

Lemsteraak Sabijn door het Göta Kanal



De Alter Hafen van Wismar met links het Tolhuis en in het midden de Waterpoort.

Zeilend rond Zweden

In de zomer van 2007 zeilen Jan en Marina Ufkes met hun lemsteraak *Sabijn* naar de Oostzee. Hun geplande eindbestemming is Hanzestad Tallinn in Estland. Door het extreme weer pakt een en ander echter heel anders uit. Ze komen niet verder dan het Zweedse eiland Gotland en de Oost-Zweedse scherenkust.

Tekst: Jan Ufkes

Foto's & illustraties: Jan en Marina Ufkes



Door de aanhoudende stormachtige westenwind is het waterpeil in de Alter Hafen van Wismar maar liefst één meter gezakt. "Zo'n extreme verlaging hebben we al bijna dertig jaar niet meer meegemaakt", aldus de vriendelijke havenmeester. De afgelopen dagen zijn we echter door de elementen veroordeeld ons – gehuld in regenpakken en zuidwesters – in deze Hanzestad te vermaken.

Slecht weer

Ruim een week daarvoor waren we met de *Sabijn* uit Marken vertrokken met aanzienlijk beter weer. Voor het eerst hadden we als nieuwbakken pensionado's totaal geen haast. Tijd genoeg om ons reisdoel Tallinn in Estland te bereiken. Een tussenstop op West-Terschelling, waar net het Oerol-festival was

begonnen, leek een goed begin voor een maandenlange zwerftocht op de Oostzee. Helaas hadden we ons niet gerealiseerd dat Oerol dusdanig populair en massaal was geworden dat topacts al maanden van tevoren moeten worden geboekt. Al na een paar dagen, diverse fietstochtjes en slechts enkele, kleinere voorstellingen besloten we naar de Elbe-monding te varen. We zouden er rechtstreeks heen varen, omdat de langetermijn weersvooruitzichten niet al te best waren.

Vlak na het middaguur gingen de trossen los en werden we uitgezwaaid door onze vrienden van de tjalk *Eb en vloed* uit Marken. Via het wantij bij het Oosterom en het Westgat tussen Terschelling en Ameland waren we na enkele uren al buitengaats. Met alle zeilen bij

probeerden we enige voortgang te maken richting de Elbe-monding. De wind was echter de grote spelbreker, zodat we motorzeilend de nacht in moesten. De volgende ochtend bracht ons grauw weer met nauwelijks wind. Na het passeren van het Jade-Wezergebied kwamen we in het stroomgebied van de Elbe. De stroom stuwde ons met grote snelheid richting de riviermonding. Het weer verslechterde. De eerste hevige regenbuien met een toenemende westelijke wind kondigden zich al aan toen we Cuxhaven in zicht kregen. Ook voor de komende dagen waren de voorspellingen slecht. We besloten om door te varen naar Brunsbüttel. Vele uren en heel veel liters regenwater later konden we tezamen met een forse vloot zeiljachten, die blijkbaar tot dezelfde conclusie was gekomen, via het

zeesluizencomplex van Brunsbüttel het Nord-Ostsee-Kanal (Kielerkanaal) invaren.

Parade of Sail

Regen en onweer, maar ook perioden met zon wisselden elkaar af toen we de volgende dag door het kanaal naar Holtenau voeren. Toegegeven, een mooi en breed kanaal, maar redelijk saai vanwege de bedijking aan weerszijden. Je kunt nauwelijks genieten van het achterliggende landschap. Tegen de avond meerden we af in Kiel-Holtenau langs een prachtige houten Colin Archer uit Nordstrand. De Duitse schipper vertelde ons dat het morgen de laatste dag was van de Kieler Woche en dat er hier vannacht nog wel meer klassieke zeilschepen zouden afmeren om zich op te maken voor de grote Parade of Sail als afsluiting van deze zeilweek. En inderdaad, de volgende ochtend bleek de *Sabijn* te zijn ingebouwd door tal van Duitse en Nederlandse charterschepen, bemand met enthousiaste passagiers. In de nerveuze drukte voorafgaande aan het formeren van de parade besloten we ons met de *Sabijn* brutaal aan te sluiten. Een platbodemeer of minder zou de pret niet drukken, vonden we. Het kwam ons eigenlijk goed uit dat de inmiddels lange stoet zeilschepen in noordoostelijke richting de Kieler Bucht uitzeilde. Een koers die geheel strookte met ons uiteindelijke reisdoel die dag, het Duitse eiland Fehmarn.

