



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 98, nr.10
december 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 december 2024</i>	6
<i>Jaaragenda 2024-2025</i>	7
<i>Aanmelden zomerligplaats 2025</i>	8
<i>Uitnodiging Nieuwjaarsborrel</i>	9
<i>Hoe is het met de boot?</i>	9
<i>Boot van de maand: de Elwing van René Duursma</i>	11
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	15
<i>Deel 2: De oversteek van Het Kanaal en de Engelse zuidkust langs naar Torquay.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

Deze laatste Geus van het jaar is weer rijk gevuld. In *Van de bestuurstafel* vertelt onze voorzitter uitgebreid over de vereenvoudiging van het financiële beheer van onze vereniging en aan het eind van zijn stuk heeft een positief bericht: er heeft zich iemand aangemeld die komende voorjaar het de voorzittershamer van hem wil overnemen!

In de *Officiële Mededelingen* kun je lezen dat we weer drie aspirant-leden kunnen begroeten en aan welke aspirant-leden het lidmaatschap is verleend. Welkom allemaal! In de *Jaaragenda 2024-2025* staan twee belangrijke data: 31 december en 5 januari. Tot en met de laatste dag van deze maand kunnen (aspirant)-leden die nog geen vaste zomerligplaats hebben zich daarvoor opgeven. In *Aanmelden zomerligplaats 2025* lees je er meer over. En op 5 januari wensen we elkaar op de nieuwjaarsborrel een gelukkig nieuwjaar met natuurlijk een fantastisch vaarseizoen toe. In deze Geus staat daarvoor een uitnodiging.

Veel leden die hun boot buiten op de wal hebben staan of een winterligplaats in het water hebben, zullen zich na de recente herfststormen hebben afgevraagd *Hoe is het met de boot?* Zo ook Eilard Jacobs en het is de titel van zijn column. De eerste *Boot van de maand* die redacteur Gijs van Noort aanleverde is gewijd aan de Elwing van oud-penningmeester René Duursma. Aan het eind van deze Geus doe ik verslag van mijn oversteek van Het Kanaal, een tocht met weer veel tegenwind, en van mijn mooie reis langs de Engelse zuidkust tot Torquay.

Rest mij om iedereen fijne feestdagen en een goed uiteinde toe te wensen, en hopelijk zien we elkaar op 5 januari in het clubhuis. Tot dan!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Aan het einde van onze bestuursvergadering kwam Jaap van Loenen, dik ingepakt en met een rooie neus, de kussens van de sloep terugbrengen. Jaap had die avond weer twee rondjes “Amsterdam Light” gevaren met leden. Ik heb daar heel veel bewondering voor. Jaap doet dat drie avonden met een volle boot. Als je het over inzet voor de vereniging hebt dan is Jaap daar wel een boegbeeld van.

Het verenigingsleven, of anders gezegd: wat betekent het dat we een vereniging zijn en niet alleen een plek waar je je boot kan stallen?. Deze vraag kwam ook op tafel in het bestuur en in de werkgroep die zich buigt over de financiële structuur van de vereniging. Waarom hebben we drie havens en een loods die financieel hun eigen broek op moeten houden? Waarom zijn de tarieven in onze havens niet gewoon gelijk? Als we één vereniging zijn dan delen we lief en leed. We besteden de euro's daar waar het het hardst nodig is en niet omdat de ene haven er financieel veel beter voorstaat dan de andere. Ik heb meerdere keren in de ALV's verteld dat de noodzakelijke investeringen in Vinkeveen tot een 'hoge 'schuld' aan de vereniging geleid hebben. Is het dan terecht dat de Vinkeveners nog vele jaren de hoogste liggelden moeten betalen? Hun haven is niet mooier, beter of aantrekkelijker dan onze andere havens. Kortom ik merk zowel bij de werkgroep als in het bestuur dat er behoefte is om de financiële structuur behoorlijk te veranderen. Nog los van het voordeel dat ook de financiële administratie een stuk eenvoudiger wordt en minder foutgevoelig zal zijn. En nog los van de BTW-kwestie, die ook onderscheid maakt tussen motor- en zeilboten. Op de ALV zullen we er met elkaar over spreken en op 10 maart zullen we een informatieavond over dit onderwerp houden.

Wat ligt er nog meer op de bestuurstafel? De reparatie van de loodsvloer is onderwerp van het bestuursoverleg. We denken daar ca € 130.000 voor nodig te hebben. Dat geld hebben we niet in kas. We zullen het dus moeten lenen. In eerste instantie willen we dat bij de leden doen. Als we weten hoeveel we bij de leden kunnen lenen en niet genoeg geld binnenkrijgen, zullen we de rest op de markt moeten lenen. Die kosten zullen

veel hoger zijn. In de komende weken ontvangen alle leden een mail met het verzoek om aan te geven hoeveel geld zij aan de vereniging willen lenen. Ook hier laat de vereniging zien dat we het met elkaar moeten doen.

Mijn oproep voor een opvolger is door één van de leden met een groot verenigingshart opgepakt. Ik denk dat we in de ALV een nieuwe voorzitter aan de leden kunnen voorstellen.

