

# Vakantiereis met SY Antares naar Polen in 1996

Hoe kom je er nu bij om in 1996 naar Polen te gaan.....



Het is de vraag die bij veel mensen opkomt zodra onze vakantiebestemming met de Antares 350 in '96 ter sprake komt.

Het, overigens volkomen logische, antwoord op die vraag is dat St-Petersburg te ver weg bleek om in 4 weken uit en thuis te kunnen halen.

Grasduinend door The Baltic Sea Pilot (Imray, Laurie Norie & Wilson, 1992) en aangestoken door aanvullende informatie uit boeken en zeiltijdschriften wordt een plan uitgewerkt om een verkennende stap in de goede richting te zetten.

De uitgangspunten voor het reisplan zijn:

Uit en thuis in 4 weken,

3 tot 5 dagen om kennis te maken met de uiteindelijke bestemming,

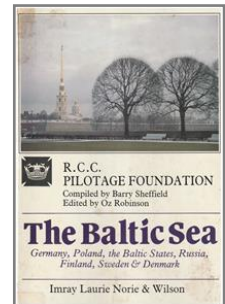
Ruimte om op de heen- en terugreis een paar dagen verwaaid te liggen,

Ruimte om op de terugreis die plekken te bezoeken die nog op een Baltisch verlanglijstje staan,

De grotere afstanden overbruggen zonder nachtelijk stoppen zolang de weersomstandigheden een 1-mans (vrouws)wacht toestaan.

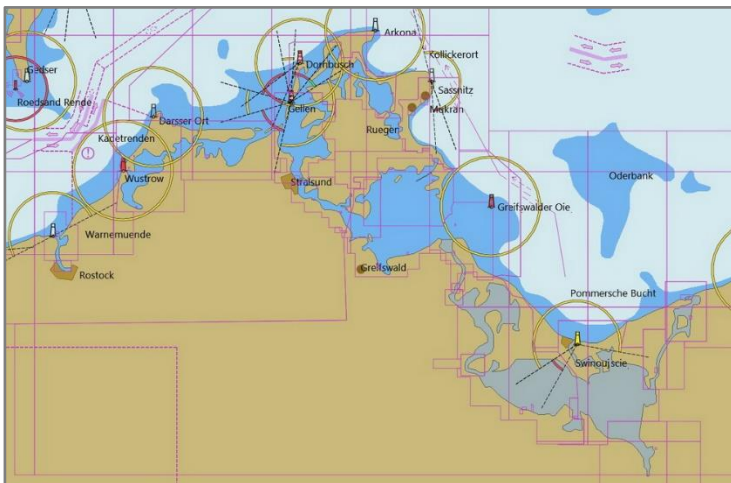
Alle ingrediënten gingen in de pot en na goed schudden rolde de "Golf van Gdansk"

met Gdansk en Gdynia eruit als uiteindelijk reisdoel. Voor de terugreis gaf de verlanglijst de keus uit Szczecin (Stettin), Bornholm of het oud-Oost-Duitse Rügen.



Tijdens de heenreis zit het weer echter voortdurend tegen en verdwijnen de reservedagen als sneeuw voor de denkbeeldige zon. Om toch voldoende tijd over te houden voor een kennismaking met Polen verleggen we het primaire doel naar Stettin.....

Het is 7 uur 's ochtends als het eilandje "Griefswalder Oie" over stuurboord in zicht komt. Het eilandje ligt in de aanloop naar Peenemunde maar het zicht is te slecht om daar wat van te kunnen zien.



We hebben een windje 5 pal in de rug en varen alleen op de Genua. Ineke zit achter een dampende kop thee in de kuip bij te komen na een 3-uurs slaapje. We keuvelen wat over het scheepvaartverkeer om ons heen en de vorderingen tijdens mijn wachtje. Tot aan de pieren van Swinoujcie is het nog 25 mijl en ik laat me dan ook heel snel overreden om nog even een paar uur te gaan slapen. We hebben er een gewoonte van gemaakt dat de afgaande "wacht" de ander voorziet van een hapje en een drankje voor het eerste uur en nadat ik Ineke heb voorzien van fruitjes, snickers

en verse kop thee duik ik snel de slaaphut in. Na de waterige kou van de ochtendschemering is het een bijna zinnelijk genot om in een bedje te stappen en het nog warme plekje van je maatje te vinden.

Als Ineke me weer wakker maakt zitten we op 10 mijl voor de pieren en zijn inmiddels aan stuurboord de heuvels van Usedom Insel zichtbaar geworden.

We hebben onze koers zo gekozen dat we in het midden van de wigvorm tussen het land aan stuurboord en beboeide hoofdvaarroute aan bakboord varen, beide zo'n 2 mijl weg.

Pas vlak voor de pieren zal de 5-meter lijn opduiken en zullen we het betonde water gaan delen met de af- en aanvarende ferry's, vrachtschepen en vissers.

Dit geeft ons voorlopig de tijd om over de rand van een mok thee te genieten van het aanlopen van de haven. Aan de landzijde worden steeds meer details zichtbaar en zijn op een gegeven moment ook de strandwandelaars te onderscheiden. Met het passeren van de ankerplaatsen neemt ook de bedrijvigheid aan de zeezijde toe. Loodsboten stuiven heen en weer tussen ferry's en vrachtschepen en op de reede worden de luikhoofden van de wachtende schepen klaargemaakt om binnen te kunnen lossen.

Het windje 5 zorgt hier voor een knobbelig zeetje, maar een aarzelend zonnetje geeft het geheel toch een vrolijk tintje, al wordt de ingang tussen de pieren er nog niet beter zichtbaar van. De korte rechte westelijke pier steekt recht in zee terwijl de lange gebogen oostelijke pier zich daar in een bocht omheen buigt en de ingang beschermt tegen alles wat uit NO-richting komt. Door de hoek die de vaargeul met de havenhoofden maakt is het net of er maar een akelig nauw gaatje overblijft om binnen te komen en een uitkomende bulkcarrier geeft er zelfs een claustrofobisch tintje aan.



