



DE

*Jaargang 94 nr.5
Mei 2020*

GEUS

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 020 6022228
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Paulien Melis
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

René Duursma
Prinses Marijkestraat 18
1077 XC Amsterdam
T: 020 675 34 34
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Rinus van den Berg
T: 06 5331 9051
Bereikbaar op maandag- en vrijdagavond
E: bergfong1409@gmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Jaap van der Harst (redacteur)
T: 06 303 29 621
Gijs Noort (van redacteur)
T: 06 489 12 602
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Boris Ellens (redacteur)
Alfred Meijers (redacteur)
Leo Wiegerink (redacteur / redactiearchief)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen / watergeus
Wifi buiten: wlk / watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40
WSV de Watergeuzen
te Amsterdam

Internetadres

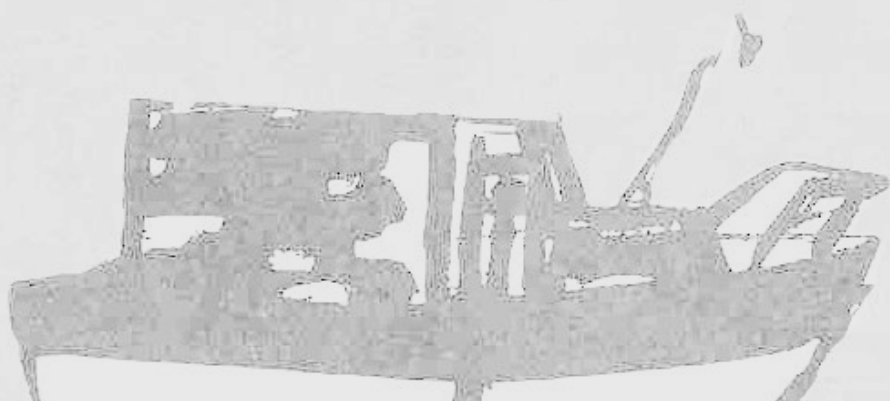
www.wsvdewatergeuzen.nl
(leden hebben een persoonlijke inlog)

DE GAEUS

Inhoud

Pagina

3	<i>Van de redactie</i>
4	<i>Van de bestuurstafel</i>
5	<i>Officiële mededelingen</i>
5	<i>Jaaragenda 2020</i>
6	<i>Raamrubbers in de Boot: vervangen, of ...?</i>
7	<i>Boot van de Maand: de Aeolus van Johan Helling</i>
12	<i>Nog meer Oceaan, maar dan ...</i>
16	<i>Met de Nehalennia naar de Orkneys, deel 7: De nachtelijke oversteek van het Bristol Channel en de tocht langs de Engelse Kanaalkust</i>



Van de redactie

Beste lezer,

Helaas staat er in deze mei-Geus geen verslagje van de feestelijke opening van het seizoen, maar het vaarseizoen is wel begonnen. Er zijn wel wat beperkingen. Aangemeerd liggen in een rijtje is verboden, zo merkte ik in Edam en Hoorn, en douchen kan ook niet. Maar we kunnen natuurlijk ook ergens het anker uitgooien en als het water weer op temperatuur is een lekkere duik nemen. Mijn jeugdige bemanning heeft zich drie weken geleden in Pampushaven al op die manier opgefrist, maar hij was wel weer heel snel op de boot.

De beperkingen i.v.m. het coronavirus komen ook aan de orde in *Van de bestuurstafel*. Daar spreekt Peter over de Algemene Ledenvergadering, die dit jaar virtueel wordt gehouden. Van onze secretaris ontvingen we de *Officiële Mededelingen*, met daarin een flinke lijst met nieuwe aspirant-leden. Welkom! In de *Jaaragenda* staat nog steeds dat we in november het seizoen weer feestelijk hopen af te sluiten. We blijven dus optimistisch.

Dat er in onze vereniging flink wordt geklust weten we natuurlijk al, en je kunt het ook lezen in *Raamrubber in je boot: vervangen of...?* van Gijs van Noort en in onze rubriek *Boot van de maand*. Die gaat dit keer over de Aeolus van Johan Helling, een Noorse Volksboot uit 1951, waar Johan heel wat uurtjes reparatie- en restauratiewerk in heeft gestoken.

We sluiten deze Geus af met twee reisverhalen. In de april-Geus heb je kunnen lezen dat de brigantijn waarop Eilard Jacobs van de Bahama's naar de Azoren wilde zeilen, met onbekende bestemming de oceaan opvoer, en in deze Geus kun je lezen waar deze tocht is geëindigd. Mijn verhaal gaat over de nachtelijke oversteek van het Bristol Channel en de terugreis langs de Engelse Kanaalkust. Voor wie nog van plan is om die kust te bezoeken heb ik nog een tip: ben je het eiland Wight bijna gepasseerd en zit de wind niet in de zuidhoek, vaar dan nog een stukje door en gooi je anker uit in Lulworth Cove, de spectaculairste ankerplek aan de Engelse zuidkust. Ankeren in Pampushaven is leuk, maar dit is toch wel even wat anders! In mijn verhaal kun je er meer over lezen.

Veel leesplezier toegewenst.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Als je op het Markermeer zeilt is het coronabesmettingsgevaar nihil. Anneloes en ik zijn dus inmiddels al een aantal keren het 'zeegat' uitgevaren. Of het met de coronamaatregelen te maken heeft of met het vroege voorjaar weet ik niet, maar het was er doodstil. Ook wel eens heerlijk.

Waar we wel met de coronamaatregelen te maken krijgen is bij de Algemene Ledenvergadering. In onze statuten is opgenomen dat de ALV vóór 30 juni gehouden moet worden. Het is echter niet mogelijk om op die datum fysiek bij elkaar te komen. Gelukkig is het wel mogelijk is om virtueel te vergaderen. Het is dan ook ons voornemen om eind juni een virtuele ALV te houden. Zoals iedereen begrijpt zullen we ons hierbij wel aan een aantal spelregels moeten houden. Als we dat niet doen dan wordt het een virtuele Poolse landdag. Ik zou niet weten hoe ik zittend achter mijn computer zo'n landdag in goede banen kan leiden. Eén van de regels zal zijn dat vragen 14 dagen van tevoren ingediend moeten zijn. Deze vragen worden dan in eerste instantie via de mail beantwoord. Is verdere verduidelijking nodig, dan kan dat tijdens de ALV. Vragen die niet in het verlengde liggen van de ingediende vragen worden in principe niet beantwoord tijdens de ALV. Om te weten wie er aan de vergadering deelnemen vragen we je om minimaal één dag voor de vergadering via de mail te laten weten of je deelneemt aan de ALV. Wij kunnen dan al vroegtijdig vaststellen of er bij een stemming ook een meerderheid voor het voorstel is.

In de komende weken zullen we jullie via de mail op de hoogte houden.

Ik wens iedereen een coronavrij vaarseizoen.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen mei 2020

Nieuwe aspirant-leden	Opzeggingen
Tom de Laat Wouter Teepe Martin Schuurman Jaap Tromp Kees Metselaar Colette Bothof Marion de Jong-Panhorst Stef Rullens Charles de Mann Leo Wouda Jaap van Loenen Hendrik de Graaf	Jan Verhoek Gerard de Rooij Merel Launspach

Jaaragenda 2020

Bestuursvergadering	18 mei
Bestuursvergadering	22 juni
Sluiting aanvraag of afmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergadering	20 juli
Bestuursvergadering	24 augustus
Bestuursvergadering	21 september
Bestuursvergadering	12 oktober
Sluiting seizoen	8 november, 13.00 uur
Bestuursvergadering	16 november
Bestuursvergadering	14 december

Raamrubbers in de boot: vervangen, of ... ?

Ongeveer zestien jaar geleden kochten wij met hulp van Hans Faber, Watergeus met een ligplaats op Vinkeveen, een Doerak van destijds al ruim dertig jaar oud. De vorige eigenaar was ome Ko. Eerlijk gezegd heb ik geen idee meer hoe hij verder heette, maar hij was de eerste eigenaar van het stoere schuitje.



Bijna vijftig jaar oud en nog volkomen waterdicht!

Vaak zijn bootjes van gevorderde leeftijd regelmatig onderworpen aan facelifts, met alle voor- en nadelen. Ome Ko was blijkbaar iemand die hier geen behoefte aan had, want wij kochten de boot precies zoals hij hem zelf dertig jaar eerder aangeschaft had. Dat houdt in: rechttoe rechtaan timmerwerk, een dieselmotor met het authentieke geluid van een tractor,

kleurstellingen waar je van moet houden en ... de originele zwarte raamrubbers. Een van de eerste ingrepen bij een bootjesfacelift is meestal het vervangen van deze rubbers door aluminium. Eerlijk is eerlijk: het ziet er een stuk hedendaagser uit. Maar is het ook nodig?

Ome Ko had een overzichtelijk onderhoudsarchiefje bijgehouden; dat was bij de koop inbegrepen. Daarbij zat een vergeelde pagina van de Waterkampioen uit 1976 waarop het product Polytrol van het merk Owatrol werd aanbevolen. Als je dit regelmatig op je raamrubbers smeerde, zouden ze het eeuwige leven krijgen! Ome Ko heeft dit blijkbaar gewetensvol gedaan, want werkelijk nergens komt er ook maar een druppel water via de raamrubbers naar binnen, na inmiddels bijna vijftig jaar trouwe dienst.

Vanzelfsprekend heb ik, als opvolger van ome Ko, het jaarlijks insmeren van de raamrubbers tot een vast ritueel gemaakt. Polytrol van Owatrol: hoe eenvoudig kan het zijn?

Gijs van Noort

Boot van de maand: De Aeolus van Johan Helling



De Marina en Piet Bouhuijs in zijn eigen boot.

In een jubileumuitgave van Zeilvereniging het Y staat deze gedateerde afbeelding van Piet Bouhuijs in zijn zelfgebouwde Noorse Volksboot samen zeilend met de Marina (1946), de eerst gebouwde Volksboot in Nederland, op het toenmalige IJsselmeer. Bij toeval ben ik bevriend met een nazaat van de toenmalige schipper van de Marina en heeft de grootvader van weer een andere vriendin het hout geleverd voor de bouw van dat schip. Toen ik me zo'n 17 jaar geleden liet ontvallen dat ik een klassiek, snel zeilend, stoer en scherp jacht zocht, kwamen ze beiden al snel op de proppen met de Noorse volksboot. Een schip dat een hoop elementen de baas kan en ook prima solo te zeilen is.

Vanaf mijn jeugd heb ik altijd gezeild op de Vinkeveense Plassen. Aanvankelijk op drijvende vloten getuigd met bezemstelen en lakens, waarmee de voordewindse koers bezegeld was en tegen de wind in terug peddelen met enige tegenzin op de koop toe genomen werd. In de Vrijheidsklasse of de Valkenklasse, onder toezien van mijn ooms, ging dat een stuk hoger aan de wind en op wat latere leeftijd werd ik de trotse eigenaar van een tweedehands zeilbootje: een Sterntje met trapeze en spinnaker. Daar kon je met flinke wind mee tekeer gaan op de plas. Later heb ik dit polyester bootje vervangen door een fraaie Bruynzeel-hechthouten Topklasse waar eerst nog het nodige aan moest gebeuren. Na deze bootjes werd het dus tijd voor 'wat anders'.

In Hellevoetsluis vond ik na enige tijd zoeken de Aeolus, geïmporteerd uit Zweden. Bouwjaar onbekend, maar wel met een Zweeds zeilnummer. Pas recentelijk heb ik via het Svenska Folkbåtsverböndet het werkelijke bouwjaar kunnen achterhalen. Tsjonge, 1951! Deze oude dame was gebouwd onder de naam Bia door ene meneer Hallberg en heel wat ouder dan ik dacht.



