

Baltische lichten

*In het kielzog van de Oostvaarders*

## **Colofon**

ISBN: 978 94 6365 421 0

1e druk 2022

© 2022, Harry Klieverik

Exemplaren zijn te bestellen via de boekhandel  
of rechtstreeks bij de uitgeverij:

Uitgeverij Elikser

Ossekop 4

8911 LE Leeuwarden

[www.elikser.nl](http://www.elikser.nl)

Vormgeving binnenwerk en omslag: Evelien Veenstra

Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

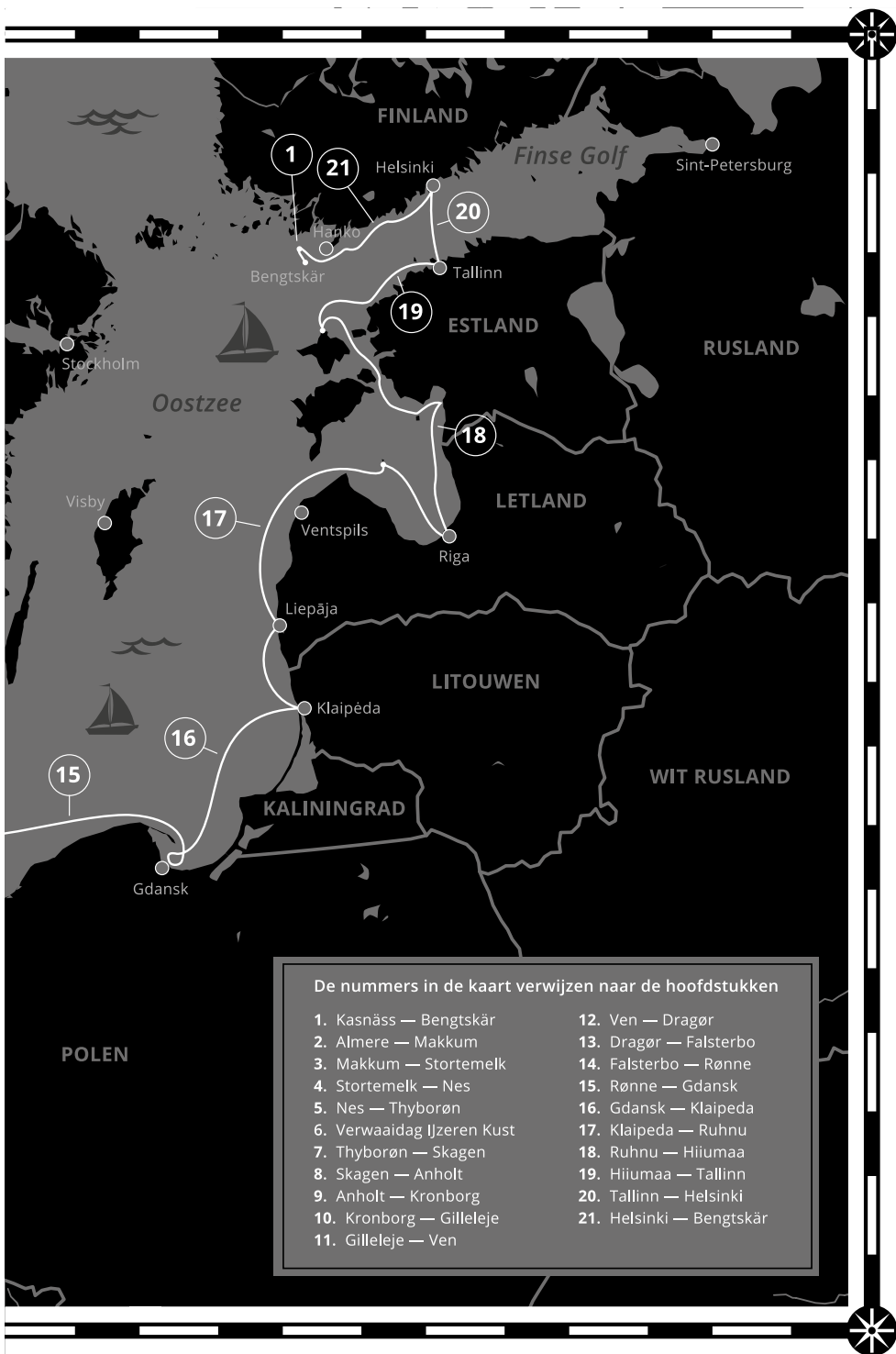
# Baltische lichten

*In het kielzog van de Oostvaarders*

Harry Klieverik







De nummers in de kaart verwijzen naar de hoofdstukken

- |                            |                          |
|----------------------------|--------------------------|
| 1. Kasnäss — Bengtskär     | 12. Ven — Dragør         |
| 2. Almere — Makkum         | 13. Dragør — Falsterbo   |
| 3. Makkum — Stortemelk     | 14. Falsterbo — Rønne    |
| 4. Stortemelk — Nes        | 15. Rønne — Gdansk       |
| 5. Nes — Thyborøn          | 16. Gdansk — Klaipėda    |
| 6. Verwaaidag IJzeren Kust | 17. Klaipėda — Ruhnu     |
| 7. Thyborøn — Skagen       | 18. Ruhnu — Hiiumaa      |
| 8. Skagen — Anholt         | 19. Hiiumaa — Tallinn    |
| 9. Anholt — Kronborg       | 20. Tallinn — Helsinki   |
| 10. Kronborg — Gilleleje   | 21. Helsinki — Bengtskär |
| 11. Gilleleje — Ven        |                          |



# Inhoud

<b>Deel I.</b> Het begin	9
Proloog: Een levensveranderend boek	11
1. Naar de moeder van alle vuurtorens	16
2. De koopman, de tsaar en het Paard	31
3. De vanzelfsprekendheid van de Brandaris	50
<b>Deel II.</b> Ommelandvaart	67
4. Fopke en Quirinus: zeehelden op Ameland	69
5. De trots van Rusland en <i>'Four nine elevens'</i>	87
6. Kotsen en sterven aan de IJzeren Kust	105
7. Het levende zand van Skagen	121
8. Zweten op Anholt	139
9. Amerika torpedeert de Sonttol	155
10. De vuren van de onthoofde lijfarts	171
11. Pelgrim op Ven	187
12. Moeder Sigbrit en de Wetende Mannen	202
13. Van haring naar oorlog	219
14. Onzichtbare handen bij Bornholm	236
<b>Deel III.</b> Baltische kusten	253
15. Het raam in de vuurtoren van Gdansk	255
16. De <i>Highway</i> naar Hel(l)	274
