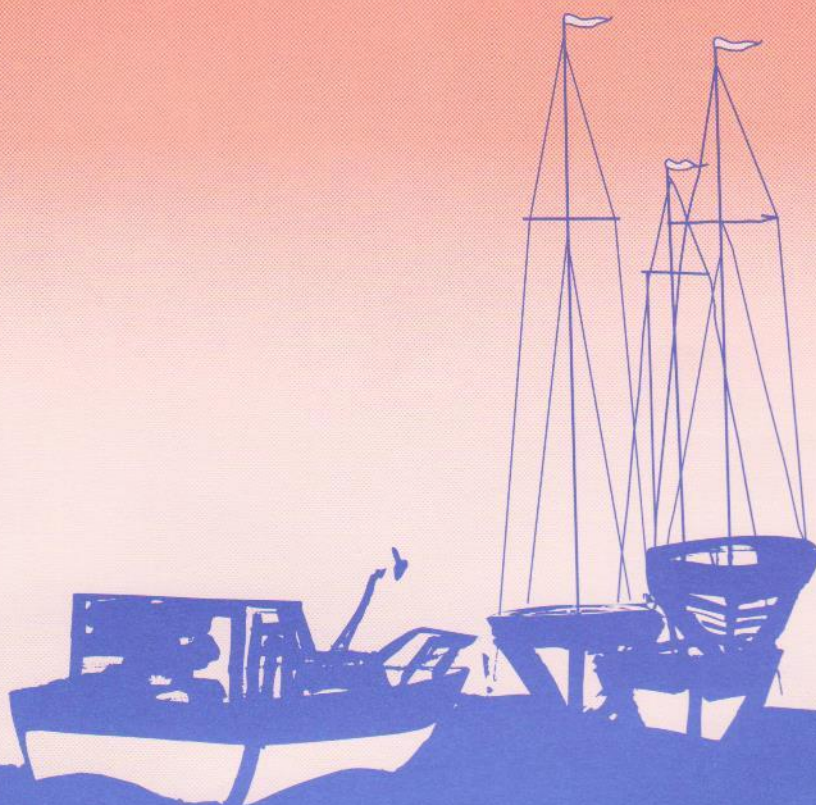


# DE GEUS



W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

# ACCU HANDEL UTRECHT

DRAAIWEG 52 • 3515 EM • 030-2734157 • WWW.ACCUS.NL

Nieuw CMF Calcium onderhoudsvrij

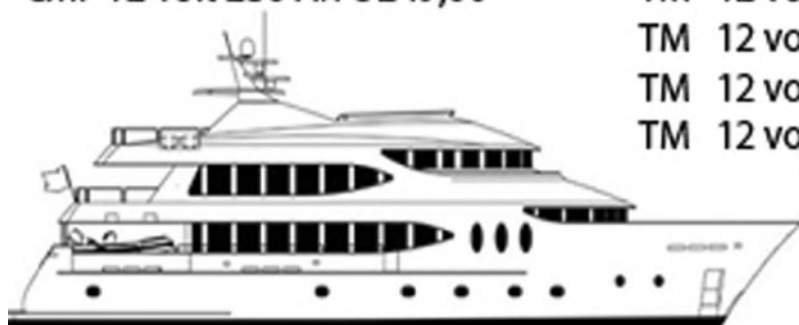
geen onderhoud  
minimale zelfontlading  
verstevigde platen

CMF 12 volt 75 Ah € 79,95  
CMF 12 volt 100 Ah € 89,95  
CMF 12 volt 108 Ah € 119,95  
CMF 12 volt 140 Ah € 179,00  
CMF 12 volt 180 Ah € 219,00  
CMF 12 volt 230 Ah € 249,00



Turbo Marina accu's

TM 12 volt 120 Ah vanaf € 119,-  
TM 12 volt 165 Ah vanaf € 169,-  
TM 12 volt 200 Ah vanaf € 199,-  
TM 12 volt 230 Ah vanaf € 229,-



Afhaalprijzen incl. 2 jaar garantie  
Bezorging vanaf € 20,00 per bestelling

Zonnepanelen complete set's  
vanaf € 369,00  
incl. laadregelaar



# DE GEUS

Jaargang 87 nr. 5

December 2013

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Opgericht op 6 oktober 1928

## ***Inhoud***

- 5 Van de redactie***
- 6 Simon zegt...***
- 7 Van de bestuurstafel***
- 8 Officiële mededelingen***
- 9 Jaaragenda***
- 10 Aanmelding zomerligplaats***
- 12 Water in de loods***
- 12 Bejaarde dame viert 85<sup>e</sup> verjaardag***
- 14 De tocht der tochten***
- 20 Reisverslag: Met de Nehalennia naar de Oostzee***
- 29 Technische en nautische tips: Benzine, zin en onzin***



## Van de redactie

Beste Geuzen,

Nu de boten op hun winterligplaats liggen en we terug kunnen kijken op een schitterend vaarseizoen, is de redactie blij om jullie weer een nieuwe Geus aan te kunnen bieden. Het had een november-Geus moeten zijn, maar omdat het even duurde voordat alle kopij gereed was, is het een december-Geus geworden. Leuk voor bij de kerstboom.

Traditiegetrouw begint deze Geus weer met de stukken die van het bestuur afkomstig zijn. Voor iedereen die een ligplaats in één van onze havens heeft of er komend seizoen één wil hebben, is het stukje **Aanmelding zomerligplaats** van belang. De procedure voor het reserveren of afmelden van een ligplaats is namelijk veranderd, iedereen moet dat nu voor 1 januari doen. Onze vereniging vierde 19 oktober haar 85<sup>e</sup> verjaardag, en daarvan staat in deze Geus een verslagje. Op verzoek van Diana Meijer drukken we ook haar verslag af van de tocht naar Den Briel die de Geuzen ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum maakten. Bij de Geuzen die eraan deelnamen zal het nostalgische gevoelens oproepen en de Geuzen die de afgelopen tien jaar lid zijn geworden, maken kennis met een leuk stukje geschiedenis van onze club. Afgelopen zomer heb ik weer een lange tocht naar de Oostzee gemaakt. Daarvan staat in deze Geus het eerste verslag. Voor de rubriek Technische en Nautische tips schreef Willem Kooiman een informatief stukje over benzine.

