal niet gaat met zijn drieën, we daaruit consequenties zullen trekken en wij samen naar Helsinki zullen varen.

De stap van een Polyvalk in Friesland, naar een zeilende tank van dertien ton op zee, moet je niet onderschatten: zelf heb ik daar bijna veertig jaar de tijd voor gehad.

De leercurve verloopt als de processie van Echternach, twee stappen vooruit en dan weer één terug. Het steeds opnieuw, geduldig, overdragen van hard gewonnen ervaring valt mij niet altijd even gemakkelijk.

Via Sassnitz, Svaneke, Christiansø, Utklippan, Kalmar, Sandvik, Visby, Lickershamn, Nynashamn, voor een dagje Stockholm, Sandhamn, om de voorbereidingen voor de Gotland Runt mee te maken, de scheren bij Revengrundet, Mariehamn, Krokar, Turku, Nagu, Hankø, waar de Finse zeilers in meterklassen bij elkaar zijn met hun prachtige schepen, en de scheren voor Porkolla, raken we zonder brokken in drie weken in Helsinki.

Veel mooi weer, veel ruime wind, voor mij, hoewel niet onaantrekkelijk in deze situatie, voor een aanzienlijk deel een herhaling van zetten.

Maar voor de nieuwkomers een fantastische kennismaking met zeilen op zee.

Een paar dagen Helsinki is beslist geen straf. Voor het eerst maken we gebruik van de City Marina op Katajanokki, een beetje weggedrukt achter grote Tupperware motorjachten, maar pal tegen het centrum en de markt. Zo ontdek je toch weer nieuwe stukjes van de stad.

Met een nieuwe maat ga ik verder, richting Saimaa kanaal. Hiervoor had ik ruim de tijd gepland, zodat we alle havenplaatsen van enige importantie aandoen: Porvoo, Louvisa, Kotka en Hamina. Op Santio, het laatste Finse eiland, klaren we uit voor de transit over Russisch grondgebied. Bewust heb ik er van af gezien Viborg aan te doen, omdat je dan wel een Russisch visum nodig hebt, wat tot eindeloze rompslomp zou kunnen leiden. Eén keer door Rusland, in '96, was voor mij genoeg. Naast het stempelen van een bemanningslijst in zesvoud stelt het uitklaren niets voor. De douane waarschuwt ons op de voorhand, dat de meeste boeien die op de kaart staan in het Russische deel ontbreken.

Op Santio raken we in contact met een groep van tien Zweedse jachten van het Svenska Segel Sällskap, te vergelijken met onze Koninklijke. Zij hebben Savonlinna, midden in het merengebied, als doel voor hun jaarlijkse “cruise in company”. Het hoogtepunt moet een diner, voorafgaande aan operabezoek, in de vesting van Savonlinna worden.

Wij vragen of wij ons bij hen aan mogen sluiten voor het stuk door Rusland. Dit wordt na de nodige grappen en grollen door de vlootvoogd toegestaan.

Uiteindelijk pakt het leiderschap anders uit. Om vier uur 's ochtends nemen wij de leiding door als eerste te vertrekken, en door onze ervaring voor wat betreft schutten, wordt die in dank aanvaard. De vrouw van de leider is ons erg dankbaar als zij in iedere sluis naast ons kan afmeren en wij het werk doen. De sluisen worden merendeels op afstand bediend. Het vullen van de kolken gaat meestal zo rustig dat je alle tijd hebt om steeds een hogere bolder te pakken. De drijvende bolders, die dan weer eens aan bakboord, dan weer eens aan en stuurboord zitten maken het leven al helemaal gemakkelijk.





Om elf uur zijn we bij de eerste sluis, waar we moeten inklaren. Naast het afgeven van een bemanningslijst moeten we nog een paar nieuwe formulieren invullen.

Met een twaalfstal jachten kost dit de nodige tijd.

Beroepsvaart, voor het merendeel Russische schepen met boomstammen, gaat voor, zodat het schutten een tijdrovende aangelegenheid wordt.

De hoop om in één dag het kanaal te passeren vervliegt snel, en al helemaal als onze paspoorten bij de laatste sluis op

Russisch grondgebied door twee stuurse dames worden meegenomen voor een minutieuze controle.

