

Zweden-Duitsland (NOK)



Dit is het laatste verslag vanuit de Oostzee/Baltic en als jullie dit bericht lezen, zullen de grote sluisdeuren van het Noord-Oostzee Kanaal in Holtenau en misschien ook die in Brunsbüttel achter ons gesloten zijn. Dat betekent, dat ons rondje Baltic er echt opzit!

Niet altijd in de korte broek

Sommige mensen hebben zich de afgelopen periode bij het zien van de foto's afgevraagd of we alleen tijdens mooi weer foto's maakten. Wij hebben inderdaad bijna de hele zomerperiode mooi weer gehad! Zowel in de hele Oostzee als de Golf van Finland is het de langste, de heetste en de mooiste zomer in meer dan 100 jaar geweest. We hoorden dit van diverse havenmeesters (ondanks dat ze er nog niet als 100 uitzagen) en het werd ook als nieuws op de TV gebracht (en dan is het waar!).

Als we dit vergelijken met de weersoverzichten in Europa, die we via Radio Nederland Wereldomroep hoorden, hebben we een juiste keuze gemaakt om dit jaar naar het noorden te zeilen.



Spannend varen in de Zweedse scheren

Ook in Zweden is volgens de kalender het zeilseizoen voorbij, maar het weer blijft erg mooi. Na Gräddö (59°46'N -19°02'E, circa 100 km boven Stockholm), de eerste haven in Zweden, gaan we de volgende dag met een licht bewolkte hemel, een flauw zonnetje en de wind in de zuidwesthoek verder zuidwaarts langs de oostkust (en niet de westkust zoals ik per abuis in het vorige verslag schreef) van Zweden.



De hele 34 mijl naar Ramsmöra op het eiland Möja leggen we kruisend af. Op zich is de afstand niet zo groot maar als je in de scheren van Zweden zeilt, is het net als in Finland continue opletten en nauwgezet navigeren.

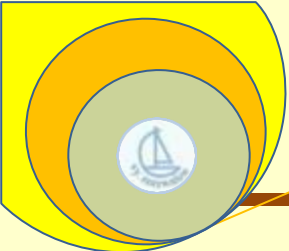
Als je dan kruist in relatief nauwe vaarwaters is

het helemaal opletten en je moet je over de nieuwe boeg weer even goed oriënteren, zeker nu het vandaag wat heig is. Daarnaast houden we natuurlijk ook een oogje houden op de dieptemeter omdat we niet het geloof hebben dat elke rots in de archipel in kaart gebracht is.

Lekker vis eten?

Om halfvier meren we af aan een hekboei en met de boeg naar een pietepouterig steigertje aan een rots. Volgens de kaart moet het diep genoeg zijn, maar we hebben heel weinig snelheid bij het aankomen. Op de steiger staan een man en een vrouw klaar (speciaal voor ons hun boot uitgekomen die 100 meter verder ligt) om onze voorlijn aan te nemen. Op onze vraag of het bij de steiger diep genoeg is, antwoorden ze: "Yes, we cannot see the bottom!"





Zweden-Duitsland (NOK)



Lekker gemaakt door de vaargids die hier een visrestaurant vermeldt, gaan we vol verwachting de omgeving verkennen. Na een halfuurtje bordjes volgend "visrestaurant" komen we bij een gewoon woonhuis aan. Dit moet volgens ons het visrestaurant zijn. Als we het pad oplopen, komt ons een vrouw tegemoet die bevestigt dat hier het visrestaurant is, helaas zijn ze vandaag (zaterdag!) niet open.

Jammer, nu zullen we weer zelf moeten koken. Wel moeten we bij het restaurant de havenpenningen (40 Zkr = 4,5 €) voldoen! Als we de volgende morgen wakker worden, zit het potdicht van de mist. We kunnen nog geen 50 meter zien. Omdat we het zonnetje al wel zien schemeren hebben we goede hoop dat de mist snel optrekt. Na het ontbijt en een wasbeurtje, staan we klaar voor vertrek. We kunnen nu de twee tonnen zien waar we heen moeten varen om de route op te pakken, helaas is er nog geen wind. Als we net de route hebben opgepakt, varen we ook een dichte mistbank in.

Motor direct wat zachter gezet en ik blijf aan het roer staan (alle zintuigen op scherp) terwijl Riens naar binnen gaat en de radar aanzet om eventuele schepen die in de buurt zijn in de gaten te houden. Terwijl Riens net binnen is, lost buiten de mistbank net zo snel op als die gekomen is. Uit de mist komen nog 3 zeilschepen te voorschijn die, net als wij heel voorzichtig op de motor varen. Na een uurtje is alle mist en heiligheid volkomen opgelost en wordt het een heerlijk zonnige zeldag van ongeveer 20°C.

Er steekt ook nog een zacht windje op zodat we de 29 mijl naar Dalarö (59°08'N -18°25'E, ligt in de scheren bij Stockholm) verder zeilend af hebben kunnen leggen. Onderweg is het erg druk met zeilschepen die dit weekend nog even (waarschijnlijk een van de laatste mooie nazomerdagen) zijn gaan zeilen. We hebben de laatste periode onderweg niet zoveel zeilende schepen gezien als vandaag.

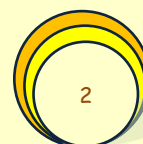
Gasperikelen (nee, niet wat u denkt)

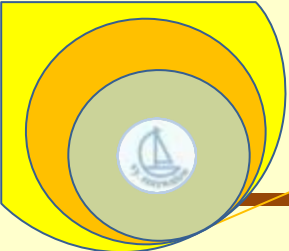
De volgende dag vertrekken we naar Nynäshamn (58°54'N -17°57'E) een wat grotere plaats in de hoop daar onze propaangasflessen te kunnen laten vullen. Dit wordt nu zo langzamerhand wel tijd want we hebben nog 1 fles reserve en dat is voldoende voor ongeveer 2 weken. Helaas blijkt dat ook hier niet te kunnen, er blijken erg strikte regels in Zweden te zijn voor het gebruik van propaangas wordt ons verteld. Er zou maar 1 station in heel Zweden zijn die mag vullen! Gelukkig hebben we onze elektrische waterkoker aan boord en als we aan de 220V liggen, maken we daar erg veel gebruik van en beperken zo onze gasconsumptie behoorlijk!