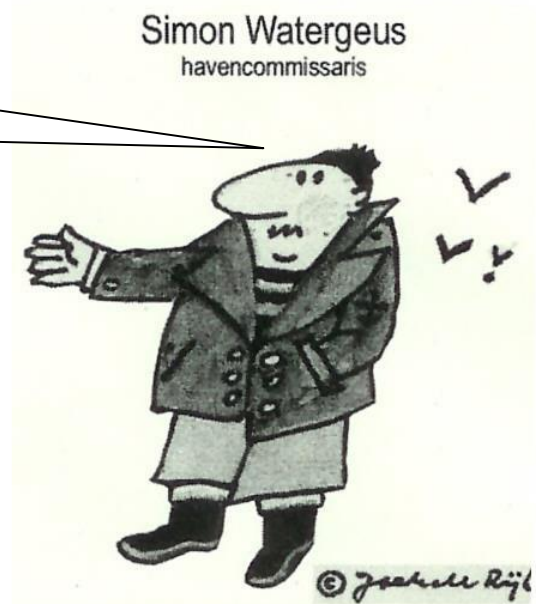
Tot slot wil ik nog iets zeggen over het aanleveren van kopij. De deadlines voor het inleveren staan in de jaaragenda voor 2014, die ook in deze Geus is afgedrukt. Een voorwaarde voor het plaatsen van een stuk is dat het als Word-document naar het e-mailadres van de redactie

wordt gestuurd. Het adres is te vinden bij **Bestuur en Commissies** onder **Redactiecommissie** . Een andere voorwaarde voor plaatsing is dat het aangeleverde stuk leesbaar en in principe voor iedere lezer begrijpelijk is. Onderwerp het nog even aan de spelling- en grammaticacontrole, voordat je het naar ons mailt. Vind ik het noodzakelijk dat er nog wijzigingen in worden aangebracht, dan doe ik dat bij voorkeur in overleg met de schrijver. Maar als het stuk vlak voor of op de dag van het verstrijken van de deadline wordt aangeleverd, ontbreekt daarvoor meestal de tijd. Stuur het daarom zo vroeg mogelijk naar ons. We hopen voor de volgende Geus op een rijke oogst.

Prettige feestdagen en een goed uiteinde toegewenst, en hopelijk tot ziens op de nieuwjaarsreceptie.

Jaap van der Harst, mede namens Gijs van Noort

Met al dat water in de loods varen we in het voorjaar gewoon weer naar buiten



## **Van de bestuurstafel**

De handschoenen zijn weer uit de kast gehaald, het wordt koud. De boten staan op de kant of zijn winterklaar gemaakt. De laatste hellingdag aan de Diemerzeedijk werd afgesloten met champagne uit een glas van scheepskristal. Het was terecht, er is veel om tevreden op terug te kijken.

Van Theo ontving ik tekeningen voor een nieuw clubhuis in Vinkeveen. Dat is een belangrijke mijlpaal ter verbetering van de haven. We gaan aan de slag, u hoort binnenkort van ons. Aan de Diemerzeedijk is ook veel gebeurd. Er is een nieuw hek om de parkeerplaats gekomen. Het buitenterrein staat bijna vol met schepen en de loods is helemaal vol. Door de schepen iets anders neer te zetten is er ruimte gekomen voor meer schepen en hoeven er geen kwasten meer te worden afgezaagd. Wat wellicht nog meer opvalt is de grote schoonmaak. Door Guus zijn de eigenaren van veel ongebruikte spullen achterhaald. Hierdoor was het mogelijk een grote opruiming te houden die weinigen voor mogelijk hadden gehouden. De opgeruimde loods is een lust voor het oog en grote dank past allen die hieraan hebben bijgedragen. Er is een nieuwe norm gezet. Het is weer duidelijk wat er in de loods staat en van wie het is, we hoeven niet meer te graven.

Over Durgerdam heerst helaas nog grote onzekerheid. Het is natuurlijk heel verleidelijk om te gaan speculeren wat er allemaal zou kunnen gebeuren, maar de realiteit is dat we eigenlijk niet veel meer weten dan dat in 2016 de dijk op de schop moet. Maar zelfs daaraan wordt soms nog getwijfeld. In de planning voor volgend jaar hoeven we er nog geen rekening mee te houden. Waar we wel al rekening mee moeten houden,

is de verdeling van de ligplaatsen voor komend vaarseizoen. Het aan- en afmelden dient vóór 1 januari te geschieden. Dus stuur nog voor de kerst een berichtje aan de secretaris, of je al dan niet komend seizoen een vaste ligplaats wilt hebben.

Of het deze winter schaatsen wordt of schuren en lakken, ik wens iedereen een goed winterseizoen en zie jullie graag op de nieuwjaarsreceptie.

André van Oostveen

## **Jaaragenda 2014 De Watergeuzen**

Sluiting opgave zomerstalling	1 jan.
Nieuwjaarsreceptie	5 jan., 13.00 uur
Geus, deadline inleveren kopij	7 jan.
Ballotage	8 jan .

Bestuursvergadering	16 jan.
Ballotage	5 febr.
Bestuursvergadering	13 febr.
Geus, deadline inleveren kopij	1 maart
Ballotage	5 maart
Bestuursvergadering	13 maart
Algemene Vergadering	26 maart
Ballotage	19 apr.
Bestuursvergadering	17 apr.
Opening Seizoen	27 apr., 13.00 uur
Geus, deadline inleveren kopij	4 mei
Ballotage	7 mei
Bestuursvergadering	15 mei
Ballotage	11 juni
Bestuursvergadering	19 juni
Sluiting aanmelding winterberging	1 juli
Bestuursvergadering (PM)	24 juli (PM)
Ballotage	13 aug.
Bestuursvergadering	21 aug.
Geus, deadline inleveren kopij	6 sept.
Ballotage	10 sept.
Bestuursvergadering	18 sept.
Ballotage	8 okt.



Bestuursvergadering	16 okt.
Geus, deadline inleveren kopij	1 nov.
Ballotage	5 nov.
Bestuursvergadering	13 nov.
Ballotage	10 dec.
Bestuursvergadering	18 dec.

## **Aanmelding zomerligplaats**

We zijn alweer bezig met de voorbereiding van het komende zomerseizoen. In januari wijst het bestuur de ligplaatsen toe. Daarom staat er in het jachthavenreglement, dat leden zich voor 1 januari schriftelijk bij de secretaris moeten melden om in aanmerking te komen voor een vaste ligplaats. Leden die een vaste ligplaats hebben en daar geen gebruik van willen maken, moeten zich voor 1 januari afmelden en eventueel kunnen ze dan de ligplaats reserveren voor het seizoen daarna.

Oude leden worden wellicht overvallen door dit vroege tijdstip. Het is nieuw en voor het huidige winterseizoen hebben we deze regel voor het eerst toegepast. We hebben geen klachten gehoord, maar het is niet helemaal vlekkeloos gegaan. Het voordeel was dat de havencommissaris ruim op tijd een indeling kon maken en dat het bestuur leden op tijd kon melden dat er nog plaats was. Het nadeel was, dat er na de indeling nog erg veel wijzigingen aangebracht moesten worden. Daarnaast was het niet duidelijkheid of iedereen zich aan moest melden of dat aanmelden slechts nodig was voor nieuwe plaatsen en niet voor de vaste plaatsen. We hebben geen inzicht in de oorzaken van deze problemen. Daarom

stelt het bestuur de volgende regels vast voor de komende zomerstalling:

1. Ieder lid dat komende zomer een ligplaats wenst in een van de verenigingshavens, meldt dit schriftelijk of per e-mail vóór 1 januari 2014 aan de secretaris R. Habiecht (zie elders in de Geus voor de contactgegevens).
2. Ieder lid dat afziet van een vaste ligplaats voor de komende zomer, meldt dit schriftelijk of per e-mail vóór 1 januari 2014 aan de secretaris R. Habiecht (zie elders in de Geus voor de contactgegevens). Geef tevens aan of de vaste ligplaats gereserveerd moet worden voor een volgend seizoen.
3. De aanmelding dient de volgende gegevens te bevatten:
  - naam van het lid;
  - adres;
  - mobiele telefoonnummer, vaste telefoonnummer en e-mailadres;
  - gewenste haven: Vinkeveen, Durgerdam of Diemerzeedijk;
  - naam van het schip;
  - afmetingen van het schip.