In de loods aan de Diemerzeedijk.

Er moest natuurlijk nog wel het een en ander aan gebeuren, maar vol goede moed heb ik het onderwaterschip aangepakt en de tewaterlating liet daarna niet lang op zich wachten. De voormalige eigenaar had me op de hoogte gebracht van de te volgen procedure. Die kwam erop neer dat er geruime tijd een pomp in het schip gehangen diende te worden om te voorkomen dat het binnen 15 á 20 minuten op de bodem van de haven terug te vinden zou zijn. Nou ja, dit was al sinds 1951 goed gegaan en waarom zou dat dit keer dan niet zo zijn. Het regende flink die dag en ik zat uiteindelijk nog tot in de late avondurtjes in de kajuit met een flinke plens water in de bilge én de nodige druppels van bovenaf (de afdichting van het kajuitdakje liet blijkbaar nog wat te wensen over) me af te vragen of het nog wel goed zou komen en waar ik aan begonnen was. Gedachten over eventuele uitval van de elektriciteit probeerde ik maar te vermijden.

Een week later was het schip 'dichtgetrokken' en na het ophalen van de 11,5 meter lange mast ergens langs het Haringvliet, zijn we vertrokken richting Vinkeveen. Die mast plat op het schip maakte ons plotseling een stuk langer dan normaal en het was knap uitkijken met manoeuvreren. Met deze combinatie over de Oude Maas varen was dan ook op zekere momenten wel even 'met de billen knijpen'. De bilgepomp sloeg nog best vaak aan, maar ik ging er maar van uit dat dat nog wel goed zou komen.



Klaar voor vertrek naar Durgerdam.

Na een aantal jaren zeilen op de Vinkeveense Plassen met de Aeolus werd het tijd voor groter water en vond ik een plek in Durgerdam bij de Watergeuzen. Zo heb ik nog een seizoen op groter water kunnen zeilen.

De stalling van de Diemerzeedijk gaf me tevens de mogelijkheid om het schip grondig aan te pakken. Dat was hard nodig. Roestwater en een grote kier tussen de gietijzeren ballast en de kielbalk baarden me zorgen en de onzekerheid die een volgend seizoen zeilen zou opleveren kon ik me niet permitteren. Het verlies van de ballast van 1000 kg bij een wat ruwe tocht zou catastrofaal zijn. Ook waren de kielbalk zelf en de wrangen en kielbouten in slechte staat. Er zat niets anders op dan de boel te restaureren. Bovendien wilde ik zo'n fraai schip als de Aeolus absoluut niet verloren laten gaan.



Ik ging aan de slag. Met een geleende palletlift werd de ballast onder het schip uitgereden. De eiken kielbalk werd vervangen door iroko en de kielbouten en vrijwel alle wrangen werden met behulp van een kleine bandzaagmachine en met veel passen en meten vervangen door nieuwe eiken delen. Andere delen slecht hout werden vervangen en verbindingen werden opnieuw aangebracht of verstevigd. Een gedetailleerde bouwtekening bracht uitkomst. Het had even geduurd, maar na een aantal jaren kon de Aeolus weer te water en kon ik met een veilig gevoel genieten van weer en wind op het ruime sop. In Durgerdam zou ik trots aan dhr. Bouhuijs het resultaat laten zien. Ik vroeg hem om even aan boord te komen om de vernieuwde oranje geverfde (met een super conserverende verf uit vervlogen tijden) bilge even te komen bekijken.

Aangemeerd in Edam

“Ik kom niet vaak aan boord van andere boten” of iets dergelijk mompelde hij nog, maar na drie minuten zat ie er en draaide ik de vlonders op zijn kant om hem het resultaat te tonen. Sindsdien kan ik bij hem te rade gaan

als het gaat om klassieke botenbouw, een grappige opmerking of een paar koperen klinken die ik net weer niet voorradig heb.

Zo heb ik met plezier en veel geduld veel traditionele technieken geleerd als het gaat om onderhoud en reparatie. Veel houtbewerking, koperen klinken aanbrengen, gangen repareren of vervangen, werken met lak, kit of verf voor het juiste doeleinde, enz. Vaak moest ik slimme oplossingen bedenken voor zaken waar ik tegenaan liep, zoals het bouwen van een constructie waarbij het schip zodanig ondersteund wordt dat de ballast verwijderd kon worden, of een methode om bijvoorbeeld m.b.v. een oude snelkookpan een plank verpakt in plastic zakken te stomen om die passend te krijgen.

Al die inspanningen worden iedere keer weer beloond als ik de zeilen hijs en daarna opnieuw beleef hoe de Aeolus op één oor gracieus door de golven klieft. Het is echt een fijne, betrouwbare zeiler en met een goede set moderne zeilen is het schip behoorlijk snel en sportief. Gereefd wordt er niet of, indien er al een rif aanwezig is, in een laat stadium vanwege de goede trimmogelijkheden. Bij een stevige bries biedt de overloop uitkomst en trekken we de mast gewoon een eind achterover. Door de lange kiel is het schip goed te hanteren en heeft het vermaledijde fontijnkruid nauwelijks grip. De kajuit, ruikende naar lijnolie en terpentijn, is klein en spartaans maar wel supergezellig en voorzien van 'alle benodigde gemakken'. Inmiddels ken ik alle sterke en zwakke plekken door en door en is de Aeolus helemaal mijn schip geworden. Ik hoop nog lang van haar te kunnen blijven genieten.



Met een lekker windje op het Markermeer.

Tot slot:

Nooit zal ik de hilarische opmerking van Piet Bouhuijs vergeten enige tijd geleden: “Er liggen maar twee mooie boten in de haven: 1. De mijne, want die heb ik zelf gebouwd en 2. die van jou.”

Johan Helling

Nog meer oceaan, maar dan ...



De vulkaan Pico vanaf onze ankerplek bij Horta.

Zoals ik in de vorige Geus schreef eindigde mijn oceaanoversteek met het klassieke zeilschip Eye of the Wind niet op de Azoren zoals de bedoeling was. Het coronavirus stak daar een stokje voor, we mochten niet aan land. In overleg met de rederij werd besloten dan maar naar Nederland te varen, want er was voor het schip een werfbeurt afgesproken in Harlingen. Hoe lang we over het traject zouden doen was natuurlijk onzeker, dus werd er voor 4 weken voedsel ingeslagen en diesel gebunkerd. Ook medicijnen en water werden aangevuld. Daarvoor gingen we een paar uur afmeren aan de kade in Horta, maar we mochten niet de wal op.



Dolfijnen voor de boeg.

Op zaterdag 5 april vertrokken we vanuit Horta in noordelijke richting met als bestemming Falmouth, aan de zuidkust van Engeland bij de ingang van het Kanaal, ruim 1000 mijl varen. Er werd gekozen voor het varen in etappes omdat het anders voor de bemanning te vermoeiend zou worden. De kapitein en de stuurvrouw en twee bemanningsleden liepen een wacht van 6 uur op 6 uur af en dat houdt je niet heel lang vol. Wij als gasten en drie andere bemanningsleden liepen wachten van 4 uur op en 8 uur af, dat is wel voor langere tijd te doen. Ik was ingedeeld in de 12-4 wacht, d.w.z. van 00.00 tot 4.00 en van 12.00 tot 16.00 uur. 's Middags om 12 uur op en dan lekker een middagje in het zonnetje zitten en zo nu en dan even wat doen, is natuurlijk een comfortabele wacht. Maar 's nachts om 12 uur je kooi uit en tot 4 uur standby blijven in een donkere koude nacht is wel even wat anders.

Omdat het nu niet meer een normale reis was, met betalende gasten en een bemanning die zorgt dat de gasten het goed hebben, werden wij meer ingeschakeld. Naast het assisteren bij het zeilen ook eten koken, afwassen en zelf onze hut schoonhouden. De sfeer aan boord was prima en iedereen had zin in weer een mooi stuk varen. De eerste dagen hadden we een prachtige lopende oostelijke wind. Een volkomen ongebruikelijke windrichting voor dit gebied. We bleven met onze noordelijke koers ver (zo'n 300 mijl) van land en ook van de Golf van Biskaje verwijderd. Die is berucht om de hoge golfslag doordat de oceaan daar plotseling veel ondieper wordt.

Na een paar prachtige zeildagen zakte de wind in. We waren een gebied met hoge luchtdruk ingevaren. Maar met een kalme zee en weinig tegenwind maakten we op de motor goede voortgang. We haalden dagafstanden van zo'n 150 mijl. Maar weinig wind, een onbewolkte hemel en een

koude oceaan betekent: mist. Vooral s 'nachts voeren we langdurig in een grijze, natte, koude deken. Voor de navigatie maakte het allemaal niet uit. Het schip voer op de radar en er waren trouwens toch geen andere schepen.

Op zondag 12 april, een week na het vertrek uit Horta, leek het erop dat we de volgende dag Falmouth binnen zouden lopen, maar het weer besliste anders. Er was een "severe gale warning" met noordoostenwind in het Kanaal, daar konden we niet tegenin boksen. We gingen schuilen onder de Franse kust bij Douarnenez. We kregen toestemming om daar in de baai te ankeren en lagen prachtig beschermt tegen de straffe noordoosten wind. Het was stralend zonnig weer met een koude wind. Maar voor anker lig je met de kop in de wind, dus op het achterdek was het prima toeven.



De Franse kustwacht komt ons inspecteren bij Douarnenez

Na twee nachten voor anker was de wind voldoende gaan liggen om verder te kunnen, maar nog steeds oost tot noordoost en dus pal tegen op weg naar Harlingen (want dat was onze bestemming). Stomen dus en de brandstof begon schaars te worden. Het schip stookte zo'n 150 liter per dag voor de machine en daar kwam nog brandstof bij voor de generatoren en de verwarming (want die hadden we inmiddels wel nodig). We hadden in Horta iets van 7000 liter getankt. Er stond in het Kanaal aanvankelijk een vervelende steile golfslag, dat waren we niet meer gewend na weken en weken lange oceaandeining. De voortgang viel dan ook tegen en het was nog een heel eind naar het Nauw van Calais. Op zaterdag 20 april zag ik het grijze land bij Calais eindelijk voorbij schuiven. Een kruisende ferry maakt duidelijk waar we waren. Het was nu over de helft van het

traject Douarnenez-Harlingen en Nederland kwam in zicht. Nou ja, niet echt want we bleven zo'n 30 mijl uit de kust. We waren vanaf het begin van het Kanaal voortdurend omringd door scheepvaart en naarmate we de Maasmond naderden werd het steeds drukker, ook op de marifoon, waar voor het eerst weer Nederlands te horen was.

Maar de wind bleef noordoost. We stoomden nog steeds met maar enkele steunzeilen bij. Zondag 21 mei in de middag werd besloten bij IJmuiden te gaan ankeren. Ik had al enige tijd naar de horizon gekeken of ik sporen van IJmuiden zag, of liever gezegd van de rookpluim van de Hoogovens. Nu we IJmuiden naderden begreep ik hoe het kwam dat ik niks zag: de Hoogovens waren goeddeels uitgeschakeld!



Na 37 dagen slingeren op de oceaan zijn we bijna bij de pier van IJmuiden.

Op maandag 22 april na nog een nacht slingerend voor anker in het ankergebied 5 mijl uit de kust, kwam de mededeling dat we de haven van IJmuiden binnen mochten lopen. Het aanleggen met een 44 meter lange windjammer in de Marina van IJmuiden met windkracht 5-6 dwars en nauwelijks manoeuvreerruimte, had nog wel wat voeten in de aarde en uiteindelijk lag het schip pas om 15.30 uur vast. Om 17.00 uur kregen we te horen dat we van boord mochten en alleen even met ons paspoort langs het douanekantoor hoefden te gaan. De meeste gasten vertrokken pas de volgende dag, want die kwamen allemaal uit andere landen en moesten nog een lange reis maken. Maar als enige Nederlander aan boord hoefde ik alleen even mijn vrouw te bellen en een uurtje later kon ik in de auto stappen.