Tussen het woud van witte en bruine zeilen herkenden we meteen de karakteristieke groene zeilen van de *Alexander von Humboldt*, de driemastbark die we een jaar eerder naar Bremerhaven zagen terugkeren van een expeditie over de zuidelijke oceanen. Een paar honderd meter achter ons zeilde de Bremer kogge *Ubena von Bremen*, eveneens een oude bekende. Na enkele uren te hebben genoten van het imposante schouwspel, lieten we de Parade of Sail links liggen en zeilden we oostwaarts richting Fehmarn. Ruim 35 mijl verderop meerden we af in het vissershaventje van Burg op het tamelijk saaie eiland. Veel verder hadden we ook niet kunnen komen, omdat de wind het voor gezien hield die dag. De volgende ochtend moesten we een keuze maken in welke haven we de naderende storm over ons heen wilden laten komen. Burg op Fehmarn was geen optie, daar waren we na een paar uur al uitgekeken. De kust van Meckelenburg-Vorpommern was duidelijk anders. Lübeck/Travemünde, Wismar of Rostock/Warnemünde kenden we wel, maar zijn aantrekkelijke havens om wat langer te verblijven. Dus lieten we het van de heersende wind afhangen waar we uiteindelijk

terecht zouden komen. De eerste uren leek het erop dat het Travemünde zou worden, aangezien de wind aanvankelijk uit het zuidoosten kwam. Maar rond het middaguur begon de wind in korte tijd toe te nemen en te krimpen naar het oosten. Wismar werd zo opeens bezeilbaar.

Verwaaid

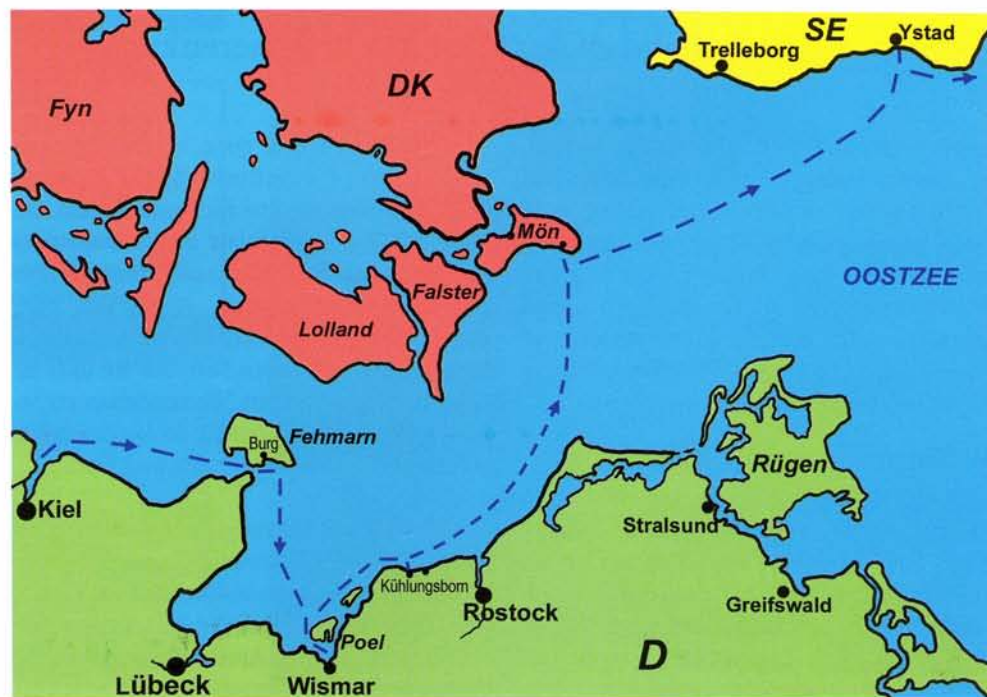
Ondanks het beestenweer krijgen we al snel in de gaten dat het middeleeuwse centrum van Wismar met steun van de EU behoorlijk aan de weg heeft getimmerd. De vele huizen en gebouwen die in 2002 nog in verregaande staat van verval verkeerden, zijn in oude glorie hersteld. Met hulp van Lübeck werd Wismar in de dertiende eeuw gebouwd als voortzetting van een Slavische (Wendische) nederzetting. Door het verbond met Lübeck kreeg Wismar een plek in de rij van de Hanzesteden. Samen met Rostock, Stralsund, Greifswald en Stettin behoort Wismar tot de vijf zogenoemde Wendische Hanzesteden. Tot aan de Dertigjarige Oorlog nam Wismar een vooraanstaande handelspositie in bij het Hanzeverbond. Bij de Vrede van Münster in 1648 kwam de stad onder de Zweedse Kroon. Tot 1803 zwaaiden de Zweden de scepter, waarna de stad verpacht werd aan de hertog van Mecklenburg. Pas in 1903 kwam Wismar officieel bij het Duitse Keizerrijk. Evenals de andere Hanzesteden aan deze kust is de stad flink beschadigd uit de Tweede Wereldoorlog gekomen. Het Russische bewind, dat er tot eind 1949 de lakens uitdeelde, deed er nog een schepje bovenop door vrijwel het gehele industriële apparatenpark te ontmantelen en

