

## Watersportland

Zweden is een echt watersportland. Met de vele meren en een dikke 3200 kilometer kustlijn schaarst Zweden zich in de top van de waterlanden van Europa, en één op de zeven Zweden bezit een boot. Ter vergelijking: in Nederland ligt dat op ongeveer één op de vijftig.

In het zuidwestelijke Bohuslän, onderdeel uitmakend van het landschap Götaland, strekt de Zweedse scherenkust aan het Skagerrak zich uit van Göteborg tot de Noorse grens. De Bästskusten vormt een onderdeel van Bohuslän.

Het gebied is goed bereikbaar, ook per auto. Veerdiensten vanaf het vasteland en tussen de eilanden onderling varen met kleine tussenpozen en zijn gratis: de Zweedse overheid beschouwt een pontveer als een bewegend onderdeel van de openbare weg.

Het tijverschil aan de kust van Bohuslän is minimaal. De getijdengolf die tussen Schotland en Noorwegen met een zuidelijke richting de Noordzee binnenkomt, verliest veel snelheid en buigt naar het oosten en vervolgens naar het noorden toe af. Daarbij vermengt het zeewater zich vervolgens met het relatief zoete water van de Oostzee, dat gedeeltelijk in noordelijke richting afvloeit. Deze noordelijke afvloeiing en de afgeremde getijdengolf resulteren in een nauwelijks waarneembaar getijdenverschil.

Het zomerweer in zuidwest-Zweden is in de regel beter dan in Nederland. Ter vergelijking: in de maanden mei, juni, juli, augustus en september telt Göteborg meer uren zon dan bijvoorbeeld De Bilt en is het aantal regendagen juist weer aanzienlijk lager. Voor echte zomerse zeiltochten is het seizoen echter betrekkelijk kort: juli en augustus. Gedurende die tijd is het weer dan wel uiterst stabiel: overwegend zonnig bij westenwind.

Wie denkt dat Zweden nog steeds ontzagwekkend duur is, verkeert zich. Waar de eurolanden hun prijzen de afgelopen jaren flink hebben zien stijgen, heeft Zweden, wel deels uitmakend van de EU maar niet van de Euregio, zijn prijzen min of meer bevroren en is het er zeker niet duurder dan in bijvoorbeeld Frankrijk. Producten met een zeker nicotine- en alcoholpercentage vormen daarop een kleine uitzondering. Uit eten voor 17.00 uur wordt aangemerkt als lunch en is aanmerkelijk goedkoper dan daarna. Het kustgebied lijkt niet erg gericht op buitenlands toerisme: borden, informatieborden, havenreglementen, et cetera zijn consequent in het Zweeds gesteld. Onze ervaring is echter dat vrijwel iedere Zweed na enig aandringen het Engels machtig blijkt.



# Het koele alternatief

Wie het plan opvat om overzees te gaan charteren, krijgt al snel de geijkte bestemmingen in het vizier: Griekenland, Turkije, Spanje misschien, of desnoods de Carib. Er is echter een alternatief: de westkust van Zweden. Op het eerste gezicht niet zo voor de hand liggend, maar dat is volledig ten onrechte, zo ervoeren Teus van Ruiswijk en Johan Haverdings. Zij scheerden in flottielje langs de Zweedse scheren, en werden binnen een week smoorverliefd op de Bästskusten.

Wanneer Teus en ik in de haven van Björkö onze intrek nemen in de *Yasmin*, een Marholm 1F, schreeuwt een stapeltje folders me tegemoet: 'Welcome to the Best Coast'. Ik haal m'n schouders op. Toeristische folders zijn per definitie schreeuwerig van aard, en blijkbaar ontkomen ook de koele Zweden daar niet aan. Die avond zijn we uitgenodigd bij Siart en Karin, het echtpaar dat vanuit Björkö zeilreizen en charters in Bohuslän organiseert. Met hen, hun dochtertje Elise en een veertiental andere deelnemers zullen we morgen vertrekken om in een flottielje van zes schepen een week lang het gebied te doorkruisen. Tijdens het natafelen haal ik de folder tevoorschijn.