Ik wens iedereen fijne feestdagen en hoop jullie op 5 januari bij de nieuwjaarsbijeenkomst te zien.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen december 2024

Mutaties:

1. Nieuwe aanmeldingen: Olaf Grischkat
2. Nieuwe aspirantleden: Hans Jan Gorter, Anthony Webb, Edwin de Ridder
3. Nieuwe permanente leden: Sander Verhof, Jaap van Berge, Gerrit Koenen
4. Opzeggingen: Arno Start

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024-2025

Laatste dag aanmelding zomerstalling 2025	31 december
Nieuwjaarsreceptie	5 januari, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 januari, 20.00 uur
„ „	3 februari, 20.00 uur
„ „	3 maart, 20.00 uur
Algemene ledenvergadering	19 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 april, 20.00 uur
Seizoensopening	4 mei, 16.00 uur
Bestuursvergadering	5 mei, 20.00 uur
„ „	2 juni, 20.00 uur
Laatste dag aanmelding winterstalling 2025-2026	30 juni, 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 juli, 20.00 uur
„ „	4 augustus, 20.00 uur
„ „	1 september, 20.00 uur
„ „	6 oktober, 20.00 uur
„ „	3 november, 20.00 uur
Seizoenssluiting	23 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	1 december, 20.00 uur

Aanmelden zomerligplaats 2025

Iedereen die een vaste plek wil hebben in één van onze havens maar die nog niet heeft, moet zich **voor 1 januari** daarvoor aanmelden. Dat moet ieder jaar opnieuw om de lijst actueel te houden. Als er een plek definitief vrij is, wordt die toegewezen aan degene die zich voor 1 januari aangemeld heeft en het laagste rangnummer heeft. Is bekend dat een plek langere tijd vrij is gedurende het seizoen, dan wordt die voor die periode op dezelfde manier toegewezen. Komt een plek voor kortere tijd vrij of is onbekend of een plek ingenomen wordt, dan wijst de havencommissaris die plek toe. Meestal is het dan 'wie het eerst komt die het eerst maalt'. Bij dit alles speelt nog wel mee of de boot in de vrijgekomen box past. Naast de havenindeling zullen we t.z.t. ook de wachtlijst voor de diverse havens op de website zetten.

Let op:

Als u zich vorig jaar al heeft opgegeven maar nog geen box heeft gekregen, moet u zich nu wederom aanmelden. U komt **niet automatisch** op de lijst op basis van eerdere aanmeldingen! Leden met een vaste box hoeven zich niet opnieuw op te geven, vaste ligplaatsen blijven gehandhaafd. Heeft u wel een vaste box maar wilt u die komende zomer niet gebruiken of zoekt u een box in een van onze andere havens, dan moet u dat ook melden. Wilt u helemaal geen gebruik meer maken van een van onze boxen, dan willen wij dat uiteraard ook weten.

Aanmelden of (tijdelijk) opzeggen kan door een mail te sturen naar secretaris@wsvdewatergeuzen.nl met daarin uw naam, de gewenste haven en de lengte, breedte en naam van uw boot. Zodra de havenindelingen bekend zijn, ontvangt u bericht of u een box krijgt toegewezen.

Maarten Trijsburg, secretaris

Uitnodiging Nieuwjaarsborrel



Op **zondag 5 januari** wensen we elkaar onder het genot van een drankje en een hapje een goed 2025 met een fantastisch vaarseizoen toe. Uiteraard zijn ook aspirant-leden van harte welkom!

Aanvang en plaats: **16.00 uur, clubhuis Diemerzeedijk.**

Jaap van der Harst, namens het bestuur

Hoe is het met de boot?

Er trekt weer een herfststorm over, de kale takken van de bomen die ik uit het raam kan zien, zwiepen in de wind. Ik stel me de boot voor, die in de haven van de Diemerzeedijk nu aan de landvasten ligt te rukken, terwijl de wind zijn uiterste best doet om onder het dekzeil te komen. Gaat het wel goed met de boot?

Normaal gesproken ga ik na een storm altijd wel even langs om te kijken of het allemaal nog een beetje klopt. Dit jaar is dat anders. Ik was hard toe aan een paar nieuwe knieën, dat vonden de orthopeed en ikzelf tenminste. Vorige winter is de linker al vervangen en nu half november de rechter. Dat is tijdelijk een mobiliteit beperkende ingreep. Of beter gezegd: de eerste ruim anderhalve maand is mijn actieradius beperkt tot wat ik met krukken of rollator kan lopen. Fietsen is niet aan de orde en autorijden mag ik alleen als iemand anders dat voor me doet. Kortom de haven aan de Diemerzeedijk is ver weg.

Maar goed, ik kan er wel komen mbva (met behulp van anderen), maar dan.... Met de rollator de dijk af of met krukken het trapje af gaat ook nog wel lukken. Om het hek open te krijgen heb ik geen knieën nodig en zelfs de steiger op - mits die droog is en het niet hard waait - is mogelijk. Maar als ik dan constateer dat de dektent losgewaaid is, een landvast is doorgeschavield of andere malheur, hoe moet dat dan? Aan boord klauteren is vrijwel uitgesloten en onder de dektent naar het gebroken draadje of de landvast kruipen is natuurlijk echt onmogelijk.



Gelukkig ligt op de foto de wintertent er nog gewoon op.

Nou hebben gelukkig de vele keren dat ik na een storm aan boord ben wezen kijken zelden opgeleverd dat ik daadwerkelijk aan boord moest ingrijpen. Er was weleens een oog van het dekzeil uitgescheurd of er waren alleen een paar eindjes gebroken waarmee ik de boel had vastgeknoopt. Maar er zat nog genoeg vast om het dekzeil op zijn plaats te houden. Ook de landvasten hebben het tot nu toe overleefd. O ja, een keer was de balk, die op de voorpreekstoel ligt ter ondersteuning van de horizontaal liggende mast, door de wind verschoven waardoor de mast niet meer op de balk maar op het dek lag. Kortom de mast lag niet meer horizontaal, maar

schuin. Maar de tent lag er nog gewoon overheen, al flapperde het allemaal wat meer, dus zelfs toen kon ik nog wel even met ingrijpen wachten tot de wind was gaan liggen.