Voor alle duidelijkheid: de regels voor de toewijzing van ligplaatsen zijn overeenkomstig het jachthavenreglement. Bovenstaande regels zijn er alleen op gericht om het proces van het toewijzen van ligplaatsen soepeler te laten verlopen en te stroomlijnen. Het bestuur kan dan in januari de ligplaatsen toewijzen en de leden informeren, en de havencommissarissen hebben dan de tijd om een goede havenindeling te maken.

Het bestuur denkt dat door deze regels weer een stap gezet is naar een voor iedereen helder en gebruiksvriendelijk systeem.

André van Oostveen

## **Water in de loods aan de Diemerzeedijk**

Even een **waarschuwing** voor iedereen die gebruik maakt van de loods aan de Diemerzeedijk:

Aangezien er vrij veel boten van nieuwe leden in de loods staan (en mogelijk oudere leden het intussen vergeten zijn), wil ik u even op het volgende attenderen. In de afgelopen winters is de vloer van de loods regelmatig ondergelopen in verband met extreem hoog water in ons deel van het Amsterdam-Rijn Kanaal. Er is geen enkele reden om te verwachten dat dat deze winter niet zal gebeuren. Daarom deze oproep: als u gewerkt hebt aan uw boot in de loods, berg dan uw elektrische apparaten zo hoog en droog mogelijk op. Ook kisten en materialen die op de vloer staan, kunnen in het water komen te staan.

Ik wens u een vruchtbaar winterseizoen.

Jan Kors

## **Bejaarde dame viert 85<sup>e</sup> verjaardag.**

Dat onze vereniging bepaald niet meer de jongste is, kan iedereen die de inhoudsopgave van De Geus openslaat weten. Daar staat haar geboortedatum: 6 oktober 1928. Onze club heeft dus dit najaar de respectabele leeftijd van 85 jaar bereikt en dat moest uiteraard gevierd worden. Een feestcommissie, bestaande uit Elly Kat, Rob Schenk en Maaïke van der Wilt, organiseerde een daverend verjaardagsfeest in de gezellige CMA-feestzaal in Amsterdam-Oost. De verjaardag werd op 19 oktober gevierd. André, onze voorzitter, hield een korte feestrede waarin hij begon met een historisch uitstapje naar de VOC-tijd. Amsterdam was daarin nummer één, maar onze door en door Amsterdamse vereniging kan moeilijk een nummer-één-club genoemd worden, het is in de eerste plaats een vereniging waarin men de handen uit de mouwen steekt om de club en elkaar te helpen.

Na André 's toespraakje werden, onder het genot van een drankje en een hapje, de gesprekken over het afgelopen vaarseizoen, de onderhoudsplannen en de vaarplannen voor het komend seizoen hervat. Een bandje speelde leuke dansmuziek, de beentjes gingen van de vloer, kortom, het werd een gezellige avond. Feestcommissie, bedankt!

Jaap van der Harst



Watergeuzen vieren feest

## **De tocht der tochten.**

Na een tocht door België begon voor ons in Maastricht de voorpret van de Watergeuzentocht. We vonden een feestartikelenwinkel speciaal voor carnaval en met een enorme voorraad aan ballonnen. De WdW kleuren waren snel gevonden en we borgen ze op een koele plek aan boord op. Het was heet aan boord. 34° was normaal.

Na een mooie tocht over de Maas en zijn schitterende grindplassen, komen we tenslotte in IJsselmonde aan, waar Joop een nieuwe dieselolie-opvoerpomp aan de motor monteert. We hebben nog wat

dagen "over" en varen naar Boskoop waar wij een mooi rustig haventje ontdekken. Vandaar maken wij een fietstocht naar Alphen a/d Rijn, langs de Gouwe. Wat hebben die schepen toch allemaal een haast! We fietsen door naar de industriehaven, waar wij morgen 30 juni de Geuzenvloot zullen ontmoeten. Tot dusver het mooiste zomerweer gehad.

Laten we nu maandag op weg naar de WdW-vloot regen krijgen en de

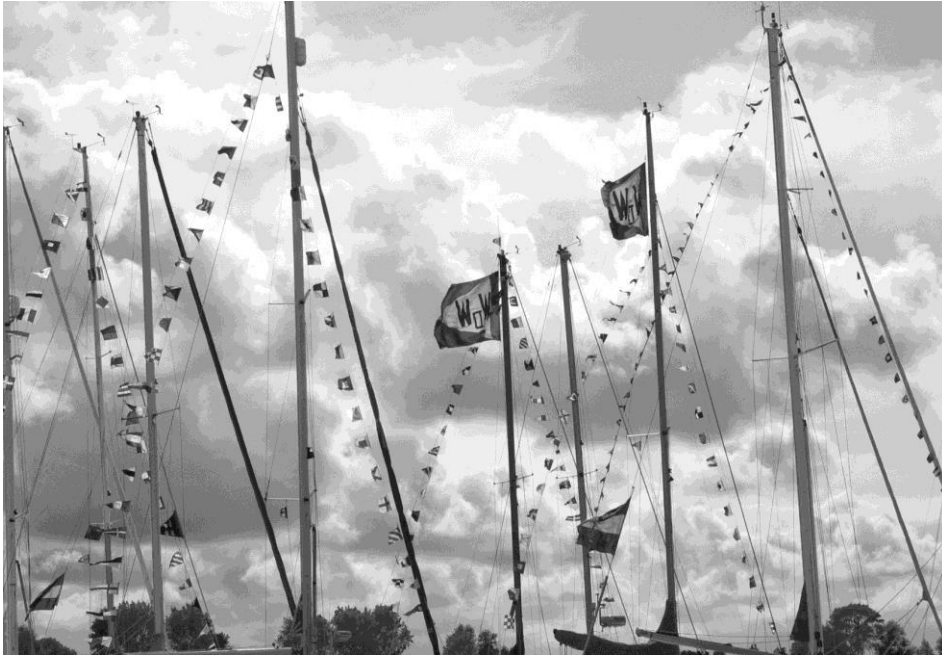


Het Cruquius-gemaal

foto:Joke Jansen

weersvoorspellingen zijn ook in de min. Hoe is het mogelijk! Eenmaal de brug van de industriehaven door, kregen wij de Geuzenvloot onmiddellijk in de peiling. De grote clubvlag sloot elk misverstand uit. Wij legden boot even stil om de reeds opgeblazen ballonnen uit het vooronder te verzamelen en ze tot een tros bij elkaar te binden. Na een kwartiertje konden ze naar buiten en aan de mast bevestigd worden, een paar stoten op de hoorn en ..... dan krijgen we toch een getoeter terug. We zijn weer "thuis" in de Geuzenfamilie. Wat een schepen, 28 en wat een feestelijk gezicht al die gepavoiseerde boten groot en klein. 's Avonds wordt het gelukkig droog en gaan we gezamenlijk op stap naar de bar van Avifauna, waar nog de warmte van de afgelopen zomerse dagen hing. Genoeg gasten die even het schemerige Avifauna-park in gingen waar het goed toeven was. De volgende morgen om 9 uur palaver en voor het gemak had Jan Mögelin, onze toerleider, de plattegrond van de