naar Rusland te verplaatsen. Nadat de DDR was ontstaan, ging het economisch langzaam beter met de stad, maar nog niet goed genoeg om veel aandacht te schenken aan stadsherstel. Pas na 'die Wende' in 1990 kreeg de restauratie van het oude centrum een serieuze kans. Waar vijf jaar geleden op diverse plaatsen nog de wonden waren te zien waar de geallieerde bommen waren gevallen, zijn nu de sporen van die zwarte periode vrijwel uitgewist.

Hoewel we ons in Wismar geen moment vervelen, zijn we na drie dagen blij dat we verder kunnen varen. Zij het voorlopig niet erg veel verder. Het weer is weliswaar voorzichtig aan het verbeteren, maar buitengaats waait het nog steeds stevig en staat er een enorme deining als gevolg van de langdurige storm. We besluiten op de fok naar Kirchdorf op het eiland Poel te zeilen, slechts zes mijl verderop. In het haventje vinden we een plaatsje tussen de vissersschepen en een eikenhouten zeilkotter, die zich als charteraar aanbiedt. Het dorp ligt naast de vesting en het kerkje uit de dertiende eeuw met mooie scheepsmodellen. 's Avonds, als het weer verder verbetert en de wind tot bedaren komt, maken we nog een fietstochtje naar de haven van Timmendorf aan de westzijde van het eiland. Het glooiende landschap en de goudgele korenvelden geven ons het gevoel dat de zomer wat ons betreft nu echt kan beginnen.

Vergane glorie

De volgende dag zeilen we deels rond het eiland Poel langs de kilometers lange, blind



kend witte stranden van Meckelenburg naar Kühlungsborn. Er staat een matige wind uit het zuiden tot zuidwesten, maar met nog steeds een knobbelige zee en af en toe een stevige bui met regen en behoorlijk wat wind is het geen rustige tocht. In de zeer ruim opgezette, spiksplinternieuwe jachthaven is volop plaats. Aan deze kust zou begin negentiende eeuw het badtoerisme zijn uitgevonden. Gezien de vele monumentale badhotels in vele maten en stijlen, die zich over een lengte van 3,5 kilometer in een aaneengesloten lint langs het brede strand hebben genesteld, hoef je de historische waarde van deze badplaats niet in twijfel te trekken. Reden genoeg om hier nog een dagje door te brengen. Met stoomtrein *Molly* brengen we een bezoek aan het vijftien kilometer verderop gelegen Heiligendamm, waar twee weken geleden de tumultueuze G8-top plaatsvond. Veel meer dan een verzameling oude en verwaarloosde strandhotels en kuuroorden, waarvan sommige niet ten onrechte zijn dichtgespijkerd, konden wij in Heiligendamm niet ontdekken. Vergane glorie dus, waar nog geen 'gründliche' restauratiewind heeft plaatsgevonden, zoals in Kühlungsborn, waar de DDR-erfenis met betrekking tot het (gebrek aan) onderhoud van het culturele erfgoed nauwelijks meer zichtbaar is. Het hele G8-gebeuren in Heiligendamm moet zich hebben afgespeeld in het Kempinski Grand Hotel met haar paleisachtige allure.