De jachthaven van Nynäshamn is ook al in "winterslaap" maar we kunnen nog wel gebruik maken van de wasmachine en droger wat goed uitkomt gezien de hoeveelheid was die we weer hebben. In de zeemanskerk op het haventerrein hebben we kunnen internetten en onze mailbox checken, over multifunctionaliteit van gebouwen gesproken!

Gezinsuitbreiding

Op verkenning in de stad, komen we een dierenzaak tegen waar ze parkieten verkopen. Jullie snappen het al..... we hebben een nieuw "Pietje" aangeschaft! Vanaf nu hebben we een mooie blauwe manlijke parkiet van ongeveer 10 maanden oud aan boord. Hopelijk went hij snel aan ons en het boordleven. We gaan ook ons best doen om deze Piet handtam te maken, dat schijnt goed te lukken als je dagelijks oefent. Vooralnog is hij erg gestrest van de reis (in een doosje) van de winkel naar de Zeezwaluw en waarschijnlijk mist hij het gekwetter van zijn broertjes en zusjes. Maar.....nu heeft hij wel alle voer voor zich alleen!





Zweden-Duitsland (NOK)



Gastvrij onthaal

De volgende dag vertrekken we met ons nieuwe Pietje (de kooi zeevast onder de tafel bevestigd) verder in zuidwaartse richting. We gaan vroeg op pad omdat we een flink stuk willen opschieten door naar het 50 mijl verder gelegen Arkosund ($58^{\circ}29'N$ - $16^{\circ}56'E$) te gaan.

Arkosund is ook een redelijk grote stad (gasflessen!) en volgens de kaart en pilot zijn er 3 jachthavens, welke allemaal langs onze route, komende vanuit het noorden, liggen. Als we rond 6 uur 's middags bij de eerste jachthaven aankomen, kunnen we de haven slecht zien doordat ze recht in de ondergaande zon ligt. De volgende 2 havens zijn te klein voor ons schip en net als we besluiten toch nog even naar de eerste haven te gaan kijken, zien we om de hoek van een eiland allemaal mastjes opduiken, nog een haven dus!



Als we er voorzichtig heen varen om te kijken of er naast voldoende diepgang ook plaats is, staat er al een oude man heftig te gebaren op het einde van de kopsteiger. Dichterbij gekomen zegt hij dat we op de kopsteiger kunnen liggen en hij helpt ons wel met afmeren.

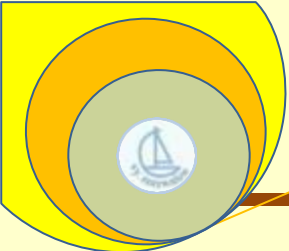
Het lijkt ons een leuke haven en we maken ons klaar om af te meren met hulp van deze vriendelijke man. De kopsteiger is namelijk maar een meter of 4 breed en we kunnen daar precies met het middenschip tegenaan liggen. Aan weerskanten van de houten steiger zijn zogeheten Y-boom plaatsen. Deze Y-bomen bestaan uit een erg smalle "balk" (nog geen voet breed) welke aan de ene kant aan de steiger vastzit en aan de andere kant steunt op een drijver. Aan deze wiebelende "balken" moeten onze voor- en een achterlijn bevestigd worden, maar hoe kom je daar? Welnu, de behulpzame man springt op een afgemeerde boot in de Y-boom box, maakt hem los en trekt zich naar het uiteinde van de balk. Vervolgens pakt hij ons lijntje aan en maakt hem vast! Zonder deze hulp hadden we daar niet zo gemakkelijk kunnen afmeren.



Nadat we goed vastliggen, vragen we hem of hij de havenmeester is, maar lachend zegt hij dat deze jachthaven op het eiland Snedskår een verenigingshaven is en alleen vandaag is hij even de "havenmeester".

We kunnen gebruik maken van alle faciliteiten van de jachtclub ondanks dat het seizoen afgelopen is. Hij verwijst ons verder naar een briefje met uitleg bij het clubgebouw. Als we stroom willen, kunnen we dat ook nemen, wel hebben we dan een snoer van ongeveer 100 meter nodig!





Zweden-Duitsland (NOK)

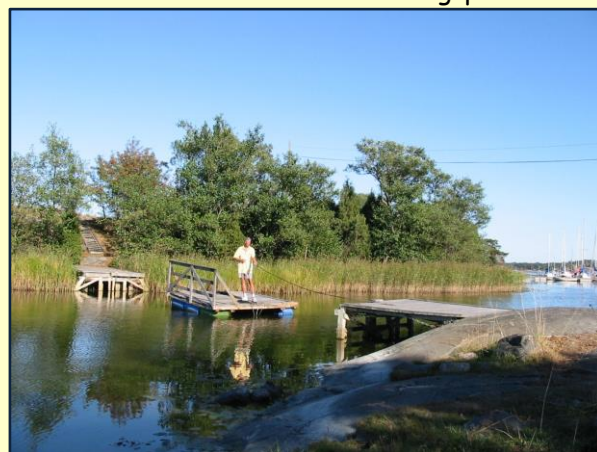


Als we op verkenning willen, bijvoorbeeld per fiets, mogen we de fietsen van de jachtclub lenen en kunnen we via het trek-pontje van het eiland naar het vasteland komen. Het (niet afgesloten) clubhuis met alle faciliteiten (keuken, tv, open haard en zitkamer met boeken etc) mogen we ook gebruiken. Het havengeld van 35 Zkr (4€) doe je in een enveloppe die je in de daarvoor bestemde doos deponeert. Met het vertrek van de oude man wordt het stil in de haven, we blijken de enige gasten te zijn. We zijn een beetje overrompeld door zoveel vertrouwen en gastvrijheid en besluiten hier een extra dagje te blijven.

Op appeltjes strooptocht

De volgende morgen is het absoluut windstil en onder een stralend blauwe hemel gaan we op verkenning over het eiland. We vinden al gauw het trek-pontje en Riens is voor de duur van onze lig-periode tot pontbaas gepromoveerd!

