



DE GEUS

*Jaargang 96, nr.9
November 2022*

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

W.S.V. DE WATERGEUZEN

WSV DE WATERGEUZEN

**Bestuur, havencommissarissen,
commissies en vertrouwenspersoon**



Voorzitter

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

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

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

Tweede Penningmeester

Kees Visser
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: job.bruggeman@gmail.com

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

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl

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

Jan Schans (teamleider/hoofdredacteur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Alfred Meyers (Boot van de maand)
Gijs van Noort
Leo Wiegerink (Boot van de maand)
Hans Haytsma (webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

Vacatures

Veiligheid en het beheer op de havens

vacature

Clubhuis

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

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

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

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

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<i>4</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>5</i>
<i>Officiële mededelingen oktober 2022</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2022</i>	<i>7</i>
<i>Uitnodiging voor de feestelijke sluiting van het seizoen</i>	<i>7</i>
<i>Terraswerkers gezocht</i>	<i>8</i>
<i>Trapje op, trapje af</i>	<i>8</i>
<i>Boot van de maand: de Shamrock</i>	<i>11</i>
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	<i>15</i>
<i>Deel 1: Van Durgerdam naar Portsmouth</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Op het moment dat ik dit schrijf is het onstuimig herfstweer en ik ben blij dat ik niet meer op zee zit en de Nehalennia veilig onder haar winterdekzeil staat. Wat ik dit jaar met haar beleefd heb, kun je weer lezen in mijn reisverhalen. Aan het eind van deze Geus doe ik verslag van de eerste etappe van mijn tocht naar Ierland.

Maar we beginnen de Geus traditiegetrouw met *Van de bestuurstafel*. Peter attendeert ons op de feestelijke afsluiting van het seizoen, op 27 november. In de uitnodiging en ook in de *Jaaragenda* kun je lezen dat die om 16.00 uur begint. De afsluiting is tevens het doopfeest van de Geus II, de verenigingssloep die is voorzien van een elektromotor. Het was een mooi staaltje vrijwilligerswerk, maar er staat nog meer op het programma. De betegeling rondom het clubhuis moet namelijk vernieuwd worden en Peter stuurde ook een oproep voor vrijwilligers die deze klus op zich willen nemen. In *Terraswerkers gezocht* staat hoe je je daarvoor aan kunt melden.

Verder vind je in deze Geus weer een column van Eilard Jacobs. Deze keer over het klussen aan de boot als die op de wal staat. De titel, *Trapje op, trapje af*, zegt genoeg. Ook is er weer een *Boot van de maand*. Daarin vertellen Paul Oranje en Miranda Vos hoe ze genieten van de Shamrock, hun Cornish Crabber. Wil je ook jouw boot in het zonnetje zetten, neem dan contact op met Leo Wiegerink of Alfred Meyers. En je weet het, heb je tijdens het varen spannende of leuke dingen meegemaakt, schrijf er dan een verhaaltje over. Wij plaatsen het graag.

Veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Op zondag 27 november is de sluiting van alweer een vaarjaar. Traditiegetrouw verwerken we ons verdriet dat het vaarseizoen weer over is dan met een borrel en een hapje. Ook dit jaar doen we dat weer en dan is het meteen een ideale gelegenheid om onze elektrische sloep te dopen. Binnenkort is de sloep vaarklaar dankzij de inzet van een aantal Watergeuzen die hun ziel en zaligheid in het project gestopt hebben. Veel dank daarvoor en ik hoop dat veel Geuzen gebruik gaan maken van de sloep. Ik teken alvast in voor een rondje Amsterdam Light Festival.

Het hellingen is ook dit jaar weer zonder grote problemen verlopen en ook hiervoor hebben zich weer een aantal leden ingezet. Dat zo'n 'operatie' zonder grote problemen verloopt is in eerste instantie te danken aan onze havencommissarissen Job en Rinus. Het mag zo gewoon lijken, maar voordat alle boten op de kant staan is er veel werk verzet.

Afgelopen maand was ik op een kennismakingsbijeenkomst voor nieuwe leden. Die avonden kenmerken zich door uitwisseling van informatie. Wat kan de vereniging de leden bieden en wat kunnen de aankomende leden voor de vereniging betekenen. Alles met als doel om teleurstellingen te voorkomen als mensen eenmaal lid zijn. Maar daarbij is het van belang dat de leden ervoor zorgen dat de aspirant-leden het gevoel krijgen zich in de vereniging thuis te voelen.

In de Geus van oktober geeft Chiel den Besten in zijn stukje *Mijmeringen van een uitgedaagd verenigingslid* aan dat het goed gaat met de vereniging en dat de leden tevreden zijn over de gang van zaken en het bestuur. Hij geeft aan dat we niet veel hoeven te veranderen, maar wel met onze tijd mee moeten gaan. Ik ben blij met de reactie van Chiel en met hetgeen hij over de vereniging schrijft. We stellen in ons conceptmeerjarenplan ook niet voor om heel veel te veranderen en vooral om het goede te behouden, maar er zijn wel een paar onderwerpen die op zijn minst interessant zijn om eens bij stil te staan. Tot nu toe is er (zie website) nog maar één reactie binnengekomen op het conceptmeerjarenplan. Ik kan mij niet voorstellen dat iedereen het met alles eens is of dat er geen betere ideeën zijn.

In het voorjaar heb ik in *Van de bestuurstafel* geschreven dat ik een mes voor mijn roer geplakt heb om de strijd aan te gaan met de waterplanten in het Markermeer. Ik beloofde om aan het einde van het seizoen mijn ervaringen met jullie te delen. Helaas, de messen waren verdwenen en ik kan niet anders concluderen dan dat ik ze niet goed vastgezet heb. Komend seizoen een nieuwe poging.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen november 2022

Mutaties:

1. Nieuwe aanmeldingen: Marcia van Tulder
2. Nieuwe aspirant-leden: Leo Polak, Paul Grenier, Peter Eggermont, Jie-Ming Chung, Sebastiaan van Bekkum, Berg Meijer, Erik van Rossem.
3. Het permanent lidmaatschap wordt toegekend aan: Rodvin Mehilal, Rolf de Vries, Thea van Roon, Barend van Wonderen, Cazimir Boon
4. Opzeggingen: Elly Kat, Sander Oudemans

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2022

Sluiting seizoen	27 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	12 december
Laatste dag aanmelding zomerligplaats	31 december

Uitnodiging voor de feestelijke afsluiting van het seizoen



Zondag 27 november sluiten we het seizoen af met een hapje en een drankje en de muziek van **Red and Blues**.

Ook aspirant-leden zijn natuurlijk van harte welkom!