Na 37 dagen op een slingerend schip had ik weer vaste grond onder de voeten, ik deinde nog wel een beetje na. Ik wilde altijd nog eens een lange oceaanoversteek maken, nou dat is gelukt!

Dit zijn de links naar twee filmpjes; veel kijkplezier.

https://www.wsvdewatergeuzen.nl/download/MOV_0210.mp4

https://www.wsvdewatergeuzen.nl/download/MOV_0196.mp4

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de Orkneys, deel 7:

De nachtelijke oversteek van het Bristol Channel en de tocht langs de Engelse Kanaalkust



Samen met mij vaart er ook een veerboot naar buiten.

In de april-Geus heb ik verteld dat ik vanuit Milford Haven, in Wales, het Bristol Channel wilde oversteken. Nadat ik de lijnen had losgegooid en brandstof had getankt werd ik vlot geschut. Op de Cleddau begon de eb-stroom al een beetje te lopen en na ruim een half uur was ik al bij de monding van de rivier. Daar werd het even spannend. Er kwam namelijk een veerboot aan die ook naar buiten wilde. In de monding lagen twee geulen, een diepe en een minder diepe. Tijd om even de marifoon te pakken en te vragen door welke geul de veerboot wilde varen had ik niet, want ik moest goed op de boeien letten. Ik verwachtte dat hij de diepe geul zou nemen en week daarom uit naar de andere geul. De boot gaf echter een

waarschuwingsssein, waaruit ik opmaakte dat hij ook door die geul naar buiten wilde. Ik verlegde direct mijn koers en tot net buiten de boeienlijn, zodat hij alle ruimte had om me te passeren.

Net als bij de oversteek van het St. George's Channel had ik de wind weer in de rug en woei het niet erg hard. Ik heb alleen de genna uitgerold en ook nu heb ik de motor erbij gezet om voldoende snelheid te maken. Over het weer had ik verder geen klagen. De noordenwind was weliswaar behoorlijk fris en omdat hij pal van achteren kwam bood de buiskap geen beschutting, maar aan het eind van de middag loste de bewolking steeds meer op. Vervelen hoefde ik me niet, want vanaf het begin van de avond tot aan de schemering kon ik genieten van een spectaculaire dolfijnen-show in hetzelfde stuk water als op de heenreis. Toen was het spelletje "Wie gaat het hardst?" heel populair, nu speelde men vooral "Wie kan er zo dicht mogelijk bij het schip het hoogst voor de boeg langs springen?" Het was fascinerend om te zien welke enorme sprongen de dieren konden maken. Even voor achten kon ik ook genieten van een mooie zonsondergang. Toen de zon onder de horizon was verdwenen liet hij nog zeker meer dan een half uur een enorme rode gloed achter. De maan stond al aan de hemel, de eerste sterren verschenen en er volgde een mooie, vrij lichte nacht. De golftoppen lichtten op in het maanlicht en ook de horizon was nog net zichtbaar.



Voordat de nacht valt kan ik nog een half uur van dit avondrood genieten.

Minder goed was het gesteld met de zeegang. De ebstroom vanuit het oosten liep recht tegen de vanuit het westen komende oceaandeining in en die had zich weer vermengd met de deining vanuit de Ierse zee. Daarbovenop stond een vrij lage, maar korte noordelijke golfslag. Alles bij elkaar zorgde het voor onaangename, onregelmatige golven en het schip rolde dan ook behoorlijk. Aan het bereiden van een warme maaltijd viel niet te denken, een kop koffie zetten was al een hele toer. Toen ik net de koffiefilter op het kopje had gezet en hem even losliet, werd hij er al vanaf geslingerd. Met veel moeite lukte het me om een extra sterke kop koffie te zetten, en misschien wel daardoor en vanwege de lichte nacht, was ik niet erg slaperig. Tot een uur of vijf heb ik zitten lezen, daarna heb ik een uurtje gedut, telkens even wegdromend maar nog net wakker genoeg om om de paar minuten even te kijken of er wellicht een schip in de buurt was. Dat was vrij vaak het geval. Twee keer zigzagden er vissersschepen over mijn koerslijn, maar ze passeerden mij ruim, en ik zag ook een aantal vrachtschepen, maar die voeren een parallelle koers.



Na een heldere nacht verschijnt de zon weer.

Rond zessen werd het boven de oostelijke horizon een beetje licht en een uur later kon ik genieten van een mooie zonsopkomst. Het was glashelder en ik had een schitterend uitzicht op de hoge noordwestkust van Cornwall.



Land's End is gerond en ik draai richting Het Kanaal.

Even na achten was ik bij Cape Cornwall, de indrukwekkende noordwest-kaap van Cornwall, en een uurtje later volgde de passage van Land's End, de uiterste westpunt van Zuid-Engeland. Ik kwam er precies op tijd aan, net op het moment dat het tij begon te kenteren. Daardoor stond er nauwelijks stroom en was het water vrij rustig. Het werd nog rustiger toen ik het Kanaal indraaide en onder de beschutting van de indrukwekkende, steil oplopende kliffen naar het oosten koerste. Ook hier kreeg ik bezoek van een groepje dolfijnen, maar dat duurde maar kort.

De eerste haven die ik kon binnenlopen was Newlyn. Maar ik had nog bijna een hele dag voor me, het was schitterend weer en ik voelde me ondanks de bijna slapeloze nacht nog zeer fit. Ik besloot daarom om door te varen naar Falmouth en de Mount Bay over te steken naar Cape Lizard. Tot aan de kaap woei het helaas net te zacht om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken. Toen ik hem had gerond kon de motor uit en koerste ik hoog aan de wind richting Falmouth. Aan het begin van de avond, na bijna 30 uur varen, vond ik snel een plekje in de passantenhaven. Ik kon terugkijken op een geslaagde, ondanks de vervelende golfslag zeer relaxte oversteek. Vlak na mij arriveerde er nog een Nederlands jacht, ongeveer even groot als het mijne. Het was op weg naar Portugal.

De bemanning had op de plotter al gezien wat mijn scheepsnaam was. Die kwam hun bekend voor, want de thuishaven van hun schip was Colijnsplaat en daar staat op de dijk een replica van de Nehalennia-tempel waarvan de resten nog niet zo lang geleden in de Oosterschelde zijn gevonden. Verder lagen er nog twee Nederlandse solozeilers. Eén was ook op de terugreis na een bezoek aan Schotland. De andere, met een bootje van nauwelijks zeven meter, had nog een lange weg te gaan. Hij wilde de Atlantische Oceaan oversteken naar Barbados. Ik doe het hem niet na, de oversteek die ik net achter de rug had was mij al lang genoeg.



Cape Lizard.

Ik had die oversteek precies op het juiste moment gemaakt, want de volgende morgen loeide de wind door het want en vielen er zware buien. Weer een stukje oostwaarts varen zat er niet in, maar in de loop van de morgen klaarde het wat op en werden de buien minder actief. Ik heb verleden jaar verteld dat er tegenover Falmouth een plaatsje ligt dat Flushing heet. Het is in de 18e eeuw gesticht door Vlissingers die er een haven hebben aangelegd. In mijn vaargids stond dat het een Nederlands karakter had en ik was daarom benieuwd hoe het er uitzag. Het lag aan een korte zijtak van de rivier de Fal, en de huizen kon ik vanaf de boot goed zien. Het leek me leuk om ernaartoe te lopen, maar dat bleek toch een wat

te lange wandeling. Ik ben weer teruggegaan en er met een veerbootje naartoe gevaren. Het bezoek was zeer de moeite waard, het Engelse Flushing is een pittoresk dorpje, mooi gelegen onderaan een beboste heuvelwand, maar enige overeenkomst met mijn vele malen grotere en ook minder goed geconserveerde geboortestad kon ik niet ontdekken. Het zag er allemaal zeer Engels uit, veel huizen waren gebouwd in de 18e-eeuwse Georgian-stijl.



Het door Vlissingers aangelegde haventje van Flushing.

Om niet de laatste overtocht te missen, ben ik na ruim een kwartier weer naar de aanlegplaats van het veerbootje gewandeld. Meer tijd had ik niet nodig, want Flushing telde niet meer dan zes straten. Op de kade wachtte mij echter een onaangename verrassing: het veerbootje voer net weg, drie minuten voor het tijdstip waarop het volgens de dienstregeling zou moeten vertrekken. Ik vroeg me af hoe ik weer in Falmouth moest komen. Ik ben even een restaurantje op de kade binnengelopen en daar kreeg ik het telefoonnummer van de watertaxi. Die kon mij echter niet ophalen want de schipper had geen vergunning om in Flushing aan te leggen. Ik moest maar de veerman bellen, die was immers te vroeg vertrokken en had daarom de plicht mij over te zetten. Gelukkig stond er op kade een man

die zijn telefoonnummer had. Toen ik belde zag ik het bootje alweer richting Flushing varen, klaarblijkelijk was dat de eindhalte. Toen de passagiers waren uitgestapt ben ik aan boord gestapt en heb ik tegen de veerman gezegd dat hij te vroeg was vertrokken. Dat was inderdaad zo, hij verontschuldigde zich en was bereid om nog een overtocht te maken. Omdat ik de enige passagier was hebben we gezellig gepraat. Toen ik vertelde dat ik in Flushing was geboren, zei hij direct “The Dutch Flushing, I presume?”. Hij wilde ook weten wat dat voor plaats was. Toen ik het inwoneraantal noemde, was hij verbaasd dat het groter was dan Falmouth en karakteriseerde hij het als een “big city”. Dat verbaasde mij weer, een stad met nauwelijks 45.000 inwoners is toch niet veel meer dan een middelgrote provincieplaats. Toen ik van boord stapte gaf hij mij ter compensatie van het ongemak een kaartje voor een gratis overtocht.



Bijna in Fowey.

De volgende morgen zag het weer er een stuk beter uit. Er stond een matige noordwestenwind, voor mij heel gunstig want ik moest naar het noordoosten, en het was zeer zonnig. Nadat ik boodschappen had gedaan en mijn dieseltank vol had gegooid, ben ik richting Fowey gezeild. Het was een mooie tocht, niet alleen vanwege het uitstekende zeilweer maar ook vanwege het uitzicht op de kust. Indrukwekkende kliffen en kapen met

idyllische baaitjes ertussen en grote baaien met zacht glooiend heuvelland erachter, wisselden elkaar voortdurend af. Het mooist was het binnenvaren van de monding van de Fowey River, met aan beide zijden hoge heuvels. Aan weerszijden stond een middeleeuws kasteeltje dat vroeger de toegang tot de rivier bewaakte. Het uitzicht op het tegen de heuvelwand aangeplakte stadje was schitterend. Steigers waaraan je kunt overnachten heeft Fowey wel, maar er is er maar één met een verbinding naar de wal. Gelukkig was daar nog een plekje vrij. Van alle oude stadjes die ik in het Verenigd Koninkrijk heb gezien vind ik Fowey het mooist, maar helaas heb ik het dit keer hoofdzakelijk vanaf de boot bewonderd. Toen ik gegeven had begon het al flink te schemeren en was het te laat om nog een wandeling te maken. Alleen de volgende morgen, toen ik door de schilderachtige kronkelstraatjes naar het havengebouw en de douches ben gelopen, heb ik weer even genoten van het stedenschoon. Daarna moest ik snel verkassen, want ik mocht maar tot tien uur aan de steiger blijven liggen. Aan de andere kant van de rivier lag een steiger zonder walverbinding, waaraan je onbeperkt kon liggen, en ik heb daar aangemeerd.



Aangemeerd in Fowey.

