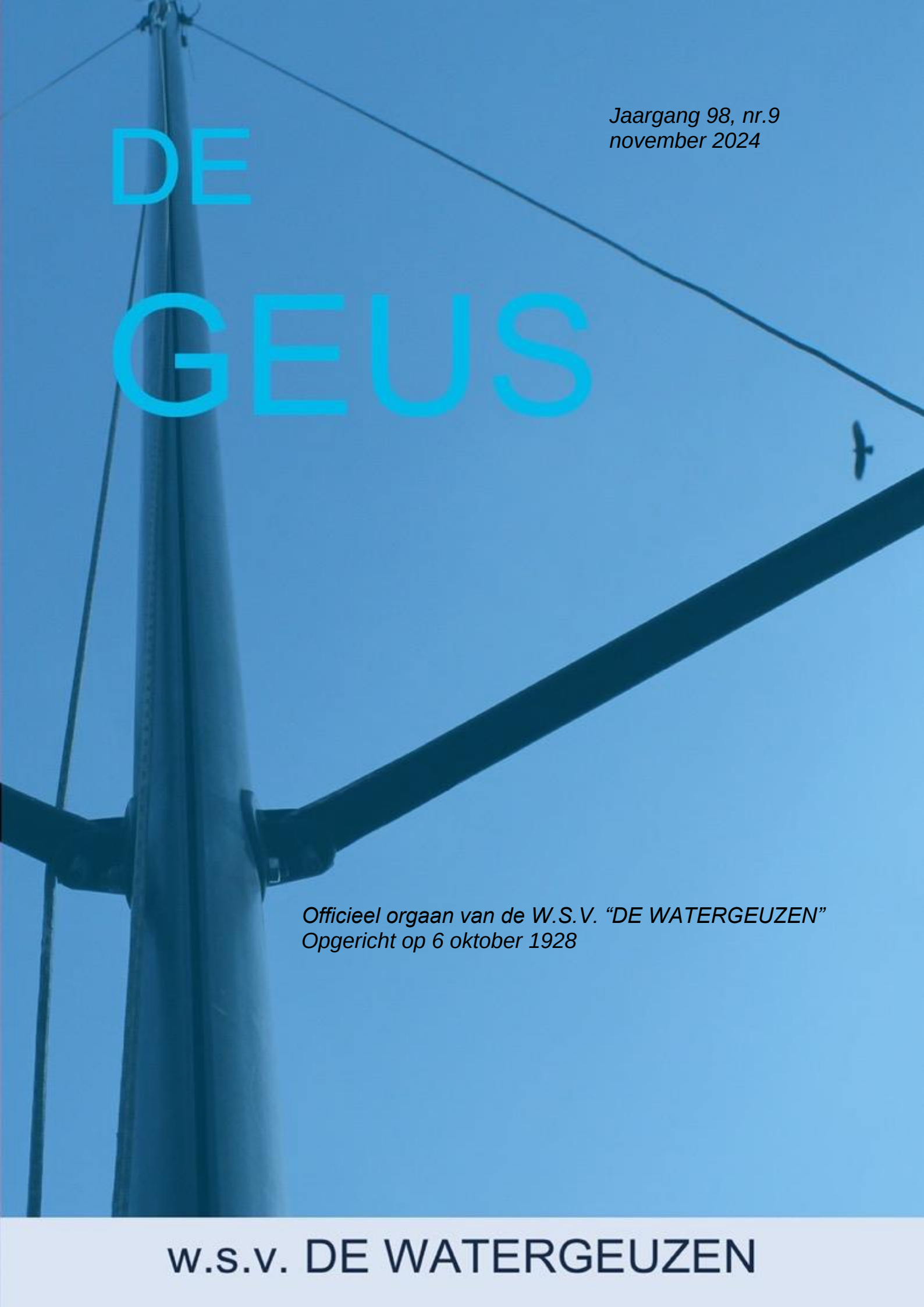




DE GEUS

*Jaargang 98, nr.9
november 2024*

*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: 06 409 97 224
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

Eerste penningmeester

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Erik Corver
Janine Geskus
Martijn Hardebol
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Gijs van Noort (Boot van de maand)
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

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>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen november 2024</i>	6
<i>Jaaragenda 2024</i>	6
<i>Feestelijke afsluiting van het vaarseizoen</i>	6
<i>Attentie voor Watergeuzen met extra verdienste voor de vereniging</i>	8
<i>Terug</i>	12
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	15
<i>Deel 1: Van Durgerdam naar Boulogne.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

In de vorige Geus heb je kunnen lezen dat Peter komend voorjaar aftreedt als voorzitter. In *Van de bestuurstafel* vertelt hij dat er zich helaas nog niemand heeft aangemeld om hem op te volgen. Zonder voorzitter kan ons bestuur niet functioneren en komt het bestaan van onze vereniging in gevaar, dus meld je aan als je denkt dat het voorzitterschap iets voor jou is! Je kunt in Peters stuk ook lezen dat het bestuur het financiële beheer van onze vereniging wil vereenvoudigen en maatregelen voorbereidt om verdere verzakking van het clubhuis en de loods te voorkomen.

Bestuurswerk, redactiewerk en ander extra werk voor de vereniging is allemaal liefdewerk-oud-papier, maar je krijgt er ook iets voor terug. Vroeger waren dat jaarlijks twee flssen wijn, tegenwoordig wordt er voor de leden die wat extra's doen iets leuks georganiseerd. Dit jaar was dat een bezoek aan het Reddingsmuseum Dorus Rijkers in Den Helder en een tochtje met twee oude reddingsboten. Jan Schans doet er verslag van. Verder vind je in deze Geus een verslagje van de gezellige en goed bezochte afsluiting van het seizoen.

Wat staat er nog meer in deze Geus?. De *Officiële mededelingen* en de steeds korter wordende *Jaaragenda* natuurlijk, en de column *Terug*, waarin Eiland Jacobs schrijft over tegenwind op het Wad. Tegenwind is ook een telkens terugkerend onderwerp in de verhalen over mijn reis naar de Scillies Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland, want de wind was zowel op de heen- als op de terugreis vaak tegen en meestal ook behoorlijk sterk. In deze Geus kun je lezen dat ik op weg naar Scheveningen al een bui met windkracht 7 over me heen kreeg.