Plaats: Clubhuis Diemerzeedijk

Aanvang: 16.00 uur

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Terraswerkers gezocht

Als de boten weer te water zijn willen we het terras bij het clubgebouw op de Diemerzeedijk opknappen. We zoeken enkele leden die letterlijk hun handen uit de mouwen willen steken en verstand hebben van bestratingswerk.

Je kunt je bij mij aanmelden (0640997224 of weesendorp@hotmail.com). Wil je meer info dan kan Job Bruggeman die geven.

Peter Weesendorp

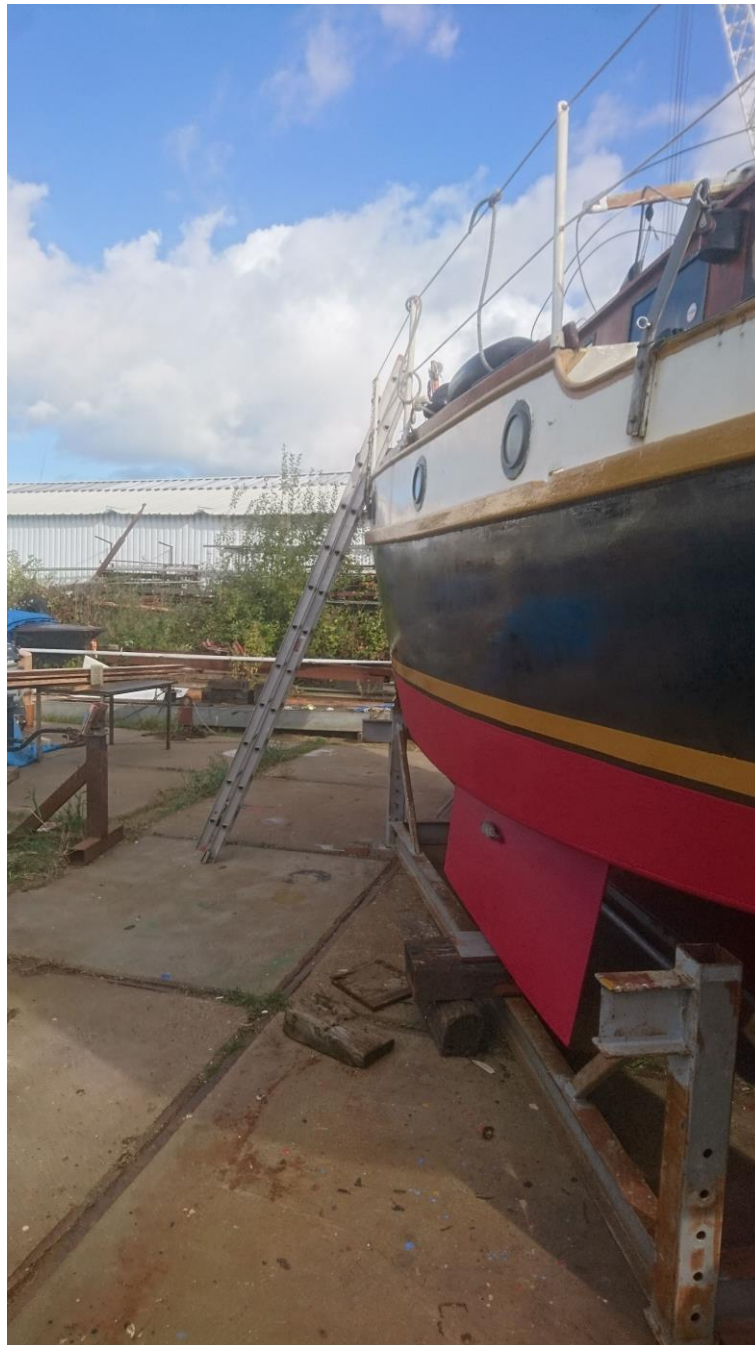
Trapje op, trapje af

De tijd van onderhoud is gekomen, daarmee vertel ik natuurlijk niets nieuws. Maar op de wal is aan boord stappen heel wat meer werk dan als het schip in het water ligt. Je moet juist dan voortdurend het schip op en af.

Onze Odyssee is te groot voor de helling op de Diemerzeedijk, daar heb ik me maar bij neergelegd. Maar zo nu en dan moet je toch wel wat aan het onderwaterschip doen. Daarvoor moet ik dan ergens anders zijn. Ik vind het best wel prettig om het schip 's winters bij de vereniging te leggen. Het is gezellig en natuurlijk ook goedkoop. Dus houd ik de werfbeurt graag kort en leg ik het schip 's winters in de haven. Het liefst helling ik in het najaar, dan weet ik zeker dat het onderwaterschip in goede staat de winter in gaat en dan kan ik in het voorjaar gelijk gaan varen wanneer de temperaturen weer draaglijk worden.

Het was even zoeken naar een werf waar ik terecht kon. Alle jachthavens met winterstalling op de wal hebben geen behoefte aan iemand die alleen maar even een weekje in de weg komt liggen. Maar bij scheepswerf Borsch in Zaandam kon ik gelukkig terecht. Dus zodra ik in Durgerdam de masten (het schip is een kits) plat en gestouwd had, op naar Zaandam. Ik moet zeggen dat ik het IJ niet vaak bevaren heb en ik begrijp nu ook wel waarom. Maar met goed stuurboordwal houden, achteromkijken en ponten in de gaten houden is het net zo'n vaarweg als een andere.

Het schip werd vlot gehesen, het weer was droog en recordwarm, dus ik ging gelijk aan de slag. Eerst beschadigingen bijwerken en primeren (niet veel gelukkig), dan antifouling. Eigenlijk is het onderwaterschip zo gedaan. Maar ook het bovenwaterschip, tot zeg maar het berghout (bergstaal in mijn geval), is veel makkelijker bereikbaar als het schip droog staat, dus ook daar aan de slag.



En daar ga je dan. Een ladder tegen het schip en naar boven. In de kajuit staan mijn verfspullen uitgesteld. Eerst ontvetten, dan met de schuurmachine of de staalborstel roest verwijderen (oh nee, dat was toch geen roest, maar nog een oude menielaag) en dan primer erop. Ik heb inmiddels geleerd dat ik de spullen die ik voor het ontroesten gebruikt heb, gewoon beneden moet laten liggen als ik ga primeren. Want steevast kom ik dan nieuwe, dikwijls heel kleine, plekjes tegen die óók nog even kaal gehaald moeten worden. Dus ik laat de boormachine beneden liggen en klim weer naar boven voor primer en kwast. Weer beneden merk ik dat ik de oude lap ben vergeten om uitgeschoten verfstreken weg te wrijven. Dus maar weer naar boven en de lap gepakt. Weer beneden merk ik dat ik de schroevendraaier om het deksel van de verfpot te lichten nog boven heb laten liggen. Die opgehaald realiseer ik me dat ik natuurlijk ook de terpentine mee had moeten nemen, enzovoort.