jachthaven van IJsselmonde maar even op de achterkant van een vrachtwagen geplakt. En daar voeren wij even later met z'n allen naar de brug, die al snel voor ons openging. Vervolgens voeren de motorboten gelijk door, anders werd het misschien een rotzooitje wanneer zij met de zeilboten bleven wachten. Via de marifoon bleven ze toch te beluisteren, de zeilers wisten precies waar ze zaten.



Gepavoiseerde schepen

foto: Corrie Oudhoff

Bij de Julianasluis nabij Gouda bleven de schepen die met de eerste schut meekonden netjes achter de sluis wachten tot de resterende motorboten waren geschut. Om 1 uur vaart, op de Hollandse IJssel, een lange sliert motorboten met de stroom mee. We zien een pikzwarte lucht en net als wij onder de stuw doorvaren krijgen we windstoten en hevige regen. De boten voor je zag je niet meer door het regengordijn. We staken allen zonder problemen de Lek over, de ruime jachthaven van IJsselmonde in. De zeilschepen kwamen om 5 uur, nog voor het hoogste water binnen. Heerlijke douches!

Woensdag 2 juli, buien, krachtige windstoten, W tot NW, 17°. Een echt Watergeuzenweertje!

Om half 9 een krachtige stoot op de hoorn, die weerkaatst tegen de hoge flats, arriveerde de havendienst. Die allesoverheersende hoornstoot was niet van de havendienst, maar van de havenmeester van Vinkeveen, Rinus Boskma, die popelde om dat grote ruwe water te bevaren. De grote zwart-gele boot van de havendienst van Rotterdam ligt dwars in het midden van de brede rivier en in een flinke bui voeren de meeste Geuzen naar de overkant. Een imposant gezicht. Zelfs een duwboot met een hoog opgeladen containerschip voor zich, zie je afremmen, geweldig! De laatste geuzen worden ook naar s.b. wal geleid en zo varen wij in konvooi, met de stroom mee en de wind tegen, de Nieuwe Maas op. De van Brienoordbrug gaf een hoogte van 23 meter aan. Die hoefde niet geopend te worden. De zeilboten gingen even later de

Koningshaven in en moesten daar ruim een half uur wachten op de brugopening om 10 uur van de Erasmusbrug. De motorboten volgden aan s.b. de rivier, de brug onderdoor en bleven solidair op de zeilschepen wachten, al rijkend en dalend op zeer knobbelig water plus een fikse bui over ons heen. Een paar Geuzen ontdekten iets verder een haventje waar het een stuk rustiger was. De havendienst bleef stand by. Om 10.10 uur ging het weer met z'n allen, in een flink tempo richting Oude Maas. Een prachtig gezicht, mede door de donkere wolkenpartijen. Bij de ingang van de Oude Maas, bleek later, lag een schip met 2 zwarte ballen en een speciale vlag: Gevaarlijk! Afstand houden! Door niemand gezien, behalve door de havendienst. Maar die wilden geen paniek zaaien bij die onverschrokken Geuzen. Na een schut zitten wij op het Brielse meer en varen wij om 1 uur de mooie haven van w.s.v. "Nautica" in en vinden de motorschepen een beschutte plek in de haven zelf. Mark en Joke van der Horst liggen er al een paar dagen en even later meren alle zeilschepen bij en achter hen af en in een mum van tijd hangen er twee grote clubvlaggen, plus wel duizend kleine vlaggetjes in de masten. Een feestelijk gezicht, het geeft alleen veel geraas met deze wind. Piet Vermeulen maakte de opmerking: "Bert (de Brieder) krijgt het druk de komende nacht, want afgelopen nacht was hij het bed uit om de wimpel naar beneden te halen, hij kon er niet van slapen".

's Middags wordt Cees Traanberg, onze oceaanzeiler "binnen" getoeterd. Zo'n welkom had hij niet verwacht!

's Avonds, in het grote restaurant, een voortreffelijke barbecue en een koud buffet. We hadden een heel gezellige avond, ook mede dankzij Henny Mögelin (keyboard) en Sietse v.d.Horst (accordeon). Plus een door Ria Willemse en Fred Schaafsma onderweg gemaakt lied, waaruit we konden opmaken dat ons erelid Gerard Hofdijk nog lang geen oud sakkie was. Gerard en Rietje hebben de vloot met de auto in Haarlem en Alphen a/d Rijn bezocht en in Brielle voor een aantal nachten een pension genomen. Zij wilden niets missen van dit Geuzenjubiläum.

In de loop van de dagen sloten zich nog een paar zeilschepen aan.

De volgende dag, een vrije dag, werden er opvallend veel fietsen gehuurd. Alleen 's morgens wat regen, 's middags werd het droog en zelfs zonnig! 17<sup>o</sup>. Onze voorzitter Harry Bührmann en zijn vriendin Helga zijn inmiddels ook aangekomen en 's avonds kwart voor tien arriveren Jelle en Jolanda de Schaaf en Robin Start met vrouw en kinderen en zo staan er ook weer een paar tentjes bij.

De Watergeuzen nemen Den Briel!

Vrijdag 4 juli, buien, 's middags zonnig, 17-19<sup>o</sup>, veel wind.

Om 9 uur palaver. Vanaf het inmiddels aangekomen galjoen, waar onze grote vlag weldra in de mast wappert weerklinkt een schot uit het kanon. Om 10 uur in konvooi, het galjoen met de kinderen voorop, naar Brielle. De zeilers zijn i.v.m. een te lage vaste brug aan boord van diverse motorboten.





Het galjoen

foto:Mieke Boskma

Vervolgens werd bij het galjoen het Geuzenlied uit volle borst door ons gezongen, onder muzikale begeleiding van Sietse van der Horst.

In Brielle troffen we Leo Sneeuw en zijn vrouw Angela die uit Engeland waren overgekomen. In 24 jaar niet gezien! Er bleken nog meer Geuzen te zijn gearriveerd, het restaurant waar wij de lunch kregen aangeboden, plus een speech van onze voorzitter, zat dan ook goed vol. De burgemeester van Brielle was hier ook bij uitgenodigd. Zij kreeg de WdW wimpel op een mooie standaard, door Harry Spronk gemaakt.