Per schip kost dit minimaal een kwartier. In het donker varen we nog snel door naar Nujamaa, om weer in te klaren in Finland.

Wie de noodzaak voor bemanningslijsten in zesvoud heeft bedacht weet ik niet, we raken er maar vier kwijt.

Het verbaast ons ten zeerste dat wij hier ons mobiele telefoonnummer moeten prijsgeven. Het is voor mij ondoorgrondelijk, hoe zich dit verhoudt met het Schengen akkoord.

Verlost van de Russische beer, varen we op zondagochtend rustig naar Lappeenranta.

Deze stad wordt geheel beheerst door een enorme papierpulp fabriek van UPM Kymmene, tien jaar geleden nog de moedermaatschappij van NautorSwan. Boomstammen worden aangevoerd in honderden meters lange vloten, per schip uit Rusland of per trein. Er zijn onafzienbare vlothavens, waarbij die van zilvergrijze berken op mij de meeste indruk maken. Deze reflecteren het zonlicht,

zodat je er bijna door wordt verblind. Het is een volcontinue bedrijf, waarvan de wat zure lucht mij nog is bijgebleven uit Pietarsaari, waar de Swanneblom ooit te water is gegaan.

Opvallend is de drukte bij de poepslurper, waar de hele dag ook de meest onaanzienlijke bootjes aanleggen om hun "zwarte water" kwijt te raken. Sinds 2005 is het in heel Scandinavië verboden dit op oppervlaktewater te lozen.

Voor zover ik het kan beoordelen zijn de Finnen hierin uiterst gedisciplineerd, waarbij wel moet worden

vermeld dat als stimulans alles gratis is en deze voorziening ook op de meest afgelegen eilanden aanwezig is.

Vervolgens bezoeken we Imatra, om te zien hoe hier iedere avond om zeven uur, onder de klanken van de Finlandia ouverture van Sibelius, de stuwen worden opengezet om te laten zien hoe woest vroeger het water van de Saimaameren via de Vuoksi rivier zich door een nauwe rotsspleet wrong op weg naar het Ladogameer. Zonder meer indrukwekkend. Het is net als bij de Niagara Falls, normaal wordt het water via een hydro-elektrische centrale een paar honderd meter verder geleid.

Een Fin had ons eerder een paar unieke eilanden aangewezen, die we beslist niet mochten missen.

Ten opzichte van de Friese Marrekriteplaatsen zijn hier prachtige voorzieningen met overdekte barbecueplaatsen, toiletten en sauna's. Voor het benodigde brandhout liggen boomstammen klaar, die je zelf moet verzagen en hakken.





In Nederland ondenkbaar dat alle gereedschap keurig blijft liggen en dat de zaak netjes wordt achtergelaten.

In Savonlinna zien we onze Zweedse kennissen weer terug. Wij moeten twee dagen wachten voordat we een kaartje voor de opera kunnen bemachtigen.

Maar dan ook voor de opera, die het meest bij ons past: de Vliegende Hollander. Het is een onvergetelijke ambiance: de binnenplaats van de vesting is met tentzeil overdekt en biedt plaats aan 2300 toeschouwers. Het evenement draait de hele maand juli en is zo bekend dat Finnair dagelijks vluchten uitvoert vanuit Helsinki waarbij je 's middags opstapt en na afloop nog weer terug kunt. We hebben dan nog een week tot Kuopio.

Als het weer omslaat ervaren we ook de nadelen van de Finse meren: onafzienbaar eentonig, zonder veel dorpen of steden om even de benen te strekken. Als de zon weg is, is ook direct alle kleur uit het landschap verdwenen.

De hele route is vergeven van de geleidebakens, wat één van mijn bemanningsleden de uitspraak ontlokt dat deze net zo ontsierend zijn voor het landschap als oormerken bij kalveren.

Dat Finnen een depressief volk zijn met een zeer hoog zelfmoordpercentage en er

veel alcoholmisbruik is, kan ik mij na twee dagen regen levendig voorstellen.