17. In de klem bij kaap Kolka	292
18. Witte wegwijzers voor Riga	310
19. Hoge lichten boven de bossen van Estland	328
20. Langs de erfenis van Peter de Grote	347
21. Het labyrinth naar de Bengtskär	364
Boeken, artikelen en websites	381
Dankwoord	385





Deel I

**Het  
begin**



# Proloog

## Een levensveranderend boek

Ergens in de jaren tachtig van de vorige eeuw kreeg ik als verjaardagscadeau een boek dat mijn leven veranderde. Het was *Vuurtorens* van Romke van der Veen. De gulle geveer was een dierbare school- en zeilvriend. ‘Misschien is het tijd om ook eens iets anders te lezen’, was zijn begeleidende tekst. Met zijn gift opende hij onbewust een heel nieuw hoofdstuk van mijn leven. Want ik was weliswaar een fervent zeiler en ik droomde van verre zeereizen, maar feitelijk was ik meer een studeerkamer-type en had ik mijn hart verpand aan literatuur. Het kan niet anders of ik heb op dat moment wat lichtjes getrokken met mijn oogleden, waarschijnlijk niet zonder dedain. Vuurtorens? Hoezo? Hij had er ook een liter Berenburg bij gedaan. Hoe de conversatie die avond verderging, weet ik niet meer. Maar de leeservaring van de volgende dagen was onvergetelijk. Het boek opende een onbekende en betoverende wereld.

Uiteraard bleef het niet bij dit ene boek. Ik ging speuren naar andere boeken over vuurtorens. Al snel kwam ik uit bij Mainmast Books, een Engelse boekhandel die gespecialiseerd was in maritieme boeken; ze verstuurden enkele keren per jaar een uitgebreide catalogus met beschikbare titels. Ik liet verschillende boeken over de post komen. Betaling ging per bankgiro of met eurocheques in een envelop. Op enig moment ben ik zelfs, samen met mijn vrouw, naar Suffolk gereisd, naar het plaatsje Saxmundham waar Mainmast Books was gevestigd. Daar heb ik me een paar uur lang verlustigd aan het immense aanbod. Op die middag heb ik voor bijna duizend gulden aan vuurtorenboeken aangeschaft. Nog altijd denk ik terug aan de stoïcijnse

blik van mijn vrouw bij het afrekenen. Zonder blikken of blozen accepteerde ze deze exuberante uitgave van haar partner. Geen enkele klacht kwam over haar lippen.