Ik heb inmiddels de leeftijd bereikt van de kwaaltjes, en onwillige knieën horen daar ook bij. Dus na een aantal keer op en af doet het werk zich duidelijk voelen. Dat ga ik de volgende dag anders aanpakken. In de kajuit ga ik goed bedenken wat ik allemaal beneden nodig heb. Verf natuurlijk, lappen niet te vergeten, kwasten in een pot terpentijn, afplakband, en oh ja, ik moet de schroevendraaier niet vergeten. Maar als ik daarmee allemaal in mijn armen naar de ladder loop doet zich een nieuw probleem voor. Ik moet me toch wel met één hand vasthouden (eigenlijk voel ik me pas veilig als ik met twee handen de ladder vasthoud), dus moet ik toch een paar keer op en neer om alles beneden te krijgen.

De volgende ronde bedenk ik wat slims. Ik stop alle spullen in de puts en laat die eerst naar beneden zakken en ga er dan zelf op de ladder achteraan. Dat putstouw heeft precies de goede lengte om vanaf het dek water te putsen, maar ja, het schip staat nu droog. Maar als ik vast een stukje naar beneden op de ladder ga staan en dan de puts pak lukt het wel.

Opgelucht ga ik aan het werk, maar oh jee, daar zie ik toch nog een plekje. Het lijkt wel blank staal, dus ik moet eerst weer ontroesten en primeren. Nu dacht ik dat ik dat de vorige dag al afhad, dus de spullen daarvoor liggen weer keurig in de kajuit. Enfin, ik de ladder weer op, pak de spullen bij elkaar en ga weer naar beneden. Maar oh ja, dan heb ik ook stroom nodig en het snoer heb ik gisteren ook weer binnen gelegd.....

Na een paar dagen werken aan het schip begint het er allemaal best wel weer goed uit te zien. Dankzij het goede weer hardt de verf vlot uit en kan ik goede voortgang maken. Een bies vlak boven de waterlijn ziet er natuurlijk prachtig uit. Maar zowel de antifouling, de laag tussen bies en antifouling als de bies zelf moeten worden afgeplakt voor strak werk en dan ontkom je er niet aan dat je moet afplakken op lagen die nog maar een of twee dagen geleden zijn aangebracht. Het afplakken gaat goed, het plakband verwijderen wat minder, want er komt hier en daar toch nog wat niet uitgeharde verf mee. Dus weer plekje om bij te werken, enzovoort.

En iedere keer weer de ladder op en af. Voor een volgende pot verf, voor een nieuwe rol afplakband, voor een schone doek, voor een fles thinner, voor een kop koffie en een boterham...Maar goed, binnen een week is het werk klaar, nog een dag de boel laten uitharden en dan kan het schip weer te water. Op naar de Diemerzeedijk, waar nog genoeg klussen te doen zijn, maar niet meer onder het berghout. Nu een paar dagen op een stoel revalideren met mijn benen omhoog.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Shamrock

van Miranda Vos en Paul Oranje

In een latere editie van De Geus verschijnt nog een volgend deel over de Shamrock: een spannend avontuur op de wadden.

Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan Alfred Meyers (ama4architecture@yahoo.com) en/of Leo Wiegerink (leowiegerink@gmail.com).

De Shamrock, een Cornish Crabber, is sinds 22 juni 2016 in ons bezit. Bouwnummer CC133, bouwjaar 1977, lengte over het dek 7,31 en over de waterlijn 6,17 meter, een zeiloppervlak van ca. 28 m², diepgang 1.42 meter en 0,74 meter met opgetrokken midzwaard.



De Shamrock full sail.

Ons schip is standaard voorzien van een grootzeil, fok, kluiver en topzeil. Bij weinig wind en een redelijk vaste koers vervangen we de fok door een botterfok en zetten we een vlieger bij om met onze enigszins trage maar oh zo fijne zeilboot toch wat vaart te kunnen maken.

We vinden het een mooie boot om te zien en het fijne is dat je een lage kajuit hebt en een ruime kuip, waardoor je gewoon zittend de boot kunt besturen en niet de hele tijd achter een roer hoeft te staan. Dat het geen snelle boot is, is voor ons niet belangrijk, zeilen is voor ons juist onthaasten, ontspannen en genieten.



Droogvallen op het wad en dan lekker van zeevruchten smullen!

Deze Cornish Crabber heeft een kielmidzwaard, heel fijn voor op de wadden of als je door een bos fonteinkruid hebt gezeild en voor het vaargebied waar we meestal vertoeven als we slechts een paar uurtjes willen zeilen: de Gouwzee. Onze ligplaats is Monnickendam. We kunnen vandaaruit alle kanten op, zijn niet aan geulen gebonden en proberen elk hoekje en ondiep geultje uit waar menig schip niet kan komen. Regelmatig gooien wij ons anker uit en dat doen we zeilend. En niet te vergeten, met een zachte bries en vaste koers zetten we de stuurautomaat bij en lezen we elkaar voor.

Met d



Met de Shamrock varend op de Gouwzee (oktober 2022).

Niet alleen door te zeilen met de Shamrock leren we het schip steeds beter kennen, binnen de actieve Cornish Crabber Schipperskring wisselen we regelmatig wetenswaardigheden, handige tips en trucs uit. Door leden van de CCSK zijn we ook bij de Watergeuzen terecht gekomen.

Leuk om elkaar een keer te ontmoeten op het water!

Paul en Miranda

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 1: Van Durgerdam naar Portsmouth



Oversteek van de noordelijke toegangsgeul naar de Westerschelde.

Na twee mooi reizen naar Bretagne wilde ik dit jaar een ‘rondje Ierland’ maken. Dat stond al lang op mijn verlanglijstje, maar vanwege de strenge anti-covidmaatregelen in Groot-Brittannië was dat de afgelopen 2 jaar onmogelijk. De oostkust van Ierland kende ik goed, daar was ik op mijn reizen naar Schotland al 5 keer langs gevaren, maar de zuid- en de noordkust kende ik nauwelijks en ik was vooral benieuwd naar de ruige westkust.