Nadat we aan de overkant van het smalle watertje aangekomen zijn, ligt er een wondermooi voetpad richting de stad Arkosund. Het pad voert ons via houten vlonders van rots naar rots door een riet/veen gebied naar de verenigingsparkeerplaats aan de rand van een bos- en heidegebied, waar groot vee in graast
(Let op de grote warme vlaaien die zich geheel om je gypies kunnen sluiten).



We volgen de weg een flink stuk maar hebben niet het idee dat we dichterbij de stad komen. Bij gebrek aan een wegenkaart, gaan we na een uurtje dezelfde weg weer terug. Aan deze weg staan veel wilde appelbomen met (alweer) erg veel rijpe appeltjes. Nu plukken we zoveel als we kunnen dragen (broekzakken van onze veel te wijde broeken en handen vol).

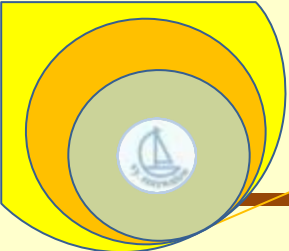


Terug aan boord gekomen, blijkt dat onze afwasteil overvol is als we alle appeltjes uit hoeken en gaten hebben gehaald. We besluiten om van deze



appeltjes, appelmoes te maken. Gedurende de volgende anderhalf uur vierendelen en ont-klokhuizen we samen alle appeltjes. Vervolgens pakken we de benodigdheden voor het maken van appelmoes en gaan naar het clubhuis om daar in de keuken onze appelmoes te maken. 1 uur later hebben we 3 grote diepvriesbakken vol met eigen gemaakte appelmoes! Omdat in de keuken ook een vriezer staat, zetten we na een afkoelingsperiode de bakken in de vriezer.





Zweden-Duitsland (NOK)



Het gebruik van de keuken bevalt erg goed en omdat er een serre met zithoek is met uitzicht over de haven, bereiden we ook die avond ons diner in het clubhuis en eten vervolgens in de gezellige serre, intussen genietend van dit wonderschone eilandje in de ondergaande zon.

Pech

's Avonds als ik in het donker van boord stap (om de appelmoes uit de vriezer te halen) kom ik net verkeerd met mijn voet op de rand van de steiger terecht. Mijn enkel verzwikt, wat een ellende! Als we met de zaklantaarn erbij gaan kijken wat de schade is, blijkt mijn voet erg snel op te zetten en ik kan er niet goed op staan.

Riens zwachtelt vervolgens heel deskundig mijn enkel in, die we maar hoog leggen. Morgen maar beoordelen of we nog naar een arts moeten of niet. (Nb: de voet is weer helemaal in orde dankzij de goede zorgen van Riens)

De planning was om de volgende dag buitenom naar het 50 mijl verder gelegen Västervik (57°45'N - 16°39'E) te zeilen. Om mijn verzwikte enkel, waar ik de volgende ochtend redelijk op kan staan (met zwachtel en vette watten in mijn loopschoenen) toch wat rust te geven, besluiten we de route niet buitenom, maar binnendoor en in twee etappes af te leggen.

Verwaaid

De volgende dag, meren we na 20 mijl in het piepkleine vissersplaatsje Fyrruden af, waar we de volgende 2 dagen verwaaid liggen! Het waait die dagen 7-8 Bft, maar wij liggen

lekker in de luwte van de kade en de daarachter gelegen heuvels. Een nadeel is alleen dat op die heuvel ook allemaal naaldbomen staan die in de harde wind hun naalden over ons dek uitstrooien. (we vinden ze nu na 4

weken nog steeds).

In deze twee dagen krijgt mijn enkel de benodigde rust en houdt het nieuwe Pietje

gezelschap. Riens gaat op verkenning in de winderige maar schitterende omgeving verkent en fotografeert zodat ik via de foto's ook weet hoe het er buiten uitziet!

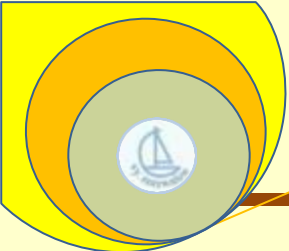


Als we in het kleine supermarktje aan de haven brood willen kopen, blijkt er in alle beschikbare broden, suiker te zitten (dat is gebruikelijk in Zweden) en daarnaast is het (oude) brood belachelijk duur 4 €/stuk. Omdat we geen zin hebben om zoveel te betalen voor het oude zoete brood, bakt Riens 2 broden met het kant-en-klare volkoren/pijnpitten meel dat we aan boord hebben. 's Avonds ruikt het in het hele schip heerlijk naar versgebakken brood. De broden smaakten voortreffelijk, zodat we ook op onze toekomstige oceaanoversteken geen honger zullen hoeven lijden!

Een fikse wandeling

Maandag 16 september vertrekken we voor de laatste 38 mijl deels binnen- en deels buitenom naar Västervik. De jachthaven blijkt een enigszins wrakke steiger bij een bedrijf te zijn. Als we heenlopen om te vragen of we mogen blijven liggen, blijkt dat voor 120 Zkr (13 €) te kunnen. Deze haven kent geen reductie voor het najaar wordt gezegd, zij hebben namelijk dezelfde kosten als zomers!





Zweden-Duitsland (NOK)



Gezien de minimale faciliteiten en maximale prijs, gaan we de volgende dag al voor 8 uur met een wolkje en een zonnetje aan de hemel, op stap naar Oskärshamn (57°16'N -16°27'E).

Deze grote plaats ligt ongeveer 40 mijl zuidwaarts en net aan de noordkant van de Kalmarsund. Met het flauwe NW windje die regelmatig wegzakt tot niks, worden vandaag afwisselend de motor en de zeilen gebruikt.

Als we 's ochtends opstaan, waait het flink uit het ZW, zodat we niet vertrekken, maar wandelend naar het centrum gaan. Eerst gaan we naar het Toeristinformation (TI) en halen een stadsplattegrond op. Kunnen we ons oriënteren en weten waar de bijzonderheden zijn.

Bij de TI kunnen we ook onze mailbox checken en de nieuwe post lezen. Hier genieten we altijd enorm van en vinden het spannend om te zien wie ons een berichtje hebben gestuurd! De stad blijkt buiten, een heel klein oud gedeelte (mooie statige huizen) gelegen rondom het marktplein, weinig te zien. Omdat het ondanks de wind toch mooi zonnig weer is lopen we langs een andere route weer terug naar de jachthaven. Tegenwoordig hebben we geen enkele moeite meer om 5 à 10 km te wandelen, onze conditie is dus aardig verbeterd!