De Genua wordt ingerold, (het Poolse groetvlaggetje wordt nogal haastig gezet) en we houden de Antares op de rand van de groene boeien lijn gaande tot er een gaatje in de uitkomende scheepvaart valt. Niet dat we opeens zo breed geworden zijn, maar de wind staat recht in de haveningang en geeft een hoge deining zodat we liever wat verder vrij blijven van de pieren.



Eénmaal tussen de pieren neemt de deining gelukkig iets af en beginnen we uit te kijken naar de douane/immigratiepost om in te klaren. Aan stuurboord kijken we over de pier heen waar zich het vertrouwde beeld ontrolt van een zandstrand met wandelende mensen en kinderen voortgetrokken in bolderkarren. Aan de gebreide mutsen en de wollen wantjes moeten we nog even wennen denk ik.

Het strand gaat over in een parkachtig bos met een grote groep witte zwanen aan een oever met bankjes en een paar eettentjes. Dit idyllisch tafereel staat in groot contrast met de andere oever waar zich grote overslagterreinen bevinden met zware betonnen havenwerken waar vrachtschepen gelost worden. Vlak voor zo'n vrachtschip zien we een wat lagere betonnen kade waar lange rubber fenders (stootwillen) hangen. Ongeveer 50 meter achter de kade ontwaren we het rechthoekige douanekantoor met een werkelijk imposant zoeklicht op de overdekte eerste verdieping. We varen iets verder door en maken een ruime bocht naar de andere wal terwijl we stootwillen en landvasten klaar hangen. Erg aantrekkelijk ziet het er niet uit want de kade bevindt zich nog zo dicht bij de haveningang dat de deining voor een zeer oncomfortabele ligplaats zorgt. De lange rubber fenders langs de kade hangen er dus niet voor de sier.

We hadden verwacht dat we ons samen zouden gaan melden bij het douanekantoor maar met het oog op de deining besluiten we tijdens het afmeren om de boot niet onbeheerd achter te laten. Het probleem lost zichzelf op want opeens doemen er twee "officials" voor ons op die zonder vaart te verminderen aan boord springen en plaatsnemen in de kuip. Beiden dragen een uniform van militaire snit. De mannen onderscheiden zich niet alleen door de kleur van het uniform (één groen en één blauw) maar ook door hun verschijning. De oudste man, gladgeschoren met een sierlijke grijze snor, draagt zijn groene uniform op een uiterst correcte wijze, terwijl de jongste in het blauw gekreukte uniform en stoppeltjes op de kin zijn tegenpool vormt. De oudere man vraagt om de paspoorten en begint daar verwoed in te bladeren, de jongste leunt relaxed achterover en kijkt om zich heen. Uit opmerkingen en vragen die af en toe gesteld worden maken we op de oudere man wat Duits spreekt terwijl de jongere ook wat Engels beheerst zodat we er met z'n vieren met wat goede wil best uit komen.

Maar verder gebeurt er eigenlijk niet echt iets dat op inklaaren lijkt. Op het moment dat de paspoortinspectie over gaat op het overnemen van "Staat der Nederlanden, 1994,

Auteursrechten voorbehouden" vrees ik voor een zeer langdurig oponthoud aan de grens en een zéér kort bezoek aan Polen. Het magische woord blijkt te vallen als we de heren een kopje koffie aanbieden, het ijs breekt duidelijk want met een grote grijns maken ze kenbaar dat ze nooit koffie nuttigen maar wel dorstig zijn. Een biertje en zeker een Nederlands biertje zou er wel in gaan.

Toen werd het pas echt gezellig, want onder het genot van de versnapering worden de inkларingspapieren ingevuld en begint de jongste wat te vragen over wat we allemaal aan boord hebben. Ik verbaas me over de vraag of we "*drums of gas*" aan boord hebben en zie de beweging van zijn bierblikje halverwege een teug stokken als ik antwoord dat we dat alleen voor eigen gebruik hebben en verdeeld over drie flessen. Zijn ogen worden groter, het gebroken ijs vriest dicht en het bierblikje zakt langzaam. Koortsachtig denk ik terug aan de invoerlimieten uit de Baltic Pilot maar voor gas schieten mij geen beperkingen te binnen. Haastig leg ik uit dat we erop koken en ook een klein oventje op stoken en dat we vermoeden dat Campinggas in Polen niet verkrijgbaar zou zijn, vandaar de drie flessen. Hij ontspant zichtbaar (en wij ook) en herhaalt duidelijk articulerend zijn vraag, of we "*drugs or guns*" aan boord hebben. Nee dus. Of het nu aan de inspanning, het biertje of de zware deining ligt weten we niet, maar de oudere man begint wat pips om de neus te zien bij het overschrijven van onze personalia.

Dan schiet Ineke te binnen dat we een hele stapel kopieën hebben van onze paspoorten en overhandigd er één om het schrijfwerk te verlichten. De man staart naar de kopie en vraagt gretig of we soms een "Xerox" aan boord hebben, iets in zijn stem vertelde ons dat hij nog een hele stapel papier te kopiëren had. Nee die hadden we helaas niet en dan is de lol er kennelijk af want hij besluit de paspoorten af te stempelen.

Het is echter zijn dag niet want hij bekijkt zijn daad met enig afgrijzen, zegt iets in het Pools tegen zijn collega en verlaat de boot. Na een laatste teug uit het blikje vertelt "blauw" dat we zojuist uitgeklaard zijn in plaats van ingeklaard en dat zijn bedroefde collega nu het goede stempeltje aan het halen is. Ik probeer oogcontact te vermijden, aan droevige zaken te denken en lachkrampjes te onderdrukken want ik sta op het punt om brullend van de lach door de kuip te rollen en dat zal ook hier niet scoren. De situatie wordt gered door een Engels jacht dat afmeert om uitgeklaard te worden. De blauwe "official" gaat op weg naar de volgende klant, van de ander krijgen we het juiste stempel en we vertrekken weer. We worden daarbij geholpen en enthousiast uitgewuifd door een vader die met zijn zoontje het hele proces gevolgd heeft.