Op 14 mei heb ik de lijnen losgegooid en koers gezet naar IJmuiden. Het weer had een zeer zomers karakter en in een goede stemming heb ik mijn

thuishaven achter me gelaten. Op het Noordzeekanaal verslechterde mijn humeur echter aanzienlijk. Ter hoogte van Spaarndam was ik even de kajuit ingegaan om mijn iPhone op te laden. Precies op het moment waarop ik het stopcontact aanzette ging er buiten een alarm af. De stuurautomaat was geblokkeerd en op het schermpje stond de cryptische mededeling “onverwachte hardware reset”. Onverwacht was het zeker, maar ik was me er niet van bewust dat ik iets had gereset. Toen ik op de windmeter keek zag dat er geen data meer binnenkwamen. Ik kon niet meer zien hoe hard het woei en uit welke hoek, en ik ontdekte ook dat de vaanfunctie verdwenen was. Erg vervelend, want daardoor kon ik de stuurautomaat niet meer gebruiken om zo hoog mogelijk aan de wind te zeilen. De vaanfunctie is voor mij als solozeiler erg belangrijk en om die te herstellen zou ik een Raymarine-monteur nodig hebben, maar ik besloot eerst clubgenoot en elektronicaman Willem te bellen. Met hem had ik aan het begin van het seizoen alle apparatuur getest. Hij vond het ook een raadselachtig probleem, maar adviseerde mij om alle apparatuur uit en dan weer aan te zetten. Dat werkte inderdaad. Na aankomst in IJmuiden heb ik alle apparaten uitgezet en toen ik de volgende morgen de windmeter en de stuurautomaat had geactiveerd verschenen er wel data en de vaanfunctie deed het ook weer.

Blij dat alles weer werkte heb ik aan het begin van de morgen IJmuiden met de vloedstroom in de rug verlaten en koers gezet naar Scheveningen. De zon scheen weer overvloedig en omdat de wind afluig was voerde hij relatief warme lucht aan en stonden er nauwelijks golven. Hij was net sterk genoeg om te kunnen zeilen, maar soms had ik even de motor nodig, anders zou ik niet voor de kentering aankomen. Mijn plan was om de volgende dag zonder tussenstop door te varen naar Oostende. Ik zou er ruim 12 uur over doen, maar als ik weer aan het begin van de morgen met de stroom in de rug zou vertrekken, zou ik nog ruim voor het donker aankomen. De wind was de volgende morgen echter pal west en bovendien vrij krachtig. Daar de hele dag tegenop tornen was niet erg aantrekkelijk, dus ik ben niet vertrokken. 's Middags ben ik naar Den Haag gefietst om een bezoekje te brengen aan het Mauritshuis, waar een mooie tentoonstelling was met 17^e- en 18^e-eeuwse bloemstillevens.

De dag erna zou het zonrijke zomerse weer terugkeren, maar 's morgens was het zwaar bewolkt en regende het een beetje. Ook zat de wind nog

steeds in de westhoek, maar hij was zeer zwak en dat was voor mij het belangrijkste. Samen met mijn ook solo zeilende buurman, die zijn net verkochte schip naar Nieuwpoort wilde brengen, heb ik even na achten de lijnen losgegooid. Op zee regende het al niet meer en gaandeweg begon het steeds meer op te klaren. Toen ik de monding van de Nieuwe Waterweg bereikt had moest ik aan de verkeersbegeleiding melden dat ik wilde oversteken. Mijn eerst oproep werd niet beantwoord, maar toen ik het nog een keer probeerde kreeg ik wel een reactie. Die was echter niet erg bemoedigend. De verkeersbegeleider meldde namelijk dat de ontvangst zeer slecht was en hij me niet kon verstaan. Op het Markermeer had ik de marifoon twee keer getest en was de ontvangst luid en duidelijk en ook de conversatie met de Verkeerscentrale Scheveningen was probleemloos verlopen. Dus hoe kon dit? Ik kon de verkeersbegeleider wel prima verstaan en ook de conversatie tussen hem en twee jachten die achter mij voeren kwam glashelder binnen. Drie jaar geleden was me in Ierland hetzelfde overkomen en dat was toen te wijten aan een loszittend stekkertje. Gelukkig hoefde ik voor geen enkel schip uit te wijken en toen ik de monding was overgestoken, heb ik op kanaal 16 aan de Nederlandse Kustwacht gevraagd hoe men mij ontving. Net als op het Markermeer was het antwoord: "Luid en duidelijk". Het was dus vrijwel uitgesloten dat er weer een stekkertje loszat of iets anders met de marifoon aan de hand was. Wellicht was ik tijdens het zenden gestoord door een schip dat op hetzelfde moment op hetzelfde kanaal uitzond.

De rest van de tocht verliep probleemloos. Er was geen wolkje meer aan de lucht, de temperatuur was zeer aangenaam en omdat er nauwelijks wind stond was de zee bijna spiegelglad. Alleen was het zicht niet optimaal. De kust was nog wel te zien, maar oogde grijsig. Het enige waar ik voor moest uitkijken waren andere schepen. Bij de oversteek van de Nieuwe Waterweg waren die ruim voor en achter mij langs gevaren, maar bij de oversteek van de noordelijke toegangsgeul naar de Westerschelde en ook een stukje boven Zeebrugge moest ik mijn koers verleggen. Buiten de geulen waren vissersschepen actief en ook daarvoor moest ik een paar keer uitwijken. Ik was met de vloedstroom in de rug vertrokken, maar omdat ik ruim 70 mijl moest overbruggen, zou ik onherroepelijk de ebstroom tegen krijgen. Voor de Nederlandse kust loopt die naar het noorden, maar

voor de Belgische kust loopt hij op een gegeven moment naar het zuidwesten. Ik had mijn tocht zo gepland dat ik daar precies op dat moment zou aankomen. Dat lukte prima, na nog geen 3 uur tegenstroom had ik de stroom al weer in de rug. Een ander positief punt was dat er een zuidoostenwindje was opgestoken dat het mogelijk maakte om lekker te zeilen. Na precies 12 uur varen draaide ik de haven van Oostende binnen.



Bijna in Oostende.

De volgende dag wilde ik direct doorvaren naar Duinkerke. Toen ik de jachthaven wilde verlaten zag ik dat de lichten op rood stonden. Op hetzelfde moment draaide er een vissersschip de hoek om. Het gaf een waarschuwingssein, maar ik voer al achteruit. Een stukje verderop lagen wat vissersschepen en ik verwachtte dat het schip daar ook zou aanmeren, maar het draaide recht naar mij toe. Een knecht op het voordek gebaarde dat ik ruimte moest maken en op de kade schreeuwde een visvrouw dat het stukje kade waar ik voor lag te dobberen gebruikt werd om vis te lossen. Om niet nog meer ongenoegen op te wekken heb ik maar aange-meerd aan een grote Nederlandse charterzeiler die aan de buitensteiger

van de jachthaven lag en daar afgewacht wanneer de lichten weer groen werden. Dat duurde lang en ik begon me al een beetje zorgen te maken of ik nog met de stroom in de rug Duinkerke kon bereiken. Op de marifoon had ik gehoord dat er ook een loodsboot naar binnen voer, maar toen die was gepasseerd, bleven de lichten rood, hoewel zich geen schepen meer gemeld hadden die de haven binnen wilden. In Scheveningen zijn ook zulke lichten maar zet de havendienst ze weer op groen als de kust veilig is en ik verwachtte dat dat hier ook het geval zou zijn. Op een gegeven moment was ik het wachten beu en heb ik gevraagd waarom de lichten rood bleven. De dienstdoende beambte antwoordde dat ik zonder problemen de haven kon verlaten en zette ze op hetzelfde moment op groen. Lastig dat men overal weer andere regels hanteert.