Relaxt varen

Als we de volgende dag verder zuidwaarts gaan, de dagtemperatuur is (met zon) gedaald naar 16° C, hebben we geen nieuw te verkennen gebied meer.

De Kalmarsund hebben we aan het begin van ons "rondje Baltic" noordwaarts verlaten en nu komen we vanaf de noordkant weer binnen. We zeilen vandaag onder schitterende luchten met spierwitte wolken en grote stukken immens blauwe hemel, heerlijk rustig door het bekende gebied.

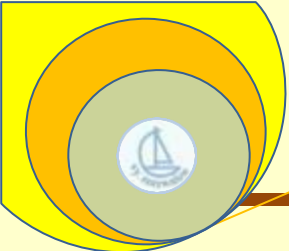
Met het verlaten van Oskärshamn, verlaten we ook het scherengebied van Oost-Zweden en hebben we geen smalle kleine betonde vaarwatertjes meer bij het aanlopen van of het vertrek uit de havens, nu is het gewoon strait forward!

We hebben vandaag ook geen last van vrachtschepen en het is dus allemaal wel erg relaxt. In het voorjaar was het vreselijk druk in Kalmar (56°40'N -16°21'E) maar als we nu om 5 uur 's middags aankomen, kunnen we uitzoeken waar we willen liggen, er liggen nu slechts 4 schepen! We gaan aan de stille kant liggen, omdat er voor morgen weer harde zuidwestenwind voorspeld wordt en we dan heerlijk in de luwte van de gebouwen liggen.



Note: Net als in Estland, Rusland en Finland, meer je in Zweedse havens vaak af met de "kont" aan een hekboei en de boeg naar de steiger. Bij het aankomen is het dan altijd de kunst om op tijd je lijn (vaak liggend op je buik langs het zijboord hengelend) door het oog van de hekboei te frommelen, de lijn naar achteren (de stuurman) brengen om vervolgens weer snel naar voren te sprinten, af te stappen en de voorlijn(en) op de wal te beleggen. Dat alles voordat de wind vat op je schip krijgt of de boeg (onvrijwillig) op de kant loopt! Bij zijwind is deze manoeuvre vaak erg lastig en lukt het soms niet in een keer. We hadden bij de Finse en Zweedse schepen (met afgunst) het gebruik van een speciale haak met lijn gezien wat bij hen leidde tot het snel en probleemloos afmeren. In Tallinn hebben we ook zo'n slimme roestvrijstalen haak aangeschaft en sindsdien meren we probleemloos, fluitend en rechtopstaand aan hekboeien af!





Zweden-Duitsland (NOK)



Fast food

Voor het eerst in 8 weken (en dat is erg lang voor ons) gaan we in Kalmar friet eten. Er zit namelijk een MacDonalds aan de haven! Terug aan boord, smikkelen we beiden van een bord vol friet (met kop) met Hollandse mayonaise en kip nuggets. (hier hebben ze geen kroket of frikandel dus toch een beetje afzien).



Als we 's ochtends opstaan is er op de navtex een stormwaarschuwing voor NE 6-7 Bft binnengekomen. Met die windrichting liggen we op de huidige plek niet in de luwte en we verkassen nu er nog weinig wind staat, naar de overkant van de haven waar we in de luwte van een hotel komen te liggen. Als we onze watervoorraad aan willen vullen (nu liggen we vlakbij het tappunt) blijkt die al afgesloten te zijn evenals het elektrisch.

Deze haven is dus al helemaal winterklaar, want douches en toiletten zijn er ook niet meer. Het is nog geen winter maar het wordt 's avonds al wel een stuk eerder donker en koeler. Nu hebben we veel profijt van onze olielampen die licht en warmte geven zodat ons dieselmachtje nog niet aan hoeft. We hebben de smaak te pakken gekregen van "eten uit de muur" en we genieten deze avonds bij het licht van olielampen en kaarsen van een voortreffelijke Chinese afhaalmaaltijd; "Nasi met Anka" (Anka = eend).

Pittig tochtje

Helemaal uitgerust vertrekken we op de eerste herfst dag (21/9) uit Kalmar. Het waait nog steeds 5-6 Bft uit het NE, maar we hebben de wind in de rug op onze koers zuidwaarts. Omdat het al een aantal dagen uit N/NE richting waait, kunnen zich in de Oostzee flinke golven ontwikkelen (het strijkvlak waarover de wind gaat wordt door niets geremd).

We hebben het geluk dat het 100-mijl lange eiland Öland ten Oosten van ons ligt en er voor zorgt dat er in de relatief smalle Kalmarsund weinig golfopbouw mogelijk is. Desondanks tillen flinke golven het kontje van de Zeezwaluw op en lopen we steeds tussen de 6 en 7 knopen. We vragen ons af hoe het op het open water dan wel niet zal zijn omdat de wind in de middag verder aantrekt.

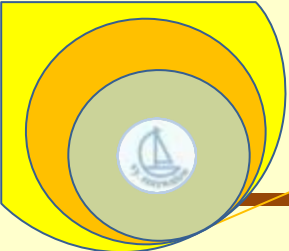
We hebben de laatste mijlen geen beschutting meer van Öland en de golven worden ook hoger. Ook rolt er weer een stormwaarschuwing via de navtex binnen. We lopen daarom na 42 mijl het piepkleine vissershaventje Sandhamn binnen.

Dit haventje ligt vlak bij de zuidelijke punt van Oost-Zweden. De haven bestaat uit 2 pieren waaraan veel kleine visbootjes liggen. Gelukkig er is nog een plekje voor ons aan de hoge kade, die ook nog beschutting tegen de wind geeft!



Er zijn eigenlijk geen faciliteiten voor jachten, maar een visser vertelt ons dat we gebruik kunnen maken van de 220V palen die de vissers ook gebruiken. 's Avonds vallen er verschillende zware regenbuien en we zijn blij dat we binnen liggen. 's Nachts worden we wakker van een de gierende wind en de onrustige bewegingen van de boot. De wind is gedraaid en komt nu uit het SE/E en de golven lopen precies de haven in. Nu liggen we aan lagerwal en in de snerpande wind om 3 uur 's nachts zijn we enige tijd bezig om het wrijfhout en de stootwillen zodanig op te hangen dat we geen schade oplopen door de kademuur, waar we tegenaan gedrukt worden.