Na een ruime 180° bocht vervolgen we onze weg in zuidelijke richting de Swina op. De oever aan onze stuurboord kant blijft parkachtig tot we een aftakking passeren waar we in de verte de kaden en oude geveltjes zien van de haven van Swinoujscie. Zeker met een paar afgemeerde driemasters ziet dat er zeer aantrekkelijk uit om te gaan kijken, maar we wilden vandaag Szczecin nog zien te bereiken.

We hebben nog een 35 mijl te gaan.

Het park heeft inmiddels plaatsgemaakt voor een marinebasis terwijl zich aan de overkant grote overslag terreinen, ferryterminals en scheepswerven bevinden. De Swina buigt naar het oosten af maar we volgen een gekanaliseerd stukje van de rivier (kanaal Mielinski) en de bebouwing verdwijnt langzaam. Aan bakboord bevindt zich tussen het kanaal en de Swina een langgerekt eiland met lage struiken en berkenboompjes. Op de oever zien we een ooievaar lopen, eerst denken we nog aan een reiger die er door de lichtval wat anders uitziet, maar op de volgende vogel kunnen we een goede blik werpen en er blijken inderdaad ooievaars te zitten.

De Swina gaat pal oost verder en wij volgen het Kanal Piastowski dat het schiereiland Wolin doorsnijdt als doorgaande scheepvaartroute. Het eiland Wolin werd omschreven als een uitgestrekt natuurgebied en de oevers van het kanaal zijn duidelijk in trek bij vele families die hier zijn neergestreken met een hengeltje, boek of barbecue om de zondag door te brengen.

Op een verhoging staat een houten weekendhuis met zo'n grote waranda waar je, genietend van het uitzicht over het kanaal en lurkend aan een lekker sapje, een hele avond in een schommelstoel hoort door te brengen. Leunend op het hek van die zalige waranda kijkt een man hoe we voorbij pruttelen.

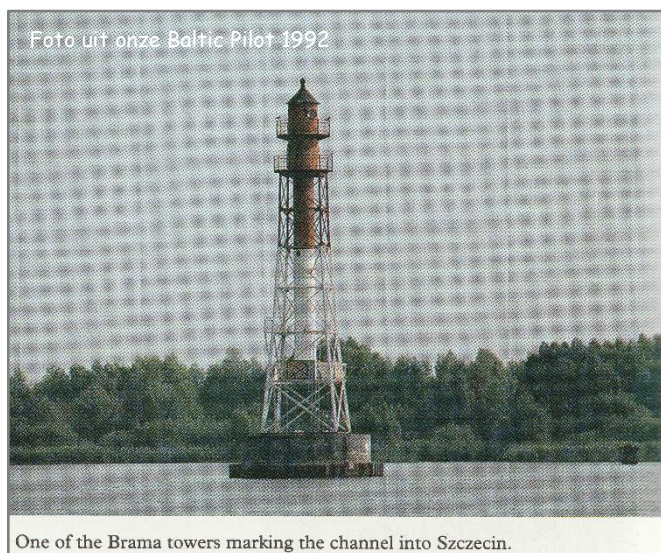
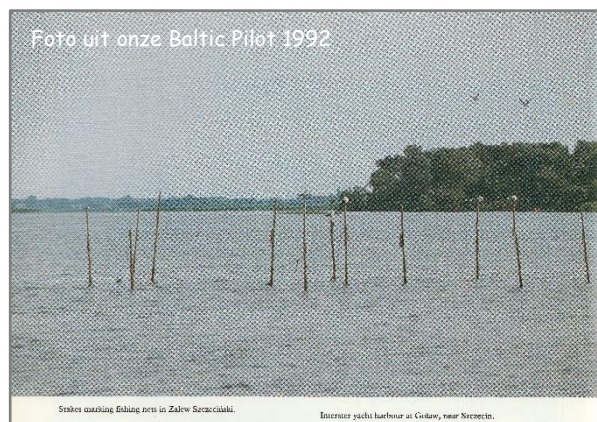
In het voorbijgaan groeten we hem en dat wordt beantwoord door enthousiaste armgebaren waarmee hij aangeeft dat we aan zouden kunnen leggen aan een klein steigertje voor zijn huis om kennis te maken.



We zwaaien nogmaals en duiden aan dat we verder willen. Met uitgespreide armen, handpalmen naar boven en ogen ten hemel gericht geeft hij aan niet tegen onze domme voortvarendheid opgewassen te zijn en keert na een laatste groet terug naar het hekje van de waranda.

Ondanks de omringende bomen staat er een zuchtje wind in de rug en met de Genua erbij leggen we de laatste 3 mijl van het kanaal af. We maken van het rustige water in het kanaal gebruik en verorberen nog even snel een kopje soep met een broodje voordat we op het binnenmeer uitkomen.

Het Duitse deel van de kaart noemt dit meer "Stettiner Haff" en het Poolse deel spreekt van "Zalew Szczecinski", we volgen de beboeide route die diagonaal over het meer is uitgezet en op 11 meter diepte wordt gehouden. Buiten de route blijft de gemiddelde diepte rond de 5 meter maar de opzienbarende hoeveelheden uitgezette visnetten dwingen je binnen de betoning. De tonnen zijn om de 2 mijl uitgezet en elke 4-mijl wordt de route gemarkeerd door vaste lichten in de vorm van mini-vuurtorens.



Van oorsprong zijn de vaste lichten rood- dan wel groen-wit gestreept, maar onder de omloop rond het licht is alles egaal wit van de uitwerpselen van aalscholvers. Met enig leedvermaak stellen we ons voor wat er gebeurt als de hele kolonie aalscholvers wordt opgeschrikt wanneer iemand de toren betreedt voor het wisselen van een lampje of zo. Na uitgebreide speculaties waarin het aantal vogels, de verblijfstijd op de toren en de breedte van het lijdend voorwerp een rol spelen, zijn we het erover eens dat je hier na het wisselen van een lampje onder het toezicht oog van de aalscholvers toch zeker 4 kg zwaarder vandaan komt. (Hoe langer je aan boord zit hoe bedenkelijker de humor wordt).