Zoals dat gaat in een mensenleven, namen triviale zaken zoals werk en gezin steeds meer ruimte in. De romantiek van het vuurtorengevoel verdween naar de achtergrond, maar was nooit ver weg. Mijn vrouw en ik gingen vaak op vakantie naar Schotland en Ierland, en bezochten daar af en toe ook vuurtorens. Later in ons leven verschoof het accent van onze vakanties naar zeilen. We kochten een kleine zeilboot, een Albin Vega, en begonnen met de verkenning van het IJsselmeer, daarna de Waddenzee. In 2001 kochten we een iets grotere boot, een Contest 35, en noemden die *Maritiem Hotel*, vooral omdat we het schip zo groot vonden. Daarmee waagden we de sprong naar ruimer water. We zeilden naar Zeeland, België en de Engelse oostkust. In 2005 werd bij mijn vrouw kanker geconstateerd, helaas uitgezaaid. Ze kon dankzij behandelingen enigszins opkrabbelen. Haar ultieme wens was om nog een paar mooie zeilreizen te maken naar Scandinavië. Zo maakten we kennis met zeilen in de wateren van Denemarken, Zweden en Noorwegen. In de jaren na 2010 volgden voor mij nog verschillende lange solozeiltochten naar de Oostzee, onder meer naar Stockholm, Gdansk, Riga, Tallinn en Helsinki. Duizenden zeemijlen met onderweg tientallen vuurtorens. Oude liefde roest niet. Veel van die vuurtorens moest ik bezoeken. Ik wilde ze zien, ze beklimmen en alles van ze weten. Als dan blijkt dat een vuurtoren een speciale rol heeft gespeeld in de geopolitieke geschiedenis van de plek of het land, begint mijn belangstelling extra te gloeien. Bij praktisch alle vuurtorenbezoeken bleven de geschiedenis en de anekdotiek echter beperkt tot die ene toren en die ene plek. Zo hield ik na enige tijd een verzameling over van losse verhalen die niet met elkaar in verband leken te staan en die buiten de context van de desbetreffende torens weinig betekenis leken te hebben.

Het kwartje viel bij mijn bezoek aan de legendarische vuurtoren op het Finse Bengtskär, een klein rotseilandje bij de ingang van de Finse Golf. Die vuurtoren maakte grote indruk op me. Ten eerste door de vorm van het gebouw: een imposante toren met daaraan vastgebouwd een majestueus mooi woonhuis. Het geheel staat op een lage, kale rots en houdt al meer dan honderd jaar stand in weer en wind. En ten tweede door het dramatische oorlogsverleden van het complex. In 1941 vochten de vuurtorenwachters er zij aan zij met Finse soldaten tegen een overmacht van het Rode Leger. De Finnen wonnen deze slag. Na het uiteenvallen van de Sovjet-Unie in 1991 raakte het vuurtorencomplex op de Bengtskär in verval. Maar dankzij de inzet van enkele mensen met een groot historisch bewustzijn groeide het in de eenentwintigste eeuw uit tot een belangrijk symbool voor de Finse onafhankelijkheid. Het kreeg zelfs als bijnaam ‘Moeder van alle Finse vuurtorens’. Het is zo goed als onmogelijk om met een zeilboot bij deze vuurtoren aan te leggen. Daarvoor is de omringende zee met zijn golven en stromingen en met de vele verborgen rotsen onder water veel te gevaarlijk. Ik maakte de tocht met een toeristisch cruisebootje dat werd bestuurd door een oud-militair die er de weg wist. Dit vuurtorenbezoek was het absolute hoogtepunt van een solozeilreis die ik in 2018 maakte naar Tallinn en Helsinki. Toen het veerbootje slalomend tussen de rotsen zijn weg terug zocht naar de jachthaven waar mijn eigen boot lag en het silhouet van de Bengtskär met die imposante toren langzaam kleiner werd, schreef ik ijverig in een schriftje mijn ervaringen op. Daar en op dat moment wist ik welk boek ik wilde schrijven.