Verder zou de boot het wel moeten overleven deze winter. Alle afsluiters zijn dicht en wat kan bevroren is beschermd. Maar vriezen? In de winter? Wie kan zich dat nog herinneren? Het duurt nog wel tot half januari tot ik weer in staat ben aan boord te gaan voor hoogst noodzakelijke werkjes. Verder werken aan de klussenlijst zal nog wel een maandje later worden. In de tussentijd kunnen er best nog wat stormen overtrekken. Maar gelukkig ligt de Odyssee in de haven van de Watergeuzen. Als er echt wat aan de hand is trekt er vast wel iemand aan de (scheeps)bel.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Elwing van René Duursma

René is één van de oudgedienden van onze watersportvereniging. In 1978 werden hij en zijn vrouw Greetje lid en lange tijd is René actief geweest als penningmeester van de vereniging. Naast zijn werk als onderzoeker voor Hoogovens, later Tata Steel, heeft hij jarenlang enorm veel tijd aan de Watergeuzen besteed. En niet alleen als penningmeester. Ook heeft hij het verenigingsscheepje de Trotter eigenhandig in prima, verhuurbare staat gebracht en staat hij leden met een hulpvraag regelmatig met raad en daad bij. Kortom, René is een echte verenigingsman.

Aanvankelijk hadden René en Greetje een Waarschip 570. Hout dus. Veel werk. Het leek dan ook een verstandige overstap om voor polyester te gaan bij het volgende schip en het werd een Dehler 28S.



De Elwing in de box in Durgerdam.

René en Greetje kochten het schip in Zeeland. Daar lag in 1998 veel te koop. Opvallend was dat de meeste nieuwe zeilboten een steile steven hadden en hoewel dat er aantrekkelijk uitzag bedacht Greetje zich dat de vaargebieden toch vooral het IJsselmeer en Markermeer zouden worden. Daar vaart een schip met een vloeiend gevormde boeg veel comfortabeler. En van schepen met zo'n vloeiend gevormde boeg lag er maar één, een Dehler.

Het schip droeg de naam Elwing en het oude schippersbijgeloof indachtig dat een naamsverandering ongeluk brengt is het dus Elwing gebleven. De naam komt uit het bekende boek "In de Ban van de Ring". Daar draagt een vrouw, behorend tot het Elfenvolk deze naam, die in het Sindarijns "sterrennevel" betekent.

Overigens, van verhalen en fabels gesproken: René benadrukt dat het ook een fabeltje is dat polyester minder werk met zich meebrengt dan hout. Polyester moet je poetsen en dat is minstens zoveel werk als schuren en lakken.



De steile kiel van de Elwing, met voor- en nadelen.

De Dehler is een degelijk, stoer schip met een kloeke kiel waarmee het goed aan de wind varen is. Opvallend is dat de kiel aan de voorkant steil naar beneden steekt. Dat hebben de Nederlandse ontwerpers van de Dehlers, van bureau Van der Stadt, in die tijd goed uitgeknobbeld. Maar de laatste jaren is dat op het IJsselmeer en Markermeer onverwacht een nadeel gebleken. Door de explosie van fonteinkruid blijft er vaak een enorme struik aan de kiel hangen, iets dat met een kiel die meer vloeiend gevormd is minder een probleem zou zijn. Inmiddels weet René de oplossing: veel zeil zetten en een keer flink schuin gaan. Dan spoelt die bos onder de boot uit.

Alles aan boord is inmiddels zo afgesteld dat René de boot goed alleen kan varen en jammer genoeg is dat ook nodig. Want helaas is Greetje vier jaar geleden overleden. René kijkt met tevredenheid terug op de tijd samen op de Elwing. In het laatste jaar van Greetje hebben ze samen nog een waardevolle tocht gemaakt.

Zo zie je eens te meer dat een schip een onderdeel van je leven is en in elke levensfase een andere betekenis kan krijgen. Een waardevol ding dat vanzelfsprekend goed onderhouden wordt. Twee jaar geleden is er een nieuwe motor in de Elwing geplaatst, bij Zaanhaven in Zaandam, hetzelfde bedrijf waar het schip ooit gebouwd is. Maar toen heette het nog de Dehler Werf. En natuurlijk staat de Elwing ieder jaar in de loods van onze vereniging, waar ze grondig gepoetst wordt en van een verse laag antifouling wordt voorzien. Klaar voor weer een nieuw vaarseizoen vanuit Durgerdam.

Gijs van Noort

Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan Gijs van Noort (gijsvannoort@online.nl)

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

Deel 2: De oversteek van Het Kanaal en de Engelse zuidkust langs naar Torquay.



Aangemeerd in Boulogne.

In de november-Geus heb ik verteld dat ik aangemeerd lag in Boulogne en na vier dagen met veel wind Het Kanaal wilde oversteken naar Eastbourne. In de voorhaven van Boulogne was het nog vrij rustig, maar op zee stond een vrij ruwe golfslag en de windkracht was ruim 4, begin 5. Daar had ik deze reis helaas al de nodige ervaring mee en dat gold ook voor de windrichting, want de koers recht naar Eastbourne was net niet bezeild. Kruisen zou te veel tijd kosten en er zat weinig anders op dan

weer op de motor tegen de golven in te hakken. Gelukkig ving het grootzeil wel wat wind.



Hoog aan de wind het Engelse deel van Het Kanaal over.