Aangemeerd in Oostende.

Op weg naar de havenuitgang heb ik alvast het grootzeil gehesen, maar toen ik koers zette naar Duinkerke voer ik helaas te hoog aan de wind om te kunnen zeilen en net als de vorige dag had ik de motor nodig. Er was echter veel meer wind en omdat de stroom daar hard tegenin liep stond er

een vervelende korte golfslag. Het sein dat je moet tonen als je met een gehesen zeil op de motor vaart had ik nog niet gehesen, want ik wilde even ,wachten of de wind misschien wat zou draaien zodat ik toch kon zeilen. Bovendien is het sein hijsen bij een ruwe zee een vervelend en niet ongevaarlijk klusje, want je moet ervoor naar het voordek. In Frankrijk en ook in Noorwegen doet geen mens het, maar in België ziet de politie er streng op toe dat je het sein voert. De zee was echter totaal verlaten en ik verwachtte op deze doordeweekse dag geen intensieve controle van pleziervaarders. Totdat ik vanuit de haven van Oostende een zeer snel grijs bootje zag naderen. Het voer echter tussen mij en de kust door en even later stopte het. Direct daarna kreeg ik een marifoonoproep met het verzoek om over te schakelen op een ander marifoonkanaal. Daar werd mij gelukkig niets gezegd over het niet voeren van het sein, maar vriendelijk verzocht om mijn koers te verleggen in verband met schietoefeningen. Geen waterpolitie dus, maar de Belgische marine. Ik zat niet te wachten op kogelgaten in mijn zeil of andere narigheid, dus ik heb keurig gedaan wat mij werd opgedragen. Er werd ook verteld tot welke boei ik de opgegeven koers moest volgen, daarna zou er een nieuwe boodschap volgen. Bij die boei moest ik nog 1,2 mijl een andere koers varen. Daarna meldde de beambte dat ik weer gewoon door kon varen naar Duinkerke. Daar kwam ik, ondanks het oponthoud en de koerswijzigingen, nog precies voor de kentering aan.

De volgende morgen moest ik weer tamelijk vroeg uit de veren. Ik wilde namelijk oversteken naar Dover. Aanvankelijk had ik wat twijfels over die tocht, want er zou een onweersfront overtrekken, maar zware windstoten werden er niet verwacht. Wel zou het aan het eind van de middag stevig gaan waaien, maar dan was ik hoogstwaarschijnlijk al op mijn bestemming. Toen ik om halfzeven mijn hoofd uit het luik stak zag het er zeer vriendelijk en vredig uit. De zon scheen en wind stond er nauwelijks. Wat ik ook zag was dat mijn schip flink lag ingebouwd. Omdat er aan de steiger niet veel ruimte meer was, had ik het zo dicht mogelijk achter een stoer Nederlands motorjacht aangelegd, dan kon er nog een klein jachtje vlak voor mij aanleggen. Daar lag nu een tamelijk groot Duits jacht dat vanwege het ruimtegebrek zo dicht mogelijk voor mij had aangemeerd, maar bijna half buiten de steiger uitstak. De opvarenden, een zeer vriendelijke man en vrouw, waren al op. Ze verontschuldigden zich ervoor dat ze mij

wellicht hadden wakker gemaakt. Dat was gelukkig niet het geval. We raakten even aan de praat en ik vertelde terloops dat ik over wilde steken naar Dover. Ik prijs me gelukkig dat ik dat heb gedaan, want de vrouw had een onaangename maar belangrijke boodschap: de jachthaven van Dover was vanwege bouwwerkzaamheden niet toegankelijk. Even later kwam ze met haar telefoon in de hand naar me toe om me het bericht te laten lezen. Het stond er inderdaad: vanwege een renovatie was de jachthaven in 2022 voor passanten gesloten.



Naderend onweersfront bij Duinkerke.

Ik was de vrouw zeer dankbaar, want wat had ik moeten doen als ik 's middags in Dover was gearriveerd en daar te horen had gekregen dat ik maar een andere haven moest opzoeken, terwijl de wind aanwakkerde? Doorvaren naar Eastbourne, de volgende Engelse haven, zou nachtwerk worden, zeker omdat ik dan stroom en wind tegen had. Er zat niets anders op om dan nu naar Boulogne te varen en dan over te steken naar Eastbourne. De man en de vrouw assisteerden me bij het wegvaren en waren

blij dat ze nu hun schip over de hele lengte langs de steiger konden leggen. Ik heb al in het havenkanaal het grootzeil gehesen en deze keer ook het sein dat ik op de motor voer. Wind stond er nauwelijks en ook op zee scheen de zon, maar in het zuidwesten waren al de onweerskoppen van het naderende front te zien. Na een half uurtje vielen de eerste druppels en even later kwam er een loodgrijs regengordijn mijn kant uit. Toen dat overtrok was het zicht niet meer dan enkele tientallen meters. Maar na nog geen vijf minuten was het leed alweer geleden en regende het alleen nog maar gestaag. Het onweer beperkte zich tot één bliksemklap en omdat ik me verschanste onder de buiskap bleef ik helemaal droog. Daar beperkte de mast wel mijn uitzicht, maar ik stak van tijd tot tijd mijn hoofd buiten de kap. Daardoor zag ik gelukkig op tijd dat ik recht op een grote boei afvoer.



Kaap Gris Nez doet zijn naam eer aan.