Gijs van Noort zal voortaan de rubriek *Boot van de maand* verzorgen. Vind je het leuk als jouw boot in het zonnetje wordt gezet, neem dan contact met hem op (gijsvannoort@online.nl).

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Mijn inbox stroomde over en de telefoon stond roodgloeiend. De respons op de vraag voor een opvolger voor mij als voorzitter is tot nu toe nul. Is er dan van de 250 leden niemand die de uitdaging aan wil gaan? We gaan het als vereniging niet redden wanneer niemand bereid is om een aantal jaren een voorzittersfunctie te bekleden. Een betaalde voorzitter is niet alleen heel kostbaar maar ook niet gewenst. Heb je belangstelling of vragen? Bel (0640997224) of mail me (weesendorp@hotmail.com) .

In de ALV is afgesproken dat we naar het financiële beleid van de vereniging zullen kijken. Onze penningmeester, Maurits Cassee, heeft toen op zich genomen om samen met een aantal leden een voorstel te maken, zodat dit in de komende ALV besproken kan worden. De werkgroep is inmiddels op stoom en de contouren van een nieuw beleid worden zichtbaar. En omdat we vanaf 2025 ook BTW-plichtig zijn, neemt de werkgroep dit punt ook mee. Een belangrijk uitgangspunt is dat de financiële administratie eenvoudiger en begrijpelijker wordt. Daarnaast is men van mening dat we één vereniging zijn en niet drie afzonderlijke havens en een loods die hun eigen broek op moeten houden. Het heen en weer schuiven van virtueel geld van de een naar de ander en het opbouwen van ‘eigen’ reserves en schulden willen we dan ook stoppen. Eén vereniging en één reserve betekent wel dat de ALV meer dan in het verleden moet nadenken waar de reserves voor gebruikt gaan worden. Zoals ik al eerder aangegeven heb, verzakken onze loods en het clubhuis en is het prioriteit één om maatregelen te nemen. We hebben inmiddels geraamd dat de kosten voor de verbetering van de fundering € 130.000 zijn, een hoog bedrag dat we niet in 2025 kunnen betalen uit de kas. We zullen dan ook in eerste instantie een lening bij de leden uitzetten. Het zou mooi zijn als we een groot deel van het bedrag bij elkaar krijgen zodat we niet voor een dure lening bij de bank hoeven aan te kloppen. Deze grote uitgave betekent wel dat we de komende jaren beperkt groot onderhoud kunnen doen en dat er een grotere tariefstijging dan in de afgelopen jaren nodig is.

Peter Weesendorp

Officiële mededelingen november 2024

Mutaties:

1. Nieuwe aanmeldingen: Paul van Buren
2. Opzeggingen: Arthur Goedhart, Roel Habiecht

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024

Bestuursvergadering	2 december
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Feestelijke afsluiting van het vaarseizoen

Dat het vaarseizoen echt ten einde is, was op 17 november, de dag waarop we het officieel afsloten, goed te merken. Zo nu en dan scheen de zon, maar de frisse noordwestenwind voerde flink wat buien mee waaruit het soms behoorlijk plensde. Kennelijk lieten veel Watergeuzen zich daardoor niet afschrikken, want even na vieren was het clubhuis al gezellig vol. Terwijl iedereen zich voorzag van een drankje en er werd teruggeblikt op de belevenissen van het afgelopen seizoen, zetten de cateraars alle ingrediënten voor het culinaire deel van de seizoensafsluiting op de lange tafels. Daarna konden we genieten van heerlijke warme en koude hapjes.



De cateraars voorzien ons van allerlei lekkernijen.

Tijdens de vorige seizoensafsluiting hield onze voorzitter een kort toespraakje, deze keer deed hij dat niet maar had hij wat posters bij zich met de tekst “Word jij onze volgende voorzitter?” die op verschillende plekken werden opgehangen. Hopelijk is er al iemand die denkt “Dat is wel iets voor mij ” en kunnen we die op de komende ALV tot voorzitter kiezen.

Aan het eind van de middag konden we terugkijken op een geslaagde seizoensafsluiting. Hoewel de aanwezigen zich alle lekkernijen goed hadden laten smaken, was er nog wat over en dat is naar de voedselbank gegaan. Barman Rudolf, Job en alle anderen die betrokken waren bij de organisatie, bedankt voor jullie inzet!

Jaap van der Harst

Attentie voor Watergeuzen met extra verdienste voor onze vereniging



De extra verdienstelijke leden op de Insulinde.

Het bestuur van De Watergeuzen heeft een uitje georganiseerd voor leden die zich extra verdienstelijk hebben gemaakt door (veel) meer te doen voor onze vereniging dan het vervullen van de werkplicht. Dat zijn er nogal wat. In totaal werden 36 leden uitgenodigd voor een bezoek aan het Nationaal Reddingsmuseum Doris Rijkers in Den Helder en een tochtje met een reddingsboot. Helaas kon niet iedereen van de partij zijn.

Op 5 oktober was het zover. Om 8.30 uur vertrokken we met 18 leden naar Den Helder. Een deel van de deelnemers verzamelde zich op de Diemerzeedijk en een deel ging op eigen gelegenheid.



De Insulinde.

Na de ontvangst met koffie en gebak scheepten wij ons om 10.30 uur in. Er lagen twee, inmiddels antieke reddingboten voor ons klaar. De Prins Hendrik, in 1951 gedoopt door prinses Wilhelmina, en van 1952 tot 1969 gestationeerd in Den Helder, met 472 reddingsacties op haar naam. En de Insulinde, die tussen 1927 en 1965 dienst deed op het reddingstation van Oostmahorn, met als eerste schipper de beroemde Mees Toxopeus. De Insulinde was de eerste zelfrichtende reddingsboot van staal. Deze innovatie, het schip draait zichzelf door middel van een kieptank en verzwaarde kiel weer rechtop, werd ontwikkeld nadat in 1921 de Terschellinger motorreddingsboot Brandaris was gezonken en de stoomreddingsboot President van Heel was omgeslagen. De Insulinde maakte 341 tochten en heeft daarbij 332 mensen gered. Beide boten gezamenlijk hebben 1060 mensen gered.