De shipping lane voor de schepen die naar de Noordzee varen had ik vrij snel bereikt. Voor me voer maar één schip en dat ging ruim voorlangs. Daarna kwam er een grote pluk schepen aan, maar die voeren allemaal ruim achter mij. De wind was inmiddels wat aan het afzwakken en ook aan het krimpen en toen ik de westwaartse shipping lane naderde, besloot ik om op de zeilen verder te varen. Ook nu hoefde ik nergens voor uit te wijken. Over gebrek aan snelheid had ik bepaald geen klagen, het schip liep ruim 6 knoop. Alleen had de ebstroom me zo hard naar het noorden geduwd dat ik in Dover dreigde uit te komen. Daar had ik wel een beetje rekening mee gehouden, maar veel zorgen maakte ik me niet want straks zou ik door de vloedstroom weer net zo hard naar het zuiden worden geduwd. Dat 'straks' kwam echter veel later dan ik had uitgerekend. Ik

vroeg me af waarom en opeens realiseerde ik me dat ik iets over het hoofd had gezien. In de getidentabel van The Cruising Almanac staan de hoog- en laagwatertijden aangegeven in UTC, de in de Europese scheepvaart gehanteerde referentietijd, die overeenkomt met de Britse wintertijd. Als de zomertijd geldt moet je daar uiteraard een uur bij optellen. Dat doe ik altijd braaf als ik me in het Verenigd Koninkrijk of Ierland bevind, maar toen ik uitrekende hoe laat ik uit Boulogne moest vertrekken om stroom mee te krijgen, bevond ik me nog op het continent. Ik was vergeten dat ik er dan nog een uur bij op moest tellen en daarom was ik een uur te vroeg vertrokken. Geen ramp, het betekende ook dat ik aan het eind van de tocht een uur later met tegenstroom te maken zou krijgen.



Aangemeerd in de Sovereign Harbour, Eastbourne.

Na ruim drie uur varen had ik al bijna de Engelse kust bereikt, alleen was dat vanwege de zijwaartse stroom niet bij Eastbourne, maar bij de enorme atoomcentrale van Dungeness, halverwege Dover en Eastbourne en niet

bepaald het mooiste plekje van de Engelse zuidkust,. Er zat niets anders op dan een flinke draai te maken naar het westen. Omdat ik nu de wind pal tegen kreeg ben ik op de motor verder gevaren. In het begin tegen vrij steile golven in hakkend, maar gaandeweg nam de wind steeds meer af en werden de golven lager. Ik moest eerst een grote baai oversteken met vrij vlak land erachter. Daarna werd de tocht een stuk mooier want ten westen van de baai stonden hoge kliffen. Ik passeerde Hastings en nog een aantal badplaatsen en in de loop van de middag kwamen de South Downs in zicht, de hoge heuvelrug die even ten westen van Eastbourne bij Beachy Head eindigt. Aan het begin van de avond had ik Eastbourne bereikt en kon ik op een vrij vlakke zee mijn schip in orde maken voor de schutting en het aanleggen in de Sovereign Harbour. Uit de sluis kwam net een groep schepen naar buiten en even later werd ik, samen met nog een Nederlands jacht en een vissersschip, geschut.

Na de Brexit moeten schepen die de eerste haven van het Verenigd Koninkrijk aandoen met de gele Q-vlag laten zien dat ze zich nog moeten aanmelden voor de vaart door de Britse wateren. Het gele vlaggetje had ik al in Boulogne gehesen. Twee jaar geleden werd dat direct in de sluis opgemerkt en kreeg ik de vraag of ik al een formulier had ingevuld om me aan te melden voor het bezoeken van het Verenigd Koninkrijk. Zo niet, dan mocht ik niet de steiger op. Ik had echter gelezen dat aanmelden ook direct na aankomst telefonisch kon. Dat bleek te kloppen. Een collega van de sluiswachter gaf me het nummer en na een kort telefoongesprek waarin ik wat persoonlijke gegevens en informatie over mijn boot en de reis moest doorgeven, was alles in orde. Nu werd er niets gevraagd. Integendeel, toen ik bij het betalen van het havengeld aan de havenmeester vroeg of ik me weer telefonisch kon aanmelden, keek hij me wat schaapachtig aan. Hij zei dat dat nu online moest en diepte een papiertje op met de naam van de desbetreffende website. 's Avonds ben ik aan de slag gegaan. De website was snel gevonden. Er stond bij dat hij nieuw en nog experimenteel was, dus er konden zich problemen voordoen. Die kwamen er al snel. Toen ik bij het land waar ik woon "The Netherlands" intikte, werd dat iedere keer automatisch ingevuld met "Netherlands Sint Maarten". Het Koninkrijk der Nederlanden bevindt zich in Amerika en Europa, en pas toen ik het

laatste werelddeel erbij vermeldde ging het goed. Verder herkende het programma “Dutch” niet als mijn nationaliteit, dat moest “Netherlands” zijn. Nadat ik al mijn personalia en boot- en marifoongegevens had ingevuld, moest ik mijn geplande reis intikken. Daarbij was het de bedoeling dat ik aangaf waar ik van dag tot dag naartoe wilde. Week ik daarvan af zonder dat te melden, dan riskeerde ik een boete. Dit leek de oude Sovjet-Unie wel! Ik klikte het veld aan waarin je dit allemaal moest aangeven en daar stond “departure”, maar niet van waaruit. Vanuit Boulogne of vanuit Eastbourne? Ik probeerde beide, maar mijn informatie werd niet geaccepteerd. Na een aantal vruchteloze pogingen ben ik ermee gestopt en heb ik ook het gele vlaggetje gestreken. De Britse bureaucraten hadden nu wel mijn persoonlijke gegevens en bootgegevens, maar wisten niet waar ik naartoe voer. Een boete heb ik echter niet gehad.