Het zicht was inmiddels aardig verbeterd, maar dat leverde geen mooi uitzicht op. De chemische fabrieken ten westen van Duinkerke braakten

vieze rookwolken uit en uit een aantal schoorstenen kwamen grote vlammen. Wellicht was er iets aan de hand, want er loeiden voortdurend sirenes. Mede dankzij de sterke stroom ging de passage gelukkig vrij snel. Een uurtje later werden de grijze contouren van Calais zichtbaar en hier moest ik goed de veerboten in de gaten houden. Ik naderde de geul waar die voeren en net als verleden jaar had er net een veerboot de haven verlaten en kwam er van zee ook één aan. Ze passeerden elkaar precies voor de boot, maar op een veilige afstand. Achter de schepen doemden als een grote grijze muur de Picardische heuvels op. Toen ik de kapen Blanc Nez en Gris Nez passeerde regende het niet meer, wel was het nog zwaar bewolkt en Gris Nez deed zijn naam alle eer aan. Maar even nadat ik de kaap had gerond brak de zon door en na een half uur was er geen wolkje meer aan de lucht. Behalve zon kwam er ook meer wind en omdat ik nu naar het zuiden voer was die niet meer pal tegen. Hoog aan de wind kon ik Boulogne in één slag halen en ik heb snel de genna uitgerold en de motor uitgezet. Aan de wind zeilend is de snelheid van het schip hoger dan op de motor en die hoge snelheid had ik hard nodig want ik begon stroom tegen te krijgen. Door het water liep het schip bijna 7 mijl, maar de snelheid over de grond was 5,2 mijl, nog altijd snel genoeg om binnen twee uur Boulogne te bereiken. Het begon wel steeds harder te waaien en ik was blij dat ik niet langer door hoefde te varen. In de beschutting van de havendammen kon ik rustig de fok inrollen en het grootzeil strijken. Er voer een bootje van de zeevaartschool rond met studenten die aan het oefenen waren. Kennelijk vonden ze alles wat ik deed zeer interessant want ze cirkelden voortdurend om me heen. Op de marifoon hoorde ik ze tegen de havendienst zeggen dat “un étranger” de binnenhaven naderde. De havendienst wist dus al dat ik een buitenlander was en toen ik me in mijn beste Frans aanmeldde, kreeg ik antwoord in het Engels.

Ik kende de passantenhaven van Boulogne goed, maar toen ik er aankwam kon ik mijn ogen niet geloven. De meeste steigers die er verleden jaar nog lagen, waren verdwenen. Alleen de palen waar ze aan vast hadden gezeten, stonden er nog. Gelukkig was het niet druk en waren er aan een van de twee overgebleven steigers nog een hoop boxen vrij. Toen ik het havengeld betaalde vertelde de havenmeester dat tijdens de winterstormen de steigers van de palen waren geslagen en tegen de stuw achter de haven waren gesmakt. Na dit intensieve dagje op het water heb ik 's

avonds even de benen gestrekt en ben ik naar de oude bovenstad gelopen om daar een leuke wandeling over de vestingmuren te maken. Het fraaie uitzicht over de stad en het groene heuvelland gaf me weer een echt buitenlandgevoel. De volgende dag woei het stevig en bovendien regende het flink. Ik ben daarom in Boulogne gebleven en kon mooi een begin maken met mijn eerste reisverslag. 's Avonds klaarde het op en heb ik even een frisse neus gehaald door naar de klif te klimmen waar een groot monument voor de verdrongen zeelieden staat. De dag erna zou het minder waaien en ik zat sterk te twijfelen of ik wel of niet over zou steken. Maar de wind zou nog steeds pal west zijn en toen ik 's morgens om halfzeven even het luik opende, zag ik dat het nog aardig woei. De volgende dag zou er maar een zwak windje staan dat bovendien naar het oosten zou draaien en ik besloot om nog een dag te blijven liggen.



Oude bovenstad van Boulogne.

's Middags ben ik weer naar de oude bovenstad gewandeld, nu om wat door de schilderachtige straatjes te dwalen en een bezoekje te brengen aan de indrukwekkende domkerk en het kasteel met het museum. Bij de

kerk werd ik in bijna vlekkeloos Nederlands aangesproken door een Afrikaans uitziende man die vroeg of ik hem wat geld voor eten kon geven. Ik had alleen wat kleingeld en dat stelde hem nogal teleur. Toen ik vroeg waarom hij zo goed Nederlands sprak, vertelde hij dat hij dat in Amsterdam op straat had geleerd. Hij woonde nu in Boulogne, want in Nederland was men niet gewend aan bedelaars en waren de mensen niet erg vrijgevig. Dat bleek even later, toen er een auto met een Nederlands kenteken aan kwam rijden. De man hield de auto staande en vroeg mij om te vragen of de inzittenden iets konden missen om hem aan eten te helpen. Het raampje ging open, maar helaas, de vrouw op de voorbank schudde het hoofd en de auto reed door. Ik heb nog even gevraagd waar hij vandaan kwam en waarom hij niet werkte. Onderweg was ik een restaurant gepasseerd waar men met spoed personeel zocht voor de keuken en de bediening. Een baantje in de spoelkeuken zou toch waarschijnlijk meer opleveren. De man vertelde dat hij uit Ivoorkust kwam en niet kon werken omdat hij schizofreen was en bovendien veel te dik. Ik was eigenlijk ook wel nieuwsgierig waaraan hij kon zien dat ik een Nederlander was, maar ben het vergeten te vragen. Ik herken in het buitenland, en zeker in Frankrijk en Groot-Brittannië, ook vaak snel Nederlanders, met name aan hun lengte en motoriek. In het museum in het kasteel werd ik toch weer aangezien voor een Fransman, want men vroeg uit welk departement ik kwam. Het museum heeft een schitterende oudheidkundige en etnografische collectie en er hangen ook mooie Nederlandse en Vlaamse schilderijen uit de 16^e en 17^e eeuw.

Na dit leuke culturele uitje heb ik de volgende dag het water weer opgezocht. Toen ik om 7 uur opstond, zag het er veelbelovend uit. Wind stond er nauwelijks en de zon liet zich volop zien, dit leek een ideale oversteekdag te worden. Vanaf 9 uur zou de stroom uit het noordoosten komen en rond achten heb ik de lijnen losgegooid. Het werd een relaxte tocht. Ook op zee stond nauwelijks wind en het was vrijwel onbewolkt, alleen in het zuidwesten hing de sluierbewolking van de depressie die de rest van de week het weer zou bepalen. Het enige wat me zorgen baarde was de scheepvaart. Op de plotter zag het blauw van de schepen, het was hier nog veel drukker dan voor de mondingen van de Nieuwe Waterweg en de Westerschelde. Toen ik aankwam bij de oostwaartse shipping lane kwam er net een pluk aan van 9 grote schepen. Het eerste schip lag duidelijk op

ramkoers en ik ben er met een ruime bocht achterlangs gevaren, maar voor de andere schepen kon ik gelukkig ruim voorlangs. Waar ik ook goed op moesten letten waren de kreeftenboeitjes. Tot mijn verbazing lagen die ook midden in de geul, waar het ruim 50 meter diep was. In de westwaartse shipping lane kwam vanaf de Noordzee ook een groep schepen aanzetten, maar die was nog zover weg dat ik er voorlangs leek te kunnen varen. Het eerste schip naderde mij echter vrij snel en de vraag was of het voor of achter me langs zou gaan. In het eerste geval zou ik uit moeten wijken. Ik besloot om even contact op te nemen. Mijn eerste oproep werd niet beantwoord, de tweede gelukkig wel. Een stuurman of kapitein met een zwaar Indiaas accent zei dat ik mijn koers niet hoefde te wijzigen, hij zou achter mij langs varen.