Aan de overkant van het meer komen we uit in de monding van de Odra (Oder) die hier 1 à 2 mijl breed is. De trechtervorm van de monding vernauwt zich over een afstand van 5 mijl tot er een vaargeul van ongeveer 200m overblijft en vormt een schitterend gebied waar eilandjes, rietkragen en bossages elkaar afwisselen.

Er zit al enige tijd iets groots voor ons in de monding van de Odra, maar met het matige zicht is niet echt duidelijk wat dat nu is. Door de kijker lijkt het op een werkplatform waar een baggermolen tegenaan ligt en bevindt het zich te midden van 4 gele bollen. Iets dichterbij gekomen geven de zwarte bollen en vierkanten op de baggermolen ook aan dat het apparaat aan geen van beide kanten gepasseerd mag worden, wat niet zo praktisch overkomt.

De Genua gaat weg en we naderen het obstakel langzaam op de motor. Dichterbij gekomen blijkt het te bewegen en toevallig tussen de gele boeien door te varen. Er is hier geen ruimte om op voldoende afstand te passeren en met het oog op de zwarte bollen en vierkanten blijven we er maar achter plakken. Op ons gemak bekijken we het geheel maar door allerlei losliggende spullen, het ontbreken van navigatie lichten, en bemanning en krijgen de indruk dat de combinatie van baggermolen werkplatform toch niet zelfstandig vaart. Van dichterbij gezien hangen de bollen en vierkanten ook niet echt vol gehesen maar meer toevallig ergens tussen dek en masttop. Als er iets meer ruimte komt nadat de gele boeien gepasseerd zijn beginnen we voorzichtig met een inhaalmanoeuvre.

Al gauw komt er een klein groen sleepbootje tevoorschijn dat zich met zichtbare moeite voortploetert aan de tros die hem (of haar) verbindt met de combinatie.

Een complete familie kijkt ons aan vanaf de brug van de sleepboot en ook ditmaal wordt er na onze groet opeens heel enthousiast gezwaaid door de complete bemanning.



Foto uit onze Baltic Pilot 1992

De sleep achter ons wordt kleiner, de Odra wordt weer breder en buigt af in zuidelijke richting. Aan weerszijde zien we zijwatertjes en op de kaart blijkt dat het gaat om de oude rivierloop waardoor grote eilanden zijn ontstaan. De eilanden zijn begroeid met riet, lage bossages, een paar eenzame berken en aan het lawaai te horen beschikken ze over een rijke vogelstand.

Voorbij de lange bocht naar het zuiden zien we ver op de oever aan stuurboord resten van mijnbouw tevoorschijn komen in de vorm van sintelbergen en liftschachten. De bakboord oever wordt gevormd door een reeks grote eilanden welke tussen de Odra en een ondiep merengebied liggen. De contrasten zijn echt fascinerend want aan stuurboord wordt gaandeweg meer zware industrie zichtbaar als kolenvergassers en hoogovens, terwijl de eilandengroep aan bakboord schitterende doorkijkjes geeft naar het achterliggende merengebied en dicht bebost zijn. De oevers van de eilanden zijn wild geschakeerd met bossages, half onder water liggende omgevallen bomen en open plekken waar we stevast grote reigers zien staan.



Foto uit onze Baltic Pilot 1992

De volgende 5 mijl wordt het contrast groter met het toenemen van bebouwing en industrie aan de SB-oever. Om het beeld volledig te maken breekt er een zomeravond zonnetje door als we het kanalenstelsel bij Szczecin bereiken.



Foto uit onze Baltic Pilot 1992

De stuurboord oever wordt dan ingenomen door scheepswerven en dokken waar grote schepen in aanbouw zijn of hun dokbeurt ondergaan, terwijl de andere kant adembenemend mooie plekjes blijft geven.

Met de kaart op de kajuitgang en de pilot op schoot vinden we onze weg door de kanalen naar een jachthaven ten ZO van de stad.

De pilot geeft aan dat het watertje waar we de Odra moeten verlaten wordt gemarkeerd door een heuse midscheepse opbouw van een oud vrachtschip en waarschuwt voor

het nemen van een ruime bocht i.v.m. verzanding van de oevers. Als we het watertje indraaien blijkt het niet meer dan 10 meter breed te zijn en omgeven door overhangende bomen. De dieptemeter laat luid klagend weten dat er zelf in het midden niet echt veel meer water als 2 m te vinden is.

De overhangende bomen geven niet voldoende beschutting om de dwarswind weg te nemen zodat we wat vaart moeten blijven houden. Na een eerste haventje met open bootjes gepasseerd te zijn maakt het water een lange bocht waarin we uiteraard een aantal langzaam zeilende open boten achterop varen.

In deze ondiepe kreek met de overhangende bomen is de Antares gevoelsmatig opeens heel breed en diepstekend zodat we blij zijn als een paar opmerkelijke zeilers ons in de bocht zien verschijnen en ruimte vrijmaken zodat we "dead slow" onze weg in het midden van de kreek kunnen blijven vervolgen.

Aan het eind van de kreek komt een meer tevoorschijn (Szczecin Dabie) met direct aan stuurboord een aantal jachthavens.



Bij de eerste haven, Marina Marco, meren we af met de boeg aan gele boei en de achterlijnen naar de wal. De motor gaat af, de stilte is hoorbaar.



© Foto van marina Marco



Foto marina Marcourt onze Baltic Pilot

Als we ons uit de zeilpakken gepeld hebben en bij de havenmeester(es) horen dat we goed liggen ploffen we neer in de kuip, waar we onder het genot van een drankje en de avondzon vieren dat we uiteindelijk op onze bestemming aangekomen zijn.