Beachy Head.

De volgende dag heb ik mijn eerste, peperdure Engelse haven weer verlaten en ben ik naar Brighton gevaren. De tocht was heel wat relaxter dan die van de dag ervoor. De wind was zwak en naar het oosten gedraaid en met alleen de gennaker uitgerold ben ik westwaarts gekoerst. Erg snel ging het niet. Maar dat was alleen maar een voordeel, want zo kon ik extra lang genieten van het schitterende uitzicht op Beachy Head, de indrukwekkende krijtrotskaap met het kleine vuurtorentje ervoor. Daarna volgden de Seven Sisters, de rij golvende krijtrotsen ten westen van Beachy Head. Erg ver varen was het niet en Brighton kwam al snel in zicht. Omdat ik daar al rond drieën zou aankomen en het tij nog geruime tijd liep, vroeg ik me af of ik misschien niet beter door kon varen naar Shoreham, waar ik nog niet eerder was geweest. Maar dan moest ik een sluis door en in Brighton was vlak bij de haven een grote supermarkt waar ik mooi brood en etenswaren kon inkopen. De komende dagen wilde ik lange tochten maken en zou daar geen tijd voor zijn.



Wandelpad ten oosten van Brighton.

In de haven werden baggerwerkzaamheden uitgevoerd. Geen overbodige luxe want ook hier was ik weleens bij het binnenlopen vastgelopen. In plaats van aan de passantensteiger kreeg ik een plekje aangewezen in een box. Na het supermarktbezoek en het avondeten heb ik een leuke wandeling gemaakt, eerst onderlangs de krijtrotsen die ik vanaf zee had bewonderd en toen bovenlangs weer terug.



Afscheid van Brighton.

De volgende dag wilde ik een lange klapper maken en in één ruk naar Portsmouth varen. De omstandigheden waren daarvoor ideaal. De wind zat nog steeds in de oosthoek, maar was wat naar het noorden gedraaid en was ook een stuk krachtiger dan de dag ervoor, ruim 4 beaufort. Met weer alleen de genua uitgerold ben ik in de loop van de morgen verder westwaarts gekoerst. Omdat de wind afluisterig was, stonden er nauwelijks golven en werd het een relaxte tocht. Boven land dreven nog al wat mooiweerwolken richting zee, maar daar losten ze bijna allemaal op. Omdat de

kust laag was, was het uitzicht niet zo spectaculair als dat van de dag ervoor. Ik keek uit op lange zandstranden met veel dorpjes en stadjes, met daarachter de heuvels van de South Downs, die steeds verder van de kust kwamen te liggen.

In de loop van de middag kwamen de hoge heuvels van het eiland Wight in zicht en zwakte de wind wat af. Het was de voorbode van een kleine winddraaiing, want na een halfuurtje stak er een zuidoostenwind op. Die kwam van zee en zorgde dan ook voor een hogere golfslag. De navigatie had ik hoofdzakelijk overgelaten aan de stuurautomaat en ik heb veel zitten lezen, maar nu moest ik goed gaan opletten, want ik moest de Looe door, een nauwe passage tussen een paar zandbanken waar het hard stroomt. Er voeren net een paar jachten die ook door het nauwe stroomgat wilden. De ebstroom die ik de hele tijd in de rug had gehad was al flink aan het afnemen en met de stroom in de Looe viel het reuze mee. Ik moest alleen opletten dat ik niet te dicht in de buurt kwam van het jachtje dat vlak naast mij voer en tegelijk goed afstand houden van de boei die aan stuurboord lag. Toen ik die was gepasseerd begon ik een klein beetje stroom tegen te krijgen, maar de flink toegenomen wind zorgde ervoor dat ik zeilend de haveningang van Portsmouth kon bereiken. Het was er enorm druk met overstekende veerboten en hovercrafts en ik moest me melden bij de havenverkeersdienst. Ik voer aan stuurboord, maar werd gesommeerd om aan de bakboordzijde het vaarwater voor kleine schepen te volgen. Daar moest ik me weer aanmelden om toestemming te vragen voor de oversteek naar de stuurboordzijde van het vaarwater, want daar lag de jachthaven waar ik wilde overnachten. Het duurde even voordat ik toestemming kreeg, maar het oversteken ging snel en vijf minuten later draaide ik al de haven binnen, midden in het uitgaanscentrum van de stad. De havenmeester was al naar huis, maar ik vond snel een plekje. Ik had een lange reis achter de rug en toen het avondeten op de kuptafel stond liep het al tegen negenen. Een half uurtje later ging de zon onder en tijd om nog bij licht een avondwandeling te maken was er niet meer. Vanuit de kuip keek ik uit op de gigantische Spinnaker Tower, zoals de naam al zegt een toren in de vorm van een spinnakerzeil, die in het floodlight stond, voortdurend in andere kleuren.



Afscheid van Portsmouth.

De volgende dag waren de weersomstandigheden weer ideaal om een flinke klapper te maken, alleen stond er veel minder wind. Het was 20 juni, de dag waarop de lente officieel overgaat in de zomer, en de weergoden hadden daar goed rekening mee gehouden. De zon scheen overvloedig en voor het eerst was het kortebroekenweer. De wind zat nu weer in de noordoosthoek, maar was zeer zwak en ik heb niet de moeite genomen om het grootzeil te hijsen of de genua uit te rollen. Op de motor ben ik relaxt de Solent, het vaarwater tussen Wight en het vasteland, doorgevaren. Vooral het uitzicht op de boomrijke kust van Wight, met de hoge heuvels erachter, was schitterend. Misschien wordt het tijd voor een motorboot, want ik vind dit relaxte varen op de motor terwijl ik geniet van een mooi uitzicht heel wat prettiger dan op de zeilen opboksen tegen een ruwe zee. Ik had soms wel 3 knopen stroom in de rug en aan het eind van de morgen voer ik al bijna bij de Needles, het rijtje krijtrotsen voor de westpunt van Wight. Hier werd het varen heel wat minder relaxt want de geul waar

je doorheen moet om de Solent te verlaten is vrij smal en vanwege de enorme stroom is het er meestal een heksenketel. Het schip werd flink heen en weer geschud en pas toen ik de Solent helemaal uit was lukte het me om een foto te nemen van de door de zon beschenen krijtrotsen met het vuurtorentje ervoor.