In Varkaus verdringen we onze sombere gevoelens door een auto te huren om het orthodoxe klooster in Valamo te bezoeken. Dit klooster is na het verlies van grote delen van Karelië in de Tweede Wereldoorlog van het eiland Valaam in het Ladogameer naar hier is verplaatst. Van de destijds zeer omvangrijke kloostergemeenschap is weinig over. Er zijn nog acht kloosterlingen. Maar



economisch hebben ze de zaken goed voor elkaar. Met een meditatiecentrum, een perfect georganiseerd zelfbedieningsrestaurant, een grote winkel met namaakiconen en ander toeristisch ongerief, en een goede Engelstalige rondleiding.

Let wel: in de korte broek kom je niet naar binnen. Tjalling moet dan ook tijdelijk in een rok tot over de knieën lopen om de grondbeginselen van het Grieks orthodoxe geloof uitgelegd te krijgen.

Om ontluikende Finse problemen de baas te blijven varen we hierna snel door naar Kuopio en storten ons in het nachtleven.

Helaas heeft de economische vooruitgang hier hevig huisgehouden. Veel authentieke gebouwen hebben deze strijd niet overleefd. En de zo geroemde moderne Finse architectuur valt bij ons niet altijd in de smaak. Het doet mij aan Rotterdam denken.

Voor jachten van onze grootte kun je hier niet verder, en moet je globaal dezelfde route terug. Het enige Nederlandse jacht dat we tegenkomen is een trailersailer, zij hebben, door minder diepgang en kortere mast die mogelijkheid wel.

Wel zien we een opvallend aantal vrachtschepen onder Nederlandse vlag en de rederijvlag van Wagenborg. Als we later eentje ontmoeten in de sluisen van het Saaimakanaal, horen we dat ze in dik tien dagen uit Harlingen komen varen met zout, en als retourvracht papier meenemen. Ze zijn precies aangepast aan de maat van de sluisen.

Met een verse bemanning ben ik in een week terug in Lappeenranta.



Na weer een wissel doen we de passage van het Saimaakanaal nu op zondag, en alleen.

Dit scheelt aanzienlijk in de tijd. Met gemak liggen we 's middags beneden de laatste sluis, terug op zeeniveau. We willen snelheid maken, omdat de gribfiles nog één rustige dag voorspellen voor de dertig mijl over open zee tussen Vysotsk en Santio. Deze voorspelling klopt. De volgende dagen zijn we blij dat we in de scheren varen en hebben we genoeg aan alleen de fok.

We volgen globaal dezelfde route als

de heenweg en bezoeken weer de interessante plaatsen, maar om het boeiend te houden, zoeken we alternatieven voor de nacht.

Zo ontdekken we de eindeloze mogelijkheden, die deze archipel te bieden heeft.

We hebben hiertoe speciale Finse gidsen gekocht, die hoewel onleesbaar, door pictogrammen zeer begrijpelijk zijn.

De laatste dag voor Helsinki ontdekken we het nut van een kaartplotter. Bij de passage van een warmtefront valt het zicht helemaal weg, en realiseer ik me dat we vrijwel de hele reis op zichtnavigatie hebben gevaren: van ene lichtenlijn in de andere. Snel voer ik een waypoint in en gelukkig komen we een tegenligger tegen, waaruit we concluderen dat we op de goede weg zijn. Kort daarop verbetert het zicht gelukkig snel. Want fouten worden hier snel afgestraft en rotsen geven niet mee, zo weten we uit ervaring.

In Helsinki wisselen we voor het laatst. Het plan is om in alle rust via Tallinn, de Golf van Riga en Gotland naar de Zweedse westkust te zeilen, om daar na twee weken ons derde bemanningslid af te zetten. Met zijn tweeën willen we vervolgens via Kopenhagen en het Limfjord naar huis. Maar het weer beslist anders.

Gezien de weersvoorspelling hebben we voor een uitvoerig bezoek aan Tallinn eigenlijk geen tijd. Als we ons toch een halve dag veroorloven, wordt dit direct afgestraft.

In zware regenbuien met weinig zicht halen we in een middag nog Lohusalo.