Moe maar met een voldaan gevoel wijden we ons aan een drankje in de kuip. Alles is perfect, we zijn op onze bestemming en het weer laat voor het eerst toe dat we zonder zeilpak in een avondzonnetje buiten kunnen zitten. Om de situatie helemaal ideaal te maken gaan we na de borrel op zoek naar een douche. Hoewel we er ook op zee dagelijks een uurtje voor uittrekken om je weer eens lekker helemaal op te frissen, krijg je na een dag of 5 zonder douche toch een ranzig gevoel over je heen en associeer je jezelf al gauw met dat jongetje uit "Peanuts" dat alle vliegen lijkt aan te trekken.

De haven waar we liggen is er één van drie die zich op een afgesloten terrein bevinden. Elk havenbassin wordt omsloten door betonnen steigers en heeft een capaciteit van ongeveer 50 schepen. Wij liggen aan de buitenzijde van één van die bassins met de spiegel naar de steiger en voor aan een ton afgemeerd. Het terrein is ruim opgezet met twee clubhuizen, een botenhuis en een hotel/restaurant omgeven door hoge bomen, bankjes en goed onderhouden gazons. De faciliteiten voor de passanten bevinden zich in het hotel. De receptioniste heeft een kantoortje met balie aan het begin van een gang die het hotel als een tunnel in de volle lengte doorsnijdt. Ze overhandigt ons een sleutel en geeft aan dat we de douches verderop in de gang kunnen vinden. Onze voetstappen en stemmen klinken luid in de lange gang waarvan zowel de vloer als de wanden zijn betegeld (tot 4 meter hoogte).



© Foto van de gebouwen in marina Marco

De verlichting is wat mager uitgevallen en in het spaarzame licht onderzoeken we elke deur op het alom bekende douche teken. Hand in hand, als verdwaald in een gesloten sportfondsenbad, doorkruisen we de hele gang twee keer voor we de sleutel in een deurslot durven te steken. We komen in een grote vierkante ruimte met uitzicht over de gazons en vitrage voor wat privacy. Een deel van de ruimte is gereserveerd of voor een gemeenschappelijke doucheruimte met 5 douches en een toilet (overigens met toiletpapier). Langs een van de overgebleven wanden zijn een aantal wastafels geplaatst en achter een deur die we zeer nieuwsgierig openen vinden we een wasruimte met wasmachine.

Even later staan we allebei onder een zalig stortbad, het water komt echt met bakken uit de hemel. Het geeft je het gevoel dat je niet vlakbij het putje moet komen om niet weggespoeld te worden.

Ineke had zich voorgenomen om hééél lang onder de douche te blijven staan, maar als er op een gegeven moment een meneer de ruimte binnenstapt die gezellig een vrije douchekop uitzoekt en mee begint te plonzen lijkt het wel of ze opeens haast krijgt de wasbeurt af te ronden.

De volgende dag geeft ons met ongeveer 20°C en af en toe een zonnetje een ideale start om naar de stad te gaan. We hebben het wasgoed van 1½ week bij de receptioniste afgegeven die ons verzekert dat hun vaste wasvrouw ervoor gaat zorgen dat we dat weer piekfijn terugkrijgen en dat voor niet meer dan 5 Duitse Marken, we zijn benieuwd.

Omdat we hier toch meerdere dagen willen blijven en we zoveel mogelijk van de stad willen zien laten we ons door de receptioniste uitleggen hoe we met het openbaar vervoer naar het centrum kunnen gaan. Dat lukt uitstekend want binnen 500 meter van de jachthaven is er een bushalte. Ze legt uit met welke bus en tram we in het centrum kunnen komen en schrijft het adres van de jachthaven in het Pools op voor het geval we de weg kwijtraken.

De eerste Zloty's kunnen we in het restaurant wisselen tegen Duitse marken en even later lopen we, beiden voorzien van een rugzakje voor de losse troep, de oprijlaan van het jachthaven terrein af.

De stap door de poort blijkt een grote stap, we ervaren dat beiden als hèt moment dat we plotseling echt in Polen terecht komen. Je realiseert je dan opeens dat je tot op dat moment alles vanaf je eigen plekje (boot) als een toeschouwer op afstand hebt ervaren. Zelfs in de jachthaven zit je, achter de omheining en omgeven door alle "standaard" faciliteiten, nog steeds op bekend terrein. We staan nu opeens op een, door boomwortels, enigszins verzakt trottoir aan de rand van een provinciale weg naar Szczecin. Binnen enkele ogenblikken overspoelen ons een groot aantal indrukken, de aantallen Polski Fiats die voorbijrazen, de oude vrachtwagens met zichtbare sporen van een lang leven en vele reparaties, de scheuren in het asfalt en de zacht zoevende grote "Duitsers".

Geur werkt sterk associatief en beelden van de fietstochten met je ouders langs (nog stille) provinciale wegen uit een ver verleden komen boven borrelen als ik de walm opsnuif van oude tweetakmotoren en de typische benzine lucht van gelode benzine.

We lopen naar de bushalte en zien al na een paar minuten een bus verschijnen. Het nummer komt overeen met een van de opgegeven nummers en geheel volgens de instructies bewegen we de rechteronderarm met uitgestoken hand op en neer om aan te geven dat we graag mee willen. De bus stopt netjes en met wat geld in de aanslag stappen we in. De buschauffeur maakt echter vanuit zijn afgesloten cabine kenbaar dat hij geen geld kan aannemen of kaartjes kan geven. Enigszins verbouwereerd stappen we weer uit. De bus vervolgt zijn weg en we vragen ons af of het geld/kaartjes probleem nu typisch was voor deze ene bus of dat we dat op elke volgende ook tegen gaan komen. De eerstvolgende bus verschijnt al snel en hetzelfde ritueel herhaalt zich, inclusief de afwezigheid van kaartjes in de bus. We besluiten nu echter toch in te stappen en geld in de aanslag te houden voor het geval er een controleur langs komt. Ondanks dat het om een pietluttig iets gaat geeft het een onheimelijk gevoel om in een vreemd land direct te starten met een overtreding. We kijken hoe onze medepassagiers op het voorval reageren om te peilen wat voor "delict" we aan het plegen zijn.