Na de weekendboodschappen, waarvoor ik de weg vroeg aan een dame die de burgemeester bleek te zijn, varen wij om 4 uur weer richting haven. Best gezellig onderweg! Om 6 uur gaan wij genieten van een heerlijk buffet. Jan maakt bekend dat er 85 mensen zijn. Onderwijl werden in het grote gezellige restaurant op een grootbeeld TV. beelden getoond van de gehele tocht en daar hebben ze toch een stunt uitgehaald in Brielle! Een aantal Geuzen hebben de kerktoren beklommen, 308 treden. Daar ontdekten zij op het platte dak een vlaggenmast met een stevige lijn, (het woei hard daar bovenop). Zij zien

Jan beneden lopen, hem mobiel gebeld: "Jan haal jij even een WdW vlag". Dus Jan snel naar de haven, een grote clubvlag naar beneden gehaald en die waarschijnlijk onder zijn jasje, snel naar de kerktoren gebracht en al die trappen opgelopen. Arme Jan. Maar daar wapperde fier de Watergeuzenvlag boven Brielle! Applaus bij de beelden hiervan. We kregen gezellige, levende muziek en het werd een spetterende, warme avond.

Zaterdag 5 juli, vanuit het westen opklaringen, 19<sup>o</sup>

Om 10 uur koffie. En het kan niet op, met gebak, als afscheid in het restaurant. Heel gezellig. Er werden een paar welgemeende toespraken gehouden, met Rietje Hofdijk als laatste spreekster: "Ik heb het 25-jarig, het 50-jarig en nu het 75-jarig jubileum meegemaakt; maar dit slaat alles!"

Hier hoef ik niet veel meer aan toe te voegen, alleen nog: Feestcommissie, bedankt

Diana Meijer.

## **Met de Nehalennia naar Zweden**

Verslag van mijn tweede grote Oostzeereis

## Deel 1: Durgerdam – Ystad

Ook dit jaar wilde ik weer graag naar de Oostzee. Verleden jaar had ik de kusten van Duitsland en Polen verkend en was ik via Denemarken teruggevaren, nu wilde ik naar Zweden. Van veel mensen had ik gehoord dat Stockholm de moeite waard was, dus daar wilde ik in ieder geval naartoe. Bij voorkeur wilde ik via het Götakanaal, dat de oostkust van Zweden met de westkust verbindt, weer terugvaren. Net als verleden jaar zou ik de tocht grotendeels alleen maken, maar een van mijn vrienden wilde graag in Zweden opstappen. Of ik door het Götakanaal terug kon varen hing af van de vraag of hij mij daar kon vergezellen. Ik had namelijk gehoord dat je voor het schutten in de meer dan zestig sluisen, minstens met z'n tweeën moet zijn, omdat er één bemanningslid de wal op moet om de lijnen vast te maken.

Op tweede pinksterdag ben ik eerst naar Monnickendam gevaren, waar ik mijn motor wilde laten nakijken. Het weer was bepaald niet bemoedigend. Er stond vrijwel geen wind en het regende gestaag. De dagen erna was het niet veel beter. Het werd steeds kouder, er vielen voortdurend buien en de wind nam toe tot windkracht zes à zeven, zodat er niet veel anders opzat dan na het nakijken van de motor nog in Monnickendam te blijven. De maandag een week na tweede pinksterdag was de wind echter naar het oosten gedraaid en afgezwakt tot eind drie, begin vier. Met een lekker zonnetje erbij werd het de eerste zomerse voorjaarsdag, ideaal dus om te vertrekken. Ruim aan de wind zeilde ik eerst naar Enkhuizen en onder bijna dezelfde condities voer ik de volgende dag door naar Makkum. Van daaruit wilde ik via Kornwernerzand en de Inschot naar Vlieland varen.

De tocht naar Vlieland leek goed te verlopen. De zon liet zich weliswaar niet meer zien en de matige wind was naar het noorden gedraaid, maar mede vanwege de sterke stroom liep het schip lekker, eerst ruim aan de wind en aan het begin van de Inschot hoog aan de wind. De vreugde was echter van korte duur. Kort nadat ik de grootschoot had aangehaald, hoorde ik een grote klap en schoot de giek weg. Na drieëntwintig jaar trouwe dienst was de bevestigingsbout van het onderste grootschootblok afgebroken. Ik besloot direct de steven te wenden en naar Harlingen te varen. De kans dat ik daar een nieuw blok kon kopen was immers veel groter dan op Vlieland. Met de grootschoot vastgezet op de genualier kon ik eerst nog een tijdje aan de wind zeilen, maar daarna was de wind pal tegen en moest ik op de motor verder. Ook had ik stroom tegen. Erg snel ging de tocht naar Harlingen niet,

maar ruim voor winkelsluitingstijd lag ik al afgemeerd in de Noorderhaven en kon ik bij de plaatselijke watersportwinkel een nieuw blok bestellen. De volgende morgen was het er al en kon ik mijn tocht naar Vlieland voortzetten. Een geluk bij een ongeluk was dat deze materiaalpech me nu was overkomen en niet ergens boven de Waddeneilanden of midden op de Oostzee.

Hoewel de wind weer tegen was en de zon wederom verstek liet gaan, verliep de tocht van Harlingen naar Vlieland aanvankelijk prima. Het zicht was goed en het woei niet erg hard. Een paar mijl voor de aftakking van de geul naar Oost-Vlieland kwam ik echter in zeer dikke mist terecht. Zo nu en dan doemde er iets donkers op: een boei. Het zicht was zo slecht dat de boeien aan de andere kant van het vaarwater niet te zien waren, maar dankzij mijn plotter met AIS kwam ik veilig in de haven en kon ik ruim op tijd de veerboot ontwijken. De barometer stond bijna op springen, maar de aanwezigheid van een sterk hogedrukgebied is niet altijd een garantie voor mooi weer, zeker als er ook een omvangrijk lagedrukgebied in de buurt ligt. Aan de oostflank van het hogedrukgebied, met een kern boven de Britse eilanden, werd koude en vochtige zeelucht uit het hoge noorden aangevoerd en aan de westkant van een lagedrukgebied boven Duitsland gebeurde hetzelfde. Toen ik de avond na mijn aankomst in Vlieland even een ommetje ging maken en het uitkijktorentje in de duinen boven de haven beklom, waande ik me in een ander jaargetijde. Er stond een kille wind, door de duinpannen woeien flarden mist en de zee was niet te zien. Het leek wel november. Huiverend liep ik terug naar de boot, waar de thermometer in de kajuit negen graden aanwees. Gelukkig deed de kachel het uitstekend. Ook de volgende dag was het mistig kacheltjesweer, maar de dag erna wist de zon zo nu en door de mist heen te breken en leek het even zomer. De daaropvolgende dag gaf de kustwacht geen mistwaarschuwingen meer af en was het glashelder. Omdat het tij ook gunstig was besloot ik te vertrekken.