Op de Bengtskär drong het tot me door hoezeer de geschiedenis van vuurtorens is verweven met geopolitieke ontwikkelingen. Dat inzicht was sluimerend al langer aanwezig, maar op de Bengtskär zag ik het ineens ook als uitgangspunt voor een boek. In steden en dorpen en elders op land ligt de geschiedenis

gekerfd in de straten en staat ze gebeiteld op de gevels van de gebouwen. De zee is in dat opzicht minder gul, de zee zwijgt en dekt toe. Maar waar het water en de golven hun diepten verbergen, daar ontpoppen de vuurtorens zich vaak als vertellers. Zij zijn het geheugen van de zee. Onder hun ronddraaiende lichtbundels bewaren zij de verhalen over de kusten waar ze gebouwd zijn. In veel van de vuurtorens die ik zag tijdens mijn zeilreizen op de Noordzee en de Oostzee, vond ik een weerslag terug van de geschiedenis van Noord-Europa. De tijden van de grote haringvangsten bij de kust van Skåne, de bloeiende Oostzeehandel in de zestiende en zeventiende eeuw, de meer dan vierhonderd jaar durende tolheffing in de Sont bij kasteel Kronborg, de Deens-Zweedse oorlogen, de Zweeds-Russische oorlogen, de Napoleontische oorlogen, de Krimoorlog, de twee Wereldoorlogen, de Koude Oorlog: al deze gebeurtenissen hebben diepe sporen nagelaten in de vele bouwsels die bedoeld waren als hulpmiddelen voor een veilige navigatie op zee. Denk aan dagbakens, panvuren, hefboomvuren, vuurboeten en vuurtorens.

Zo rijpte het idee om het verhaal te schrijven van een zeilreis van het Markermeer naar de havens in de Baltische Zee die al eeuwenlang bestemmingen zijn voor Nederlandse koopvaarders, zoals Gdansk, Riga en Tallinn. Het is een route die al honderden jaren door vele duizenden Nederlandse schepen wordt gebruikt. In de vroege Middeleeuwen waren het vissers uit de havens rond de Zuiderzee die hun weg vonden om Jutland heen, door het Kattegat naar de Sont en de kust van Skåne waar de wateren in september en oktober overvol haring zaten. In hun kielzog kwamen de koopvaarders die graan en hout gingen halen in Dantzig, Riga en andere Baltische havens. Langs hun vaarroutes staan nog altijd tal van vuurtorens en andere bouwsels die getuigen zijn geweest van historische gebeurtenissen en daar ook de littekens van dragen. Dat zijn de verhalen waarnaar ik op zoek ben gegaan en die ik

heb verweven met mijn eigen ervaringen als solozeiler. Daarnaast is de reis in dit boek ook een tocht vanuit de leesstoel. Ik heb veel boeken geraadpleegd, alsmede tijdschriftartikelen, websites en archieven. Dit proces van lezen en ontrafelen geïnspireerd door eigen zeilervaringen heb ik ervaren als verslavend. Iedere ‘ontdekking’ pookte het vuur op om nog meer te willen weten en op te schrijven. Maar ergens moet het stoppen. Daarom start het zeilavontuur weliswaar bij het Paard van Marken, de vuurtoren die ik vanaf mijn thuishaven aan de Oostvaardersdijk als eerste passeer, maar begint en eindigt het verhaal bij de vuurtoren waar het kwartje viel: de Bengtskär aan de Finse Golf.

## Hoofdstuk 1

### Naar de moeder van alle vuurtorens

Vandaag gaat het eindelijk gebeuren. Ik kan mee op een boottocht door het buitengebied van de Finse eilandenkust. Doel van de reis is de Bengtskär, een klein rotseiland midden in de Finse Golf. Daarop staat een reusachtig grote vuurtoren die een legendarische rol vervulde in de Finse onafhankelijkheidsstrijd tegen Rusland. Ik sta met zo'n vijftien medepassagiers op een betonnen pier te wachten op de boot. We zijn op het eiland Kasnäss. Naast ons dobberen enkele tientallen motorboten en zeiljachten aan de steigers van de jachthaven. Achter ons staan de gebouwen van de camping: de sauna, het supermarktje en een grote feestzaal. Ze staan onder hoge bomen die zich voorbij de gebouwen al direct groeperen tot een dicht bos. We zijn hier in het hart van het Finse scherengebied. Vanaf de pier zijn rondom verschillende andere eilanden te zien, waarop zonder uitzondering dichte en hoge bossen staan. Het zee-water tussen de eilanden licht felblauw op onder de hoge zon, de bossen reiken donker en mysterieus omhoog.