Het heldere, zonnige weer van de vorige dag had helaas plaatsgemaakt voor een weertype waar ik in Schotland al veel ervaring mee had opgedaan. Het was grijs en wat mistig en zo nu en dan viel er wat lichte motregen. Erg gemotiveerd om weer het zeegat te kiezen was ik niet, en aanvankelijk was ik van plan om in Fowey te blijven. Maar toen het na de middag een beetje leek op te klaren, heb ik de lijnen losgegooid om op weg te gaan naar Newton Ferrers, aan de Yealm River, ook een schitterend plekje, een stukje ten oosten van Plymouth. Een aangename tocht was het niet. De opklaringen zetten helaas niet door, en omdat het zicht beperkt was, zag ik al gauw alleen maar water en grijze lucht. Erg hard woei het niet, maar omdat de wind naar het zuiden was gedraaid stonden er behoorlijk hoge golven. Omdat ik bijna pal voor de wind voer rolde het schip flink. Ik zeilde alleen op de genua, maar om voldoende snelheid te maken, heb ik de motor erbij gezet.



Onderweg van Fowey naar de Yealm.

Gelukkig was de afstand niet meer dan een kleine 20 mijl, en aan het begin van de avond had ik de kronkelige en nauwe mondingsgeul van de Yealm bereikt. Het was al de derde keer dat ik hier binnen voer, maar vooral de passage van de meer dan 100 meter hoge, vrijwel recht uit het water op-

rijzende heuvelwand waar ik vlak langs moest varen, was weer zeer indrukwekkend. Er dreven wat flarden nevel voor en de top was verborgen in de laaghangende bewolking. Nadat ik door een enorme vloot van aan meerboeien liggende jachten was doorgevaren, legde ik vast aan de drijvende steiger midden in de rivier. Dat ging helaas niet helemaal zonder problemen. Ik voer keurig met de kop in de wind langs de steiger en sprong van het schip af om de voorlijn rond een bolder te leggen, maar toen ik daarmee bezig was begon het achterschip door de stroom weg te draaien. Gelukkig zag de eigenaar van het schip dat voor het mijne lag wat er aan de hand was en hij kwam snel de steiger op om me te helpen. Ik ben weer snel het schip op gegaan en heb hem de achterlijn toegegooid. De stroom was echter zo sterk dat het hem niet lukte om het achterschip naar de steiger te trekken. Toen de buurman assistentie kreeg van een andere buurman lukte het gelukkig wel, anders was mijn schip tegen het zijne aangedraaid. Ik heb beide heren uiteraard hartelijk bedankt voor deze krachtsinspanning en daarna mijn avondmaal bereid. Dat smaakte na deze even wat moeilijke momenten extra lekker.



Na een moeizame aanlegmanoeuvre kan ik weer genieten van het uitzicht op de hoge oevers van de Yealm.

De volgende morgen zag het er nog steeds erg grijs uit, maar gelukkig was het niet meer zo nevelig. Omdat de temperatuur aangenaam was heb ik buiten ontbeten en weer genoten van het uitzicht op de beboste oevers en de witte huizen van het dorpje Newton Ferrers. Helaas was het weerbericht van de kustwacht niet te ontvangen en ook via mijn iPhone kon ik geen weerberichten raadplegen. Ik vertrouwde maar op het weerbericht van de vorige dag. Dat had aangegeven dat de wind zuid zou zijn, maar dat het iets harder zou waaien. Toen ik buitengaats kwam heb ik eerst geprobeerd om alleen op de genua te zeilen. Dat leverde echter te weinig snelheid op en ik besloot om het grootzeil te hijsen. Omdat er hoge golven stonden was het een vervelend en ook niet ongevaarlijk klusje. Ik moest eerst het dek op om de bindlinten rondom het zeil los te maken en toen ik dat had gehesen moest ik naar de mast om de giek wat te laten zakken. Maar het was de moeite waard. Het schip scheurde nu met een snelheid van soms 7,5 knoop over de golven. Met het weer ging het ook de goede kant uit. Het werd steeds helderder en als de zon even doorbrak lichtten de grijs- en groentinten van de hoge rotskust sterk op. Schitterend! De Waterlandse Zeedijk is mooi, vooral als je eroverheen fietst, maar dit was toch wel even iets anders.



Start Point, de kaap aan de westkant van de Lyme Bay.

Aan het eind van middag passeerde ik Start Point, de kaap aan westkant van de Lyme Bay, en draaide ik richting Dartmouth. Na ruim een uur was ik bij de monding van de Dart. Ook hier was het binnenvaren tussen de hoge heuvels met aan weerskanten een kasteeltje ervoor weer een feest. Schuin voor me lag Dartmouth tegen de heuvels aangeplakt en op de helling van de heuvel aan de andere kant lag het schilderachtige dorpje King's Wear, waar de jachthaven was. Ook hier had ik bij het aanleggen weer last van stroom op het achterschip. Het draaide flink weg, maar gelukkig lukte het me om het met de achterlijn naar de steiger te trekken. Aanleggen op stroom blijf ik lastig vinden, bij wind kun je meestal goed inschatten hoe hard hij tegen het schip duwt, bij stroom is dat veel moeilijker.



Aangemeerd in King's Wear. Op de achtergrond Dartmouth.

Omdat ik ruim een week eerder in Het Kanaal was gearriveerd dan bij de twee vorige reizen en dus ruim in mijn tijd zat, wilde ik wat dingen doen waar ik op de heenreis niet aan was toegekomen. Op de hoogste heuvel aan de oostkant van de Dartmonding stond een groot stenen baken. Iedere keer als ik op de Dartmonding aankoerste zag ik het al van verre en het leek me leuk om ernaartoe te wandelen. Toen ik de volgende morgen opstond had de grijze lucht plaatsgemaakt voor een staalblauwe hemel en

was het behoorlijk warm. 's Morgens heb ik eerst een wasje gedraaid. Helaas werkte de droger niet op ponden, zoals bijna overal, maar op 20-pencemunten, en die had ik niet. Gelukkig was er een vriendelijke mevrouw die even naar haar auto wilde lopen om wat munten te pakken. Ze vertelde dat zij en haar man een weekendhuis hadden in King's Wear en vroeg naar mijn reiservaringen, en zo werd een klein ongemak aanleiding voor een gezellig praatje.



Doorkijkje over de Dartmonding.

's Middags heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken. De wandeling ging eerst door de schilderachtige kronkelstraatjes van King's Wear en daarna over een lommerrijk weggetje met mooie oude villa's erlangs dat langs de steile oeverwand slingerde. De doorkijkjes naar het water en de overzijde van de monding waren schitterend. Omdat er een stuk van de kliffen in de rivier zou kunnen storten, was het weggetje op een gegeven moment afgesloten en moest ik een klein stukje omlopen. Toen ik ruim 150 meter had geklommen lag de oeverwand schuin onder me en maakten de stukjes bos plaats voor zacht glooiend heuvelland met door meidoornhagen omzoomde weilanden en akkers. Na een uurtje was ik bij het baken. Het was een 28 meter hoge zeskantige bakstenen toren waar je onderdoor kon lopen. Hij stond midden in een stoppelveld, maar er liep een klein

paadje naartoe. Achter de hoge klifwand lag Het Kanaal, dat op deze zonnige dag veel van de Middellandse Zee weghad, en naar het westen had ik een mooi uitzicht op de kliffen waar ik langs was gevaren. Via allerlei holle landweggetjes ben ik weer naar King's Wear terug gewandeld. Iedereen die ik tegenkwam groette vriendelijk, ook de automobilisten.



Het zacht glooiende heuvelland boven de Dartmonding.

Het was mijn bedoeling om de volgende dag weer te vertrekken, maar toen ik 's avonds de weerberichten bekeek zag ik dat ik dat beter niet kon doen. Ik moest de lange Lyme Bay oversteken en recht naar het oosten varen, en de wind, die al in de oosthoek zat, zou behoorlijk toenemen. Ik had geen zin om twaalf uur tegen wind en golven in te hakken en heb de oversteek een dag uitgesteld. Een straf was dat bepaald niet, want daardoor kon ik nog een wandeling maken die al langer op mijn programma stond: langs de andere oever van de Dart naar het kasteel bij de monding lopen. Toen ik de volgende morgen lekker buiten zat te ontbijten, klonken er kanonschoten over de rivier en ik hoorde ook het harde geluid van een luidspreker. Er waren net roeiwedstrijden van start gegaan. Rond de middag ben ik met de veerpont naar Dartmouth gevaren. Het was geen pont zoals wij die kennen, maar een platte bak die voortgetrokken werd door een sleepbootje dat ernaast voer. De roeiwedstrijden waren nog steeds

aan de gang en er stonden veel mensen te kijken. De wandeling ging eerst over een oude kade met statige, hoofdzakelijk 18- en 19e-eeuwse huizen, de meeste voorzien van een pastelkleurtje. Toen ik de middeleeuwse stadspoort was gepasseerd kon ik verder lopen over een smalle weg met mooie villa's erlangs. Daarna kwam er een pad dat vlak langs het water van de beboste oever liep. Over de rivier voeren veel schepen en aan de overkant lag de steile, beboste oever waar ik de vorige dag had gewandeld.



Dit sleepbootje trekt het pontje de Dart over.

Toen ik niet ver meer van het kasteel verwijderd was, hoorde ik klockgelui dat afkomstig moest zijn van het oude kerkje dat vlak voor het kasteel stond. Het gelui verschilde sterk van wat je meestal in Nederland hoort. Het was geen eenvoudig “bim bam”, maar een zestonig patroontje. Omdat het zaterdagmiddag was het leek het me onwaarschijnlijk dat de klokken geluid werden voor een kerkdienst, mogelijk was er een trouw- of begrafenisdienst. Dat was echter niet het geval. Toen ik naar binnen ging zag ik onder de toren zes klokkenluiders die in een kring stonden en ieder aan een touw trokken. Eén van hen had duidelijk de leiding, hij gaf voortdurend aanwijzingen, in de trant van “iets harder trekken, of iets eerder”. Terwijl ik

het interieur met de vele grafmonumenten en militaire vaandels bewonderde, ging het luiden door, maar op een gegeven moment hielden de klokkenluiders ermee op. Ik ben naar ze toegelopen en heb gevraagd of ze aan het oefenen waren. Dat was inderdaad het geval, er was binnenkort een klokkenluiderswedstrijd. In Engeland worden klokken nog volop met de hand geluid, en als er meerdere klokken zijn en dus ook meerdere klokkenluiders, is het belangrijk dat die goed op elkaar zijn ingespeeld. Waar het om draait is dat iedereen precies op het juiste moment aan het touw trekt en dat even hard doet.



Oefenen voor een klokkenluiderswedstrijd.

Na deze leuke kennismaking met een curieus stukje Engelse folklore ben ik doorgelopen naar het kasteel. De Engelsen noemen het een “Castle”, maar eigenlijk was het een fort, gebouwd in de middeleeuwen om tijdens de Honderdjarige Oorlog de Dartmonding te kunnen verdedigen tegen een Franse invasie. Vreesde men die dan werd er een ketting gespannen naar het fort aan de overzijde. De ketting heeft ook dienstgedaan om te verhinderen dat de schepen van de Spaanse Armada in 1588 de Dart op zouden varen. In de Tweede Wereldoorlog fungeerde het fort nog als uitkijkpost, daarna is het een museum geworden. Toen ik het had bekeken, ben ik na het nuttigen van een “cream tea” nog wat verder gewandeld. Over de steile, beboste oever langs Het Kanaal slingerde een smal paadje. Er waren voortdurend doorkijkjes naar Het Kanaal en zo nu en dan passeerde ik een piepklein baaitje met een strandje. Ik vroeg me af waarom ik helemaal naar Schotland was gevaren, dit was minstens zo mooi. Toen het tijd werd om terug te keren ben ik naar boven geklommen en via een geasfalteerd weggetje naar Dartmouth gewandeld. Daar waren de roeiwedstrijden nog steeds aan de gang. 's Avonds werden ze afgesloten met een vuurwerk.