"Zeg, is dat nou niet in strijd met de landsaard, zo'n foldermaker die z'n eigen kust gelijk maar tot Best Coast bombardeert?" Siart wijst me fijntjes op de hoofdletters. "Die foldermaker heeft dat niet bedacht, het héét gewoon Bästskusten!" Ik kijk hem ongelovig aan, vind dat eigenlijk nog véél on-Zweedser, en kom niet verder dan een simpel 'waarom dan?' "Tja, dat weet ik eigenlijk niet. Zoeken we uit, moet je me maar aan herinneren."

**Spelevaren** De dag daarop maken we kennis met de andere deelnemers en is het tijd voor een ritueel dat vanaf nu iedere ochtend plaatsvindt: de schippersmeeting. Gezamenlijk drommen we, nog wat onwennig, om Siart heen, die als een dorpsoudste gewapend met kaart, liniaal en het weerbericht de lijnen uitzet. De bestemming

voor vandaag is Källo Knipplan, een klein eiland op zo'n 1 mijl gaans en bij de straffe oostenwind ruim te bezeilen. Geen volwaardige etappe, maar zo kan ieder wat spelevaren om z'n boot te leren kennen. Wie het extra voorzichtig aan wil pakken, kan het flottieljesschip op de voet volgen. "Zijn er nog vragen?"

"Eh, tij en stroming?" probeert iemand. Het wordt weggewuifd. Het tijverschil is te verwaarlozen: bij springtij behelst het niet meer dan tien centimeter, en de stroming is dientengevolge nihil.

"Zeegang, dan?" doe ik als duit in het zakje. Maar ook dat blijkt geen punt. Door de beschutting van de ontelbare eilanden hebben deining en wind nauwelijks kans het water op te kloppen.

Tjonge, geen tij, vlak water en windkracht 3 à 4 uit de goede hoek: het klinkt allemaal erg aantrekkelijk. Onder een loodgrijze Hollandse hemel stapt iedereen popelend aan boord en gooit de trossen los. Teus en ik doen het wat kalmer aan. Teus heeft nog nooit gezeild en het lijkt me wijs om in de havenkom wat basiszaken en noodscenario's door te nemen. Na een halfuurtje klooiën, tuffen we de invaart uit, hijsen de zeilen en vallen naar bakboord af. De *Yasmin* reageert als een gehoorzaam schoolkind. De boot gaat braaf op één oor liggen en draaft naar het zuiden. We passeren Bärholmen (holmen=eilandengroep), naderen Fjärholmen en gaan overstag om op ruime wind weer richting Björkö-haven te varen. De *Yasmin* bevalt me wel. Klein, maar snel. Ge-



willig laat ze zich telkens van Björkö naar Fjärholmen en weer terug sturen, onderwijl stukken vaste grond van allerlei formaat omzeilend: rotspunten, grauwe puisten vol vogelpoep en min of meer bewoonbare exemplaren.

Die avond op Källo Knipplan bevolken vier gezinnen, één stel en 'die twee jongens van dat gele bootje' de picknicktafels op de kade. Een hechte gemeenschap vormen we nog niet, maar met haring, wijn en de ervaringen die steeds makkelijker over tafel gaan, is het eerste begin gemaakt. Intussen is in het westen de lucht open gebroken en beschijnt de avondzon de karakteristiek steenrode vissershutjes. De huizen met hun dakkapellen en witte hekjes kunnen stuk voor stuk doorgaan voor een prachtig gerenoveerde Villa Kakelbont, en ik moet het toegeven: ik begin al een heel klein beetje verliefd te worden.