Ik voel me behoorlijk opgewonden over de komende boottocht. Bijna twee maanden al ben ik zeilend onderweg over de Noord- en Oostzee, vanaf het Markermeer langs de kusten van Denemarken, Duitsland, Polen en de Baltische landen. Aanvankelijk was Helsinki mijn ultieme doel, maar door alle boeken die ik onderweg kocht en las over de geschiedenis van de Baltische kusten kreeg ik zeilend door de Finse Golf een ander hoofddoel in het vizier: de vuurtoren op de Bengtskär, in Finland ook de moeder van alle Finse vuurtorens genoemd. Omdat het de hoogste vuurtoren van het land is en vanwege de symbolische waarde voor de Finse onafhankelijkheidsstrijd.



Maar ook de bijzondere vorm zal bijdragen aan de erenaam. Ik ben steeds weer getroffen door de indruk die het complex maakt op foto's: een kloek woonhuis met een aangebouwde toren die samen een enorme kracht uitstralen. Ook nieuwsgierigmakend is het verhaal van de vrouw die het complex na een periode van verwaarlozing en verval wist te redden. Ze gaf er een academische carrière voor op en runt er in de zomermaanden een restaurant. Wat beweegt haar en hoe doet ze dat midden in zee op zo'n afgelegen plek op zo'n klein en bar eiland?

Ik heb een week moeten wachten tot deze tocht mogelijk was. Eerst in de haven van Hanko, waar ik een ligplaats had pal naast de vertreksteiger van de dagcruises naar de Bengtskär. De aanplakbiljetten beloofden een spectaculaire boottocht door de buitenscheren van de regio, maar dag na dag gooiden harde wind en hoge golven roet in het eten. Na drie dagen verwaaid liggen vond ik het welletjes. Ik verliet Hanko en zeilde het scherengebied in naar het oosten. Met de wind schuin achter was het de hele dag slalommen tussen de scheren door. Soms trok een bui over, dan waren de boeien ineens niet meer te zien en kon ik harde confrontaties met de rotsen alleen voorkomen door goed op de kaartplotter te kijken. Toen het weerbericht opnieuw veel wind voorspelde, zette ik koers naar de dichtstbijzijnde schuilplek. Dat bleek deze campingshaven op Kasnäss te zijn. Een gelukkige keuze, want de sauna is er fantastisch met een fraai panoramisch uitzicht op het omringende scherenlandschap. Ook was er gisteren een groot midzomerfeest in de eetzaal. Uit alle hoeken en gaten kwamen bewoners van de vele buitenhuisjes op de omringende eilanden aangescheurd in motorbootjes om de reuring mee te maken. Maar de aangenaamste verrassing was dat ook vanaf hier dagcruises vertrokken naar de Bengtskär. Na drie dagen was de zee voldoende gekalmeerd om een landing op het afgelegen rotseiland mogelijk te maken.

De boot komt iets na negenen tussen twee eilanden door aanvaren en meert af aan de pier. Het is een kleine en compacte passagiersboot. Op het dak van het stuurhuis staan zes antennes. Twee radardomes draaien rondjes. Op de boeg de naam: *Sissel*. Ik vind een plek voorin, direct achter de stoel van de schipper. Het is een vriendelijke man die vertelt dat hij gepensioneerd militair is. Voor het navigeren tussen de scheren volgt hij oude vaarwegen die ook in gebruik zijn bij het leger en lokale vissers. Langs deze routes staan geen boeien of bakens, het gaat allemaal op basis van zicht en lokale kennis. Hij grijnst als ik vertel over mijn zeiltocht. Dan kun je maar het best op de hoofdroute blijven en je niet tussen de scheren wagen zoals we vandaag gaan doen, zegt hij. Na een uurtje varen stopt de *Sissel* eerst bij het Vikingcentrum op het scheer Rosala. Hier drementelt de hele groep zo'n anderhalf uur langs oude houten gebouwen en omgekeerde scheepsrompen. Eeuwen geleden, in de jaren tussen 800 en 1050 na Christus, werd de route tussen de eilanden van Finland en Åland intensief gebruikt door de Vikingen. Zij noemden het de Oostroute. In een van de zaaltjes draait een film die laat zien hoe ze met hun ondiepe en geroeide zeilschepen door het scherengebied op weg gingen naar de marktplaatsen bij Novgorod, Constantinopel en Bagdad. Als iedereen alles gezien heeft, vaart de *Sissel* door naar de Bengtskär. Met angstwekkend hoge snelheden van twaalf tot zestien knopen stuurt de schipper zijn boot tussen de rotsen door. Ik krijg kippenvel als hij de boot recht op een scheer af stuurt en pas op het laatste moment een bocht maakt, waarbij de *Sissel* akelig dicht langs een groep stenen stuift die nauwelijks boven het water uitkomen. Hij wijst naar een van de scheren waar we vlak langs varen, een langgerekt en grillig gevormd rotseiland dat grotendeels begroeid is met hoge bomen. Dat is Örö, vertelt hij, een scheer waarop tientallen jaren een Finse militaire basis was gevestigd. Hij was er zelf bijna zijn hele diensttijd gestationeerd. Örö, zo blijkt later op deze dag, speelde een belangrijke rol in de geschiedenis van de vuurtoren