Op de hand GPS denken we veilig zuidelijk van het verkeersscheidingsstelsel langs te varen, totdat ik in een bui plotseling een tegenligger recht voor ons ontwaar.

De hand GPS blijkt minder nauwkeurig dan de vaste GPS en we zitten tweetiende mijl noordelijker dan we dachten! Driehonderd zestig meter betekenen zo het verschil tussen het gevoel van veiligheid en een potentiële ramp.

Op basis van de weersvoorspellingen denken we de volgende dag Dirhami aan de ingang van de Muhu Väin te kunnen bezeilen.

De werkelijkheid is anders. De wind is veel sterker dan voorspeld, en een tikje westelijker, zodat we onderweg besluiten, om zeeziekte te voorkomen, weg te lopen naar Hankø.

Hiermee is het basisplan van de baan. We wachten nog een halve dag om de meeste wind aan ons voorbij te laten trekken, wat wel klopt, en 's middags maken we nog een lange ruk naar Utø. Dit is



een heel intrigerend oord. Er is een kleine gemeenschap van militairen, loodsen en vuurtorenwachters. Eén avond is eigenlijk te kort om er van te genieten, maar we worden voortgedreven door de weersvoorspellingen.

Sandhamn is de volgende bestemming. Hier is het zo vol dat we niet eens voor het clubhuis van het S.S.S. kunnen liggen en worden verwezen naar hun haven op Lokholmen, aan de overzijde. Zonder meer een positieve ontdekking. Je mist de “swung” van Sandhamn, maar dit wordt ruim gecompenseerd door de rustige, uiterst beschermde plek tussen de rotsen.

Navraag leert dat er geen wedstrijden zijn, maar dat dit het laatste weekend van de vakantie is, waarop “tout” Stockholm hier nog een keer samen komt.

Met een voorspelling van noordoost zeven en daarna een harde westelijke of zuidwestelijke wind, vinden we Gotland geen optie, en vertrekken met als doel Arkø Sund. Urenlang varen we dicht tegen een gijp aan, op hoge golven, waarbij de autopilot zulke onaanvaardbare uitslagen toestaat dat we op de hand moeten sturen.

Dit vergt een groot balansgevoel en dito behendigheid omdat bovenop een golftop de windrichtingmeter veelal een rondje maakt. Na een uur ben je bekaf, en we zijn blij als we na Landsort wat hoger kunnen sturen en de automaat het sturen weer over kan nemen.

Met minimaal zicht varen we de buitenboei aan, en met brekers links en rechts vinden we op de GPS de veilige weg naar binnen. Hoe je dat zonder zo'n precisie instrument vroeger op de gis deed is voor mij een compleet raadsel.

In alles is duidelijk dat de herfst is begonnen: de dagen beginnen aanzienlijk te korten, om zes uur wordt het een beetje licht en tegen achten is het echt voorbij, terwijl op de heenweg de zon hooguit drie uur achter de kim verdween.

In Arkø Sund bevestigt de havenmeester dit nog eens met de mededeling dat de volgende morgen om zeven uur de stroom eraf gaat; ze gaat weer naar haar “gewone” werk!

Om snel verder naar het zuiden te komen kiezen we met een voorspelling van één dag westenwind en vervolgens zuidwest de route buiten de scheren om.

Bij het eerste licht zijn we weg en na een derde dag van meer dan tachtig mijl eindigen we in Paskallavik. De “gjestgiveri” die in de pilot wordt aanbevolen is uitgerekend deze avond gesloten, maar de lokale pizzabakker doet zijn best om ons de “haute cuisine” te doen vergeten.

Honger maakt rauwe bonen zoet.

Toch moeten we zo langzamerhand wat op adem komen. We besteden een ochtend aan soppen en shoppen voor we richting Kalmar vertrekken.

We proberen te zeilen, maar de wind zakt weg en draait naar het zuiden, zodat we de motor aanzetten. Bij Revsudden hebben we het eigenlijk alle drie wel gehad. Helaas blijken de boxen in deze haven te klein voor ons, en als we ook nog de grond raken, is de beslissing snel genomen: door naar Kalmar.