De beroemde middeleeuwse marktplaats van Wismar, met zijn ruim 10.000 m² een van de grootste in Noord-Duitsland.

Onder: Vakwerkhuis in Wismar, gebruikt als waterkering voor het riviertje de Grube.



De Sabijn met een Duits charterschip in het vissershaventje van Kirchdorf op het eiland Poel.



De voorzeilen op de Sabijn

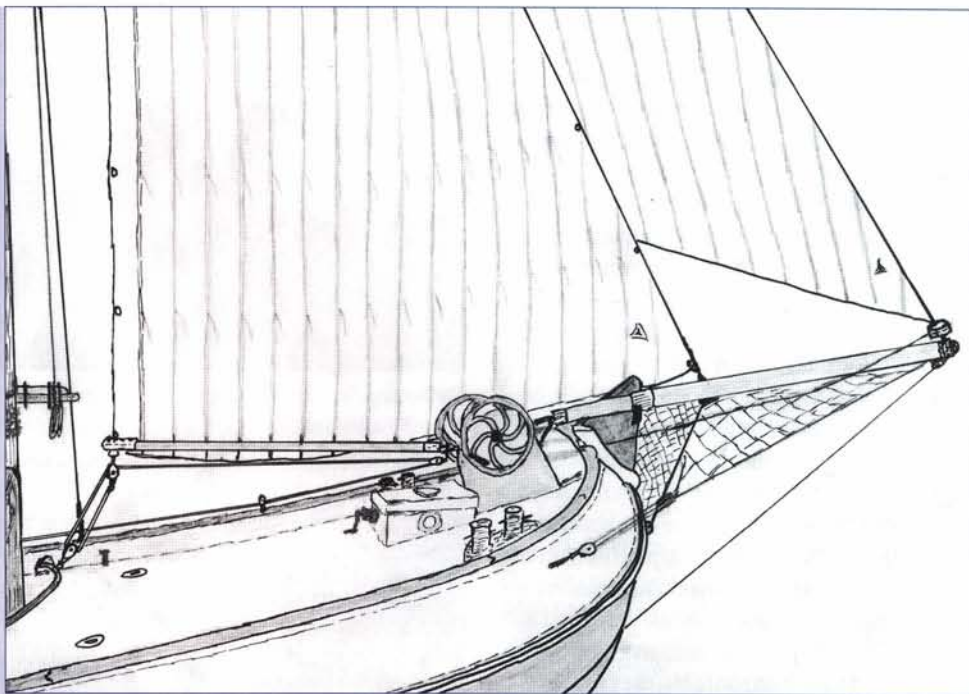
Zowel onderweg als in onze thuishaven Marken krijgen we nogal eens vragen en opmerkingen over fok en (rol)kluiver van de *Sabijn*.

Want die zijn inderdaad niet geheel conform de voorzeilen van een oorspronkelijk getuigde lemsteraak.

Allereerst de fok. Deze wordt gevoerd met een fokkeboom, vergelijkbaar met de giek van een grootzeil. De voorkant van de fokkeboom is met een lummel op de ankerlier bevestigd, zodat de boom zowel horizontaal als verticaal kan bewegen. De fokkeschoot loopt vanaf het hondsvot van een enkelschijfsblok op de achterzijde van de boom naar een enkelschijfs blok op de schootoverloop (die de gehele breedte van het voordek beslaat) en loopt vervolgens terug omhoog naar het blok op de boom. Via dit blok loopt de schoot naar voren naar een blok op het lummelbeslag en vervolgens naar een blok op het potdeksel aan bakboord. Van daaruit loopt de schoot langs het potdeksel naar achteren en wordt ter hoogte van de bakstag met een blok naar een dubbelwerkende lier geleid op de achterkant van het kajuitdek. De fok kan dus onder alle omstandigheden vanuit de kuip worden bediend. Bij overstag- of gijpmanoeuvres hoeft helemaal niets te worden gedaan, omdat de fok, met boom en schoot, van de ene naar de andere kant schuift via de schootoverloop, dus zonder de schoot te hoeven bedienen. Ideaal dus voor een tweepersoons bemanning, zoals op de *Sabijn*.