Verleden jaar was ik via het Huibertgat in één ruk naar Borkum gevaren, maar dat was me niet goed bevallen. Als ik dat nu weer zou proberen zou ik pas weer na zonsondergang op de Eems zijn en dus in het donker mijn weg naar de haven moeten zoeken. Ik besloot om eerst naar Lauwersoog te varen en van daaruit te proberen om direct door te varen naar het Duitse Waddeneiland Norderney. Het varen vanaf de westpunt van Schiermonnikoog naar Lauwersoog en weer terug was weliswaar een omweg, maar het voordeel was dat ik het hele traject overdag kon

afleggen en niet vanuit Borkum weer een flink stuk naar het noordwesten zou moeten varen om het Bornrif te ronden. De weersomstandigheden waren bijna precies hetzelfde als vorig jaar: een matige tot vrij krachtige noordenwind, licht bewolkt en een fantastisch goed zicht. Vanwege het wind-tegen-stroomeffect stond er in de zeegat ook nu weer een vervelende golfslag die ervoor zorgde dat zeeziekte niet meer ver weg was. Verleden jaar was ik daarvan na een uurtje helemaal genezen, nu duurde het een paar uur voordat ik hap door mijn keel kon krijgen, en aan het lezen van een boek ben ik voorzichtigheidshalve maar helemaal niet begonnen. 's Morgens om een uur of tien was ik vertrokken, 's avonds rond half acht meerde ik aan in de buitenhaven van Lauwersoog, waar mijn lijnen werden aangepakt door een paar vriendelijke Duitsers die ook op weg waren naar de Oostzee.

Omdat de wind de volgende dag was toegenomen tot ruim vijf beaufort en de Nederlandse kustwacht voor de districten Texel en Rottum een windwaarschuwing gaf voor noordenwind zes tot zeven, werd het geen zeil- maar een poetsdag. Ik had mooi de tijd om mijn dek, kajuit en kuip grondig te reinigen en in de was te zetten. Door mijn Duitse burens werd ik aan het eind van de middag uitgenodigd om gezellig een glaasje wijn te drinken. De wind was de dag erna nog steeds noord, maar omdat hij was afgenomen tot eind drie begin vier beaufort, was het ideaal weer om naar Norderney te varen. Hoog aan de wind zeilend passeerde ik aan het begin van de middag de noordzijde van het Borkumrif, waar het een drukte van belang was met af- en aanvarende sleep- en werkbotten. Men was er bezig om een groot windmolenpark aan te leggen. Een patrouilleboot van de Schifffahrtspolizei zag er nauwlettend op toe dat men buiten het afgebakende werkgebied bleef. Na de passage van het Borkumrif werd het een stuk rustiger. Ik kon flink afvallen, Norderney kwam al snel in zicht en aan het eind van de middag voer ik de haven binnen.

Vanuit Norderney wilde ik de volgende dag in één keer doorvaren naar Cuxhaven. De vooruitzichten waren weer zeer gunstig: een zwakke tot matige wind uit noordelijke richtingen, goed zicht en op de Elbe tot Cuxhaven tot tien uur 's avonds stroom mee. De vloedstroom loopt in de Duitse Bocht van west naar oost en de ebstroom loopt van oost naar west. Zou ik laat vertrekken dan zou ik relatief kort stroom tegen hebben en zou de reis bijgevolg korter duren, vertrok ik eerder dan had ik langer stroom tegen en duurde de reis dus ook langer. Omdat varen op de Elbe alleen mogelijk is met stroom mee en ik niet het risico wilde lopen om

stroom tegen te krijgen, vertrok ik wat vroeger dan rekenkundig gezien strikt noodzakelijk was. De sterke ebstroom sleurde me het zeegat uit en ook in het Dovetief, de oostelijke geul die naar open zee toe leidt, had ik nog stroom mee. Het was zo helder dat de dekhuisen, masten en schoorstenen van de schepen in de shipping lane duidelijk waren te zien. Op een gegeven moment zag ik echter aan de horizon een paarsgrijze band verschijnen: mist! De schepen in de shipping lane waren al snel niet meer te zien en na enige tijd werd ook het betonningsvaartuig dat een mijl voor me voer, door de mist opgeslokt. Alleen de toppen van de masten waren nog zichtbaar. Even later voer ook ik in een grijze wereld, maar de zon bleef wel zwakjes schijnen. Ik moest mij nu geheel verlaten op de plotter. Gelukkig duurde de passage van de mist niet erg lang. Na een half uur kon ik de schepen in de shipping lane weer zien, maar in de loop van de morgen belandde ik nog een paar keer in een mistbank. In en rondom de zeegaten tussen de eilanden werd druk op garnalen gevestigd. Wat mij verbaasde en ook verontrustte was dat veel vissersschepen ondanks de kans op mistbanken geen AIS aan hadden en dus in dikke mist niet of zeer laat te zien zouden zijn. Tegen de middag waren de mistbanken gelukkig helemaal opgelost en bleef het helder weer. Helaas draaide de wind wat naar noordoosten, waardoor ik de Elbmond niet in één slag kon halen, maar een half uurtje nadat ik op de Elbe van een mooie zonsondergang had genoten, lag ik in de jachthaven van Cuxhaven en kon ik na deze snelle passage van de Duitse Bocht van een welverdiend pilsje genieten.

Tijdens mijn tocht langs de Nederlandse en Duitse Waddeneilanden had ik iedere dag thermo-ondergoed aan gehad en zonder kacheltje was het 's avonds in de kajuit niet warmer dan een graad of tien. Toen ik 's morgens in Cuxhaven de kajuitluikjes opende merkte ik dat het zeker tien graden warmer was. De zon scheen uitbundig en een zwakke zuidoostenwind voerde warme lucht aan. In een korte broek en een T-shirt voer ik 's morgens de Elbe op, naar de sluis van het Noord-Oostzeekanaal bij Brunsbüttel, en aan het begin van de avond arriveerde ik in Rendsburg. In het door bomen en heuvels beschutte kanaal was het zelfs zo warm dat ook mijn T-shirt uit kon. Ik was bepaald niet de enige



Zonsondergang op de Elbe



De krijtrotsen van Mön

Nederlandse zeiler die op weg was naar de Oostzee. De sluis van Brunsbüttel was voor driekwart gevuld met Nederlandse schepen, bijna allemaal bemand waren met 60-plussers, en na de schutting spoelde er een 'grijze golf' door het kanaal. De volgende dag voer ik door naar de Oostzee, die nu, met een staalblauwe hemel en een luchttemperatuur van tegen de 30 graden, veel van de Middellandse Zee weg had. Veel wind was er niet. Aan het eind van de middag meerde ik aan in de gigantische marina van Wendtorf, een mijltje op vijf ten oosten van de ingang van de Kieler Fjord. Vanwege het dominante flatgebouw direct achter de haven zag de marina er vanaf zee niet erg aantrekkelijk uit, maar omdat de gastensteiger aan de buitenzijde van de haven lag, had ik vanuit mijn kuip een mooi uitzicht op een natuurgebied waar talloze steltlopers hun kostje bij elkaar scharrelden.