De hele bus mijdt oogcontact, iedereen kijkt naar de vloer, het plafond of naar buiten. Geen echte geruststelling dus. De reddende engel heeft de vorm aangenomen van een wat oudere gezette dame die naar ons toe komt, twee buskaartjes tevoorschijn tovert en ons aanduidt hoe deze door de stempelautomaat gehaald moeten worden. Ze legt in het Duits uit dat we op het eindpunt van de bus, waar we moeten overstappen op een tram, een kiosk vinden waar de kaartjes te krijgen zijn. Van betaling wil ze heel resoluut niets weten. Ook als we later een boekje kaartjes gekocht hebben en haar in de menigte door haar opvallende roze angora vest opmerken, weigert ze de aangeboden kaartjes. Ze vindt het wel aardig dat we haar in de menigte opgespoord hebben om de kaartjes aan te bieden en wij vonden het heel erg lief dat ze ons in de bus geholpen heeft.

Als we in de tram naar het centrum stappen zwaaien we nog even naar elkaar en we vervolgen met een goed gevoel onze weg.

De tram voert ons langs scheepswerven, industrieterreinen en appartementencomplexen naar het centrum van de stad. Als het op straat druk genoeg is naar onze zin stappen we uit en oriënteren we ons aan de hand van een stadsplattegrondje uit de ANWB-reisgids.

Het centrum is een mengeling van de oorspronkelijke oude gebouwen afgewisseld met, na de oorlog (door de Russen) herbouwde overheidsgebouwen, kerken en grote open plaatsen met nieuwbouw variërend van de beruchte 60er jaren bouw tot ultramoderne trading centres. Het centrum bruist van het leven en biedt juist door de grote tegenstellingen in architectuur en stadsindeling een constant fascinerende aanblik.

Tussen de winkels vinden we een aantal kleine wisselkantoren die in- en verkoopkoersen van de diverse valuta duidelijk aangeven en onderling weinig verschillen. Ook het verschil tussen in- en verkoopprijs is niet groter dan dat bij onze banken. Na wat geld gewisseld te hebben bij een van de kantoortjes vergelijken we in een volgende straat nog even de tariefborden als we worden aangeklampt door een man die voor ons gevoel uit het niets opduikt.

Met een samenzweerderige ondertoon in zijn stem informeert hij of we soms toeristen zijn en of we geld willen wisselen tegen een zeeer gunstig tarief. Hij biedt 2 Zloty's waar de wisselkantoren er maar 1.65 geven voor een D-Mark. Als ons gezonde verstand had gezegevierd hadden we ons moeten realiseren dat hij goedkoper had kunnen wisselen bij de wisselkantoren omdat de verschillen tussen aan- en verkoop klein zijn. Maar helaas overwint dat kleine hebberige jongetje dat normaal ergens diep in mij weggestopt zit en wisselen 50 D-Mark van eigenaar. De 100 Zloty's waarvan we voor de ruil hebben gecontroleerd of ze wel een watermerk en niet allemaal dezelfde nummers hebben, blijken later op een gezellig terrasje inderdaad echt te zijn. Maar ..... met een nauwelijks onderdrukte glimlach, vertelde de dame die ons een, overigens zalig, biertje tapt, dat we er voor de versnaperingen nog wel wat zloty's bij moesten leggen. De door ons aangeboden papiertjes waren "oude" zloty's waarvan je de waarde door 10.000 moest delen om ze te vergelijken met de nieuwe munt. De uitdrukking "*een besmukt gevoel*" begint opeens inhoud te krijgen.

Met de Reisgids als leidraad schuimen we de rest van de dag een aantal interessante punten in- en om het centrum af tot we het gevoel hebben dat onze voeten zover afgesleten zijn dat het summum van stadswandelen bereikt moet zijn. De tram en de bus brengen ons weer netjes naar de marina en als we later die avond de "flappen" inplakken in het vakantiedagboek krijgen ze hun waarde doordat we er toch eigenlijk wel om moeten lachen dat we in dat zeeeeer gunstig aanbod getrappt zijn.

Terwijl we nog staan na te hikken wordt er geklopt en maken we kennis met een echtpaar dat even verder langs de steiger een stalen kits, de "Rudy" aan het afbouwen is. Aanleiding voor de kennismaking is een 15-jarig lidmaatschap van de watersportvereniging te Colijnsplaat en onze vlag die daarbij weer vele goede herinneringen oproept. Het blijkt dat "zij" Poolse is, "hij" een Duitser die sinds 5 jaar een Poolse drukkerij runt en dat ze onder grote druk de laatste hand aan het leggen zijn aan de afbouw van hun stalen kits. De druk ontstaat omdat ze in het najaar willen afvaren naar Lissabon om deel te nemen aan de "Jimmy Cornell Rally around the world". Genoeg stof dus om een lange avond voorbij te laten vliegen en wederzijdse excursies door de Antares en de Rudy ruimschoots te begieten met Poolse biertjes en Elzasser wijntjes.

Iets later dan we ons hadden voorgenomen starten we de volgende dag aan een nieuwe stadsverkenning. Op weg naar de bus informeren we nog even hoe het staat met de was, maar die blijkt nog niet droog te zijn. Het is mooi weer en we gaan verder met de stadswandeling uit de ANWB gids die ons langs een aantal Middeleeuwse poorten, het Nationaal museum en het slot van de Hertogen van Pommeren voert. Het slot, schitterend gelegen aan de oever van de Odra, is als museum ingericht en laat door middel van exposities (foto's, schilderijen, Hertogelijk porselein en kleding) een stukje geschiedenis van Polen zien. Aan personeel is geen gebrek, elk hoofddeel van het gebouw heeft zijn eigen toegangskaarten balie met ruim bemande garderobe en elke zaal is voorzien van minimaal 2 suppoosten waarvan degene bij de ingang er op staat dat hij of zij een klein scheurtje in je kaartje geeft. Vooral de zalen met foto impressies van de stad zoals die er voor de oorlog uitzag laten een diepe indruk achter. Vele punten zijn inmiddels herkenbaar en de open plekken en nieuwbouw in het centrum zijn hier nog gevuld met een rijk verleden.