De Joke Dijkstra zorgt voor golfslag,

De eerste poging om dit uitje te organiseren werd vanwege de harde wind door de KNRM afgeblazen. Men vaart uit met weer en wind, maar doet dat alleen als er mensenlevens op het spel staan. Nu was het prachtig zonnig weer en de windkracht was 0. Golven stonden er dan ook niet, maar hoe er gevaren wordt met golfslag kon toch worden gedemonstreerd. De huidige reddingsboot in Den Helder, de Joke Dijkstra, 19 meter lang, zelfrichtend en met een topsnelheid van 32 knopen (60 km per uur), voer flink wat rondjes om ons heen en dit zorgde toch nog voor water over het dek.

Nadat we weer naar binnen waren geschut in de Zeedoksluis werden beide boten weer keurig afgemeerd bij de Pontjesbrug bij het Reddingsmuseum. Na de groepsfoto werden we ontvangen met een lunch. Daarna hadden we tijd om na te praten en soms ook kennis te maken met leden van een andere haven.



De Twenthe.

Na de lunch werden we in twee groepen rondgeleid door het museum om de geschiedenis van het reddingswezen beter te leren kennen en kennis te nemen van een veelheid van reddingsmiddelen en -technieken. Ook binnen was een aantal boten te bezichtigen, waaronder de motorreddingsboot Twenthe. Dit schip dankt haar naam aan een groep Twentse industriëlen die de boot bekostigden. Het schip deed dienst van 1942 tot 1975 op station Harlingen. Oorlogsgeweld bleef haar bespaard door haar op te leveren met het herkenbare uiterlijk van Rode Kruis-boat. Een aantal van ons liet zich ook nog het geweld van de windtunnel aanleunen. De windtunnel gaf de mogelijkheid om de kracht van wind te ervaren tot en met windkracht 11.

Omstreeks 16.00 uur gingen we weer huiswaarts. Een enkeling dronk ter afsluiting nog een borrel op de Diemerzeedijk. We kunnen terugkijken op

een erg leuke dag waarmee we uiteindelijk ook de KNRM financieel nog een klein beetje extra hebben kunnen ondersteunen.

Het bestuur wil nogmaals alle leden die zich extra verdienstelijk hebben gemaakt, ook degenen die niet in de gelegenheid waren om mee te gaan, hartelijk danken voor hun inzet!

Jan Schans

Terug

“Ja we moeten langzamerhand toch maar eens terug”, hoor je van je burens in de jachthaven van Spieker-, Lange- of een ander -oog. Heen is geen probleem: vloed mee, wind mee, zeilen maar. Of toch niet. Oostwaarts varende met een lekker westenwindje in de rug en met nog een zee van tijd en de vloed mee, word je namelijk systematisch opgelopen door op de motor varende zeiljachten. De huik zit nog op het grootzeil, dat kan ik begrijpen want het is een heel werk om die er af te halen en als het gaat regenen zou je zeil nat kunnen worden. Maar ook de rolgenua blijft stijf opgerold. Het zijn allemaal schepen die met uitgerolde genua beduidend harder lopen dan onze boot met genua, kluiver en grootzeil + bezaan samen. Maar eerlijk is eerlijk, op de motor gaat het nog ietsje harder.

Wij houden meer van een zéilvakantie en heen lukt dat ons prima. Het hielp natuurlijk wel dat we dit jaar niet gehinderd werden door te bereiken doelen, we scharrelden gewoon wat rond op het Wad..Terug is het toch een ander verhaal. Deze zomer hield de verhouding tussen westenwind en wind uit andere richtingen zich keurig aan de statistieken en waren de momenten met een bezeilde westwaartse koers even frequent beschikbaar als ligplaatsen in de haven van Vlieland. Omdat we willen zeilen is het dan ook zaak die momenten te gebruiken. We waren westwaarts gescharreld tot Baltrum toen het weerbericht voor de volgende dag een

vriendelijk briesje uit het zuidoosten beloofde, en sterker nog, de weersverwachting kwam uit! Dus voeren wij vrolijk het ruim bezeilde traject van de vorige dag weer terug. En nog verder, want we zijn maar gelijk buitenom doorgevaren tot de Zuidoost-Lauwers.

De meeste tijd kwam de wind tijdens onze westwaaartse koers echter, zoals bijna altijd, uit de richting waar we juist heen wilden. Er bestaat een reeds lang vergeten manier om daar dan toch zeilend tegenin te komen en die heet “kruisen”. Nou moet ik daarbij wel zeggen dat de voortgang bij kruisen tegen de stroom in met onze boot overeenkomt met die bij ankeren of zelfs nog minder is. Dus we kruisen met stroom mee of bij stil water. Dat gaat prima, zeker op het Duitse Wad als de vloed al wat gevorderd is. Ook met onze 1 meter diepgang is er dan voldoende ruimte voor lange slagen. Dat doen we dan met behulp van analoge elektronica, namelijk het echolood. We lopen zo nu en dan vast, want de steilheid van de geulranden is vaak evenredig met de diepte die het echolood nog vlak van tevoren aangeeft, maar dan helpt het stijgende water ons weer vlot los. Is het eenmaal hoogwater geworden, dan willen we op het wantij zijn, want daar heb je dan zeeën van ruimte voor mooie slagen en geen steile randen. Soms lukte dat ook deze zomer. Daarna met afgaand tij aan de andere kant verder kruisen met weer stroom mee natuurlijk. In theorie prachtig, maar op de een of andere manier heeft de stroom het bij ons niet altijd zo op met de theorie en stroomt het nog tegen aan de andere kant van het wantij.

Zo kruisend tot ruim buiten het beprikte of betonde water blijft het geheel duidelijk waar de vaarroute ligt. Daar vaart namelijk een onafgebroken stroom zeilbootjes op de motor (en motorbootjes) zorgvuldig de kronkelende prikkengeul volgend, want je kunt immers maar nooit weten of er niet een verborgen rotsblok buiten de beprikte geul ligt. De achterstagen zijn gepavoiseerd met plakkers waarmee ze vol trots laten zien in welke havens ze geweest zijn en vooral hoe lang ze daar wel niet gelegen hebben. Gelukkig zijn er vaak nog wel een paar kruisende boten, al dan niet met Wadvaardersvlag. Die laten ons dan duidelijk blijken dat het best sneller kan.