Zweden-Duitsland (NOK)



De volgende ochtend is de wind iets afgezaakt, maar toch lopen we even langs de 2 pieren in de hoop een plekje aan hoger wal te vinden, helaas alles is al bezet.

Uiteindelijk pakt dit uit in ons voordeel want in de middag draait de wind naar het noord-oosten en liggen we de volgende 2 dagen (de wind neemt toe tot 8 Bft) weer keurig aan hogewal. Het is vandaag wel erg koud, 8 graden C en de dieselmotor snort voor het eerst weer de hele dag, terwijl het dekbed weer in winterdikte wordt veranderd!

In de dagen dat we hier verwaaid liggen, zoeken we de kaarten voor de verdere route weer op en bekijken welke havens we aan de zuidkant van Zweden qua diepte kunnen aanlopen en die we op vorige reizen nog niet gezien hebben. Ook de motor is weer aan z'n oliebeurt toe en samen klaren we de klus in 2 uurtjes.

Het is weer voorbij die mooie zomer

De weersvoorspelling voor dinsdag 24 september is voor ons gunstig. De wind zit in het NW en zal via W later in de middag naar het SW draaien, kracht 5 Bft. Met dit windje kunnen we mooi de Zuid-Oost hoek van Zweden ronden en naar Ronnebyhamn (56°10'N -15°18'E) zeilen of de Hanobucht in een keer oversteken naar Simrishamn (55°33'N -14°22'E) bij gunstige wind.

Omdat deze dagtocht in elk geval 50 mijl is, staan we vroeg op want we willen rond 7 uur (als het op deze hoogte net licht is) vertrekken. Terwijl ik binnen alles zeevast zet (ook Pietje) komt Riens, die alvast buiten bezig is, helemaal verbaasd binnen en vertelt dat ik op moet passen als ik aan dek kom, het dek is namelijk bevroren door de nachtvorst! Ook op de huik van het grootzeil ligt ijs.

Herfst

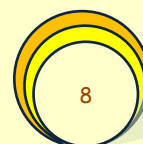
Beiden realiseren we ons, dat nu ook in de Baltic de zomer over is en de herfst met de sneltrein is aangekomen. De ene week loop en zeil je nog in je korte broek (of minder), terwijl we nu met onze lange warmte onderbroeken en -hemden met de zeilpakken tot boven dichtgesnoerd de reis starten. Dat is wel even wennen!

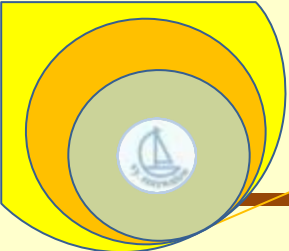
Ondanks de nachtvorst, gloort het zonnetje al wel om de hoek van een grote wolk en we zeilen rustig richting zuidpunt. Als we de punt gerond hebben tussen het vasteland en het eiland Utklippan, zijn we gelijk wakker want als we de lichte van het land verlaten waait de SW-wind direct met 12m/sec over dek. Met een rif in het grootzeil en de genua iets ingerold, bestijgen we scherp aan de wind elke golf die we tegenkomen.

Het (ijdele) plan (wat we eerst nog hadden) om de Hanobucht over steken, laten we erg snel varen en koersen scherp aan de wind richting Ronnebyhamn aan de Noordkant van de Hanobucht. Bij de aanloop van de "krikkemik" van eilandjes voor de kust van Ronnebyhamn kunnen we met halve wind en onder alleen het gereefde grootzeil rustig het nauwe vaarwater in zeilen en op een beschutte plek ook het grootzeil laten zakken. Verder op de motor varende, gaan we naar de jachthaven waar we in het aanloopkanaal op de dieptemeter op een gegeven moment zien dat we nog 10 cm water onder de kiel hebben. Dit vinden we te weinig en varen terug en meren af bij een houtbedrijf aan een steiger die met kettingen aan de wal verbonden is. Genoeg water onder de kiel, maar....alleen kunnen we niet de wal op, maar ja je kunt ook niet alles hebben!

Skillinge

De volgende dag varen we weg met de wind uit het SW 2Bft naar Skillinge (55°28'N -14°17'E), net zuidelijk van Simrishamn. De zwakke wind groeit al snel weer aan tot een windje 5 en we lopen redelijk snel op een bezielde koers, als de wind ineens weer wegvalt. Er bouwt zich een gigantische regenwolk boven ons op en binnen de korte tijd waait het met 15 m/sec (7 Bft) over dek, pal op de kop. We starten de motor om toch met licht aan te komen en lopen 2,5 uur later, volledig uitgewaaid en door elkaar geschud, net voor donker de haven van Skillinge binnen.





Zweden-Duitsland (NOK)



Er is nog net een mooie plaats vrij aan de kade, waar we met de neus in de wind afmeren. We sluiten gelijk de walstroom aan en even later is het met ons elektrisch kacheltje binnen behaaglijk warm als buiten de regen met bakken uit de hemel valt. Ook hier liggen we weer een dagje in verband met harde wind en regen (8°C) voor we verder kunnen zeilen (alleen op het voorzeil met een max. van 8,4 kn) naar Ystad (55°25'N -13°49'E) aan de zuidkust van Zweden.

Alle beukennoten!

Ystad blijkt een mooie haven te zijn waar alle faciliteiten nog functioneren en de stad ziet er gezellig uit. We kunnen bij de havenmeester, die slechts 1 van de 3 nachten in rekening brengt, internetten. Ook zet hij voor ons, 2 avonden achtereen, de sauna aan. We kunnen weer een uurtje van deze zaligheid genieten. Waarschijnlijk de laatste keer.

We wachten hier een gunstige wind af om de sprong naar de overkant van de Oostzee te maken. Intussen verkennen we overdag de stad die in het oude centrum z'n middeleeuwse karakter nog heeft en de moeite van het bezoeken waard is. Het heeft vele kleine straatjes met heel veel ieniemienie winkeltjes, die wij nog niet eerder in Zweden hebben gezien.