Omdat ik de komende dagen flinke afstanden wilde afleggen, wilde ik de volgende dag eerst flink wat inkopen doen. De supermarkt lag een eind weg, maar mijn buurman, een bejaarde Duitser die de hele zomer in de haven op zijn motorkruiser bivakkeerde, moest er ook heen en bood aan om mee te rijden in zijn auto. Nadat we hartelijk afscheid hadden genomen gooide ik de lijnen los en voer ik langs de mooie heuvelachtige kust van Holstein naar Burgstaaken, op het Duitse eiland Fehmarn. Het was schitterend zeilweer, windkracht 3 tot 4, maar omdat de wind weer noordelijk was geworden was het lang niet zo warm als de twee vorige dagen. In de jachthaven van Burgstaaken zag ik tot mijn verrassing dat er nog een Nederlandse Victoire 933 lag. Ik maakte even een praatje met de driekoppige bemanning: een vader en een zoon en nog een vriend. Ze waren van plan om naar Sint-Petersburg te varen. Net als ik, wilden ze de volgende dag oversteken naar Gedser, een haven aan de zuidpunt van het Deense eiland Falster.

Om Gedser te bereiken moest ik eerst de drukke shipping lane ten zuiden van Denemarken oversteken. Vanwege het wederom zeer heldere weer waren de zeeschepen al van ver te zien. De passage verliep probleemloos, ik hoefde slechts één maal mijn koers een beetje te verleggen, en tegen het eind van de middag kwamen de boeien van de kaarsrechte geul die naar de veerhaven van Gedser toe leidt, al in zicht. Ik koerste af op de eerste rode boei. De eerste groene boei was ook duidelijk zichtbaar. Maar wat was dat? De groene boei leek niet aan de stuurboordzijde, maar aan de bakboordzijde van het vaarwater te liggen. In het boekje dat ik ter voorbereiding op het vaarbewijsexamen had doorgenomen, stond toch duidelijk dat men van zee afkomend rood aan





Ystad, straatje in de binnenstad



Ystad, vakwerkhuzen uit de Hanzetijd

bakboord en groen aan stuurboord moet houden. Ik wierp een blik op de plotter en keek voor alle zekerheid nog even op mijn papieren zeekaart. Er was geen twijfel mogelijk: om voor mij geheel onduidelijke redenen lagen de rode boeien aan stuurboord en de groene aan bakboord. De jachthaven van Gedser ligt achter de veerhaven. Om er te komen moet je een vrij nauwe geul volgen, vlak langs de enorme stenen van de dam die de veerhaven tegen westelijke winden beschermt. Bij harde zuidwestenwind zou ik hier niet graag binnenlopen. Zoals in veel Deense jachthavens, zijn de boxen voor gasten in Gedser zeer ruim bemeten: minstens vijftien meter lang en een meter of zes breed. Aanleggen is dan ook geen sinecure, vooral als je alleen bent. Gelukkig stond een van de bemanningsleden van de Nederlandse Victoire mij op te wachten om mijn lijnen aan te pakken. Na een half uurtje kwam hij weer terug om te vragen of ik trek had in een pastamaaltijd. Na een dag zeilen smaakt er niets beter dan een bord spaghetti of macaroni, en gewapend met een fles uit mijn wijnvoorraad toog ik naar het zusterschip van de Nehalennia. De pasta was heerlijk en het was leuk om wat ervaringen uit te wisselen over onze reizen en (vrijwel) identieke schepen.

De volgende dag scheidden onze wegen. De Victoire stak over naar Rügen, om van daaruit via Polen en de Baltische staten richting Sint-Petersburg te varen. Ik voer verder door de Deense wateren, eerst naar Klintholm, op het eiland Mön, en de dag erna stak ik over naar Zweden, naar Gislövs Läge, een kilometer of vijf ten oosten van de veerhaven Trelleborg. Tijdens beide tochten was het zonnig weer met een aangename temperatuur. De hoge krijtrotsen van Mön stonden te schitteren in de ochtendzon en ik genoot van het fantastische uitzicht. Buiten de scheepvaartroute naar de Sont was het zeer rustig en ik had alle tijd om lekker een boek te lezen. Midden op zee werd de rust echter verstoord door een enorme knal, gevolgd door een licht gebrom ergens hoog in de lucht. Waarschijnlijk was er een straaljager door de geluidsbarrière gebroken. Het was maar goed dat mijn kajuitramen van plexiglas zijn, anders hadden ze de klap waarschijnlijk niet overleefd. Aan het eind van de middag arriveerde ik in de grote jachthaven van Gislövs Läge. Het was de eerste keer dat ik in Zweden was, maar de omgeving was heel herkenbaar. Het zag er precies uit zo uit als in Zweedse films: vrij grote houten huizen met een keurige tuin eromheen, vrijwel allemaal roodbruin of donkergeel geverfd. Tijdens mijn avondwandelingetje werd ik door de tuinierende Zweden overal vriendelijk gegroet. Wat me opviel was dat er in bijna alle tuinen een grote vlaggenmast stond waaraan de Zweedse vlag of de nationale geel-



Ystad, kastanjeboom in de oude kloostertuin



Ystad, kruidentuin bij de voormalige kloosterkerk

blauwe wimpel wapperde. Een nationale feestdag was het waarschijnlijk niet, want ook de dag erna hingen de vlaggen en wimpels weer fier in top. Het is blijkbaar een Scandinavische gewoonte om dagelijks de nationale vlag of wimpel te hijsen; in Denemarken zie je precies hetzelfde.

Onder bijna dezelfde weersomstandigheden ben ik de volgende dag doorgevaren naar Ystad, een oud Hanzestadje, zo'n vijftig kilometer ten oosten van Trelleborg. De binnenstad met zijn fraaie vakwerkhuizen deed me sterk aan de provinciestedjes in Denemarken denken, niet verwonderlijk als je bedenkt dat het zuiden van Zweden tot 1654 Deens grondgebied was. Het was nu 11 juni en ik was op 27 mei uit Monnickendam vertrokken. De reis was dus zeer vlot verlopen, maar alhoewel ik al in Zweden was, had ik nog maar de helft van de afstand naar Stockholm afgelegd. De reis hier naartoe had twee weken geduurd, dus ik zou waarschijnlijk nog een week of twee nodig hebben voor de tocht naar de Zweedse hoofdstad. Maar eerst wilde ik een bezoek brengen aan het "Capri van het noorden", het Deense eiland Bornholm. Het verslag daarvan staat in de volgende Geus.