Met ondergaande zon over het Langeooger Wattfahrwasser,

Helaas hebben we terug vaak stukken wind én stroom tegen. Maken wij dan een ankerstop tot het volgende tij? Meestal niet, behalve natuurlijk als die stop keurig 's nachts valt. Zo vertrokken we met het avondtij uit Spiekeroog en de wind was, zonder dat iemand dat op radio of marifoon verwacht had, met het zakken van de zon naar het noordoosten geruimd. Het werd een prachtige tocht langs de prikken van het Langeooger Wattfahrwasser. We hadden voor het donker best nog de haven van Langeoog kunnen halen, maar we gingen natuurlijk heerlijk voor anker toen we het wantij over waren en de stroom tegen begon te lopen. We hadden de volgende ochtend rustig de tijd om op te staan, want het volgende wantij, in het Baltrum Wattfahrwasser, was voor ons vroeg in het tij nog te droog. De beloofde zuidenwind was er en we konden rustig verder zeilen tot Norderney. Daar draaide de wind, zoals ook al beloofd, naar zuidwest, zodat

we onszelf niet hoefden te vermoeien met naar buiten varen en boven
Juist nog wat verder westwaarts komen.

En de rest van onze westwaartse tocht? Toen zat het soms niet meer mee:
te weinig wind om tegen de stroom te varen, westelijk bovendien en nog
meer wantijen te gaan. Kijk, daarvoor heeft ons schip nou een motor.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest- Ierland

Deel 1: Van Durgerdam naar Boulogne.

Het duurde even voordat mijn nieuwe reis kon beginnen. Verleden jaar waren het lichamelijke mankementen die ervoor zorgden dat ik pas in augustus echt zee kon kiezen, nu mankeerde er van alles aan de boot. De elektronische windvaan en een van de marifoonantennes gaven geen signalen meer door, ik had een nieuw toplicht nodig, het kacheltje was stuk, de oplader deed het niet meer, het oplaadstopcontact moest worden vervangen, de krukaskeerring lekte, de gasdrukregelaar was defect en ik had een nieuwe lier voor de inrollijn van de genna nodig. De reparaties en het bestellen van nieuwe onderdelen zorgden ervoor dat ik pas vier weken later kon vertrekken dan gepland.

Het was aanvankelijk de bedoeling om naar Noord-Spanje te varen, maar in Spanje moet je als eigendomsbewijs een zgn. zeebrief kunnen laten zien en daarvoor moet je je schip inschrijven in het kadaster. Dat heb ik proberen te doen, maar ik kon niet bewijzen dat ik het schip echt heb

gekocht en geen schulden heb aan de vorige eigenaar. Ik heb wel een koopcontract, maar het giroafschrift van de Postbank met het aankoopbedrag is inmiddels tot stof vergaan. De Postbank bestaat al lang niet meer, zijn opvolger, de ING, verstrekt maar tot maximaal 7 jaar terug kopieën van betalingsbewijzen en de werf waarvan ik het schip heb gekocht, is er ook niet meer. Als je geen betalingsbewijs hebt, moet je een notaris inschakelen. Dat heb ik proberen te doen, maar een aantal dagen mailen en bellen leverde alleen reacties op als “Hierin zijn wij niet gespecialiseerd”, “Wij doen alleen inschrijvingen van commerciële schepen” of “Wij kunnen dit wel, maar niet op korte termijn”.

Het plan om naar Spanje te varen heb ik daarom (voorlopig) afgeblazen en vervangen door een ander plan, namelijk de Scilly Islands, ten westen van Cornwall, te bezoeken. Was ik daar uitgekeken dan wilde ik oversteken naar Zuidwest-Ierland om daar de diep het land inlopende baaien te verkennen die ik twee jaar geleden tijdens mijn ‘rondje Ierland’ allemaal was overgestoken. Ik zou er vaak aan meerboeien of voor anker moeten overnachten en dat gold ook voor de Scillies, want die hebben alleen een haven voor de veerboot. Daarom had ik een bijbootje nodig. In het verslag van mijn reis naar Ierland heb ik verteld dat het oude bootje lek was. Repareren was onmogelijk en ik heb daarom een nieuw gekocht, samen met een lichtgewicht elektrisch buitenboordmotortje.

Op 7 juni, een dag nadat alle problemen waren verholpen, ben ik goed voorbereid en bevoorraad naar IJmuiden gevaren. Het was een zonnige dag, maar er stond een stevige wind en ik was blij dat ik niet op zee zat. De volgende dag zou de wind wat afzwakken en zou ik waarschijnlijk naar Scheveningen kunnen varen. 's Avonds heb ik de weerberichten goed bekeken en geluisterd naar het weerbericht van de kustwacht. Erg gunstig zag het er helaas niet uit. De wind zou de komende dagen hoofdzakelijk zuidwest en dus pal tegen zijn en bovendien matig tot vrij krachtig, windkracht 4 tot 5 dus. Alleen zou hij de volgende dag aan het eind van de middag naar het noordwesten draaien en dan ook wat afzwakken. Dat was weer gunstig, maar als ik met de stroom in de rug wilde varen moest ik

vroeg vertrekken. Ik zou dan waarschijnlijk nog niet van de noordwesten-wind kunnen profiteren en hoogstwaarschijnlijk de hele tocht op de motor tegen de golven in moeten hakken. Geen aantrekkelijk vooruitzicht en ik besloot daarom om wat later te vertrekken zodat ik in ieder geval een groot stuk op de zeilen kon varen. De consequentie zou wel zijn dat ik stroom tegen zou krijgen en de tocht dus langer zou duren.



Over een ruige Noordzee op weg naar Scheveningen.