**Naar open water** De lucht dreigt. En flink ook! Links voor ons probeert het asgrauwe Kullen zich te ontdoen van het al even grauwe Rön. Het duurt even, maar dan schuiven beide eilanden uit elkaar en gaapt er een zee gat tussen. Tegen de tijd dat we Kullen kunnen rondlopen, overpeins ik onze opties. Vanochtend heeft Siart ons onweer, regen, oostenwind en een binnendoorroute voorgeschoteld. Met een frons in mijn voorhoofd volgde ik zijn vinger op de kaart, die langs allerlei priegelige kruisjes en kleine en middelgrote brokken geel trok. Ik kon ze zo snel niet tellen, maar schatte het totaal toch gauw op ruim honderd. Kortom, mogelijk stevige buien en aanverwant slecht zicht, gecombineerd met ruim honderd vlijmscherpe mogelijkheden om je romp flink aan open te halen. Het had me die ochtend al niet wat gekeken, en nu met die smurrie boven ons helemaal niet. Terwijl Kullen een nieuwe vrijage aangaat met het zuidwestelijker

gelegen St. Rossen, neem ik een besluit: ik neem de benen naar open water. Terwijl de steven zich naar het westen richt, draaien alle eilanden, rotspunten en riffen een kwartslag rond en posteren zich over de achtersteven. Zo! Nu alleen nog voorbij het eilandje Råven, en dan kunnen we op afluende wind een lange neus trekken naar alles wat scherp en niet vloeibaar is. Het lot is ons goed gezind. We krijgen een fikse regenbui op ons dak, maar die doet de wind tijdelijk naar het noorden draaien en jaagt ons naar een lege horizon. Daarna wordt het kalmer, droog en keert de oostenwind terug. Met de helmstok losjes tussen duim en wijsvinger laat ik de *Yasmin* over het vlakke water glijden. Boven de binnendoorroute bliksemt het onophoudelijk en ik ben benieuwd hoe het de rest van onze vlootgemeenschap vergaat. Teus komt te voorschijn uit de kajuit met een schriftje in zijn hand. "Schereenkust," begint hij, "Zweeds. Vrouwelijk. Steile kust met vele kleine insnijdingen en tal van rotseilandjes en klippen ervoor". Dikke van Dale. Thuis opgezocht en opgeschreven."

**Bestemming Stora Dyrön** Met de schereenkust veilig op dwars schuiven we over het water dat er bij de afluende wind uitziet als een immens schoolplein met hier en daar een ondeugende tegel. Over stuurboord vloeien de scheren in elkaar over. Voor, links en rechts, er is geen touw vast te knopen aan het grijs en stemmig zwart waarin het ene eiland begint en de andere klip eindigt. Soms wurmt de zon zich door een gaatje in het wolkendek en accentueert rotsen, klippen en blauw water, waardoor alles plotseling wéér vervloeit. Het is een prachtig schouwspel, en ik dank Onze Lieve Heer dat hij bij de schepping van deze regio het getij is vergeten, want dan was er hier geen beginnen aan ge-

weest. Braaf zet ik kruisjes op de kaart tot we de plumpe Karlstens vesting bij Marstrand pal oost hebben. Vanaf nu kunnen we betrekkelijk eenvoudig naar onze bestemming varen, het eiland Stora Dyrön. De Bästskusten, dat het gebied rond de eilanden Orust en Tjörn omvat, begint officieel pas hier, maar ik heb het gevoel dat het eigenlijk nauwelijks nog beter kan worden.

"Hoe verging het jullie?" De rest van de vloot ligt al afgemeerd en heeft het slecht gehad: regen, onweer en, vooral, slecht zicht. Ik wil antwoorden, maar Teus is me voor. "Buitenom! Eén regenbuitje, goed zicht en voortdurend dwarse wind. We gingen als de brandweer!" Ik doe er het zwijgen toe. Zijn jargon behoeft hier en daar wat oefening, maar timing en toon zijn als die van een volleerd zeiler.