Hier nemen we een rustdag. Even onafhankelijk van elkaar de wal op.

Catrienus zoekt via het internet uit dat hij uit Karlskrona met gemak in één dag met de trein naar Groningen kan reizen.

Met een tussenstop in Sandvik leveren we hem daar op vrijdagmiddag af.

Op zaterdagochtend om half negen zetten we hem op de steiger om zelf met noordoostenwind in één dag de Hanøbugt over te steken. Onderweg komt er een “near gale warning”, maar met maximaal vijftienvijf knopen wind op de kont is de oversteek echter een eitje. We lopen zo snel dat we onze bestemming Skillinge zelfs verruilen voor Ystad.

Voor twee dagen knapt het weer wat op. We maken hier gebruik van om via het Falsterbrøkanaal naar Kopenhagen te zeilen en hier een dag rond te sjouwen.







Nu moet de beslissing vallen of we via het Kielerkanaal dan wel door het Limfjord naar huis gaan.

Met een voorspelling van dagenlange zuidwestenwind valt de keuze op de noordelijke route. Via Gilleleje en Bronnerup liggen we drie dagen later in Aalborg. Veel regen, veel wind, maar tot Hals aan de ingang van het Limfjord alles bezeild.

De prognoses voor de oversteek naar Vlieland zijn slecht, de gribfiles voorspellen veel harde zuidelijke en zuidwestelijke wind.

We plannen een rustige tocht door het Limfjord, en zullen in Thyborøn wel verder te zien.

Het is de eerste zonnige dag sinds bijna drie weken, de barometer stijgt tot een ongekende 1020 Mb. en de gennaker kan er eindelijk weer eens op.

Heerlijk om eens een dag relaxed te zeilen!

Halverwege de dag kijk ik nog eens naar de voorspellingen en ontdek een fase van ruim vierentwintig uur zuidoostenwind in de Duitse Bocht.

Hiermee slaat de onrust toe: wat doen we, hoe plannen we de aankomst op Vlieland.

Uit ervaring weet ik dat ik er het liefst bij daglicht aankom, en ook het liefst bij daglicht de scheepvaartroutes oversteek. Bij een afstand van globaal 240 mijl en een gemiddelde snelheid van zes knopen doe je er veertig uur over. Terugrekenend lukt het bij vertrek vroeg in de ochtend niet nog bij licht aan te komen, en bouw je de meeste zekerheid in door 's avonds nog te vertrekken. 's Middags leg ik dit plan al bij Reinou in de week, en als we twee uur moeten wachten voordat de brug bij Oddesund open gaat, is er voldoende adrenaline vrijgekomen om de knoop door te hakken.

Om half negen varen we bij Thyborøn de zee op. De zon gaat net onder.

De eerste nacht is prachtig, het is nieuwe maan, langzaam raakt de kust uit zicht, er is weinig scheepvaart en de sterrenhemel is mooier dan je op land ooit ziet.

Pas rond de middag is de voorspelde zuidoostenwind zo sterk dat we kunnen zeilen.

We gaan sneller dan de geplande zes mijl, zodat we toch 's nachts de beide scheepvaartroutes kruisen.

Dit vind ik iedere keer een lastige klus. De snelheid en koers van de schepen in het stelsel zijn 's nachts moeilijk in te schatten, en overvloedige deklichten vertroebelen de zaak meestal nog verder. Mogelijk biedt een A.I.S.-systeem hier een oplossing.

De zon gaat op boven Terschelling, en met de vloed kruisen we het Stortemelk op. De haven van Vlieland loopt net leeg als wij binnenvaren, en uiterst tevreden over de perfecte oversteek meren we af.

De tevredenheid over de beslissing non stop door te varen wordt de volgende dagen alleen maar versterkt als de wind door het zuiden naar het zuidwesten draait en oploopt tot boven de dertig knopen, terwijl de gribfiles aangeven dat er maar acht knopen wind staat.

Op Vlieland komen we eindelijk tot rust. Het duurt een paar dagen voor we de behoefte voelen om ons weer in het gewone leven te storten en door te varen naar onze thuishaven Hindeloopen.

Henk Rouwé