Na de middag heb ik de lijnen losgegooid en tussen de pieren mijn grootzeil, met één rif erin, gehesen. Zoals gezegd was de verwachte windkracht 4 tot 5, maar in werkelijkheid was hij eind 5 en er stonden enorme golven. Het was ook al snel duidelijk dat Scheveningen niet bezeild was. Het grootzeil ving wel genoeg wind, maar de genua stond te killen en die moet het schip hoog aan de wind zijn snelheid geven. Er zat dus niets anders op dan met de motor erbij tegen de golven in te hakken. Het werd daarom geen erg aangename tocht en ik hoopte dat de wind snel zou gaan ruimen. Maar tegen de tijd waarop dat volgens de windkaarten al lang gebeurd zou moeten zijn, zat hij nog in de zuidwesthoek.

Aanvankelijk scheen de zon nog volop, maar gaandeweg werd het steeds bewolkter en ter hoogte van Katwijk kwam van zee een zeer dreigende buienlucht aanzetten. Er zat gelukkig geen rolwolk in, maar aan de scherpe rand onderaan de wolken was te zien dat het hard zou gaan waaien. Dergelijke randen ontstaan als de lucht die door de opstijging heel koud is geworden, met grote kracht van boven uit de wolk weer naar beneden stroomt. Ik bereidde me daarom op het ergste voor. Dat kwam al vrij snel. Eerst vielen er een paar druppels, maar even later voer ik door een dicht regengordijn en begon het enorm te waaien, de windmeter gaf 33 knoop aan, eind windkracht 7. De golven werden gelukkig niet hoger, integendeel, ze werden vrijwel helemaal platgeslagen door de regen. Die zorgde er ook voor dat het zicht niet meer was dan een meter of 20. De stuurautomaat kon dit natuurgeweld niet aan en ik heb zelf gestuurd. Om de wind zoveel mogelijk te laten afvloeien voer ik zo hoog mogelijk aan de wind. Door het minimale zicht kon ik niet zien welke richting ik uit stuurde, maar toen ik op de plotter keek zag ik dat ik niet meer naar Scheveningen, maar richting Engeland voer. Ik had met de wind meegestuurd en die was 90 graden gedraaid. Hij was eindelijk noordwest geworden.



Voor Scheveningen.

Erg lang duurde het natuurgeweld gelukkig niet, de wind zwakte al na paar minuten sterk af. De harde regen ging over in gestaag gedruppel en in het westen begon de lucht geel te worden, een teken dat er opklaringen aan-

kwamen. Het was ook een stuk kouder geworden. Niet verwonderlijk want dit soort buien ontstaan altijd door de botsing van koude tegen warme lucht. Ook was het veel helderder. De tientallen windmolens in het westen staken haarscherp af tegen de steeds lichter wordende avondlucht. Even later werd de boulevard van Scheveningen in het zonnetje gezet. De genua kon worden uitgerold en ik kon het laatste uur van de tocht met een zwak tot matig windje relaxt halve wind naar Scheveningen zeilen. Daar legde ik rond achten vast aan een rij van zes schepen. Dat er zulke lange rijen lagen kwam omdat een van de twee passantensteigers bijna helemaal gereserveerd was voor open zeilbootjes die dat weekend deelnamen aan wedstrijden.

Nadat ik in de kuip een eenvoudig scheepsmaal had genuttigd, heb ik even de windverwachtingen bekeken en geluisterd naar het weerbericht van de kustwacht. De wind zou helaas weer naar het zuidwesten draaien, maar gaandeweg ruimen. Voor de districten IJmuiden en Hoek van Holland was de verwachte windkracht 4 tot 5, voor district Vlissingen 3 tot 4. Mijn plan was om, net als twee jaar geleden, te proberen om in één ruk naar Oostende te varen. Maar ik zat een beetje te twijfelen of ik wel zou vertrekken. Hoogstwaarschijnlijk zou ik het eerste stuk weer op de motor tegen de golven in moeten hakken, en dat was me slecht bevallen. Maar dat de wind later op de dag noordwest zou worden en bovendien zou afzwakken, was weer heel gunstig en ik besloot daarom om de volgende dag toch de zee weer op te zoeken.

Mijn burens wilden dezelfde kant uit en hadden toen ik aan hun schip vastmaakte gezegd dat ze om 8 uur wilden vertrekken, hoewel de stroom in de rug pas tegen halftien op gang zou komen. Ik besloot om ook maar rond 8 uur de haven te verlaten. Mijn ontbijt- en lunchpakket had ik de avond tevoren al klaargemaakt en na het nuttigen van een sterke kop koffie heb ik om klokslag 8 uur de lijnen losgegooid. In de haven heb ik mijn grootzeil, weer met één rif erin, gehesen en het schip verder vaarklaar gemaakt. Ik was niet de enige, vrijwel alle passanten vertrokken richting Zeeland of België. Op zee zag het dan ook wit van de zeiltjes. Daar werd het al gauw duidelijk dat hoog aan de wind zeilen tot aan de Tweede

Maasvlakte niet mogelijk was. Ik heb het wel geprobeerd, maar ik koerste recht op de 'zandmotor' voor 's Gravenzande af. Een aantal schepen ging overstag en maakte een slag naar het westen, maar als ik dat ook zou doen zou ik mijn bestemming niet halen. Ik heb de gennua ingerold en ben met gehesen grootzeil op de motor verder gevaren.



Oversteek van de Maasmond.

Het oversteken van de Maasmond was deze keer een makkie. Twee jaar geleden kon de verkeersbegeleiding mijn marifoonoproep niet goed ontvangen, hoogstwaarschijnlijk vanwege de defecte antenne, nu ging dat probleemloos. Oproepen om van koers te veranderen kreeg ik niet, de schepen die naar binnen of buiten voeren gingen allemaal voor of achter mij langs. Het weer was wat beter dan de vorige dag, Er dreven wat wolken, maar de zon scheen overvloedig en het was heel helder. Een pluspunt was ook dat er lang niet zulke hoge golven meer stonden. Maar dat veranderde toen ik de Tweede Maasvlakte was gepasseerd. Hoewel

daar volgens het weerbericht de wind af zou nemen, nam hij juist toe en werden de golven dus ook hoger. Een pluspunt was wel dat hij een klein beetje begon te ruimen en ik heel hoog aan de wind kon zeilen. Met de stuurautomaat ging dat echter niet hoog genoeg en tot de Banjaard, de grote zandbank voor de monding van de Roompot, heb ik zelf gestuurd, Daar moest ik beslissen: doorvaren richting Oostende of naar de Oosterschelde varen om daar een tussenstop te maken, zoals ik in het verleden altijd deed. Het schip van mijn burens uit Scheveningen sloeg de geul in naar de Roompotsluis, maar het was nog maar halfdrie en ik besloot om door te varen naar België of, als dat niet zou lukken, naar Cadzand.