Stora Dyrön heet groot te zijn (Stora = groot) maar mag geen naam hebben. Het eiland is auto-loos en vervoer vindt plaats te voet of per bakbrommer. Een gang naar de kruidenier kost lo-pend een minuut of twaalf, maar dan heb je ook het hele eiland overgestoken. Op mijn zoektocht naar brood knik ik allervriendelijkst naar bakbrommers, tuinslangen en visnetten, want de bewoners die eraan vastzitten, kijken steevast een andere kant op en vertrekken geen spier. Eenmaal terug in de haven maak ik gewag van de wel érg koele Zweden.

"Het zijn eilanders," legt Karin uit. "Bovendien is het ook nog een zeer hechte Pinkstergemeente. Nogal insulair en niet erg gericht op buitenstaanders. Beschouw het maar als een dorp, met alles wat daar zoal bij hoort."

Onze vloot is inmiddels druk doende ook een dorp te worden, een drijvend dorp. Tegen het eind van iedere middag druppelen we binnen met onze zes drijvende huisjes en annexeren een kade, een steiger of een strand. Lijnen wor-



## Navigeren, een haalbare kaart

De bebakening in het beschreven gebied is naar onze Nederlandse maatstaven karig, maar accuraat. Langs een aantal belangrijke en veel gevolgde routes liggen staken en zijn ondiepten of klippen gemarkeerd; daarbuiten ontbreekt het vrijwel geheel aan betonning. Dit heeft zonder meer te maken met een overvloed aan eilanden, ondiepten en wat dies meer zij: een compleet netwerk is onbegonnen werk. Ondiepten of rotsen dichtbij de oever zijn soms gemarkeerd door een rood bord op de belovende oever. Herkenningstekens op het land bestaan vaak uit hooggeplaatste wit-zwart gekleurde conussen, soms met een radarreflector en/of een lichtsein, die ook op de kaarten terug te vinden zijn. Het is wijs om bij aanvang een twee- of drietal markante herkenningstekens uit te peilen.

Hoogten van bruggen en hoogspanningsleidingen worden aangegeven door vaste borden; de hoogten gerelateerd aan het reductievlak zijn gezien het afwezige getijdenverschil zo goed als constant.

Navigatie in het gebied vraagt een zekere kennis en ervaring, vooral met kaartlezen en navigeren op zicht.

Over het algemeen kan gesteld worden dat enkele jaren ervaring op Neerlands zout water een voldoende basis zou moeten vormen. Afwezigheid van getijdenverschil en het relatief vlakke water, ook bij pittige wind, maken het aanvankelijk complex ogende navigeren tot een ruim haalbare kaart.

Kaarten en pilots van het gebied zijn ter plekke verkrijgbaar, dat wil

zeggen in de grotere kustplaatsen. De Zweedse kaartenserie van Båtsportkort (Serie B, Strömstad – Varberg, 1:50.000) biedt veel en gedetailleerde informatie, maar louter in het Zweeds. Een gedegen kennis van de symbolen is derhalve geen overbodige luxe. Een aantal keren hardop uitspreken van de Zweedse termen brengt overigens onvermoede overeenkomsten met het Nederlands aan het licht. Wie zich toch liever en beter met het Engels verstaat, kan uitwijken naar de Britse digitale Admiralty 870, Gullholmen to Stenungsund and Marstrand (1:50.000).

De meeste pilots zijn eveneens in het Zweeds, zoals de uitgebreide Gästhamns Guiden van de Svenska Kryssarklubben. Een prachtige uitzondering daarop vormt de Tre Veckor Bohuslän, een met satellietfoto's geïllustreerd werkje dat de natuurhavens en ankerplaatsen in het gebied belicht, in zowel Zweeds, Engels als Duits.