Op een van onze wandelingen komen we in een parkje waar allemaal beukenbomen staan die net hun nootjes laten vallen. Als kind zocht ik altijd "volle beukennootjes" die erg lekker waren. (kent iemand dit ook uit zijn/haar jeugd?) Na een half uurtje zoeken hebben we een dienblad vol nootjes, waarvan na in totaal ongeveer 5 uur pellen, een vla bakje vol nootjes overblijft. We weten nu ook waarom je ze niet in de winkel kan kopen,.....onbetaalbaar door duur van het pellen!) Puur, in de sla of als garnering op toastjes met kaas, zijn ze heerlijk om te eten.



Biggles

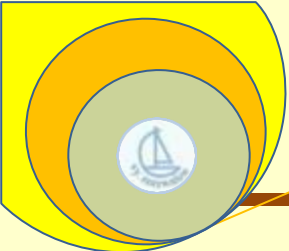
Op een avond horen we boven het snorren van de kachel nog een boot binnen komen. Een paar steigers verderop zien we een antiek uitziende Deense motorboot van circa 20 m afmeren. Nog voor we een handje kunnen toesteken is het afmeren vlekkeloos verlopen en duiken we weer in de Canasta-competitie die we in 1984 kennelijk niet afgemaakt hadden.

De volgende morgen wordt er, een kwartiertje nadat we de vlag uitgehangen hebben, aangeklopt. Voor mij staat een oude man die zo uit een Biggles-boekje gestapt is. Ik kijk in een doorgroefd gezicht waar een paar fletse blauwe ogen me vanonder een met bont gevoerde leren vliegerspet aankijken. De bijbehorende lerenjas, de wat bollende broek en de lange lerenlaarzen maken het beeld compleet.

Uiteraard antwoorden we ontkennend op zijn vraag of hij ons stoort en dan begint hij te vertellen dat hij van de "oldtimer" afkomstig is die hij van Kopenhagen naar Karlskrona overbrengt waar een scheepvaartmuseum zich op de restauratie van de boot zal gaan storten. De boot blijkt in 1926 gebouwd te zijn als tender van het Deense Koninklijke jacht en is nu verwaarloosd door een lokale restauranthouder. Hij brengt nu in zijn eentje de boot over en ligt hier even voor de nacht.

Ondanks het slechte weerbericht vertrekt hij maar is na enige uren weer terug. De typische hoge korte Oostzee deining is te onaangenaam om zijn tocht te kunnen voortzetten.





Zweden-Duitsland (NOK)



Beiden verwaaid liggend, zien we elkaar regelmatig en tijdens onze rondleiding op de Koninklijke tender laat hij zich ontvallen 72 te zijn, ex havenmeester van Langelinie (Kopenhagen) is en nog fanatiek zeilt op zijn Maxi 770. Met voor ons nog net te veel wind uit de verkeerde hoek zien we hem de volgende morgen vertrekken in oostelijke richting. De canvaskap van de stuurstand is neergelaten en met wapperende flappen van zijn vliegerspet zien we de Deen de havenhoofden achter zich laten.

De schorre scheepshoorn laat zich horen en met een lange armgroet verdwijnt hij af en toe in grote nevels van buiswater. We hebben kennis gemaakt met iemand die tot in de diepste vezels van het leven weet te genieten.

Opnieuw (geen) gas

Op de laatste dag zien we dat vlak bij de jachthaven een watersportzaak is, waar ook gas wordt verkocht en (tegen beter weten in) vragen we of zij onze gasflessen misschien kunnen vullen. Ook hier lukt het niet, maar de dame in de winkel begrijpt het probleem en zoekt in de opslag waar allerlei soorten en grootten van flessen uit heel Europa staan, of er misschien eentje voor ons bijzit die we kunnen gebruiken.

Ze is dan ook na lang zoeken zichtbaar teleurgesteld omdat de juiste er niet bijzit en niets voor ons kan doen. De eerstvolgende mogelijkheid om onze gasflessen te vullen is in Rostock (daar hebben we ze in het voorjaar ook laten vullen).

Op weg naar Rostock

Na Ystad gaan we op 1 oktober 25 mijl verder westwaarts langs de Zweedse kust, naar Gislöfsläge (55°21'N -13°14'E), wat net ten oosten van Trelleborg ligt. Deze zeildag is weer wat we gewend zijn. Een zonnetje aan de wolkeloze hemel, 20°C en een windje 3. We starten eerst met ons kleine voorzeil omdat er een 5 Bft vanuit het SW voorspeld is.

Echter na 2 uur zeilen met weinig wind, verwisselen we ons kleine voorzeil toch maar voor de grote genna, waarna we weer iets beter lopen en komen rond 3 uur in de middag de vrijwel lege haven van Gislöfsläge binnen. Voor het eerst sinds lange tijd meren we weer af in een box (2 palen achter en voor aan de steiger). Tijdens ons avondwandelingetje in het dorp, blijkt er niets veranderd te zijn, sinds we hier de vorige keer zijn geweest, nog even stil en landelijk.

's Avonds als we om 9 uur de weersvoorspelling voor de volgende dag hebben gehoord, windverwachting Noord 4-5 met een zonnetje en droog, verlaten we ons plan om in twee dagtochten via Gedsner naar Rostock te varen en zetten een rechtstreekse koers op de kaart naar Rostock. De afstand is ongeveer 95 mijl en is bezeild met de verwachte windrichting.

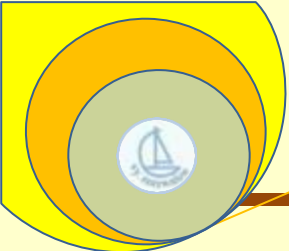
Dat betekent, dat we voor het eerst sinds het vertrek van St. Petersburg, weer een nachtje door moeten zeilen. Gelukkig vinden we dat geen van beiden een probleem.

Echter, nu het wat later in het seizoen is, wordt het 's avonds al vroeg (19.30) donker. Het is 's ochtends ook pas laat licht (06.30) terwijl het ook behoorlijk afkoelt (2-6°C). We kijken elkaar eens aan en zeggen heel laconiek: "We hebben onze warmteondergoed, fleece en zeilpakken niet voor niets, we gaan!".