op de Bengtskär. Enkele mijlen na Öro beleven we een theateraal moment. De schipper manoeuvreert de *Sissel* tussen twee scheren door die bijna tegen elkaar aanliggen en zet een bocht in naar stuurboord. In de draai ontvouwt zich een panorama met wijsd uitzicht over open water. De scheren liggen hier verder uit elkaar, en ze zijn een stuk kleiner, laag en onbegroeid. Het zeewater blikkert staalblauw, kleine golven vormen een stippenpatroon van zwarte schaduwvlekken waarboven de golftopjes soms wit opflikkeren in het zonlicht. In de lucht hangen lange strenges in elkaar gedraaide wolken met veel grijs en zwart. Er is weinig wind, de lucht recht boven ons is strak blauw, maar de wolkenvlechten op de horizon hebben iets grimmigs, alsof het weer ieder moment kan omslaan. Ik fixeer mijn ogen op de horizon en zie ver weg, zo'n vijf mijl naar het zuiden, het silhouet van onze bestemming: een zwarte klomp met een opgeheven vinger.



*De vuurtoren op de Bengtskär, ook van grote afstand  
een imponerend bouwwerk.*

De vuurtoren op de Bengtskär, zelfs vanaf deze afstand een imponerende aanblik. Het is de buitenpost van de Finse scheren, een waarschuwingsteken voor scheepslieden die aan de zuidkant van de toren door de Finse Golf varen: kom niet ten noorden van deze vinger en zijn licht.

De toren op de Bengtskär is zesenzeventig meter hoog. Het licht staat op tweeënvijftig meter boven zeeniveau. Daarmee is het de hoogste vuurtoren van Finland. Het water waar we nu op volle snelheid door stuiven, is een gevreesd kerkhof voor schepen. In de negentiende eeuw nam de scheepvaart langs de Finse scherenkust snel toe, mede door de aanleg van een haven bij Hanko. Dit stadje ligt strategisch aan het begin van de Finse Golf, een brede zeestraat die de Oostzee verbindt met Rusland en waar grote havens aanliggen als Helsinki, Tallinn en St. Petersburg. Ondanks de toenemende scheepvaart was aan het einde van de negentiende eeuw de hele zuidrand van het gevaarlijke scherengebied onverlicht. Vanaf het eiland Utö (halverwege Zweden) tot aan Hanko brandde er 's nachts nergens licht, een stuk van zestig mijl lang. Ook dagmerken of andere herkenningstekens voor de navigatie ontbraken. Dat leidde tot vele scheepsrampen, vooral in het donker, bij harde wind en bij mist. Na iedere ramp gingen opnieuw stemmen op om een vuurtoren te bouwen op de buitenste scheer van dit gebied, de Bengtskär, maar steeds tevergeefs. Het rotseiland ligt 25 kilometer ten zuidwesten van Hanko en is qua oppervlak niet veel groter dan een voetbalveld. In het jaar 1900 doorbrak de Finse architect Florentin Granholm de impasse met een eerste bouwkundig ontwerp. In datzelfde jaar ontwierp hij ook een hoge granieten sokkel op een eilandje voor de haven van Helsinki waarop een ijzeren vuurtorentje werd geplaatst. Voor de Bengtskär bedacht hij eveneens een gebouw van graniet dat uitgehakt moest worden op het eiland zelf. Granholm presenteerde zijn plan op de Wereldtentoonstelling in 1900 in Parijs en kreeg er veel bijval voor. Toch kwam het niet