De havens in het gebied zijn zeer goed uitgerust: schoon, toegankelijk, en vrijwel elke haven heeft een invalidentoilet. Met wordt geacht af te meren volgens het zogenaamde akterförtöjning-principe: met de steven naar de wal. De steigers zijn daarvoor voorzien van

zinklijnen, die bij de punt wordt opgepikt, naar achteren wordt geleid en daar wordt belegd. Bij afwezigheid van deze voorziening, zoals in natuurhavens, wordt een hekanker uitgebracht. In natuurhavens worden vanaf de punt meerlijnen uitgebracht naar aldaar aangebrachte stalen pinnen. Wanneer daarin niet is voorzien, bieden meegebrachte haken, die tussen de rotsen worden geslagen, uitkomst.





den aangepakt, walstroom wordt gedeeld en informatie uitgewisseld. 's Avonds bij de borrel wordt groots en meeslepend van steeds grotere ervaringen kond gedaan en worden belendende schepen, die niet tot het dorp behoren, op hun merites beschouwd. Dan gaat ieder te bed. Iedere ochtend tijdens de schippersmeeting bespreken we, als aan de dorpspomp, de laatste nieuwtjes en het weer aan de picknicktafel. Daarna gaat iedere dorpeling zijns weegs, om tegen het eind van de middag te hergroeperen en het ritueel te herhalen.

**‘Gaan we racen?’** Als Teus en ik de volgende dag Stora Dyrön verlaten, staat de wereld weer op z'n kop: het zou zonnig en westenwind moeten zijn, maar de wind is oost en de hemel is opnieuw vooral dreigend. Scherp en schuin trekken we kruisend noordoostwaarts, onderwijl de eilanden aftellend: eerst een paar kleintjes voorbij, dan het langgerekte Kärrsön, dan Lima Dyrön en vervolgens onder Katten door, om daarna een lange slag naar het noorden te maken. Als we overstag gaan voor onze lange slag, krijgen we een zeiler in het vizier die een eind voor ons dezelfde koers volgt.

“Gaan we racen, Teus?”

Ik wacht zijn antwoord niet af. Losse spullen gaan naar binnen en met een schuin oog op de GPS proberen we elke tiende knoop uit het scheepje te persen. Met succes. We gaan, om met mijn opstapper te spreken, als de brandweer. Onze opponenten kunnen blijkbaar minder scherp en tijdens ieder rak lopen we flink op ze in. “Hé,” moppert Teus na een overstagmanoeuvre, “nu liggen ze plotseling weer een heel stuk voor!”

“Welnee, dat lijkt zo. Misschien zijn we ze zelfs al voorbij; wij hebben veel meer hoogte!”

Als onze rakken elkaar kruisen, blijken we de andere zeiler inderdaad voorbijgestoken te zijn. Ik vraag Teus of hij met de verrekijker eens wil kijken met wat voor schip we van doen hebben. Het komt er niet van, want hij krijgt over stuurboord een soort grijze sluier in het vizier, die razendsnel naderbij komt. Een grijze sluier? Don-

ders! Hier geldt maar één remedie: zeilpak aan! Terwijl ik nog rommel met de rits van mijn jack, heeft de sluier ons bereikt en roffelen de druppels keihard op het dek. Het wateroppervlak verandert in een pokdalige bouillon en de wind maakt gemene zaak. Tegelijkertijd flitst en dondert het ongenadig boven ons. Ik maak intussen een zootje van de zeilen, het roer en de koers, en de *Yasmin* draait alle kanten op. Onze opponenten waren duidelijk beter voorbereid: ze liggen inmiddels weer voor. Ook qua hoogte.

**Rotsachtig en leeg** We leggen aan in het haventje van Stora Askerön, een eiland diep weggestopt tussen het eiland Tjörn en Stenungsund. Onze reputatie is ons vooruitgesnel, want de tegenstander van die middag bleek een mededorping, en we zijn nu gebombardeerd tot ‘die jongens van dat gele bootje, die zo hard kunnen zeilen’. Teus laat zich de lofbetuigingen welgevallen, maar ik weet beter en klop onze Mariholm goedmoedig op het dek.