Bij de Banjaard had ik helaas de motor weer nodig, want de zandplaat steekt ver de zee in en het lukte me helaas niet om hem hoog aan de wind te rondren. Na drie kwartier tegen wind en golven in hakken, kon ik mijn tocht weer op de zeilen voortzetten. Ik moest nu weer uitkijken voor grote zeeschepen, want ik naderde de noordelijke geul naar de Westerschelde. Voor me voer een schip richting Vlissingen en voor Westkapelle zag ik een schip dat mijn kant uitkwam, maar dat voer ruim achter mij langs. De wind was nog wat verder geruimd en het zag ernaar uit dat ik Oostende makkelijk op de zeilen zou kunnen halen. De zon scheen nog steeds overvloedig en ik had een mooi uitzicht op de hoge duinenrij tussen Westkapelle en Vlissingen. De Sardijntoren op de Vlissingse boulevard was nog net te zien en voor mij zag ik de enorme containerkranen van Zeebrugge al. In het westen stonden twee enorme windparken.

Omdat ik hoog aan de wind voer en de windkracht ruim 4 was, lag het schip constant op één oor en vloog er zo nu en dan wat spatwater de kuip in. De snelheid was hoog, vrijwel de hele tijd ruim 6 knoop, maar erg comfortabel varen vond ik het niet. Veel meer dan goed ingepakt in de kuip zitten en de koers, boeien en schepen om me heen in de gaten houden kon ik niet, maar ik moest ook weleens even naar het toilet. Dat 'even' kun je wel vergeten want je moet er je zwemvest, jas en gedeeltelijk ook je (zei)broek voor uittrekken. Daarvoor heb je twee handen nodig, maar die handen heb je ook nodig om te voorkomen dat je ergens tegenaan wordt geslingerd of uitglijdt op de hellende, kajuitvloer. Het is daardoor een

tijdrovende en niet risicoloze operatie, vooral ook omdat het vanwege het spatwater allemaal binnen moet gebeuren. Dat bleek toen ik ergens ter hoogte van Westkapelle naar het toilet moest. De geul waar de grote schepen voeren lag achter mij, vissersschepen vormden ook geen risico want het was zondag, dus de Zeeuwse en Goereese vissers zaten allemaal in de kerk, en boeien waren er nog niet te zien. De dag ervoor had ik tijdens de toiletgang door een onverwachte beweging van het schip mijn hoofd licht gestoken tegen de spiegel aan de deur van het toilet, maar dat gebeurde nu gelukkig niet. Toch schrok ik toen ik me weer helemaal in de kleren had gehesen en naar buiten keek. Schuin achter het schip lag een grote cardinale boei die ik op nog geen 20 meter was gepasseerd! Geluk gehad, als ik er tegenaan was geknald had het slecht kunnen aflopen.



Voor Zeebrugge vaar ik ruim achter dit schip langs.

De wind ruimde steeds meer, zodat het vrijwel zeker was dat ik Oostende makkelijk op de zeilen zou kunnen halen. Ook nam hij wat in kracht af, wat

het varen comfortabeler maakte. Ik naderde nu de geul voor de schepen die naar Zeebrugge of de Westerschelde voeren. Het zag ernaar uit dat ik die zonder te hoeven uit te wijken zou kunnen oversteken. Van zee voeren twee schepen op grote afstand voor me langs en kwam er voorlopig verder niets meer. Wel zag ik op de Wielingen een schip mijn kant uit komen. Het voer nog heel ver weg, maar zijn snelheid was ruim 18 knoop, terwijl de mijne maar 5,5 knoop was. Zo te zien zou het voorlangs gaan. Maar de geul maakte een vrij scherpe bocht en toen het schip die genomen had leek het toch een ramkoers te worden. Uiteindelijk viel dat wel mee, maar zekerheidshalve heb ik mijn koers wat verlegd om het schip ruim achterlangs te kunnen passeren.

Na twee uurtjes met tegenstroom had ik weer lekker stroom in de rug en een uurtje na het oversteken van de geul voer ik al ter hoogte van Blankenberge. Het was inmiddels kwart over negen en ik begon me af te vragen of het wel zo verstandig was om nog door te varen naar Oostende. Omdat dat zeker nog twee uur zou kosten kwam ik daar hoogstwaarschijnlijk in het donker aan en voordat het avondeten op tafel stond zou het middernacht zijn. In Blankenberge zou ik al binnen een uur kunnen zijn. Een ander punt was dat er de volgende dag een harde tot stormachtige noordwestenwind zou staan en dan kun je vanwege de enorme deining veel beter in Blankenberge liggen dan in de jachthaven van Oostende. Aan de donkere wolkenband in het westen was te zien dat het koufront met de harde wind er al aankwam. Mijn bedoeling was om vanuit Oostende binnen één tij naar Duinkerke te varen, maar dat zou vanuit Blankenberge ook nog net kunnen. Inmiddels was ik dat al gepasseerd, maar ik besloot om de steven te wenden en niet door te varen. Omdat ik nu een beetje terugvoer kreeg ik stroom tegen en duurde het nog een tijdje voordat ik de havenhoofden zover was genaderd dat ik het schip klaar kon maken voor het aanleggen. Wat me alleen een beetje verontrustte was dat er aan de westkant van de haveningang allemaal kranen stonden die daar werkzaamheden uitvoerden. De invaart zou toch niet gestremd zijn? Ik heb snel op mijn telefoon informatie over de Blankenbergse haven opgezocht, maar over een stremming werd niets gezegd. Toen ik naar binnen voer zag ik dat men het westelijke havenhoofd had weggehaald en

daar nu een stenen dam aan het aanleggen was, Geen overbodige luxe, want in het verleden spoelde het zand vanaf het strand altijd tussen de palen van dat hoofd de toegangsgeul in, zodat je daar tussen allerlei ondieptes moest slalommen. Ik ben er weleens vastgelopen.