Behalve het bedieningsgemak is deze constructie vooral bedoeld om de veiligheid op zee tijdens bakstag- en voordewindse koersen te verhogen. Bij deze koersen heeft de schoothoek van de fok met daaraan een potentieel gevaarlijk, dubbelschijfsblok de neiging heftig te gaan. Een fokkeloet brengt daarin verbetering, maar het aanbrengen is niet zonder risico op een slingerend schip. Vooral als dat door één persoon moet worden verricht, zoals bij ons. De kans is groot dat je met fokkeloet en al over boord gaat, hetgeen één keer bijna is gebeurd tijdens een oversteek op de Noordzee. Met een permanente boom aan de fok is dat probleem opgelost; bij ruimere koersen nooit meer een 'invallende' fok en voortijdig gijpen van de fok wordt voorkomen door het aanbrengen van een eenvoudige bulletalie.

En dan de (rol)kluiver. Toegegeven, zo'n rolkluiver doet natuurlijk afbreuk aan het typisch Hollandse platbodemuigage. Maar ook deze concessie aan boord heeft een personele reden; noem het maar onderbemanning. In onze 'rol-



kluiverloze' periode – tot en met 1999 – hadden we de beschikking over een grote en een kleine (storm)kluiver. Beide hadden hun eigen (kluiver)stag waarlangs ze konden worden gehezen. Ze werden opgebonden aan weerszijden van het kluivernet en waren dus altijd paraat. Afhankelijk van de omstandigheden werd een van de twee gehezen. Als de grote kluiver werd gebruikt en de wind begon aan te wakkeren, moest deze tijdens het varen worden verwisseld voor de stormkluiver. Een heel gedoe. De zeilwissel speelde zich altijd af in het kluivernet voorop het schip. Van groot naar klein betekent automatisch ook meer golven en dus (massief) water over het kluivernet. Vastgelijnd stond ik dan zo goed en zo kwaad als het ging mijn werkzaamheden te verrichten en was meestal na een paar minuten al tot op de onderbroek kletsnat. Eerst de grote kluiver strijken en opbinden. Dan de kluiverval overzetten op de kleine kluiver, waarna ook de schoot nog moest worden overgezet. Nadat de bindsels waren losgemaakt kon ik dan eindelijk het zeil hijsen en meteen daarna droge, warme kleding aantrekken. Op een bepaald moment vond Marina het genoeg en verbood (!) ze mij onder deze omstandigheden nog het kluivernet in te gaan. "Stel je voor dat je door een golf uit het net wordt geslagen, ook al ben je aangeliind. Ik krijg jou in mijn eentje nooit meer terug aan boord", was haar nuchtere commentaar.

Ruim acht jaar varen we nu dus met een rolkluiver. We hebben het concept indertijd afgekeken van de 'old-gaffers' aan de Engelse oostkust. Het is al een vrij oud systeem. Een Engelse

schipper met wie ik het besprak, dacht zelfs dat het al aan het einde van de negentiende eeuw werd gebruikt op Engelse (vissers)schepen. Let wel, het is een geheel andere uitvoering dan bij moderne zeiljachten, die gebruik maken van een massief profiel waar het voorlijk van fok/kluiver in wordt geschoven. In 'ons' systeem is er in het voorlijk van de kluiver een stugge staaldraad (7 mm, rvs) genaaid met aan weerszijden een oog gesplitst. Verder heb je natuurlijk wel een trommel voor op de kluiverboom nodig (bij ons op een vaste plaats gefixeerd, dus niet op een traveller) en een draaibare wartel voor boven in de masttop. De kluiverboom kan gewoon worden getopt door de val van de kluiver door te halen. Een ander houdt natuurlijk wel in dat de lengte van het voorlijk bepaalt hoe hoog de kluiverboom getopt kan worden. Dat moet je van te voren goed uitmeten! Aanvankelijk heb ik als experiment de bestaande (al wat oudere) kluiver door zeilmaker Jan de Boer (De Boorn, Akkrum) laten aanpassen, dus met zo'n stugge stag in het voorlijk in plaats van leuvers. Dat pakte al meteen goed uit. Een jaar later heb ik bij hem een geheel nieuwe kluiver laten maken, waarbij de afmetingen wat beter pasten bij het concept. Dus een kluiver met een enigszins korter voorlijk (vanwege het toppen van de kluiverboom) en een wat langere loodlijn om toch dezelfde hoeveelheid vierkante meters te hebben. Het in- en uitrollen is echt een fluitje van een cent. Bovendien blijf je altijd droog. Anders dan bij moderne rolsystemen kan er niet gereefd worden. Het is dus alles of niets.