Askerön is groen, rotsachtig en vooral leeg. Een sporadische bewoonster blijkt vers lamsvlees te verkopen, dat geweldig combineert met de inkoop die we die middag in Stenungsund hebben gedaan: barbecue! Het weer lijkt ons eindelijk goed gezind, want de lucht is schoongeveegd. Salades, vlees, bestek en alles wat er zoal bijhoort worden uitgesteld. We hebben echter buiten de waard gerekend. Vanuit het zuiden komt plotseling een wolkenbank van geel, groen en vooral heel veel zwart binnenrollen. Alle attributen gaan razendsnel weer aan boord en gezamenlijk wachten we op de steiger in spanning af wat er komen gaat. Veel is het niet. Ik heb zelden zo'n dreigende en boze hemel gezien, en het flitst en dondert voortdurend, maar er valt nauwelijks iets uit. We wagen het erop, laden alles weer uit en blakeren onze grillades bijna zo zwart als de lucht boven ons.

**‘Doe niet als de Zweden’** De volgende dag is de lucht blauw, met hier en daar opeengepakte watten. Eindelijk hebben we het weer zoals het hier hoort te zijn: zonnig en westenwind.

Siart heeft ons aangeraden een rif te steken; de wind zal vandaag flink opbouwen en er staat ons een aantal smalle passages te wachten. Ik laat het advies voor wat het is, want ik wil foto's maken en desnoods de hele etappe motoren. Tuffend laten we Lima Askerön aan stuurboord voorbijgliden en volgen de staken. Het lijkt hier wel weids, maar een groot deel blijkt niet dieper dan 1,50 meter. ‘Doe niet als de Zweden!’ klinken Siarts' woorden nog na, ‘die kennen het hier en gaan vaak binnendoor.’ Braaf volgen we de veiligste route en tuffen door een soort ravijn dat Skäpesund scheidt van het tegenoverliggende eiland. We volgen nog wat haakse bochten en staken, en dan wordt het water ruimer. En vooral ook wilder, zeker voor onze buitenboordmotor. Ik stel voor om toch maar de zeilen te hijsen. “Wat jij wilt, Jo.”

Jo heeft echter het rifadvies van die ochtend genegeerd, en bijna zo plat als een dubbeltje jagen we kriskras door de Stigfjorden. Ik word overspoeld door desoriëntatie, mijn beleving is kolossaal, ik herschep ieder eiland een keer of drie en ben het spoor behoorlijk bijster. Wanneer ik na overstag in ons kielzog plotseling zwarte rotsen zie opdoemen, vind ik de ervaring wel kinderlijk en puur genoeg geweest: daar zaten we dus ongemerkt héél dichtbij! Ik kan het commentaar aan de picknicktafel van vanavond al bijna horen: ‘die twee jongens die dat gele bootje op de klippen hebben gezet’. Voorzichtig maken we volledig verantwoord onze etappe naar Björholmen af.

**Wat een gebied!**

Het zomert de laatste twee dagen. De voorlaatste etappe

## Een vriendelijke optie

Charteren in Zweden is een prachtige en zeer waardige variant op de geijkte bestemmingen. In tegenstelling tot Griekenland, Turkije en de Carib is het een uiterst rustige, begaanbare en vriendelijke optie. Het bedrijfje van Siart en Karin richt zich op flottielje, zeiltraining en bootverhuur. De begeleiding tijdens de flottielje is zonder meer vriendelijk en zeer persoonlijk van aard. De flottielje bestaat uit maximaal zeven schepen. Wie op eigen houtje de etappe wil afleggen, krijgt daarvoor alle ruimte; een meer begeleiding vereisende vaart is eveneens mogelijk.