Tijdens de Kanaal-oversteek geef ik dit schip de ruimte.

Helaas was het niet erg helder. De Franse kust verdween al snel uit het zicht en urenlang heb ik alleen water en schepen gezien en een enkele zeevogel. Maar rond de middag zag ik aan stuurboord ineens de door de zon beschenen krijtrotsen bij Folkestone en niet lang daarna doemden

schuin voor me de kliffen bij Hastings op. Er hing wat nevel voor, maar de groene toppen staken daar net bovenuit. Omdat ik de afstand van 47 mijl niet binnen één tij kon afleggen, zou ik het laatste deel van de tocht onvermijdelijk stroom tegen krijgen. Maar het moment waarop dat gebeurde kwam pas toen Eastbourne al in zicht was, waarschijnlijk omdat ik de motor flink had laten lopen en mijn grondsnelheid gemiddeld 7,5 knoop was. Nadat ik me had aangemeld ging de sluis die toegang geeft tot de haven al snel open. Omdat het Verenigd Koninkrijk niet meer in de Europese Unie zit was ik benieuwd welke grenscontrole me te wachten stond. Thuis had ik daarover al informatie gezocht, maar meer dan dat je in de 12-mijlszone de gele quarantainevlag moest tonen voordat je contact had gehad met de douane, werd er niet gezegd. Die moest je bij aankomst direct bellen. Toen ik in de sluiskolk lag zag de havenmeester het gele vlaggetje en hij vroeg me of ik een aanmeldingsformulier had ingevuld. Zo niet, dan mocht ik mijn schip niet verlaten. Ik vertelde dat ik alleen iets over aanmelding via de telefoon gelezen had. Daarop raadpleegde hij een collega en die kwam even later met de mededeling dat ik inderdaad alleen maar de douane hoefde te bellen. Ze gaf me een telefoonnummer, maar dat was een ander nummer dan dat op de website. Verwarrend allemaal. Toen ik lag aangemeerd heb ik direct gebeld. Ik kreeg een vriendelijke douanier aan de lijn die mijn scheepsnaam, paspoortnummer, leeftijd, naam en adres en het doel van mijn reis wilde weten. Daarna zei hij dat ik het gele vlaggetje kon strijken en geen aanleiding zag om mijn schip te inspecteren. Ik had dus ongezien een verstekeling kunnen meenemen, misschien wel de bedelaar uit Boulogne, want voor veel Afrikanen is het Verenigd Koninkrijk het Beloofde Land.

De dag na mijn oversteek zou het vrijwel de hele tijd regenen en bovendien hard gaan waaien. Daarom ben ik in Eastbourne gebleven. Met de regen en de wind viel het echter reuze mee. Ik had best kunnen vertrekken, maar toen ik dat merkte was het al te laat want dan kreeg ik de stroom fors tegen. Ik ben de hele dag op de boot gebleven en had weer lekker de tijd voor mijn reisverslag. Toen ik daaraan zat te werken hoorde ik buiten een harde klap. In de box naast de mijne was een Duits schip aangemeerd en dat had het elektriciteitskastje op de steiger geramd. Het kastje was nog heel, maar van de lamp erbovenop was niets meer over. Ik ben snel naar buiten gegaan om het schip achteruit te duwen, maar de schipper

dacht dat hij alleen de motor nodig had. Toen hij die in zijn achteruit zette bleek echter dat de keerkoppeling niet werkte. Dat verklaarde ook het ongeluk. In het havenkantoor had men ook gemerkt dat er iets aan de hand was en er kwam al snel een havenmeester de steiger opgelopen. Die reageerde uiterst laconiek, noteerde wat er was gebeurd en veegde de scherven van de lamp bij elkaar. Ik heb mijn buurman nog even geholpen bij het terugduwen van het schip en het vastmaken van de lijnen. Hij was technisch goed onderlegd, want een half uurtje later had hij de koppeling al gerepareerd.



Aangemeerd in Eastbourne.

De volgende dag plensde het 's morgens vroeg even, maar daarna klaarde het helemaal op en met de wind leek het ook mee te vallen, meer dan een dikke windkracht 4 werd er niet verwacht. Ik heb lekker buiten ontbeten en besloot het er maar op te wagen. Daarvoor had ik ook nog een andere reden: het belachelijk hoge liggeld. De haven was 3 jaar geleden al niet goedkoop, maar nu moest ik voor één overnachting omgerekend 44 euro betalen, tweemaal zoveel als in Boulogne en alle andere

zeehavens die ik had bezocht. De vloedstroom liep echter al en daarvan profiteren kon alleen tot Newhaven. Het was een haven die ik altijd oversloeg en het leek me leuk om daar nu eens een kijkje te nemen. Ik werd vlot geschut, maar toen ik het grootzeil had gehesen en de beschutte voorhaven had verlaten kreeg ik spijt van mijn besluit. Van de windverwachting klopte niet veel. De windkracht was geen 4 maar ruim 5 en zo nu en dan zelfs 6. Terugvaren was echter geen optie, de sterke vloedstroom duwde me in hoog tempo naar Beachy Head, de indrukwekkende krijtkaap ten westen van Eastbourne. Het stroom-tegen-windeffect zorgde ook voor enorme golven. Mijn plan was om de genua een stukje uit te rollen en dan in twee slagen naar Newhaven te zeilen, maar ik wilde zo snel mogelijk van deze ruwe zee af en heb daarom voor de snelste weg gekozen en op de motor gevaren. Omdat ik niet pal tegen de wind invoer had ik nog wat profijt van het grootzeil. Beachy Head stond te schitteren in de ochtendzon en ik heb er wat foto's van proberen te nemen, maar omdat het schip verschrikkelijk tekeeringing en ik bovendien regelmatig een lading zeewater over me heen kreeg, viel dat niet mee.



Beachy Head is gerond.

Toen na twee uur stampen en ploegen de havendammen van Newhaven in zicht kwamen, kwam er een zeer donkere bui aanzetten. Voordat die zijn overtollige water zou lozen, zou ik waarschijnlijk al in de haven zijn, maar ik had pech. Toen ik aan de havendienst toestemming vroeg om binnen lopen, kreeg ik te horen dat ik moest wachten totdat de veerboot uit Frankrijk binnen was gelopen. Die was alleen nog maar een stipje aan de horizon en terwijl ik lag te wachten viel het water al met bakken uit de hemel. Gelukkig nam de wind wat af. Toen de veerboot tussen de dammen voer ben ik er direct achteraan gevaren. Op zee de lijnen en stootwilen over de reling hangen en het grootzeil opbinden was een riskant klusje, maar gelukkig was er achter de havendammen genoeg ruimte.