Het kasteel aan de westoever van de Dartmonding.

De volgende dag waren de weersomstandigheden ideaal voor een oversteek van de Lyme Bay. De zon scheen nog steeds overvloedig en de zwakke wind was naar het noorden gedraaid. Om optimaal van de stroom te kunnen profiteren wilde ik de volgende morgen om halfacht vertrekken. Ik heb 's avonds alvast mijn boterhammen gesmeerd voor het ontbijt en de lunch en de wekker gezet, maar toen ik wakker werd zag ik tot mijn schrik dat ik de wekker niet had gehoord en het al halfacht was. Douchen kon ik wel vergeten en ik heb als een haas het schip vaarklaar gemaakt.



Doorkijkje over de Dartmonding en Het Kanaal.

Ik kon nog even genieten van het schitterende uitzicht op de oevers van de Dartmonding, daarna heb ik met enige weemoed de fraaie kust van Devon achter mij gelaten. Een groepje dolfijnen deed me kort uitgeleide. Daarna zag ik vooral ronddobberende vogels, eerst een enorme groep meeuwen, vervolgens een grote groep jan-van-genten. Toen ik die gepasseerd was kwamen de vissersboten. Daarmee blijft het uitkijken geblazen. Omdat het glashelder was waren ze al te zien als alleen hun dekhuis nog boven de horizon uitstak, maar ze veranderden vaak onverwacht van koers. Omdat ik de navigatie aan de stuurautomaat kon overlaten en er verder niet veel te zien was, heb ik de meeste tijd zitten lezen, om de minuut even om me heen kijkend. Op de plotter kon ik niet vertrouwen,

want zeker de helft van de vissersschepen had zijn AIS niet aangezet, hoewel dat wel verplicht is. Ongeveer een mijl voor me voer er één schuin van mij weg, ook zonder AIS. Het leek geen gevaar op te leveren, maar toen ik even opkeek van mijn boek zag ik het schip dwars voor me langs varen, op een afstand van nauwelijks 100 meter.



Portland Bill, waar ik vlak langs vaar om de enorme draaikolk te kunnen verlaten.

De heuvels rondom de baai waren vrijwel de hele tijd te zien en toen ik de hem voor de helft was overgestoken verscheen de afgeplatte rotskust van Portland boven de horizon. Aan het eind van de middag was het schiereiland helemaal zichtbaar. Ik moest nu rekening gaan houden met de enorme draaikolk bij Portland Bill, de zuidpunt. Waar de draaikolk zich precies bevindt is afhankelijk van het tij. Volgens de stroomkaart bevond hij zich nu ten westen van Portland Bill. Dat betekende dat ik eerst naar het noorden zou worden geslingerd en dan vlak langs de kust weer naar het zuiden. Toen de enorme stroom van de draaikolk het schip steeds meer in zijn greep begon te krijgen, voer ik recht op de noordpunt van Portland af. Tegensturen leek me zinloos, ik vertrouwde erop dat de stroom mij vanzelf naar de zuidpunt zou duwen. Dat gebeurde inderdaad, op een gegeven moment werd ik met een enorme vaart naar het zuiden geslingerd. Door vlak onder de kust te varen, kon ik de draaikolk verlaten en Portland

Bill rondten. De draaikolk is berucht vanwege de onrust die hij veroorzaakt, maar van een nare golfslag had ik totaal geen last, de schuimkoppen zaten aan de zuidkant, een flink stuk onder mij. Ik had het hele stuk met een gehesen grootzeil en een uitgerolde genua gevaren, maar omdat de wind net iets te zwak was had ook vrijwel de hele oversteek de motor aangestaan. Die kon nu uit, langs de oostkust van Portland stond veel meer wind.



Aangemeerd in Weymouth.

Aan het begin van de avond draaide ik de mij zeer bekende haven van Weymouth binnen. Helaas waren alle plekken langs de gastensteiger bezet, zodat er niets anders opzat dan langszij een jacht aan te meren. Er was geen mens aan boord, maar mijn lijnen werden aangepakt door de schipper van een Nederlands jacht uit Amsterdam. Hij was met zijn vrouw en twee kleine kinderen op weg naar Spanje, waar ze wilden overwinteren. De bedoeling was om eerst over te steken naar Brest en vandaaruit de lange oversteek over de Golf van Biskaje te maken. Dat betekende dat er een paar nachten doorgezeild moest worden en de slaap overdag moest worden ingehaald, maar dan waren de kinderen natuurlijk wakker. De vrouw betitelde zich als “geen held” en zag er een beetje tegenop, maar het stel had ook zoiets van “we zien wel, komt tijd, komt raad”.

Vorig jaar had ik in Weymouth een week verwaaid gelegen, nu ben ik er maar kort gebleven. De volgende haven die ik kon aanlopen was Poole of misschien Yarmouth, op het eiland Wight, maar ik had op de kaart en in de vaargids gezien dat er een mijl of zeven ten westen van Weymouth verscholen tussen de rotsen een piepklein rond baaitje lag dat er schitterend uitzag, Lulworth Cove. Ik wilde er graag overnachten, maar de vaargids waarschuwde om dat niet te doen als de wind in de zuidhoek zat, dan stond er een geweldige deining en bestond zelfs het gevaar dat men vanwege de brekers het baaitje niet meer kon verlaten. De vrij zwakke wind zou de volgende dag echter west zijn en dan 's nachts naar het noorden draaien. Het leken mij ideale omstandigheden voor een overnachting. Het voordeel was bovendien dat ik bij een tocht naar Yarmouth nog met de stroom in de rug de ingang van de Solent kon bereiken, het vaarwater tussen Wight en het vasteland. Verleden jaar was ik vanuit Weymouth in één keer naar Yarmouth gevaren, maar toen moest ik op de Solent urenlang tegen een verschrikkelijk sterke stroom opvaren.



Langs de Jurassic Coast relaxt op weg naar Lulworth Cove.

Ik heb ook even advies gevraagd aan mijn Engelse buurman. Die had één keer overnacht in Lulworth Cove. Het was er inderdaad prachtig, maar ook

bij een westen- of noordenwind kon er behoorlijk wat deining staan. Ik besloot desondanks om het avontuur op te zoeken en ben de volgende middag onder zeer rustige omstandigheden naar het baaitje gezeild. Ik voer nu vlak onder de kust, de grotendeels uit krijtrotsen bestaande Jurassic Coast, en alleen al dat was de moeite waard.

Een stukje voor het baaitje zag ik een klein bootje met een vrij hoge snelheid mijn richting uit komen. Het had zijn AIS aanstaan en ik zag ik dat het Smit Rodney heette. Omdat "Smit" een Nederlandse naam is vermoedde ik dat het een bootje van het waterwerkenconcern BosKalis was. Ik had al twee keer meegemaakt dat er zo'n bootje naar me toe kwam om te vertellen dat ik mijn koers moest verleggen omdat er schietoefeningen werden gehouden, en ook dit keer was dat het geval. Waarom hiervoor bootjes van een Nederlandse aannemer worden gebruikt, is me een raadsel. Het bootje kwam vlak naast me varen en er verscheen een geüniformeerde man aan dek die me zeer vriendelijk en beleefd verzocht om mijn koers 60 graden naar het zuiden te verleggen. Maar toen ik vertelde dat ik op weg was naar Lulworth Cove mocht ik doorvaren, want het schietgebied lag ten oosten ervan. Ik informeerde nog even of er ook de volgende dag schietoefeningen werden gehouden. Dat was inderdaad het geval, vanaf 's morgens halftien. Dan zou ik echter al het schietgebied zijn gepasseerd. De man stak zijn duimen omhoog en wenste me een goede vaart en een prettig verblijf in Lulworth Cove toe.

De smalle ingang van het baaitje was vrij gemakkelijk te vinden en toen ik die vlak langs de rotsen indraaide kwam ik in een adembenemend mooie omgeving. Aan de noordzijde rees de zeker 100 meter hoge wand van een krijtrots loodrecht uit het water op en daarboven was nog een steil oplopend talud met grasland. Alles bij elkaar was het 167 meter hoog. Aan de oostzijde stonden wat lagere kliffen en aan de westkant was vlak voor de rotswand een idyllisch valleitje waar een wit huisje stond. Daarvoor lagen een aantal visbootjes aan meerboeien en om het hele baaitje lag een smal kiezelstrand. Meerboeien voor jachten waren er niet, dus ik kon er alleen ankeren, maar het ankergeroi had ik al onderweg in gereedheid gebracht. Er lag één jacht voor anker en op een veilige afstand, bijna midden in het baaitje, heb ik het anker laten vallen. Door halve kracht achteruit te varen heb ik getest of het hield, en toen dat inderdaad het geval was heb ik mezelf op een biertje getrakteerd en van de schitterende omgeving genoten. Weer had ik het gevoel dat ik voor dit soort spectaculaire uitzichten helemaal niet naar Schotlang had hoeven te varen, alleen wemelt het daar van dit soort plekjes. De enige dissonanten waren de droge knallen van de schietoefeningen, maar die hielden gelukkig al snel op. Met de deining waarvoor mijn buurman in Weymouth mij een beetje bang had gemaakt, viel het reuze mee. Het schip deinde wel wat, maar mijn glas bleef gewoon

op tafel staan en van rammelende kopjes en pannen had ik ook geen last, dat was het jaar ervoor bij Lundy wel anders. Omdat het schip telkens draaide, had ik tijdens mijn diner in de kuip voortdurend een ander uitzicht. Voor het slapen gaan heb ik nog even buiten gezeten. Sterren waren er niet te zien, maar het was vrij licht, en het enige wat er te horen was, was het voortdurende rollen van de kiezelstenen in de branding.



Voor anker in Lulworth Cove.

Toen ik opstond was het schip 180 graden gedraaid. De wind zat nu in de noordhoek, de wolken van de vorige dag waren helemaal verdwenen en de zon, die net was opgekomen, had vrij spel. Mijn boterhammen voor de lunch en het ontbijt had ik 's avonds al klaargemaakt. Ik heb alleen een kop koffie gedronken, ontbijten kon ook op het water. Toen ik de huik van het grootzeil had afgehaald en alvast de bindlinten had losgemaakt, heb ik het anker opgehaald. Dat ging vrij makkelijk en welgemoed voer ik tussen de rotsen het baaitje uit. Voordat ik vertrok had ik nog even het onlineweerbericht geraadpleegd en dat zag er goed uit. De wind zou noord tot noordoost zijn en harder dan 4 beaufort zou het niet waaien. Ik verheugde me erop om rustig ruim aan de wind zeilend van het uitzicht op de fraaie kust te genieten, maar dat pakte helaas anders uit.



De wind is gedraaid en volgende morgen is dit het uitzicht.

In Lulworth Cove stond bijna geen wind en toen ik het baaitje had verlaten kon ik in alle rust het ankergerie opbergen, het grootzeil hijsen en de genua uitrollen. Maar toen dat gebeurd was en ik van de kust weg zeilde, kreeg ik een enorme vlag over me heen. In de vaargids stond dat men hier bij een noordenwind alert moest zijn op valwinden, maar dit was geen incidentele valwind. Hoewel ik nog vrij dicht onder de kust voer stonden er venijnige schuimkopjes en wat verder van de kust zag het wit van de schuimkoppen. Van de windverwachting klopte helemaal niets, de windmeter sprong voortdurend naar 24 en soms 28 knoop. Het woei dus geen 4 beaufort, de windkracht was ruim 6 begin 7! Ik had moeite om het schip onder controle te houden, het liep voortdurend uit het roer en alleen door de grootschoot telkens te vieren hield ik het op koers. Ik voerde duidelijk te veel zeil en ik ben eerst begonnen om de genua zover in te rollen dat het niet groter was dan een stormfokje. Dat hielp al iets, maar het schip was nog steeds overtuigd, ook het grootzeil moest een stuk worden verkleind en ik heb er daarom een dubbel rif in gelegd. Het waren geen lichte en leuke klusjes, maar ze horen nu eenmaal bij het zeezeilen. Toen ze achter de rug waren werd het varen een stuk relaxter en kon ik mijn ontbijt nuttigen. Hoewel ik met een miniem voorzeil en een tot op de helft van de

oppervlakte teruggebracht grootzeil voer, was de snelheid nog 8 en soms zelfs 9 knoop.