Aangemeerd in Blankenberge.

De lange gastensteiger was snel gevonden en ik vond er gemakkelijk een plekje. Het begon al een klein beetje te schemeren toen ik de lijnen had vastgemaakt en ik was blij dat ik niet naar Oostende was gevaren. De soep die ik snel had opgewarmd smaakte na deze lange tocht voortreffelijk en het gaf me voldoening dat het me gelukt was om vanuit IJmuiden binnen twee dagen een buitenlandse haven te bereiken. Een paar uur nadat ik had aangelegd begon het al te regenen en tegen de ochtend' kletterde de regen op het kajuitdak. Ook woei het stevig. De wind loeide door het want en het schip lag soms flink te schudden. In de haven stonden schuimkopjes, maar van deining was nauwelijks sprake. In de loop van de

ochtend klaarde het gelukkig wat op en plensde het alleen nog als er weer eens een bui overtrok. Na de middag was het echter afgelopen met de buien en woei het alleen nog stevig. Ik heb even een wandelingetje door de stad en over de boulevard gemaakt. Hoewel de zee er vanwege de enorme golven en woeste branding indrukwekkend uitzag waren er nauwelijks wandelaars. Behalve wat zeeschepen in de geul naar Zeebrugge en de Wielingen, was er geen schip te zien.



Maritiem erfgoed in Blankenberge.

Het zag er aanvankelijk naar uit dat ik nog een dag in Blankenberge zou moeten blijven, want de verwachting was dat de wind westzuidwest en dus pal tegen zou zijn en bovendien vrij krachtig. Maar toen ik 's avonds en de volgende morgen op de windkaarten keek, zag ik dat hij noordwest zou zijn en matig. Er viel aan het begin van de morgen nog een stevige bui, maar daarna had de zon de overhand en dreven er alleen vriendelijke cumuluswolkjes over. Nadat ik brandstof had getankt, heb ik de zee weer

opgezocht. Die was gelukkig niet meer zo woest als de dag ervoor. Buitengaats heb ik het grootzeil, met weer één rif erin, gehesen en de genua uitgerold. De motor kon uit en hoog aan de wind kon ik richting mijn bestemming zeilen.

Voor Oostende was bijna de hele Belgische kust te zien, in het oosten tot aan de havendammen van Zeebrugge en in het zuidwesten zag ik zelfs de rookpluimen van de chemische industrieën bij Duinkerke al. Het schip liep hard, maar wat me een beetje verontrustte was een marifoonbericht. Een Nederlands jacht dat een stukje voor me voer, werd gevraagd om i.v.m. schietoefeningen contact op te nemen met een marinevaartuig. Als er geschoten werd zou ik mijn koers moeten verleggen. Maar het was bijna lunchtijd en de lunch is in België een belangrijke maaltijd die je niet met een paar boterhammen tussen het werken door naar binnen schrokt, dus wellicht zou het schieten tussen de middag ophouden en dat zou me een flinke omweg besparen. Zo niet, dan was het nog maar de vraag of ik Duinkerke nog met het tij in de rug kon bereiken.



De eerste stuurboordsboei van de Zuydcoote Pas. Ik ben in Frankrijk.

Gelukkig kreeg ik niets te horen en rond drieën passeerde ik de grens met Frankrijk. Ik werd er verwelkomd door een grijze zeehond die zijn merkwaardige kop lange tijd boven het water uitstak en mij en mijn schip nauwkeurig observeerde. Duinkerke ligt verscholen achter een lange rij

zandbanken, wat het vroeger een lastig te bestrijden kapersnest maakte, en om de haven vanuit het oosten te bereiken moet je de zuidwaarts lopende Zuydcoote Pas door. Het was even zoeken naar de boeien bij de ingang en de motor moest het vanwege de tegenwind van de zeilen overnemen, maar de passage ging snel en daarna kon ik weer lekker zeilen. Helaas duurde dat 'lekker' niet lang. Ik zeilde met de stuurautomaat, maar op een gegeven moment viel de stuurarm op de kuipvloer omdat de helmstok naar beneden was geklapt. Ik zag al snel wat de oorzaak was: de bout waarmee je de hoogte van helmstok stelt was afgebroken. De stuurautomaat kon ik niet meer gebruiken en er zat dus niets anders op dan zelf te sturen. Gelukkig was het nog maar een uurtje varen. Ik baalde er stevig van, dit was het zoveelste technische mankement. Maar tegelijkertijd was ik blij dat het zich nu voordeed en niet ergens 's nachts op de Keltische Zee. In Duinkerke was een grote watersportzaak en daar zou ik hopelijk een nieuwe bout kunnen aanschaffen.

De wind was steeds meer afgenomen en in de Duinkerkse voorhaven was veel ruimte om het schip klaar te maken voor het aanleggen. Hoewel ik de stuurautomaat niet kon gebruiken, kostte dat niet al te veel moeite. Aan de passantensteiger van de jachthaven waren geen open plekken en ik maakte vast aan een Nederlands schip met een man en vrouw aan boord. Ik vertelde wat me overkomen was met de bout en de man zei dat hij waarschijnlijk eenzelfde soort bout aan boord had. Hij haalde hem tevoorschijn en nadat ik het restant van de gebroken bout had losgeschroefd bleek dat beide bouten even lang waren en dezelfde diameter hadden. Ik kon de bout kosteloos overnemen. Probleem opgelost dus. Daarna hebben we nog een tijd gezellig zitten praten. Het schip kwam uit mijn geboortestad Vlissingen en beide opvarenden woonden er, en waren er ook geboren. Ik vroeg de man naar zijn achternaam en die kende ik goed. Een klasgenoot op de middelbare school had namelijk dezelfde achternaam en diens vader werkte bij dezelfde scheepswerf als de mijne. Hij was de grootvader van de buurman en de oud-klasgenoot was zijn oom. Hij was vlakbij de buurt waar mijn ouders woonden opgegroeid en kende er dezelfde mensen als ik. De wereld is klein en dat geldt zeker voor Vlissingen.