Het Nationaal museum, even verder langs de Odra, wordt vanaf het hogere deel van de stad met de rivieroever verbonden door imposante trappen, onderbroken door ruime bordessen en geflankeerd door beelden partijen. Bij een oud wachtlokaal, omgebouwd tot kiosk, gebruiken we een late lunch en besluiten de rest van de middag te wijden aan het afwerken van de boodschappen lijst.

We hadden al eerder opgemerkt dat een groot deel van de "nering" op een kleinschalige basis plaats vindt. Automonteurs die een garagebox hebben uitgebouwd tot reparatiewerkplaats, "geldwisselaars" zonder kantoor etc. Opvallend waren ook de vele kleine kiosken van 2 bij 2 meter die zich hebben gericht op b.v. drogisterijartikelen, groente en fruit of de bakkers waren.

Op beschutte plaatsen tussen de kiosken worden door veelal oudere mensen waren van eigen grond uitgesteld. Het gaat daarbij vaak om niet meer dan een mandje eieren, een tiental komkommers, uien of preien. De handel is levendig en de waren zien er goed uit.

Kijkend wat er betaald wordt door andere klanten en wijzend op wat we willen hebben scharrelen we onze boodschapjes bij elkaar. Voor de laatste ingrediënten voor onze "salade Niçoise" duiken we een delicatess winkel/supermarkt in waar we lekkere spulletjes uit heel Europa verzameld zien en we ons echt even in moeten houden om niet als overbelaste pakezels te eindigen.

Terug in de jachthaven dropen we de boodschappen aan boord en lopen gelijk even langs de receptie om de was op te halen. Opnieuw horen we dat de was nog droogt. Als we gaan kijken wat we ons daarbij voor moeten stellen, blijkt de hele was opgestapeld over elkaar te hangen op een waslijn in een ongeventileerde ruimte. Die nemen we dus maar mee! De vlaggenlijnen, om vallen door de mast te kunnen trekken, worden rondom tussen de verstaging gespannen en binnen een half uur geniet de haven met onze wapperende was van een kleurig schouwspel.

In het oorspronkelijke plan hadden we een dag of vijf uitgetrokken om op ons gemak te kunnen rondkijken. Het bloed begint echter alweer te kriebelen, we zetten op een rijtje wat we nog graag willen zien of doen. De volgende dag besteden we nog aan een bezoek aan het Nationaal Museum en bij elkaar sprokkelen van wat souvenirs. In de reisgids had ik gelezen dat het ten strengste verboden was om antiek uit te voeren, dus dat moest zeker de moeite waard zijn. We hebben echter niets leuks kunnen vinden en zijn heus op het rechte pad gebleven.

We nemen afscheid van de familie op de "Rudy" en horen dat er het komend weekend een groot zomerfeest wordt gevierd in de stad waarbij alles wat kan varen afmeert onderaan de trappen van het oude raadhuis om te genieten van het vuurwerk en het feest daaromheen. Maar de vaarkriebel heeft ons alweer te pakken en de volgende ochtend vertrekken we in alle vroegte. De terugweg over de Odra duurt een uur of twee korter dan de reis stroomopwaarts. Om half vijf worden we door ons bekende duo uitgeklaard in Swinoujcie. In tegenstelling tot het inklaan nam dit slechts een minuutje in beslag (we hadden nog wel koffiegezet) en dan zijn we weer onderweg.

Het volgende reisdoel is het plaatsje Vitte op het eiland Hiddensee dat deel uitmaakt van de oud-Oost

Duitse eilandengroep die onder de verzamelnaam "Rügen" door het leven gaat. De afstand is zo'n 90 mijl en we verwachten in de loop van de volgende ochtend binnen te lopen. Om toch allebei een beetje aan je slaapuren te komen starten we vrijwel direct weer met ons 3 op 3 af systeem. Ineke neemt de eerste "wacht te kooi" maar met de NW 5, die we uiteraard op de kop hebben, lijkt het wel oorlog beneden en komt er niet veel van slapen. Elke keer dat we uit het ritme van de golven raken en met een geweldige klap in een dal terechtkomen is er van de snelheid weinig meer over. Nadat ik het eerste rif in het grootzeil heb gestoken gaat het er iets rustiger aan toe en kunnen we op de hand sturend vrijwel constant boven de 6 knopen blijven.



Hoog aan de hemel beginnen zich makreelstrepen (schapenwolkjes) af te tekenen, daaronder zitten hier en daar donkere langgerekte regenwolken. Als de zon dieprood begint weg te zakken levert dat een biologerend beeld van bloedrode schapenwolkjes waartegen zwarte inktvegen van regenwolken gepenseeld lijken te zijn.

Als Ineke weer boven komt genieten we samen boven de thee van de kleurenpracht. Aan niet zeilers is het denk ik moeilijk uit te leggen dat dit soort momenten alle natte pakken en verkleumde koppen weer ruimschoots goedmaken.

De mooie lucht kondigt ook wat slechter weer aan. De Navtex (heerlijk om niet meer alleen de laatste zinnen van het weerbericht te horen omdat je net even met iets anders bezig was) laat weten dat we gedurende de nacht een NW 5 blijven houden met kans op een uitschietertje naar NW 6.

Voor ik een uurtje ga liggen en het helemaal donker wordt rollen we de Genua een stukje in om gedurende de nacht niet verrast te worden door plotselinge windvlagen. Althans dat proberen we, maar de Genua laat zich niet weggrollen. Om het stampen te minderen lozen we het grootzeil wat meer, gaan wat ruimer varen en terwijl ik aangelijnd als een trolley-kat naar voren kruip neemt Ineke de golven zo netjes mogelijk. Uiteraard laten we ons toch nog een paar keer verrassen en als ik lekker opgefrist de reeftrommel inspecteer op een vastgelopen lijn blijkt er niets mis mee.