Alle schepen zijn voorzien van mobiele telefoon, VHF, GPS, kaarten, pilots en ankergerie. Buiten de standaard bootverhuur bestaat nog het bare-boat-plusprogramma, waarbij deelnemers een boot huren en iedere ochtend telefonisch worden begeleid en op de hoogte worden gesteld van de te verwachten weersomstandigheden, de meest voor de hand liggende koers en de te bereiken havens.

heeft ons gisteren langs de westkant van Tjörn gevoerd en ik heb mijn ogen uitgekeken. Nog nooit zag ik zoveel rotsen, platen, riffen en eilanden bij elkaar. Slordig rondgestrooid liggen ze als ongeordende puzzelstukjes in een doos. En daar waar je denkt zo'n granieten exemplaar qua vorm en positie een beetje in je hoofd te hebben, bewijst een half zeil ergens op een rots dat je gefopt bent: zeilwagens hebben ze hier niet, en dus zit er ergens ruimte en water tussen, en dús zijn het er minimaal twee. En dús kun je opnieuw beginnen: kaart erbij, hoofd leegmaken en kijken tot het weer wil passen. Dat predikaat Bästkusten is eigenlijk zo onbescheiden nog niet: mijn hemel, wat een gebied! Inmiddels hebben we Vannholmen achter ons gelaten. Het eiland leek gistermiddag speciaal voor ons gemaakt: onbewoond, met een beschut ankerbaaitje en net ver genoeg weg van de grote boze buitenwereld om je een nacht volslagen gelukkig, onbezonnen en onbezorgd te wanen. Kortom, dé plek voor een aanstormend dorp dat ervan droomt z'n status aparte in de vaart der volkeren in te nemen. Dromen duren nooit zo lang. Björkö roept en onze week zit er bijna op. Teus en ik hebben opnieuw gekozen voor buitenom en de wind loodst

ons prachtig langs Nord-Kråkan en Sör-Kråkan. Maar tegen de tijd dat we ons ergens tussen een paar zonovergoten puisten in het noorden en rotseilanden in het oosten en zuiden bevinden, blijkt de GPS niet meer te werken. Niets aan te doen: accu leeg. Mijn laatste kruisje? Minimaal anderhalf uur oud. En dus heb ik geen idee waar ik me bevind. Om ons heen likt de zee aan ondiepten en klippen. De grote boze buitenwereld is wel zonnig, maar doet zich nu grimmig voor. Iets van al dit graniet moet het eiland Råven zijn, dat we ook op de heenweg hebben gepasseerd. Maar in niets lijkt dit zomerse schouwspel op de wereld van een week geleden. Maar... klopt het eigenlijk wel wat ik zeg? Zitten we niet héél ergens anders...? Kaart erbij, hoofd leegmaken, en kijken. Veel kijken. Het wil echter niet herkenbaar worden. Vormen vervagen of verdwijnen plotseling in een oprukkende achtergrond, waardoor stukken land uiteenvallen in een drijvend drie- of viertal. Een peiling op de Karlstens vesting kan, maar een tweede herkenningspunt is er niet en er liggen zoveel eilanden tussen de vesting en ons gele bootje, dat ik nóg niets weet. Ik stel Teus voor om ons dan maar voorzichtigjes in de stenen jungle te wagen en die van binnen-uit te verkennen.



“Wat jij wilt, Jo.”

Daar was ik al bang voor. Traag laten we ons het doolhof in waaien. Tegen de tijd dat de rillingen me over de rug lopen en ik vind dat we écht moeten omdraaien, valt een eiland rechts van ons plotseling op z'n plaats.

Hé..., dan moet dát daar Råven zijn... en die, die partij klippen daar... en dat is dan...

Met Råven op kop herschikt de puzzel zich, verplaatst ieder stukje zich naar z'n eigen stek en voegt de werkelijkheid zich gewillig naar de kaart. Pffff! Met een zucht zak ik neer op de kuipbank.

“Gaat het, Jo?”

“Best jongen, heel best. Het past weer. Op naar Björkö!”

Tijdens het afsluitende ontbijt de volgende ochtend richt Siart zich tot mij.

“Jij had nog een vraag over de Bästkusten, iets dat ik op zou zoeken. Wat was dat ook al weer?” Ik wuif het weg. “Laat maar.”

Soms zijn dingen gewoon zo mooi als ze zijn, en moet je er verder vanaf blijven.

*Met dank aan Zeilen in Zweden charters, [www.zeileninzweden.nl](http://www.zeileninzweden.nl)*