Kühlungsborn, de bakermat van het Duitse strandleven.

Richting Zweedse kust

Het Deense eiland Bornholm zouden we in elk geval moeten aandoen volgens de vele ervaringsdeskundigen uit onze kennissenkring. Vanuit Kühlungsborn is dat ongeveer honderdtwintig mijl verderop, dus een dag en een nacht varen. De vooruitzichten zijn goed, dus niets let ons van wal te steken. Met een zuidoostelijk briesje zeilen we langzaam langs de kust naar het noordoosten. Ter hoogte van de aanloop van Warnemünde – de voorhaven van Rostock – begint de wind wat aan te trekken en langzaam te krimpen naar oost. De *Sabijn* is geheel in haar element, de snelheid is toegenomen tot vijf knopen en de zee is rustig.

Een paar uur later komt Darsser Ort in zicht, het vluchthaventje van het voormalige eiland Darss. Vijf jaar geleden hebben we daar een lange wandeling gemaakt door een met dennen en beuken begroeid gebied, dat tot het Nationalpark Boddenlandschaft behoort. Via een Navtex-bericht hebben we vernomen dat de toegang tot het vluchthaventje is dichtgeslibd, zodat een hernieuwde kennismaking met dit prachtige, ongerepte gebied er dit jaar voor ons niet in zit. De natuurbeschermers hebben eindelijk hun zin; geen jacht zal de natuur in Darsser Ort voorlopig bedreigen.

Ondertussen is de wind flink aan het toenemen en wat vervelender is, hij krimpt verder naar het noordoosten. Een rechtstreekse koers naar Bornholm lijkt er voorlopig niet in te zitten. Een aandewindse koers naar het Deense eiland Møn is nu het maximaal haalbare. Na een knobbelige tocht over een zee die gaandeweg onrustiger wordt door de toenemende wind, bereiken we vlak voor donker Klintholm Havn. We meren af in de, vrijwel lege, voormalige vissershaven, die tegen-



In het zicht van de Zweedse kust hijst Jan de Zweedse gastvlag.

woordig bestemd is voor zeilende charterschepen.

Fietstocht

De volgende ochtend hebben we absoluut geen zin om uit te varen. Het weer is weer eens bar slecht: koud en forse regenbuien. Maar vooral de harde wind uit het oosten staat ons tegen, omdat we nog steeds naar Bornholm willen. Volgens onze Weatherman (een apparaatje dat de radiotelex-weerberichten van de Deutsche Wetterdienst decodeert) wordt het morgen tijdelijk wat beter met mogelijk wind uit het zuidwesten. Dan dus maar een dagje Møn met een fietstocht naar Stege aan de andere kant van het eiland. Ondanks het nare weer zijn we onder de indruk van het glooiende landschap, de goudgele korenvelden afgewisseld met groene bosschages en in de verte de zee die een stuk lager ligt. We hebben

pech: het GeoCenter Møns Klint – een spiksplinternieuw bezoekerscentrum dat het ontstaan van de beroemde witte krijtrotsen en de rest van Denemarken op interactieve wijze demonstreert – is nog niet open. Het bevindt zich boven op de beroemde krijtrotsen van Møn, meer dan honderd meter boven de zeespiegel. We moeten het vandaag hebben van de (natte) natuur en van het stadje Stege. In de Middeleeuwen was Stege een belangrijke vesting, waarvan nog enige resten zijn overgebleven, zoals de zestiende-eeuwse poort en de oude toren. De eeuwenoude geschiedenis zie je terug in de oude koopmanshuizen en de straatjes en pleintjes.

In Klintholm daarentegen ben je gauw uitgekoken; het bestaat, behalve uit de jachthaven en de voormalige vissershaven, uit een weggetje met een paar huizen.

(wordt vervolgd)