We hebben de wekker om 6 uur gezet om op tijd weg te gaan, maar dan blijkt er helemaal geen wind te zijn, wat iets heel anders is dan de belofde 4-5. Omdat we geen zin hebben om 95 mijl op de motor te varen, kruipen we weer onder de wol en slapen heerlijk uit! Na ontbijt en douche zien we dat er toch wat wind gekomen is terwijl het zonnetje heerlijk warm is en aan een wolkeloze hemel staat. We besluiten om 11 uur, alsnog te vertrekken.

Met een ruim achterlijk inkomend, oostelijk windje van 3 -5m/sec, zeilen we onder volledig tuig toch nog met een gangetje van tussen de 4 en 7 kn richting Rostock. We hadden ons voorgesteld dat we gedurende de oversteek in ons zeilpak zouden wonen, maar niets is minder waar. We kunnen gewoon in spijkerbroek en trui buiten zijn.





Zweden-Duitsland (NOK)



Het is wel heilig, waardoor het zicht enigszins beperkt is (2-3 mijl) en de snelle ferry's en vissersschepen pas laat zichtbaar worden. Oopletten geblazen dus want ze zijn zo bij je. Omdat we wat onrustig geslapen hebben, knappen we beiden in de namiddag een uiltje van 1,5 uur die ons erg goed doet. Als we na het eenpans-macaroni-diner ons wachtsysteem willen starten, begint de pret pas goed! Het is alhelemaal donker geworden en de wind trekt aan, zodat we met een snelheid van tussen de 6,5 en 8 kn door het donker scheuren.

Als we nu alleen op het water waren geweest, was dat geen enkel probleem. Omdat we echter langs en over diverse shipping-lanes gaan worden we aan alle kanten omringd met lichtjes van grote schepen. We moeten steeds bepalen of het schip een tegemoetkomer is, een meeligger is of "een moeilijk bootje" omdat hij onze koerslijn mogelijk zal kruisen.

Daarnaast is het zicht nog steeds niet helemaal helder en ploppen de lichtjes ineens vanuit het donker op. Als je dan intussen ook nog af en toe op de kaart je positie wilt noteren en eventueel de koers aanpassen lukt dat slecht in je eentje. In elk geval komt het er op neer dat we samen de hele nacht druk in de weer geweest zijn, want de schepen "pret" duurde tot en met de aanloop van Rostock.

Als we net tussen de havenpielen varen, worden we ook nog eens met een aardige snelheid ingehaald door een van die vreselijk grote ferry's en dat ziet er dreigend uit zo in het donker dat kunnen we jullie wel vertellen!

De verdere aanloop naar Rostock via de rivier de Warnov hebben we in het voorjaar in daglicht gedaan. Het is in het donker een heel gepuzzel om de juiste boeien (ook de onverlichte!) van het te volgen paadje te traceren in een groot havengebied. Zeker als je het ontzettend koud hebt. Volgens de boeken is het koudste moment van de nacht als de zon opkomt. Omdat de schemering net in begon te zetten toen we aan het afmeren waren in de stadshaven van Rostock, waren we stokverkleumd toen we klaar waren. Geheel tegen onze gewoonte in, zijn we zonder het schip op te ruimen, maar na opwarming door ons kacheltje en een snel hapje en drankje, ons mandje ingerold.

Eindelijk gas?

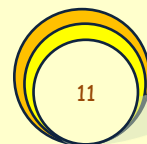
De wekker liep om 12 uur af zodat we toch vandaag nog onze gasflessen in kunnen leveren bij de watersportzaak aan de haven. Dat is uiteindelijk waarom we nu weer Rostock zijn gegaan. Fris en monter, met drie gasflessen onder de arm om 1 uur naar de winkel die dicht blijkt te zijn. Nergens een bordje waarom en voor hoelang.

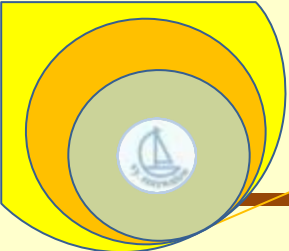
We balen vreselijk want het is nu donderdag en als de winkel pas morgen opengaat, weten we niet of we voor het weekend nog onze gasflessen gevuld hebben. We besluiten het telefoonnummer te bellen wat op de gevel staat en horen dan dat het "de dag van de Duitse eenwording" is, een feestdag dus.

Alle winkels zijn gesloten. Omdat we toch nog wel moe zijn van de doorstane nacht, blijven we lekker aanboord en doen in de kuip wat kleine klusjes. (stekker aan snoeren zetten, Nederlandse vlag van rafels ontdoen etc).

De volgende dag zijn we met onze gasflessen al om 9 uur in de winkel, waarop de man zegt: "ik weet niet of ze vandaag wel vullen, veel mensen hebben de ze vrijdag ook vrijgenomen". Het zit ook niet echt mee met ons gas! Toch belt de man voor de zekerheid even en we hebben geluk. We kunnen de flessen achterlaten om ze vervolgens 's middags na 4 uur gevuld weer op te halen. Eindelijk weer gas, kan de oven 's ochtends weer aan om broodjes op te piepen!

Aangezien we tijdens ons vorige bezoek aan Rostock, de stad op alle mogelijke manieren doorkruist hebben, voelen we ons nu aardig thuis en hebben onze boodschappenlijst 's middags om 12 uur al helemaal afgewerkt en kunnen in de kuip uit de wind van het middagzonnetje (18°C) genieten. Als we op de navtex een stormwaarschuwing binnen krijgen voor de komende nacht, NE/N 7-9 Bft in buien 10-11, verkassen we 's avonds toch nog even naar de andere kant van de steiger.





Zweden-Duitsland (NOK)



We liggen dan met de neus in deze toch wel erg harde wind. We leggen ook wat extra lijnen naar de wal en als we daarmee druk bezig zijn komt de Duitse buurman van een schip verder op langs.

Hij heeft de weersverwachting nog niet gehoord, maar gaat net als wij aan de andere kant van de steiger liggen en wacht ook op beter weer. Dat "beter weer" laat wel op zich wachten want het is al dinsdag 8 oktober en we liggen we nog steeds in Rostock.