Westpunt van Wight met The Needles.

Mijn bestemming was Poole en om daar te komen moest ik de grote Poole Bay oversteken. Er was inmiddels een zeewindje opgestoken dat precies sterk genoeg was om me met alleen de genua uitgerold naar Poole te brengen. Ik voer vrij ver van de kust en die was vrij laag, maar in het westen stonden hoge heuvels en naarmate die dichterbij kwamen werd het uitzicht steeds mooier. Aan het eind van de middag had ik de ingang bereikt van de kaarsrechte geul naar de ingang van Poole Harbour, het gigantische estuarium waar honderden jachten in grote rijen aan meerboeien liggen en een aantal jachthavens zijn. Naar Poole was het nog ruim een half uur varen. Ik kon het allemaal zeilend doen. De geul was in het begin erg smal en slingerde flink, zodat ik goed op mijn navigatie moest letten, maar omdat het niet snel ging had ik ook de tijd om van de omgeving te genieten. Schuin achter me keek ik uit op de heuvels, in het westen bestond de oever hoofdzakelijk uit lage kliffen met bomen erop

en op de oostelijke oever stonden veel huizen tussen het groen, hoofdzakelijk villa's.



Varend erfgoed ook op weg naar Poole.

Via de marifoon heb ik aan de havenmeester van de Poole Quay Haven gevraagd of men plaats voor me had, wellicht voor drie overnachtingen, want er werd de komende dagen een vrij krachtige tot krachtige zuidwestenwind verwacht en om mijn volgende bestemming, Weymouth, te bereiken moest ik naar het zuidwesten. Ik kreeg een box toegewezen, maar of ik er drie dagen kon blijven liggen was nog onzeker. Zoals de naam al aangeeft lag de haven aan een kade, de oude handelskade van Poole, vlak bij het centrum van het vrij goed geconserveerde stadje. 's Avonds heb ik er even een wandeling gemaakt.

De volgende morgen was het weer schitterend zomerweer. De zon scheen overvloedig, het was vrij warm, er waren nauwelijks wolken en er stond

bijna geen wind. De verleiding was groot om weer het water op te zoeken, maar gelukkig heb ik dat niet gedaan. Zoals er voorspeld was begon het s middágs stevig te waaien. Ook werd het steeds bewolkter en frisser en 's avonds was het ronduit koud en begon het te regenen. De haven lag vol met motorboten van het snelle en luxe soort en was dan ook peperduur. In Nederland betaalde ik bij de Jachtclub Scheveningen het meest voor een overnachting, 30 euro, hier was ik ruim het dubbele kwijt. Een goede reden om zo snel mogelijk te vertrekken, maar zoals er was voorspeld stond er ook de volgende dag en de dag erna een krachtige tot vrij krachtige zuidwesten die pal tegen zou zijn. Ik ben daarom blijven liggen en had zo mooi de tijd om mijn eerste reisverslagje af te maken en de kapotte afvoerslang van het wasbakje boven het toilet te vervangen.



Poole.

Voor het eerste sinds mijn vertrek uit Eastbourne kwam ik weer een paar Nederlanders tegen, een wat oudere man met een motorboot en zijn

dochter en schoonzoon in een wedstrijdacht. Ik hoorde direct dat het Zeeuwen waren en toen ik vroeg waar ze vandaan kwamen was het antwoord: "Uut Bru", uit Bruinisse dus. Gelukkig versta ik het Zeeuws nog goed, want Nederlands spraken ze nauwelijks en de rest van de conversatie ging helemaal in het Zeeuws. Ik vertelde dat ik in Vlissingen was geboren, maar al meer dan vijftig jaar in Amsterdam woonde en dat de enige plekken waar ik wilde wonen daar of op de boulevard van Vlissingen waren. Dat laatste begrepen ze goed, want Vlissingen vonden ze schitterend, met al dat water rondom. Maar wat ik in Amsterdam te zoeken had was hun een raadsel.

..

Na twee dagen zag het ernaar uit dat de wind zo sterk zou afnemen dat ik relaxt op de motor naar Weymouth kon tuffen, genietend van het uitzicht op Old Harold en zijn gezinsleden, een rijtje losstaande, markante krijtrotsen die het begin vormen van de indrukwekkende Jurassic Coast. In de loop van de ochtend heb ik de lijnen losgegooid, maar ik wilde eerst mijn brandstofvoorraad aanvullen. Vlak bij de haven was een pomp, maar die accepteerde mijn bank- en mijn Visakaart niet. Twee Engelsen die ook wilden tanken zeiden dat dat alleen kon met een speciale kaart die je kreeg als je een account had en vertelden me dat in één van de jachthavens ten zuiden van Poole ook een brandstofpomp was. Zo stuit je weer eens op een onverwacht probleem, maar dat hoort bij een buitenlandse reis. Slalomend tussen de aan meerboeien liggende jachten en een smalle geul volgend, dacht ik bij de jachthaven met de pomp gearriveerd te zijn, maar ik moest in een andere haven zijn, een stukje verderop. Die was snel gevonden. Een Nederlander die met panne in de haven lag en wat hand-enspandiensten verrichtte, pakte mijn lijnen aan en een verschrikkelijk verlegen meisje zoals je dat vrijwel alleen in het Verenigd Koninkrijk tegenkomt, hielp me bij het tanken. Ik kon er ook mijn lege gasfles inruilen voor een volle.