Ik ga nog een keer op en neer om de schijnwerper te halen en als we dan nogmaals proberen de Genua in te rollen blijkt de val zich om het voorstag te wikkelen. Vermoedelijk is het geleide-oog, dat de val de goede hoek ten opzichte van het voorstag moet geven, doorgesleten of afgebroken. We overleggen wat de mogelijkheden zijn en besluiten met de toenemende wind dat we toch de Genua gaan proberen te laten zakken en uit te wisselen voor de fok. Dat lukt onder deze omstandigheden niet in je eentje op het voordek. We maken het grootzeil nog een stukje kleiner en proberen op welke koers we het minste last van de golven hebben.

Geen scheepvaart in de directe omgeving, de stuurautomaat lijkt het te houden als we hem instellen op de windrichting en even later zitten er twee trolley-katten met een lege zeilzak op het voordek.

Trekkend aan het voorlijk lukt het Ineke om de Genua te laten zakken terwijl ik, de val geleidend, mijn lichaamsgewicht in de strijd werp in een poging het zeil op dek te houden als dat uit het voorstag profiel vrijkomt. Na een paar verfrissende golven en stuiterend over het voordek denken we met enige weemoed terug aan het voorstag met leuvers die het mogelijk maakten om een zeil te laten zakken en muurvast op te binden aan de zeerailing voordat je het van het stag vrijmaakte. Uiteraard lukt het uiteindelijk om het doornatte zeil in de zak te frommelen en met z'n tweeën in de kuip te proppen.

Het is donker geworden als de fok omhooggaat en we een slag maken om terug op de koerslijn te komen. We zitten allebei onder de blauwe plekken maar met een stel droge kleren en een kop warme soep komen we al snel weer een beetje bij. Met het verminderde zeil ligt de boot wel een stuk rustiger en het lukt me dan ook uitstekend om een paar uur te slapen.

De hele nacht blijven we om het uur een slag maken om een beetje in de buurt van de koerslijn te blijven die tussen Rügen en de ferry routes loopt. Rond een uur of half vier wordt het wat lichter en ronden we Cap Arkona wat krapjes om een slag uit te sparen. We zitten net weer tijdens een wisseling van onze wachtjes in de kuip als een aantal vrachtschepen om ons heen en vlak over de horizon zware zwarte rookpluimen beginnen uit te braken. Een collectieve brand in de machinekamers lijkt wat ver gezocht. Het blijkt kwart over vier te zijn, de 4-8 wacht is overal opgekomen, heeft de koffie op en begint met het roetblazen van de ketel(s). Het doet ons terug denken aan weliswaar voor ons lang vervlogen tijden maar het is ontzettend leuk om het ritueel in de nacht of ochtendschemering weer te herkennen.

We blijven verder met z'n tweeën wakker nu we in het water tussen Rügen en Hiddensee gaan komen. Rond negen uur hebben we de aanloopton van de geul naar Vitte gevonden en strijken daar de zeilen.

We zitten nu in de luwte van Hiddensee en de fok laat zich gelukkig makkelijker in een zeilzak proppen.



In de geul komen we een aantal uitkomende jachten tegen waarvan een paar ons aanroepen en vragen of het buiten soms te hard waait omdat wij naar binnen gaan terwijl voor iedereen de dag juist begint. Aan weerszijden van de goed betonde geul is het echt ondiep en met een paar passerende rondvaartboten die dagtochtjes tussen de eilanden maken blijft er maar weinig ruimte over.

In Vitte vinden we een grote jachthaven met net nieuwgebouwde faciliteiten en een winkeltje met zalige verse broodjes. Na de broodjes en een klein dutje vervang ik het geleide-oog van de Genua val door een kleine harpsluiting aan een kort stukje ketting. Het werkt uitstekend en de Genua wordt te drogen gehangen. Ik realiseer me met het schrijven van dit stukje dat we deze "bijzondere herstelling" nog altijd moeten vervangen door het inmiddels aangeschafte reserve oog.



's Middags komen de fietsjes tevoorschijn en verkennen we een deel van het eiland. Auto's worden niet toegelaten en het blijkt een echt vakantie-eiland te zijn compleet met paard en wagen, kinderkampen, verliefde tieners en 65+ers die een dagje met de rondvaartboot langskomen. De wind neemt de volgende dag toe tot een 6 Bft en we besluiten lekker even wat beter weer af te wachten en de rest van het eiland te verkennen. Het dorpje Kloster aan de noordzijde steelt ons hart met de vakwerkhuisjes aan de ongeplaveide zandwegen overschaduw door grote oude bomen. Elk moment verwachten we dat kabouter

Piggelmee en zijn vrouwtje tevoorschijn komen.

Na drie dagen neemt de wind voldoende af om via Gedsner (Denemarken) de terugreis naar Kiel te starten. De terugreis loopt verder voorspoedig en de laatste reserve dagen worden in Oudeschild opgemaakt waar de verse gebakken vis de kou weer geheel goedmaakt.

Als we vrijdag 12 Juli in de middag de Goerese sluis weer passeren staat er een pittig zonnetje en kunnen voor het eerst de korte broeken tevoorschijn komen. Om 18.00 liggen we weer in Stad a/h Haringvliet, met twee paar roodverbrande benen als bewijs dat je ook op een reis naar Polen van het mooie weer kan genieten.

Ineke en Riens Elswijk met de "SY Antares"

*2022 Note: Dit reisverslag is geschreven door Riens in het najaar van 1996 voor het verenigingsblad "Radar", van "Atlantica" te Stad aan't Haringvliet. Wij hadden nog geen digitale camera, internet was er nog niet beschikbaar voor "huis, tuin en keukengebruik". Er waren geen digitale zeekaarten of plotters of gps-positiebepaling. De foto's in dit verslag zijn gescand uit de Baltic Pilot van 1992 op 1 na. Tekstueel is er niets veranderd aan de met woorden omschreven beleving van ons vakantiebezoek aan Polen in 1996. Echter, met de techniek van 2022 zijn de gescande foto's en de foto van Hiddensee uit Wikipedia ingevoegd. Evenals de situatiekaartjes (gekropt) uit OpenCPN van 2022.*