De volgende morgen moest ik iets vroeger opstaan dan meestal gebruikelijk, want mijn buren vertrokken om 7 uur omdat ze in één ruk naar Eastbourne wilden oversteken. Ik had het ook kunnen doen, maar ook omdat de stroom de eerste drie uur pal tegen was, zou het een zeer lange reis worden. Mijn plan was om eerst naar Boulogne te varen. De komende dagen zou het veel te hard waaien om te kunnen varen en dan vind ik verwaaid liggen in Boulogne heel wat leuker dan in Eastbourne. Boulogne is een levendige stad met historische bezienswaardigheden, in Eastbourne lig je in de peperdure marina van een tot wonen-aan-het-waterstadje getransformeerd voormalig grindgat waar weinig te beleven valt. Om 10 uur heb ik de lijnen losgegooid. Het was bewolkt en wind stond er bijna niet, zodat ik waarschijnlijk lange tijd de motor nodig zou hebben. In de voorhaven had ik genoeg ruimte om het grootzeil te hijsen en buiten heb ik de genna uitgerold want de koers was bezeild, maar helaas woei het niet hard genoeg om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken. Na een half uur kreeg ik de wind pal tegen en moest ik de genna weer inrollen. Het uitzicht op de kust was niet om over naar huis te schrijven, en dan druk ik me nog mild uit. Chemische industrieën produceerden enorme vlammen en een paar schoorstenen braakten roetzwarte rook uit. Ongelooflijk, wat een smeerpijperij!

Alles veranderde toen het industriegebied achter me lag en ik de drukke geul was overgestoken waardoor de veerboten naar Calais of richting Dover varen. Uit het laagland rees de hoge heuvelwand op die eindigt bij Kaap Blanc Nez. Toen ik die was gepasseerd en Kaap Gris Nez had gerond, lag de Noordzee achter me en dat was goed te zien. Het water was hier mooi blauwgroen en een stuk helderder. Aan de kust lagen kleine badplaatsjes met allemaal witte huizen met rode puntdaken en daarachter lag hoog, zacht glooiend heuvelland met akkers en weilanden, de meeste omzoomd door heggen. Boven land dreven wat buienwolken, maar boven zee was de lucht vrijwel wolkeloos en alles werd overvloedig in het zonnetje gezet. Schitterend, voor het eerst van mijn reis heb ik echt van het varen genoten. Soms vraag ik me weleens af waarom ik het nog doe,

optornen tegen wind en hoge golven, maar hiervoor is het dus: om te genieten van het uitzicht op mooie vreemde kusten.



Kaap Blanc Nez.

Klokslag 6 uur legde ik aan in de passantenhaven van Boulogne, waar het vol lag met Nederlandse schepen. Ook hier had ik over aanspraak geen klagen. Toen ik in de kuip zat te eten, hoorde ik achter me zeggen: “Goedenavond Jaap”. Op de steiger stond een man die ik niet kende maar die mij klaarblijkelijk wel kende. Hij vertelde dat hij lid was van Zeilvereniging het Y, waar ik ook lid van ben, en met veel plezier mijn reisverhalen in het Y-journaal las. Zijn vrouw en hij wilden graag nader kennismaken en nodigden mij uit om aan boord iets te komen drinken. Dat heb ik de volgende dag gedaan. Dat het zeezeilerswereldje klein is, bleek ook uit het contact met de burens van het schip dat naast mij lag. Toen ik vertelde dat ik twee jaar geleden in Ierland een zeilersechtpaar had ontmoet waarvan de vrouw op een Iers muziekinstrument meedeed aan het musiceren

in pubs, bleken dat clubgenoten te zijn die zij goed kenden. Ik heb de buurman even geholpen bij het vastdraaien van de bevestigingsbouten van de middenbolder. Die was namelijk door de enorme deining in de jachthaven van Oostende uit het dek getrokken. Ik was blij dat ik op de valreep besloten had om daar niet te overnachten, anders was mij misschien hetzelfde overkomen.



Boulogne, historische bovenstad.

De daaropvolgende dagen woei het te hard om over te steken en ben ik in Boulogne gebleven. Ik heb me er prima vermaakt. Vooral de historische bovenstad, gebouwd op de plek waar de Romeinen met het oog op de verovering van Brittannië een militair kamp hadden, vond ik weer het bezoeken waard. Ik heb er een wandeling over de stadsmuren gemaakt en de indrukwekkende koepelkerk met de oude crypte bezocht en een middag doorgebracht in het museum in het oude kasteel. Zo nu en dan regeerde het en dan werkte ik aan dit verslagje. De dag na mijn aankomst

meerde er een Nederlandse Lemsteraak aan die nogal de aandacht trok. Hij leek veel op de Groene Draeck en had bijna dezelfde naam, Groene Vecht, maar was een stuk groter. De eigenaar was de vastgoedmagnaat Cor van Zadelhoff, die met een professionele bemanning op weg was naar Parijs om daar de Olympische Spelen bij te wonen.

Na vier dagen leek de eerste gelegenheid zich voor te doen om veilig over te steken. De wind zou in ieder geval flink afzwakken en ik zou wellicht hoog aan de wind naar Eastbourne kunnen zeilen. Alleen weken de windkaarten nogal van elkaar af, zowel wat betreft de windsterkte als de windrichting. Ik ga dan altijd uit van de ongunstigste prognose. Die was dat de wind zuidwest zou zijn en de windkracht nog ruim 4 beaufort, maar gaandeweg zou de wind afzwakken en wat krimpen. Dat leek vrij gunstig en toen 's morgens de wind inderdaad behoorlijk was afgezwakt en het een mooie dag leek te worden, heb ik na het ontbijt de lijnen losgegooid. Veel andere schepen waagden het er ook op.

Hoe de tocht naar Eastbourne is verlopen en wat ik heb beleefd langs de Engels zuidkust, kun je lezen in de december-Geus.

Jaap van der Harst