Jaap van der Harst

## Benzine, zin en onzin

Bijna alle botenbezitters brengen weleens een bezoek aan een benzinestation. Wat geven we ons motortje te drinken? Er is keuze uit allerlei soorten benzine en als je de reclame wilt geloven is er maar één de beste. Bepalend voor de kracht van de motor is echter niet de benzine, maar de compressieverhouding. In een motor beweegt een zuiger op en neer. In de opwaartse slag wordt een benzine-luchtmengsel gecomprimeerd. Door de compressie ontstaat er een verhoging van druk en temperatuur in het mengsel. Als 10 cm ervan in de cilinder wordt samengedrukt tot 1 cm spreekt men van een compressieverhouding 10:1. Het risico bestaat dat door een te hoge temperatuur en druk, het mengsel spontaan gaat ontsteken voordat de bougie zijn vonk geeft. De motor gaat onregelmatig lopen. Dit noemt men het "pingelen" of "kloppen" van de motor. Het kan schade veroorzaken. Klopvastheid heeft dus niets te maken met de kracht van de benzine, maar met minder pingelen.

Er moet iets toegevoegd worden om de benzine, dat een mengsel is van pentaan, hexaan en octaan, niet spontaan te laten ontsteken. Vroeger was alleen het octaangehalte bepalend voor de vertraging van ontsteking. Maar dat was door de verhoging van de compressie al snel niet meer genoeg. Daarom voegde men tot 1990 een giftige loodverbinding toe. Tegenwoordig gebruikt men iso-methyl-buthyl-ether, vandaar de benaming "ongelood". De brandvertraging wordt nog wel uitgedrukt in een octaangetal. Bij een lage compressieverhouding, bijvoorbeeld 5:1, is een octaangetal van 72 genoeg, bij 10:1 voldoet euro 95, bij 11:1 zit je al gauw boven de 100. De meeste benzinemotoren hebben minder dan 9,5:1, dus is 95 prima. Benzine met een hoger octaangetal mag, maar heeft geen enkel voordeel. Je haalt er niets meer uit, behalve geld uit je portemonnee. De hoeveelheid energie is hetzelfde bij 95 of 98, namelijk 43 megajoule per kilo benzine. Voor de bescherming van kleppen maakt het geen verschil. Een goed afgestelde motor heeft de ontsteking net voor het pingelmoment. Een dieselmotor

loopt op spontane ontbranding. Daarom zitten er juist geen brandvertragers in de dieselolie. LPG heeft een octaangetal van 108, dus toevoegingen zijn niet nodig.

Om uit eenzelfde benzinemotor meer energie te halen kan de constructeur de compressieverhouding van een motor verhogen. Motoren van speedboten en sportieve auto's, zoals Ferrari's, moeten daarom wel een hoger octaangetal hebben. Maar het is belangrijk om te weten dat het de hogere compressieverhouding van de motor is die extra energie levert, NIET de benzine.

Een niet goed afgestelde of oude motor heeft door onvolledige verbranding koolvorming in de cilinders. Gloeiende kooldeeltjes zorgen voor eerdere ontbranding en daarom wordt een hoger octaangetal aanbevolen. Shell claimt dat V-power, een benzine met octaangetal 97, deze kooldeeltjes verwijdert. Je zou het kunnen proberen. Motoren met luchtkoeling hebben geen constante temperatuur en gaan daarom soms als ze erg warm zijn en stationair draaien, onregelmatig lopen. Dan zou je ook benzine met een hoger octaangetal kunnen gebruiken.

Bij veroudering van benzine gaat het octaangetal omlaag. Er ontstaat daarnaast gumvorming in de benzine, waardoor de motor verstopt kan raken. Aangeraden wordt om na één jaar de benzine te vervangen.

Hoe beter de benzine en de carterolie verbranden en hoe zuiverder ze zijn, des te minder is er sprake van luchtvervuiling. Daarnaast worden door middel van een katalysator de laatste verbrandingsresten, CO (koolmonoxide) en NOX (stikstofdioxide), naverbrand. De herkomst van de aardolie waar de benzine van gemaakt wordt en het productieproces bepalen hoe zuiver de benzine is. Uit lichtere aardoliesoorten kan schonere benzine gewonnen worden. Hoe meer zware metalen en zwavel er in de olie zitten, hoe vuiler die is. De aardolie uit de teervelden van Canada is in dit opzicht berucht. Uit drie vaten van die olie kan maar één vat gezuiverde olie verkregen worden. De productie daarvan kost uiteraard veel energie.

In Europa gelden sinds kort strenge eisen voor olieproducten, ook voor vrachtvervoer over water. Er mag nog maar heel weinig zwavel in zitten. Helaas is dat nog niet overal in de wereld zo.

Tenslotte nog iets over de herkomst van het woord "benzine". Het is afgeleid van "benzeen". In benzine zit echter geen benzeen meer. Het is eruit gehaald omdat het kankerverwekkend is.

Willem Kooiman

### Advertentie

**Alles voor op het water**



# Kroese Watersport



**Herenweg 119 (viaduct) 3645 DJ Vinkeveen  
tel. 0297-263390 fax 0297-266441**

**e-mail: [info@kroesewatersport.nl](mailto:info@kroesewatersport.nl)  
[www.kroesewatersport.nl](http://www.kroesewatersport.nl)**

Alle merken jachtlakken, antifouling, epoxyproducten  
Bootaccessoires, koelkasten, kooktoestellen, zeilkleding, zonnepanelen



**Compleet programma**





Geacht bestuur en leden van de Watersportvereniging,

Wij stellen u graag op de hoogte van onze leuke aanbieding voor u en uw leden. Sailinox levert roestvrijstalen producten voor de maritieme sector. Onder andere zwemtrappen, ankers, bolders en tuigage.

Door gebruik te maken van uw onderstaande, speciale korting als lid van watersportvereniging De Watergeuzen , doet u aantrekkelijk aankopen in onze uitgebreide en zeer specialistische webwinkel.

De Kortingscode is: WATERGEUZEN10

(10% korting op de producten voor de leden, 5% bonus voor de watersportvereniging over de aankopen in 2013.)

Ga naar onze webshop [www.sailinox](http://www.sailinox) volg de aanwijzingen bij het afrekenen, het is heel eenvoudig en u heeft snel en verassend voordeling uw aankoop thuis.

Wij hopen u als klant te mogen begroeten.

Team Sailinox







## Ruime sortering van watersport artikelen

Watersport Oost  
Middenweg 105-107  
1098 AH  
Amsterdam  
Tel :020 - 6946 042  
Fax :020 - 6945 595  
[www.watersportoost.com](http://www.watersportoost.com)  
[info@watersportoost.com](mailto:info@watersportoost.com)

Leden van de W.S.V. de Watergeuzen  
10 % korting

openingstijden :

Dinsdag t/m Vrijdag 9.00 - 18.00  
Zaterdag 9.00 - 17.00  
Zondag en Maandag gesloten  
's winters halfuur eerder gesloten

# Watersleep

## Zeilmakerij

Maakt  
Buiskappen, hoezen, cabrioletkappen, zeilen  
windkeringen, dekkleden  
en repareert

020-468 2464  
Internetstraat 14 box 111  
1023 CV Amsterdam



[www.watersleep.nl](http://www.watersleep.nl)  
[info@watersleep.nl](mailto:info@watersleep.nl)  
Belt u eerst voor u komt?