Daarna kon mijn tocht naar Weymouth beginnen, maar eerst moesten natuurlijk mijn stootwillen binnengehaald worden en mijn lijnen netjes worden opgehangen. Het was rustig weer, maar desondanks was dit eenvoudige klusje geen sinecure. Ik had namelijk veel last van hoge golven,

niet veroorzaakt door de wind, maar door de voortdurend langs scheurende motorkruisers en speedboten. Telkens als ik op het dek stond en er weer een aankwam, moest ik snel de kuip opzoeken, want ik wilde niet het risico lopen overboord geslingerd te worden. Intussen moest ik ook nauwkeurig de geul volgen, anders zou ik tegen een van de aan een meerboei liggende jachten aan knallen.



Landhuis bij de ingang van Poole Harbour.

Toen ik de nauwe ingang van Poole Harbour achter me had gelaten, bleek er veel meer wind te staan dan voorspeld. Het woei geen 4 maar 14 knopen, ruim windkracht 4 dus. Relaxt op de motor van het uitzicht op de schitterende kust genieten zat er dus niet in, het zou weer tegen golven inhakken worden. Maar daar had ik weinig zin in en ik besloot om te proberen om op de zeilen in twee slagen Weymouth te bereiken. Erg ver was het niet en bovendien had ik flink stroom mee. Ik ben eerst ruim een uur vrijwel recht naar het zuiden Het Kanaal opgevaren en toen het ernaar

uitzag dat ik bij de volgende slag boven de ver de zee in stekende kaap St. Albins Head zou uitkomen, ben ik overstag gegaan. Omdat ik vrij ver van de kust voer, heb ik nauwelijks kunnen genieten van het uitzicht op Old Harold en de heuvels rondom de baai die volgde. Maar dat kwam ook omdat het zicht niet al te best was. De krijtrotsen aan de westpunt van Wight waren aanvankelijk nog vaag te zien, maar ze verdwenen al snel in de nevel en op een gegeven moment was ik bang dat de laag hangende bewolking zover zou zakken dat er mist ontstond. Gelukkig gebeurde dat niet. Ook was de zon sterk genoeg om door de bewolking en nevel heen te prikken. Het zag ernaar uit dat ik ruim boven St. Albins Head zou uitkomen en toen ik de kaap naderde, verbeterde het zicht ineens. Boven zee werd het helder en de bewolking die daar had gedreven vormde boven de kust een aaneengesloten rij bloemkoolwolkjes, een mooi gezicht.



Uitzicht op de Jurassic Coast, een paradijs voor geologen.

St Albins Head is een zeer indrukwekkende, maar ook beruchte kaap. Indrukwekkend vanwege de hoge, loodrechte rotswanden met daaronder een schuin talud van afgebrokkelde stenen en gruis, en berucht vanwege de vrijwel altijd ruwe zee ervoor. Hoewel de windkracht inmiddels was af-

genomen tot ruim 3, zag ik bij de nadering van de kaap een vrijwel kaarsrechte rij brekers voor me, het leek wel de branding op een strand bij windkracht 6. Vlak voor de brekers stond enorm veel stroom. Het schip liep door het water 6 knoop, maar over de grond ruim 9 tot 10 knoop. Toen ik door de brekers voer verminderde de snelheid echter drastisch. De boeg ging soms meters de lucht in en ik zag op het log dat de snelheid door het water nog maar 1,5 knoop was. De stroom sleurde me echter zo hard door de golven dat de snelheid over de grond nog ruim 5 knoop was. De motor had ik niet aanstaan en na een minuutje of tien begon het relaxte zeilen. Het was inmiddels zo helder dat ik het schiereiland Portland al duidelijk kon zien en omdat ik gaandeweg steeds meer de wal naderde, kon ik de rest van de tocht genieten van het uitzicht op de kust, die een waar paradijs voor geologen moet zijn. Soms bestond hij uit krijtrotsen, dan weer uit rotsen waarin zich zeer verschillende aardlagen aftekenden. De hoogte varieerde ook enorm. De kliffen waren vaak ruim 150 meter hoog, maar soms ook heel laag of onderbroken door een lage oever met een strandje en dan keek ik een diepe kloof of een heuveldal in.



Nog een indrukwekkend stukje Jurassic Coast.

Aanvankelijk leek het erop dat ik Weymouth makkelijk in één slag zou halen. Hoog aan de wind zeilend koerste ik zelfs op Portland af, maar op een gegeven moment begon de wind te ruimen en nam hij ook flink af. Ik kwam uiteindelijk uit bij Lulworth Cove, het kleine ronde baaitje waar ik twee jaar geleden op de terugtocht vanuit Ierland had geankerd. Daar zat er niet anders op dan de tocht op de motor voort te zetten. Op de rede voor Weymouth lagen een paar schepen waarvoor ik mijn koers wat moest verleggen en aan het begin van de avond voer ik de haven binnen.



Aangemeerd in Weymouth.