De westpunt van Wight, met het vuurtorentje op de Needles.

Veel tijd en gelegenheid om van het uitzicht op de Jurassic Coast te genieten had ik niet, ik was al heel snel bij de indrukwekkende kaap aan de westkant van de Poole Bay, waar het hard stroomde en wemelde van de brekers. Toen ik de kaap voorbij was werd het gelukkig een stuk rustiger en in de baai begon de wind gaandeweg af te nemen. Om de vaart erin te houden heb ik het voorzeil telkens een beetje uitgerold. Op een gegeven moment was de windkracht niet meer dan 4, zoals de weerberichten hadden voorspeld, en kon ik met een totaal uitgerolde genua zeilen. Om bij de ingang van de Solent uit te komen, koerste ik hoog aan de wind, maar hoewel ik soms flink kon oploeven was het al snel duidelijk dat ik de ingang niet in één slag kon halen, ik koerste recht op de zuidkust van Wight af. Daardoor had ik een fantastisch uitzicht op de Needles, de rij krijtrotsen voor de westpunt van het eiland, die stonden te schitteren in de morgenzon. De consequentie was dat ik het laatste stuk pal tegen de wind op de motor moest varen. Ik had wel kunnen kruisen, maar dan was ik te laat bij de ingang van de Solent en had ik de stroom hard tegen gekregen. Nu had ik hem nog in de rug, maar toen ik de toegangsgeul tot de Solent

invoer stond er zo weinig stroom dat de brekers die hier het varen tot een hel kunnen maken, helemaal waren verdwenen.



Bijna in Yarmouth.

Op de Solent begon het tij te kenteren, maar tot voor Yarmouth viel het met de tegenstroom wel mee. Het was nog maar halftwee, en omdat het schitterend weer was wilde ik graag nog een stuk doorvaren. Yarmouth had ik verleden jaar al bezocht en het leek me leuk om nu te overnachten in een haven aan de Beaulieu River, zoals de naam al zegt een rivier in een mooie omgeving, aan de noordkant van de Solent, een stukje voor Southampton. Erg ver was het niet, nog ruim 10 mijl, en als ik de stroom mee had gehad was ik er in minder dan twee uur geweest. Maar ik kreeg te maken met een steeds sterker wordende tegenstroom. De motor een tandje hoger zetten hielp weinig, op een gegeven moment was de snelheid over de grond niet meer dan anderhalve knoop. Na een uur voer ik nog steeds voor Yarmouth, dit schoot totaal niet op, ik was alleen maar brandstof aan het verspillen. Het leek me verstandiger om mijn veel te optimistische plan te laten varen en om te draaien. De jachthaven had ik in recordtempo bereikt en een van de in speedbootjes rondvarende havenmeesters wees me een plekje toe langs zij een Brits jacht. Daarna had ik nog voldoende tijd om even door het oude plaatsje te wandelen en

Yarmouth Castle te bezoeken. Ook dit was geen echt kasteel maar een oud fort, samen met een aantal andere forten gebouwd in de 16^e eeuw op last van Hendrik VIII. Die was bang dat Karel V hem zou aanvallen om in Engeland het Rooms-Katholicisme weer in ere te herstellen.



Yarmouth Castle.

De volgende dag was het nog steeds schitterend zomerweer. De wind was naar het oosten gedraaid, maar hij was zo zwak dat ik er makkelijk tegenin zou kunnen varen. Omdat ik nog steeds ruim in mijn tijd zat besloot ik echter om niet te vertrekken, maar lekker een stukje over Wight te fietsen. In de loop van de ochtend heb ik mijn vouwfietsje uitgekapt en ben ik eerst naar Fort Victoria gefietst. Omdat de kusten aan beide zijden van de Solent laag zijn, zijn ze zeer kwetsbaar voor invasies. Niet alleen in middeleeuwen en de 16e eeuw was daar men bang voor, in de 19e eeuw was men met name bevreesd voor erfvijand Frankrijk, vooral toen dat ijzeren oorlogsschepen begon te bouwen en keizer Napoleon III aan de macht kwam. Die zou weleens revanche kunnen nemen voor de nederlaag die zijn oudoom Napoleon bij Waterloo had geleden. De Engelsen hebben in allerijl rond en in de Solent een reeks forten gebouwd, en Fort Victoria is er een van. De Fransen zijn nooit gekomen, maar vooral in de Tweede

Wereldoorlog, toen men natuurlijk bang was voor een Duitse invasie, kwamen de forten goed van pas. Fort Victoria kon niet bezichtigd worden, het is nu een toeristische attractie met winkeltjes en een restaurantje. Genietend van de nazomerzon heb ik er een typisch Britse lunch genuttigd: twee boterhammen belegd met “baked beans”, witte bonen in tomatensaus. Een beetje calorierijk maal kon ik op dit soms flink heuvelende fietstochtje wel gebruiken.



Na een pittig fietstochtje kan ik nu de Needles van bovenaf bewonderen.

Omdat het me leuk leek om de Needles nu eens vanaf de landzijde te bewonderen, nam het heuvelen alleen maar toe. De weg steeg steeds meer en meer, maar het lukte me om alleen op de pedalen de ruim 100 meter hoge kust te bereiken waar de rij krijtrotsen voor stond. Ook hier stond een fort, beheerd door de National Trust en ingericht als oorlogsmuseum. Het was in de Tweede Wereldoorlog een belangrijke uitkijkpost, nu is het vooral het punt waarop men het mooiste uitzicht heeft op de Needles. Die stonden te pronken in de zon en diep onder me spatte de Kanaaldeining tegen de helwitte rotswanden. Toen ik er wat fotootjes van had geschoten ben ik te voet nog wat verder naar boven gegaan. Daar was nog een fort. Het is na de Tweede Wereldoorlog gebruikt als proefstation voor het lanceren van raketten. Men gebruikte daarvoor de technologie

die de Duitsers voor hun V1's en V2's hadden ontwikkeld. Na dit stukje Britse militaire geschiedenis ben ik via allerlei leuke maar soms ook behoorlijk drukke weggetjes, naar Freshwater Bay gefietst, een klein door kliffen omzoomd baaitje met een badplaatsje, aan de zuidkust van Wight. Van daaruit ben ik dwars over de westpunt van het lommerrijke eiland weer teruggefietst. Onderweg passeerde ik veel mooie 19e-eeuwse villa's met vaak schitterende tuinen. Op Wight woont duidelijk niet het armste deel van de Britse bevolking.



Buckler's Hard, waar vroeger de timmerlieden van de scheepswerf van de Royal Navy woonden.

De volgende dag heb ik de lijnen weer losgegooid en ben ik naar de Beaulieu River gevaren. De wind was nog steeds oost maar te zwak om te kunnen zeilen. Omdat ik nu wel de stroom in de rug had, voer ik al na ruim anderhalf uur de rivier op. Die deed zijn naam alle eer aan. Eerst liep hij met een grote boog door een gebied van slikken en schorren, daarna lagen er aan beide oevers bossen die deel uitmaakten van de New Forest, een zacht glooiend bos- en heidegebied dat enigszins vergelijkbaar is met de Veluwe. Onderweg passeerde ik enorme aantallen jachten die aan meerboeien lagen. Na een half uurtje kwam ik aan bij het historische

plaatsje Buckler's Hard, waar de jachthaven was. Ik kreeg er een box toegewezen en nadat ik was aangemeerd en op het havenkantoor het gebruikelijke bureaucratische ritueel van het opgeven van naam, adres en telefoonnummer had doorlopen, ben ik even door het dorpje gewandeld. In de 18^e eeuw stond hier een grote scheepswerf waar de schepen voor de Royal Navy werden gebouwd, waaronder het vlaggenschip van admiraal Nelson. In de uitstekend geconserveerde huizen waar vroeger de scheepstimmerlieden woonden, zat nu o.a. een museum dat uitgebreid informatie gaf over de scheepswerf, de mensen die er werkten en de schepen die er zijn gebouwd. Ik heb het de volgende morgen bezocht.



Het landhuis van de hertogen van Montagu.

Na het museumbezoek ben ik door de bossen langs de rivier naar het dorpje Beaulieu gefietst om het enorme landhuis te bezoeken van de hertogen van Montagu, een van de hoogste adellijke families van Groot-Brittannië, die ruim 70 % van de New Forest in bezit heeft, inclusief de rivier en twee dorpjes. De New Forest was oorspronkelijk het jachtdomein van Willem de Veroveraar, de Normandische koning die in 1066 Engeland veroverde, en de Montagu's stammen in rechte lijn van hem af. Het hele gebied hoorde oorspronkelijk bij een abdij, maar toen Hendrik VIII het in de 16e eeuw na de invoering van de Reformatie onteigende gaf hij het aan

de toenmalige hertog van Montagu, zijn trouwe vazal. Het landhuis was oorspronkelijk een van de gebouwen van de abdij, maar is vooral in de 19e en begin 20e eeuw verbouwd tot een soort paleis. Van de rest van de abdij zijn alleen nog de fundamenteën en wat muren te zien en een grote kapel.



De leeskamer, waar de hertogin verpoost als de toeristen weg zijn.

Het bezoek was zeer de moeite waard, niet alleen vanwege het fraaie interieur met zijn indrukwekkende trappenhuis en enorme zalen waar de familie nog steeds grote banketten geeft, maar ook omdat het een goede indruk gaf van het leven van de Britse aristocratie. De kennismaking daarmee begon al in de enorme hal. Iedere bezoeker werd er knipmessend en in zeer bekakt Engels vriendelijk welkom geheten door twee leden van het in totaal 12 personen tellende huispersoneel, een butler in een zwart pak met een vlinderdas en een dame in een outfit die veel weg had van een vooroorlogs verpleegstersuniform. De familie zat goed in de slappe was, dat was wel duidelijk. Eén van de hobby's van de vader van de hertogin die er nu de scepter zwaait, was het verzamelen van oude auto's en motoren. Zijn zeer uitgebreide collectie is ondergebracht in het National Motor Museum. Dat stond ook op het landgoed en na het bezoek aan het land-

huis en de resten van de abdij heb ik de tientallen vaak curieuze en me-rendeels vooroorlogse auto's bewonderd. Er stonden ook een aantal auto's uit de jaren 50 en 60, meestal innovatieve types, maar ik miste het Nederlandse Dafje. Mijn vader heeft er jarenlang een gehad. Ik heb er een medewerker van het museum naar gevraagd en die kende de auto goed. Hij had een handel in autoaccessoires gehad en vertelde dat het Dafje, ondanks de innovatieve V-snaar, ook in Groot-Brittannië een wat sullig imago had.



Eén van de pronkstukken van het National Motor Museum. De Schicht van Ollie B. Bommel?.