Er ligt een storm lagedrukgebied boven Polen die niet van zijn plek te branden is en in de hele Baltic zorgt voor de eerste grote herfststormen van dit jaar. Windkracht 8/9 Bft en in buien tot 11Bft. uit het noordoosten teisteren vooral de kust van Rügen. Omdat Rostock 6 mijl landinwaarts ligt hebben we aardige beschutting maar 15 m/sec komt regelmatig op de windmeter voorbij.

We hebben goede hoop dat we morgen, woensdag kunnen vertrekken naar Burghthiefe (54°25'N - 11°12'E) aan de zuidkant van het eiland Fehmarn.

Ruige tocht

Eindelijk is het dan gelukt, vandaag (9-10) hebben we de 43 mijl naar Burghstaaken (naast Burghthiefe) kunnen zeilen.

opstaan
de

Het was echter een ruige tocht! 's Ochtend om 6 uur bij het was het nog donker en 5°C. Na het ontbijt hebben we warmtekleding en de zeilpakken aangetrokken, waarna de Zeezwaluw gereed gemaakt wordt met het kleine voorzeil in verband met de wind die 9-12 m/sec (6Bft.) N/NE zou worden.



gelegen

Op het

Gezien onze koers zullen we dan halve wind hebben. Om 7.15 uur, bij het eerste licht vertrekken we uit de haven van Rostock. Onze Duitse burens (zij hebben ook 5 dagen verwaaid en willen ook naar Fehmarn), wensen ons goede vaart. laatste stuk van de rivier de Warnov, bij Warnemünde, kunnen we al met vol zeil varen en na het passeren van de havenpielen gaat de motor af.

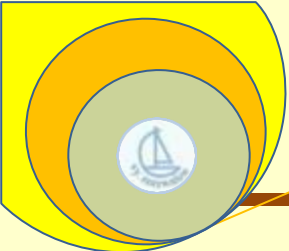
Buiten staat nog niet de voorspelde 6 Bft, maar de wind zit wel al pal in de oosthoek en we waggelen met de wind in de rug met 4-5 kn richting Fehmarn. We hebben de zeilpakken tot boven aan dichtgeknoopt, want naast dat het koud is, valt er ook een miezerig regentje. Aan de hemel bouwen zich grote grijze wolken op en van lieverlee begint ook de wind aan te wakkeren.

Door de golfopbouw surfen we af en toe op de golven. De gemiddelde snelheid neemt toe en 's middags om 3 uur meren we af aan de kopsteiger bij Burghstaaken. Nu zijn we weer in West- Duitsland aangekomen en hebben het voormalig Oostblok achter ons gelaten. Als we ons avondwandelingetje naar Burgh maken (5 km) is dat ook merkbaar omdat het dorp een echt vakantie-eiland is en de infrastructuur ook bekend West-Europees is. Zelfs bij de "flappentap" kunnen we uit Nederlands kiezen, wat we uiteraard ook doen!



weer
de talen weer

Deze nacht horen we de wind rond het schip gieren, ontwikkelen we nachtelijke activiteiten om slaande vallen te temmen en het roer vast zetten.



Zweden-Duitsland (NOK)



Toch loopt de wekker weer om 6 uur af. De wind zal namelijk nog steeds uit het oosten waaien (wel 10-15 m/sec = 6-7 Bft) en perfect voor ons om Kiel te bereiken, wat ongeveer 50 mijl is. Er staat een stevig windje als we om 7.15 uur de lijnen losgooien en uit het net ontwakende Burghstaaken vertrekken. Het is koud, maar de zon staat al laag aan de hemel zonder wolken en we hebben goede hoop dat we het vandaag droog houden!

De laatste etappe in de Oostzee

Omdat we ook vandaag de wind in de rug hebben en het nog harder gaat waaien dan gisteren, hijsen we alleen ons kleine voorzeil (door kennissen smurfenzeil genoemd door de blauwe kleur). Met een gangetje van 7 kn snellen we onder de 22 meter hoge Fehmarnsundbrug om de route door het Totendorf marine oefengebied op te pakken. Het is de kortste route naar Kiel. Als we bijna in het gebied aangeland zijn, zien we op de wal de waarschuwingslichten aangaan (9 uur is waarschijnlijk de starttijd voor de Duitse marine) omdat er oefeningen zijn.

Om niet beschoten te worden, verleggen we onze koers en "scharrelen" net langs de buitenkant van het gebied richting Kiel. Het "scharrelen" gaat met wisselende snelheden, die variëren van 6,8 tot 9,4 kn, en dat alleen op ons kleine voorzeil!

We denken allebei nog even terug aan onze reis van 1995 toen Riens op deze plek een legpuzzel van zijn enkel wist te maken door een tree van de kajuit trap te missen.

Je bekijkt een dergelijk plaats dan toch met een zekere argwaan, alsof de plek op zich onheil over zich afroept. Vandaag passeren we deze plaats zonder ongelukken en genieten bewust van de stralende zon, de kille oosterwind en de kalme bewegingen van de Zeezwaluw over de golven. De Zeezwaluw vliegt er over en het bewegen binnenin haar (koffie halen etc.) vergt redelijk wat acrobatische toeren om ook een vol kopje buiten te krijgen.

Ondanks kou en harde wind genieten we van deze zeildag. Onder een mooie blauwe lucht met witte wolken, is het minder indrukwekkend dan bij een sombere regenachtige dag onder een loodgrijze hemel!

Om 4 uur meren we af aan de Oostkant van de Kielerfjord in de "Ost-Uferhaven" en liggen redelijk in de luwte. We zijn aan alle jachthavens aan de westkant van de Kielerfjord geweest maar nergens is beschutting tegen de felle harde Oosten wind. Morgen gaan we, na een gezonde nachtrust, met het pontje hiervandaan de stad Kiel verkennen. Dit hebben we nog nooit gedaan ondanks het feit dat we al vele malen het Noord-Oostzeekanaal doorgekomen zijn. In Kiel proberen we dit verslag te mailen en als dat niet lukt dan gaat het weg vanuit Cuxhaven aan de andere kant van het kanaal.

We hopen dat iedereen samen met ons heeft meegenoten van ons onvergetelijk "Rondje Baltic". We hopen aan het einde van de maand oktober weer "ergens" in Nederland te zijn. Groeten en tot e-mails van Riens en Ineke Elswijk a/b Sy. Zeezwaluw.

—/—