Waar je kunt liggen hangt af van je bootlengte en ik weet inmiddels precies waar de plek is voor boten tussen de 9 en de 10 meter. Daar lagen twee zeilboten en een motorboot. Omdat de zeilboten al een rijtje vormden en de motorboot alleen lag, besloot ik daaraan vast te maken. Maar dat was niet naar de zin van de havenmeester, ik moest naast de zeiljachten gaan liggen. Maar ook daar ben ik verkast. Toen ik vastmaakte meldde de vrouw op het schip naast de wal namelijk dat ze om 7 uur wilde vertrekken. Ik wilde niet voor 12 uur de lijnen losgooien en daarom stelde ik voor om van plaats te wisselen, dat was voor alle partijen het prettigst. Ze was het ermee eens, maar helaas was de buurman van het schip dat tussen ons

in lag niet aan boord. Toen die wat later op de avond arriveerde en zei om 11 uur te willen vertrekken, hebben we van plaats gewisseld. Zo blijf je lekker bezig. Ik had intussen een stevig scheepsmaal achter de kiezen en hoewel het al een klein beetje begon te schemeren heb ik nog een mooie wandeling gemaakt over de hoge kliffen vlak achter de haven, waar een schitterend park op is aangelegd.

Van het vroege vertrek van de buitenste burenen heb ik gelukkig niets gemerkt en toen de buurman naast me even na elfen de lijnen losgooide, heb ik hetzelfde gedaan. Op de stroomkaartjes in de vaargids stond aangegeven dat de uitgaande stroom in de Weymouth Bay ruim een uur eerder zou gaan lopen dan buiten op Het Kanaal. Dat bleek ook toen ik Weymouth achter me had gelaten. De stroom duwde me met een flinke snelheid richting Portland Bill, de zuidpunt van Portland. In mijn vorige verslagen heb ik al eens verteld dat daar een enorme draaikolk is die je met een grote bocht om het schiereiland slingert. Waar hij precies ligt en hoe je er het best van kunt profiteren, staat aangegeven op de stroomkaartjes in de vaargids. Het hangt af van het tij. Nu moest ik zo dicht mogelijk onder de kust varen. In de draaikolk kunnen flinke brekers staan, maar omdat de kentering nog maar net achter de rug was, was het gelukkig vrij rustig.



Portland Bill

Het uitzicht op het vuurtorentje helemaal op de punt was leuk en even later voer ik op de Lyme Bay, de grote baai tussen Portland en de oostkust van Devon. Daar wilde ik aanleggen in Torquay, een plaats die ik op mijn reizen nog niet had bezocht. Ik had het grootzeil gehesen, maar helaas stond er te weinig wind om te kunnen zeilen. Het weer was aangenaam. Er hing wel wat bewolking, maar de zon had de overhand en omdat het vrij helder was, was bijna de hele kust langs het oostelijke deel van de baai te zien. De stuurautomaat en de motor deden het werk en ik hoefde alleen de scheepvaart en de kreeftenboeitjes in de gaten te houden. Even ten westen van Portland Bill was een marinevaartuig bezig met duikwerkzaamheden en daar ben ik met een wijde boog omheen gevaren. Later kwam ik nog een paar vissersboten tegen, waarvan ik er een de ruimte moest geven. Het aantal kreeftenboeitjes nam gaandeweg steeds meer af en toen ik er na een uur geen meer was tegengekomen, kon ik rustig een boek lezen. In de loop van de middag draaide de wind wat naar zuidwesten en nam hij ook wat toe, zodat ik kon zeilen, maar helaas duurde dat maar een uurtje.



Bijna in Torquay.

In de loop van de middag kwamen de hoge heuvels van Devon in zicht en aan het begin van de avond voer ik de baai binnen waaraan Torquay ligt. De stad ligt grotendeels in de beschutte noordwesthoek van de baai, vlak voor een hoge heuvelwand met villa's maar ook hoge flatgebouwen erop. Om bij de haveningang te komen, moest ik met een wijde boog om een groot veld met mosselhangnetten heen. De eerste steiger was de passantensteiger en daar vond ik snel een plekje. Daarna heb ik even contact opgenomen met de havenmeester om te melden waar ik lag. De marina was gigantisch groot en naar het kantoortje van de havenmeester was het een flink stuk lopen. Ik kreeg uitgebreid informatie over het gebruik van de douches en toiletten en nadat ik had betaald en mijn avondmaal had klaargemaakt, kon ik volop genieten van het uitzicht op de hoge heuvels met de gebouwen erop. Ik moet wel zeggen dat ik de architectuur van sommige flats wat minder geslaagd vond en vond detoneren met de omgeving. Men had daar beter villa's kunnen neerzetten, maar ja, een flatgebouw op een plek met zo'n fantastisch uitzicht levert natuurlijk veel meer op.



Aangemeerd in Torquay.

De volgende dag was het uitstekend weer om opnieuw een flinke klapper te maken, nu naar de Yealm River, een van de mooiste aanlegplekken van de Engelse zuidkust, een stukje ten oosten van Plymouth, maar eerst moest ik brood en verse groente inkopen. Tijdens mijn wandeling naar de supermarkt kon ik kennismaken met de stad. De meeste huizen en gebouwen in het centrum en langs de boulevard dateren uit de Victoriaanse tijd en hebben een voorname uitstraling. Torquay is daardoor een badplaats met veel allure. Omdat het op een beschutte plek ligt met zijn waterfront naar het zuidoosten, is het er relatief warm en wordt het “de Engelse Rivièra” genoemd. De palmbomen op de boulevard en het mooie zomerweer versterkten dit cachet.



“De Engelse Rivièra” doet haar naam eer aan.

Terug op de boot heb ik lekker geluncht en daarna de lijnen losgegooid. Hoe de tocht langs de rest van de Engelse zuidkust is verlopen, hoop ik te vertellen in de januari-Geus.

Jaap van der Harst