Tijdens mijn bezoek aan Beaulieu was het nog steeds schitterend zomerweer, maar de bomen langs de rivieroever kromden zich in de wind en ook de volgende dag zou het stevig waaien. Het was de voorbode van een voor mij zeer ongunstige weersomslag. Er was een groot lagedrukgebied in aantocht en dat zou minstens een week voor een harde en zelfs stormachtige wind zorgen. Op een herhaling van de moeilijkheden bij Lulworth Cove zat ik niet te wachten en ik ging ervan uit dat ik de komende dagen niet zou kunnen varen. Omdat je er leuk kon fietsen en wandelen, leek Buckler's Hard me een uitstekende plaats om te wachten op beter weer, maar de havenmeester vertelde me dat de haven over twee dagen gesloten zou worden i.v.m. een renovatie. Ik moest dus een andere plek zoeken. Die moest niet ver weg liggen, want de wind zou nog oost blijven. Cowes, op Wight, lag het dichtstbij en ik besloot om daar de volgende dag heen te varen.



Oever van de Beaulieu River vlakbij de monding.

De volgende morgen ben ik op weg gegaan. De zon scheen weer overvloedig, wolken waren er niet, maar er stond een straffe wind. Hoewel er vlagen van windkracht 7 waren voorspeld, maakte ik me niet veel zorgen. Ik hoefde alleen maar dwars de Solent over te steken en met de stroom in

de rug zou ik snel in Cowes zijn. Op de rivier werd de wind nog wat getemperd door de bomen, maar toen ik bij de monding kwam woei het stevig. Golven stonden er op de rivier nauwelijks, maar op de Solent was het een heksenketel, vooral vanwege het stroom-tegen-windeffect. Vlak voor Cowes stroomde het het hardst en daar ging het schip verschrikkelijk tekeer. Het stampte enorm en werd alle kanten op geslingerd. Dat kwam ook omdat ik vanwege de korte overtocht mijn grootzeil niet had gehesen. Staat dat bij dan heeft dat een grote stabiliserende werking. Ik kon nu ervaren hoe het is om met een motorboot op ruig water te varen. Er werd veel van mijn stuurmanskunst gevergd, ook omdat ik voortdurend moest uitwijken voor zeilers die mijn koers kruisten. Inschatten hoe ik moest sturen om ze voorlangs te kunnen laten gaan was lastig, omdat de stroom me vaak met een enorme snelheid hun kant uitzette en zelf werden ze natuurlijk ook flink door de stroom weggezet. Omdat het zaterdag was en er ook wedstrijden aan de gang waren, was het ondanks de harde wind behoorlijk druk. Voor ruigweerzeilers was het natuurlijk een paradijselijke dag.

Ik was blij toen ik de overkant had bereikt en in de beschutting van de golfbreker de Medina River opvoer. Ook daar moest ik flink uitkijken, de westelijke mondingsgeul was vrij smal. Er voeren nog zeker tien jachten naar binnen, maar er had net een grote veerboot losgemaakt die naar buiten wilde. Ik hield de uiterste stuurboordzijde van het vaarwater aan en dat deden de meeste jachten, maar de veerboot gaf met 5 korte stoten te kennen dat er gevaar voor aanvaring bestond, er voer een motorbootje vlak voor zijn boeg. Toen hij was gepasseerd en het een beetje rustiger werd, heb ik de marifoon gepakt om te vragen of er bij de Cowes Yacht Haven een plekje was. Helaas, alles was al vol, ik moest het maar bij de burens proberen. Ik had het al een beetje verwacht, het was zaterdagmiddag en de haven is een van de populairste Engelse jachthavens. Er vanuit Buckler's Hard telefonisch een plekje reserveren ging niet, want ik had daar geen verbinding. Bij de burens had ik wel succes. Er was plaats, maar ik kreeg niet te horen waar ik moest liggen. Ik zag al wel een mooi beschut plekje waar ik met de kop in de wind de komende dagen betere tijden af kon wachten. Toen de havenmeester in zijn speedbootje naar buiten voer en ik hem op het plekje wees, vond hij het prima dat ik daar ging liggen. Erg mooi was het uitzicht er niet. Aan de landzijde keek ik uit op wat bedrijfsgebouwen en een modern appartementencomplex. Naar de rivier toe werd het uitzicht versperd door een patserige, drie verdiepingen hoge motorboot met vier jongelui aan boord, duidelijk rijkeluijskinderen die met de boot van pa op stap waren. Maar die zouden de volgende dag waarschijnlijk wel weer vertrekken. Eén van hen was zo aardig om mijn lijnen aan te pakken.



18^e-eeuws herenhuis in het centrum van Cowes.

Ik was nog nooit in Cowes geweest en na de lunch heb ik er een flinke wandeling gemaakt, eerst door de winkelstraten van het centrum, dat vlak achter de jachthaven lag, en toen over de promenade langs de oever van de Solent. Op de mooiste plek stond het Castle, een enorm, deftig gebouw dat het clubhuis is van de Royal Squadron Yacht Club, Englands meest chique jachtclub en de bakermat van het wedstrijdzeilen. Ervoor stond vlak voor het water een rijtje bronzen kanonnetjes, hier niet om een invasie te verhinderen, maar voor start- en finishschoten. Er stond een bord bij dat passerende wandelaars hiervoor waarschuwde. Daarna ben ik over de heuvel waarop de stad is gebouwd weer teruglopen. Ook daar stond een groot, paleisachtig landhuis.

Omdat de wind bijna was gaan liggen, was het buiten aangenaam toeven. Ik heb dan ook lekker in de kuip mijn avondmaal genuttigd, maar aan de donkere wolkenband die van het zuidwesten aan kwam zetten was te zien dat het snel afgelopen zou zijn met het fraaie nazomerweer. Ik ging ervan uit dat ik de volgende morgen niet zou kunnen vertrekken, maar toen ik 's avonds nog even naar het weerbericht keek, zag dat er nog niet zo slecht uit. Het zou 's nachts en ook de volgende morgen even plenzen, maar 's middags zou het vrijwel droog zijn; en wat nog belangrijker was: het zou

lang niet zo hard waaien als eerder was aangekondigd, er werd een matige wind met vlagen van maximaal windkracht 5 verwacht. De windrichting was zuid tot zuidwest, voor mij zeer gunstig, want de eerstvolgende haven was Brighton. Ik moest dan eerst naar het zuidoosten en daarna naar het oostnoordoosten.



Fort in de oostelijke ingang van de Solent.

's Nachts en vooral 's morgens vroeg kletterde de regen op het kajuitdak, maar toen ik opstond was het nagenoeg droog. Hoewel het er regenachtig uitzag, besloot ik om te vertrekken. Op de Solent heb ik het grootzeil en de genua uitgerold, maar helaas stond er te weinig wind om alleen op de zeilen vooruit te komen. Zo nu en dan vielen er een paar druppels en het zicht was niet al te best. Er waren weer zeilwedstrijden aan de gang, maar nu waren de lichtweerzeilers in het voordeel. Veel te zeilen viel er echter niet, op het wedstrijdveld waar ik langs voer was het een grote drijfpartij. De situatie veranderde behoorlijk toen ik de Solent had verlaten. Er stak een matig windje op, het werd ineens glashelder, de motor kon uit en ik kon met een behoorlijke snelheid ruim aan de wind naar het zuidoosten koersen. Het werd nog even een beetje spannend toen ik vanaf Het Kanaal de veerboot uit Frankrijk aan zag komen en ik de oostelijke toegangsgeul tot de Solent over moest steken. Zou ik nog voor de veerboot langs

kunnen of moest ik mijn koers verleggen? Ik verwachtte dat de boot door de geul naar de Solent zou varen, maar hij voer ruim een mijl achter mij langs. Het tweede potentiële gevaar was de Looe, het bij alle Kanaal-vaarders bekende maar ook beruchte geultje tussen de zandbanken voor kaap Selsey Bill, waar het verschrikkelijk hard stroomt. Er ligt aan weerszijde een boei en twee jaar geleden was ik bijna tegen de groene boei aan geslingerd. Dat wilde ik nu koste wat kost voorkomen. Na ruim anderhalf uur kwamen de boeien in zicht en werd het tijd om de koers wat aan te passen. Het vervelende was dat de boeien niet naast elkaar lagen, maar schuin achter elkaar. Hield ik veel afstand van de eerste, dan dreigde ik te dicht bij de tweede te komen. Om dat te voorkomen moest ik flink bijsturen en zekerheidshalve heb ik de motor aangezet. Die kon stand-by blijven, want veel bijsturen hoefde ik gelukkig niet. Na het passeren van de tweede boei kwam er nog een ruig stukje met brekers, maar water overnemen deed het schip nauwelijks. Daarna kon ik de tocht vrij relaxt voortzetten, eerst een mijl of vijf recht naar het oosten, vervolgens nog ruim tien mijl in oost-noordoostelijke richting. Het nadeel van de nu wat ruimere koers was dat het schip flink rolde, maar een boek lezen ging nog prima.

Aan het eind van de middag kwam Brighton in zicht. De zon liet zich nu ook zien en maakte de dag wat vrolijker. De witte, bijna paleisachtige Victoriaanse appartementen op de boulevard en de golvende krijtrotsen ten oosten van de badplaats stonden te pronken in de late namiddagzon. De Marina van Brighton is een vervelende haven om aan te lopen, vooral als er bij een aanlandige wind hoge golven staan, en dat was nu het geval. De haven is flink verzand en daarom is er binnen niet of nauwelijks ruimte om het zeil te strijken en het schip klaar te maken voor het aanleggen. Dat moet allemaal op een ruwe zee gebeuren en die is hier extra ruw omdat er vanwege de ligging van de haven veel stroom staat en de golven door de steile wanden van de havendammen teruggekaatst worden. De genna inrollen en het grootzeil strijken was geen probleem, maar de linten om het zeil binden en naar de punt lopen om de voorlijnen op hun plaats te hangen, vond ik te riskant. Het binnenvaren was ook geen pretje. Door de verzanding was de kronkelige geul naar het havenbekken nog smaller geworden en ik moest vlak langs de betonnen wand van de havendam naar binnen draaien, waar hoge golven naar binnen rolden. Daarna werd het gelukkig een stuk rustiger, maar nu was het zaak om in de scherpe draai naar het havenbekken geen boeien te raken. Twee schepen konden elkaar daar nauwelijks passeren. Het ging allemaal goed, maar een van de boeitjes die precies in mijn dooie hoek zat, passeerde ik rakelings.

Daarna ben ik doorgevaren naar de tanksteiger helemaal achter in de haven. Daar had ik de meeste ruimte om het schip klaar te maken voor het aanleggen, en bovendien moest de brandstoftank bijgevuld worden. Via

de marifoon kreeg ik zeer vriendelijk en beleefd te horen waar ik een plekje kon zoeken. Het bureaucratische ritueel op het havenkantoor was wat korter dan gebruikelijk omdat mijn gegevens nog in de computer zaten, maar omdat die een mankement had en verschrikkelijk traag was, duurde het toch nog ruim een half uur voordat ik het niet geringe havengeld van omgerekend 33 euro had voldaan. Dat de havengelden vergeleken met de onze zo hoog zijn snap ik wel, jachthavens in Groot-Brittannië hebben veel weg van werkverschaffingsprojecten. Hier waren op zondagavond om 7 uur nog drie havenmeesters aanwezig die zo te zien zeer weinig te doen hadden en het havenkantoor was 24 uur bemand.



Aangemeerd in Brighton.

In de loop van de avond nam de wind weer toe en 's nachts loeide hij door het want. Ik verwachtte dat ik de komende dagen in Brighton zou moeten doorbrengen, maar toen ik opstond was het mooi weer. Ik kon lekker in het zonnetje mijn eitje pellen en erg veel wind stond er niet. Volgens het weerbericht zou het even wat rustiger zijn, er werd weer een matige wind met vlagen van maximaal windkracht 5 verwacht. Ik besloot iedere gelegenheid om weer een stukje dichterbij huis te komen te benutten en ben daarom 's middags naar Eastbourne gezeild. Daar kon ik ook beter verwaaid liggen dan in Brighton omdat de haven is afgesloten door een sluis

en er dus geen zeedeining naar binnen kan rollen. Helaas begon het in de loop van de middag steeds meer te bewolken en ook licht te regenen, zodat het uitzicht op de krijtrotsen van de Seven Sisters en Beachy Head minder mooi was dan bij eerdere passages, maar ook nu vond ik de 165 hoge kaap weer zeer indrukwekkend.