De veerboot uit Frankrijk vaart de haven van Newhaven binnen.

De jachthaven was al te zien en toen ik die naderde hoorde ik iemand fluiten. Ik zag niet waar het geluid vandaan kwam, maar toen er weer gefloten werd zag ik dat het afkomstig was van de havenmeester. Die stond op de buitensteiger en wenkte waar ik moest aanleggen. Hij pakte mijn

lijnen aan en verschool zich daarna snel onder de buiskap van het visbootje dat voor mij lag, want er kwam nog een schip binnen. Het was een klein Engels zeiljachtje met ook één man aan boord, die tot mijn verbazing geen zeilkleding en reddingvest droeg. Het regende inmiddels pijpenstelen, maar het voordeel was dat al het zout van mijn schip en ook van mijn zeilkleding afspoelde. Het havengeld betalen ging weer op de bekende Britse bureaucratische manier: eerst een uitgebreid formulier invullen dat vervolgens helemaal werd overgetikt, in dit geval door een uiterst vriendelijke, goedlachse dame. Ik heb even een praatje gemaakt met de man van het Engelse jachtje, een wat alternatief, hippieachtig type. Hij vertelde dat hij op zijn bootje woonde en ook Eastbourne ontvlucht was vanwege het belachelijk hoge havengeld. Voor de prijs van één nacht daar kon je hier twee nachten liggen.



De haven van Newhaven.

De omgeving verschilde nogal van die in Eastbourne. Daar lag ik in een enorme, uit verschillende havenbekkens bestaande marina in een luxe

wonen-aan het-waterresort. Hier lag de jachthaven in een door lage heuvels omzoomd baaitje aan de rivier die langs Newhaven stroomt. Het plaatsje lag aan dezelfde kant en zag er, afgezien van de luxe hoogbouw langs de rivier, wat verwaarloosd uit, net als de haven. Aan de overkant legde de veerboot aan en lag een klein industriegebied. Er lagen enorme bergen schroot waarin kranen met grote grijpers wat orde probeerden aan te brengen.



Geschutskoepel op het fort naast de haven van Newhaven.

Omdat er een vrij krachtige tot krachtige westenwind stond en er uit de laaghangende bewolking zo nu en dan wat motregen viel, ben ik de volgende dag in Newhaven gebleven. Ulrich, de Duitse buurman met de kapotte keerkoppeling, was hier ook naartoe gevaren en nodigde mij uit om 's avonds samen te eten in een restaurant aan de haven. Na alle verfijnde Franse maaltijden was het weer even wennen aan de dik gepaneerde vis met vette slappe friet en doperwten, maar het was zeer gezellig. Ook de dag erop woei het te hard om verder te varen. Ik heb het oude fort bezocht dat vlak naast de haven op de kliffen staat. Het dateert uit de 16^e eeuw en

is gebouwd om Engeland te beschermen tegen de Spaanse Armada, maar in de 19^e eeuw is het helemaal gemoderniseerd omdat men na het aantreden van Napoleon III bang was voor een Franse invasie. Nu is het een oorlogsmuseum, waar o.a. informatie wordt gegeven over de mislukte invasie bij Dieppe in 1942, die vanuit Newhaven plaatsvond.



Krijtrotsen bij Newhaven.

De volgende dag was een twijfeldag. Wel of niet vertrekken? Het was zonnig en vrijwel onbewolkt, maar de wind was nog steeds west en zou daarom pal tegen zijn. De verwachte windkracht was ruim 4. Op een herhaling van de ruige tocht vanuit Eastbourne zat ik niet te wachten. Die had gelukkig maar 2 uur geduurd, maar de tocht die nu op het programma stond zou zeker 8 uur duren. Ik wilde namelijk in één ruk naar Portsmouth varen. Ulrich en de Engelsman die op zijn bootje woonde waren 's morgens al vertrokken, maar ik ben in Newhaven gebleven en heb een mooie wandeling over de krijtrotsen gemaakt. Het viel me op hoeveel stukken er in zee gestort waren. Groot-Brittannië wordt langzamerhand steeds kleiner. De dag erop zag het er wat de wind betreft een stuk beter uit. Hij was

nog steeds west, maar veel zwakker dan op de vorige dagen. Ik heb daarom in de loop van de morgen de lijnen losgegooid. Boven land hing veel meer bewolking dan de dag ervoor. Op zee loste die vrijwel helemaal op, maar ik voer te dicht bij de kust om daarvan te profiteren. Desalniettemin was het een aangename tocht. Ik had het eerste stuk mijn koers uitgezet naar de Looe, een bij alle Kanaalzeilers bekende, maar ook beruchte nauwe doorgang tussen een aantal zandbanken waar het vanwege de harde stroom ontzettend tekeer kan gaan. Omdat de stroom me een beetje naar de kust had weggezet, moest ik even zoeken naar de twee boeien die de doorgang markeren. Daar was het uitzonderlijk rustig, een teken dat het tij aan het kenteren was en ik dus stroom tegen zou krijgen. Wight was al goed te zien en toen ik aankwam bij de eerste boei van de geul die naar het vaarwater tussen het eiland en het vasteland leidt, werd mijn koers wat noordelijker en kon ik lekker zeilen. De snelheid door het water ging gelijk anderhalve knoop omhoog. Dat was ook wel nodig want de tegenstroom begon al te lopen.



Aangemeerd in Portsmouth.

Ik wilde overnachten in de Gunwharf Marina, een kleine passantenhaven in het hartje van het uitgaans- en winkelcentrum van de stad. Toen ik contact opnam met de havenmeester bleek hij mijn scheepsnaam al te kennen. Ulrich was namelijk ook naar de haven gevaren en had verteld dat die hem was aanbevolen door de eigenaar van het Nederlandse zeiljacht Nehalennia. Ik moest langs zijn schip aanmeren. Ulrich vertelde dat hij nog maar net was aangekomen omdat hij de vorige dag vanwege de sterke tegenwind Portsmouth niet had gehaald en onderweg op een rustig plekje voor anker was gegaan. We hebben bij mij aan boord een door hem klaargemaakte maaltijd genuttigd. Het haventje, dat grotendeels was gevuld met patserige motorjachten van het snelle soort, was heel wat luxueuzer dan de verwaarloosde marina in Newhaven, en dat was aan de prijs goed te merken. Wat ik daar voor twee overnachtingen betaalde, betaalde ik hier voor één nacht.

De volgende morgen heb ik Portsmouth weer vaarwel gezegd. Met Ulrich in mijn kielzog heb ik hoog aan de wind zeilend koers gezet naar Poole Harbour. Hoe de tocht daarnaartoe is verlopen en wat ik verder heb beleefd aan de Engelse zuidkust, kun je lezen in de volgende Geus.

Jaap van der Harst