Als ik Beachy Head passeer regent het licht en ogen de krijtrotsen wat grijsig.

De jachthaven van Eastbourne, Sovereign Harbour, ligt een stukje ten oosten van de badplaats en was vroeger een groot grindgat. Nu liggen er vier enorme havenbekkens met bruggetjes ertussen en een groot luxe resort met een enorm winkelcentrum eromheen. Toen ik de beschutte buitenhaven binnenvoer stond de sluis open en een van de havenmeesters stond al klaar om mijn lijnen aan te pakken en mij een box toe te wijzen. Dat was dezelfde als op de heenreis. Ik was precies op tijd, toen ik net lag aangemeerd begon het stevig te waaien. De wind loeide de hele nacht en ook de volgende dag door het want. De dagen erna was het niet veel beter, er vielen voortdurend buien en ook als het opklaarde bleef het hard waaien. De weersberichten voorspelden dat dat de hele week zo zou blijven. Er zat dus niets anders op dan te wachten totdat het wat rustiger werd.



Sovereign Harbour, met links van het midden de sluis naar de jachthaven.

Veel viel er in en rondom de haven niet te beleven. Naast mij lagen nog twee jachten van passanten, maar er was geen mens aan boord. Mijn enige burens waren meeuwen die de steiger flink bevuilden en aalscholvers die op de uiteinden van de lege vingersteigertjes met gespreide vleugels hun veren lieten drogen. Vis zat er in de haven genoeg. Als ik op de boot wilde stappen zag ik vaak harders die het onderwaterschip afgraasden. Ondanks de anti-aangroeiwerk had zich daar een weelderige onderwaterfauna ontwikkeld. Zo nu en dan maakte ik even een praatje met een Nederlander die ik in Yarmouth had ontmoet en een 'rondje Groot-Brittannië en Ierland' had gemaakt. Het was ook een solozeiler, zijn schip, dat een metertje langer was dan het mijne, heette Solo. Hij woonde erop en overwinterde in jachthaven Aeolus in Amsterdam-Noord.

Verveeld heb ik me tijdens de winterse week in Sovereign Harbour totaal niet. Als er weer eens buien vielen zat ik lekker in de kajuit en had ik mooi de tijd om aan dit verslag te werken. Toen het een hele middag redelijk weer was heb ik een wandeling over het kiezelstrand gemaakt en de dag erna ben ik naar de boulevard van Eastbourne gefietst. Het woei stevig en ik werd bijna van de pier afgeblazen, maar ik vond het leuk om weer een beetje de Victoriaanse en Edwardiaanse sfeer op te snuiven.



De in 1870 geopende pier van Eastbourne ziet er nog precies zo uit als 150 jaar geleden.

Bijna alles zag er nog uit zoals het er ruim 100 of 150 jaar geleden ook uitzag. Ook de traditie van de “promenade concerts”, concerten op de boulevard, werd er in ere gehouden. Precies op de dag dat ik er liep was er een, de laatste van het seizoen, en het was een mooie kans om dit stukje Engelse folklore mee te maken. Er waren nog plaatsen vrij en 's avonds ben ik weer naar de openluchtconcertplaats gefietst. Toen de dirigent van de brassband zijn dirigeerstok verhief, rees het publiek als één man op want het concert begon met God Saves the Queen, en dat zing je natuurlijk staande. Meer dan de woorden van de titel kende ik niet, maar dat zal geen mens hebben gemerkt. Erg lang hoefde het publiek niet te staan, want het Britse volkslied is opmerkelijk kort. Daarna volgde er een tamelijk luchtig programma, met meeklappers zoals de Radetzky-mars. Bij ieder nummer gaf de dirigent een korte uitleg. Dat deed hij blijkbaar zeer geestig, want er werd telkens gelachen, maar omdat ik toch nog steeds wat moeite heb om vooral het Engelse Engels goed te verstaan, miste ik de meestal de clou. Het concert werd afgesloten met nog twee Engelse volksliederen, Land of Hope and Glory en Britain Rules the Waves, maar daarbij hoorde een ander ritueel. Behalve ondergetekende haalde iedereen een plastic Engels vlaggetje tevoorschijn en zwaaide met de muziek mee, een

paar mensen hadden zelf een grote Union Jack bij zich. Daarna volgde er nog een volkslied, de Franse Marseillaise, maar dat was verwerkt in de uitsmijter van de avond, Tchaikovsky's ouverture 1812, die de laatste minuten begeleid werd door een perfect getimed vuurwerk. Precies toen de laatste maat begon schoten de laatste vijf vuurpijlen de lucht in en toen ze uitdoofden stopte ook de muziek.



Ook de meer dan 100 jaar oude hotels op de boulevard van Eastbourne zijn goed geconserveerd.

Tijdens het concert had het gelukkig niet geregend en ook op de voorlaatste dag van mijn verblijf zag het er 's middags vrij droog uit. Ik heb weer mijn fietsje gepakt en ben nu over de boulevard van Eastbourne naar de South Downs gefietst, de heuvelrug die dwars door Sussex loopt en bij Beachy Head eindigt. Het leek me leuk om naar de indrukwekkende kaap te wandelen en hem nu van bovenaf te bewonderen. Het was ongeveer een uur fietsen en omdat de stevige wind pal tegen was en ik het laatste stuk flink omhoog ging, was het een pittig tochtje. Daarna volgde er een stevige wandeling de heuvels op. Hoe hoger ik kwam, hoe harder het woei en boven op het plateau stormde het bijna. Maar het was zeer de moeite waard, vooral als het even opklaarde en de witte rotswanden oplichtten in de namiddagzon. 165 meter onder mij stond het rood-witte vuurtorentje

waar ik al vijfmaal langs was gevaren en op zee was het een baaierd van schuimkoppen. Ik was blij dat ik er niet tussen zat, maar toch was er nog een waaghals aan het zeilen, pal voor de wind op een klein stormfokje. Afscheidingen stonden er alleen op plekken waar er een stuk van de kliffen af zou kunnen breken, elders kon je overal tot aan de rand lopen. Vooral bij dit stormachtige weer was dat levensgevaarlijk en ik bleef op veilige afstand. Door de wind in de rug en het afdalen was de terugweg heel wat makkelijker, en in nog geen uur was ik weer terug op de boot.



Beachy Head kan ik nu van bovenaf bewonderen.

De dag erna, toen het nog harder woei en vaak regende, heb ik alvast het havengeld betaald, want het zag ernaar uit dat het de volgende dag een stuk rustiger zou worden. Ik wilde dan naar Dover en vandaaruit oversteken naar Duinkerke. Het was een flink stuk varen, ruim 45 mijl, maar vanaf ongeveer halfacht 's morgens zou ik ongeveer 10 uur achter elkaar de stroom mee hebben. Ik heb 's avonds alvast mijn boterhammen voor het ontbijt en de lunch gesmeerd en toen om 6 uur de wekker ging zag het er goed uit. De atmosfeer was helemaal tot rust gekomen, wind stond er nauwelijks en in het oosten begon de lucht al aardig blauw te worden. Niet

lang daarna werden de talloze schapenwolkjes van onderen oranje gekleurd door de nog achter de horizon verscholen zon. Ik meldde me aan voor de schutting van 7 uur en rond halfacht voer ik Het Kanaal op.

De schuimkoppen van de vorige dagen waren helemaal verdwenen, maar er stond nog wel wat deining. Met het oog op de stabiliteit en voor het geval dat het zou gaan waaien, heb ik het grootzeil gehesen. Het was glashelder en ik had een mooi uitzicht op de kust. In het westen werden de helwitte krijtrotsen en de gebouwen op de boulevard van Eastbourne beschenen door de nog laagstaande zon en schuin voor me lag de badplaats Hastings met daarachter een rij donkerbruine kliffen. Toen ik die was gepasseerd werd het wat saaier. Ik moest een lange baai met een lage kust oversteken. De enorme elektriciteitscentrale bij Dungeness, aan de oostkant, was al goed zichtbaar. Toen ik die na ruim een uur varen al vrij dicht genaderd was, kwam er weer een bootje van BosKalis naar me toe. Er verscheen iemand aan dek die een bord omhooghield met daarop het marifoonkanaal waarop ik contact moest opnemen. Ik kreeg te horen dat ik de grens naderde van een schietgebied en snel mijn koers moest verleggen. Als ik de elektriciteitscentrale was gepasseerd kon ik weer gewoon verder koersen. Ook op dit bootje was de dienstdoende beambte zeer beleefd en vriendelijk en ik werd hartelijk bedankt voor mijn welwillendheid. De koerswijziging veroorzaakte een lichte vertraging, want ik had nu de vloed die de baai instroomde een beetje schuin tegen. Maar toen ik na een uurtje aan kon sturen op Dover kreeg ik weer hard de stroom mee en liep het schip zo nu en dan 8 knoop.

Het uitzicht werd nu weer wat mooier. De elektriciteitscentrale met het woud van hoogspanningsmasten lag gelukkig achter mij en de krijtrotsen van Folkestone en Dover kwamen steeds dichterbij. De Franse kust was ook goed te zien. Het was wel steeds bewolkter geworden, maar als de zon even doorbrak, lichtten de witte kliffen fel op. Wind stond er nog steeds niet of nauwelijks, maar de kustwacht gaf een stormwaarschuwing voor windkracht 8. Er werd ook aan alle schepen gevraagd om goed te letten op bootjes die vanaf de Franse kust de Straat van Dover overstaken en direct de kustwacht te waarschuwen als men er een zag. Het ging natuurlijk om bootjes met illegale immigranten. Gaandeweg kwam er wat meer wind, helaas net te weinig om te kunnen zeilen, maar de golfslag nam steeds meer toe. Vanwege de harde stroom en de terugslag tegen de steile kliffen en damwanden stond er een paar mijl voor de pieren van Dover een hoogst onaangename steile deining. Net als bij Brighton vond ik het veel te riskant om het schip buitengaats klaar te maken voor het aanleggen. Ik heb alleen het grootzeil tussen de lazyjacks laten zakken. Voordat ik dat gedaan had nam de havendienst al contact met me op om te vragen wat ik van plan was. Toen ik vertelde dat ik naar de jachthaven

wilde, werd me gevraagd om contact op te nemen als ik 200 meter voor de westelijke ingang voer. Daar riep de havendienst me zelf op om te melden dat ik zo snel mogelijk naar binnen moest varen. Omdat er een enorme stroom stond moest ik hard bijsturen en vol gas geven, anders was ik voorbij de ingang gesleurd. Toen ik na nauwgezet navigeren de enorme buitenhaven had bereikt en het zeil wilde opbinden, nam de havendienst weer contact op. Rustig het schip klaarmaken voor het aanleggen was er niet bij, ik moest bij voorkeur met vol gas naar de binnenhaven koersen. Omdat er een groot schip aan wilde leggen, wilde men dat er geen jachten meer in de buitenhaven voeren. Pas in de nauwe opening voor de jachthaven had ik de tijd om mijn lijnen en willen klaar te hangen en de giek wat omhoog te hijsen. Daarna heb ik snel contact opgenomen met de havenmeester. De box die ik kreeg toegewezen had ik snel gevonden.

Van Dover wilde ik oversteken naar Duinkerke en dan via Oostende en Vlissingen naar Durgerdam varen. Die tocht is minder goed verlopen, maar daarover zal ik in de juni-Geus meer vertellen.

Jaap van der Harst