



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 99, nr.1
januari 2025*

*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: nieuwjaarspraatje 2025</i>	5
<i>Officiële mededelingen januari 2025</i>	7
<i>Jaaragenda 2025</i>	7
<i>Nieuwjaarsborrel</i>	8
<i>Schip niet vergaan, dansschoenen aan!</i>	9
<i>Het begint weer.....</i>	10
<i>Boot van de Maand: de Peter O’Nella</i>	12
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	15
<i>Deel 2: Verder de Engelse zuidkust langs naar Newlyn, de laatste haven in Cornwall.</i>	
<i>Te koop (advertentie)</i>	37

Van de redactie

Beste lezer,

2025 ligt nog bijna helemaal voor ons en ik hoop dat het een goed en gezond jaar voor je wordt met uiteraard heel veel vaarplezier. Op 5 januari konden we dat elkaar al op de nieuwjaarsborrel toewensen en in deze Geus vind je daar een verslagje van. Onze voorzitter hield op de borrel zijn laatste nieuwjaarstoespraak en die vind je terug in *Van de bestuurstafel*.

Aan de *Jaaragenda* zijn een paar nieuwe data toegevoegd. Ten eerste zaterdag 18 januari. Dan is er een dansavond in het clubhuis, georganiseerd door Stephan Kap en Kim Hartog. Daarvoor heb je al per mail een uitnodiging ontvangen en die staat ook in deze Geus. Verder is er op 6 maart een bijeenkomst voor onze 'Durgerdammers' en op 12 maart is er, vooruitlopend op de ALV, een voorlichtingsavond over het financiële beheer van onze havens.

Hoewel het nog zeker drie maanden duurt voordat we weer lekker de lijnen los kunnen gooien, schreef Eilard Jacobs een column met de titel *Het begint weer..... Boot van de maand* gaat deze keer over de Peter O'Nella, het schip waar Peter en Anneloes Weesendorp al bijna hun hele zeilersleven mee varen. In mijn reisverhaal doe ik verslag van mijn mooie tocht langs de schitterende kusten van Devon en Cornwall en het lange verwaaid liggen in Newlyn, waar ik al bijna besloot om mijn tocht naar de Scillies en Zuidwest-Ierland maar af te blazen en er een 'rondje Kanaal' van te maken. Aan het eind van deze Geus staat een verkoopadvertentie van de boot van Tijs Meertens.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel: nieuwjaarspraatje 2025

Ik wens iedereen een mooi en gezond 2025 en vooral ook een mooi vaarjaar.

Dit is mijn laatste nieuwjaarspraatje. Mijn bestuurswerk zit er na 9 jaar op. Ik heb het met veel plezier gedaan, maar zoals ik al in de afgelopen ALV aangegeven heb, is na maximaal 9 jaar een nieuwe kapitein nodig. De koers af en toe wat verleggen zorgt ervoor dat ook op langere termijn het schip op koers blijft. Maar het vinden van een nieuwe voorzitter bleek geen eenvoudige zaak. Niet omdat dat nou zo'n functie is die alleen weggelegd is voor hooggeleerde heren of dames, maar omdat 250 leden het toch maar liever aan een ander overlaten. Uiteindelijk heb ik Anne Stijkel overgehaald om zich kandidaat te stellen. Hiermee hebben we niet alleen voor het eerst een vrouw als kandidaat-voorzitter maar ook nog iemand die aan meer dan alle eisen voldoet, inclusief een groot vaarbewijs.

In de turbulente wereld waarin we momenteel leven zal het voor onze vereniging ook in 2025 niet rustig worden. De Gemeente Amsterdam toont zich niet erg watersportvriendelijk. Naast de vignetten die nodig zijn om in Amsterdam te varen, wil men onze havens nog met een extra belasting belasten en komt de haven aan de Diemerzeedijk mogelijk in de milieuzone te liggen. En met één enkele brief van de gemeente werden we gemaand alle opstallen op ons landje aan de Diem te verwijderen omdat we geen vergunning zouden hebben. We hebben dat kunnen weerleggen doordat wij alle documenten uit het verleden konden overleggen. Het is nu al weer enkele maanden stil, misschien mogen we ervan uitgaan dat het met een sisser afloopt. Met alle watersportbedrijven aan het Nieuwe Diep maken we een vuist tegen de gemeente. Daarnaast zijn we met elkaar aan het kijken of we kunnen baggeren en wie dat zou kunnen betalen.

En om dan maar even verder te gaan over de Diemerzeedijk:

Onze loods en het clubhuis zijn nu zodanig verzakt dat daar ook in de winter watersport bedreven kan worden. Het plan is dan ook om met palen onder de vloer en het verhogen van de lage delen van de vloer weer droge

voeten te krijgen. Het spreekt voor zich dat die ingreep heel veel geld gaat kosten. Dat hebben we niet in kas en daarom zullen we een lening bij de leden uitzetten. Ik doe een beroep op alle leden om hier ruim op in te schrijven zodat we geen dure lening bij een bank hoeven aan te gaan.

In Durgerdam is in het afgelopen jaar door de leden in zeer natte omstandigheden gewerkt aan de steigers. Komend jaar maken we dat af. De haven kan dan weer heel lang mee.

In de afgelopen ALV hebben we aangekondigd dat we vanaf 2025 BTW moeten gaan betalen over de stallinggelden van de motorboten. Waarom alleen van de motorboten? Omdat de belastingdienst van mening is dat zeilen sport is en daarmee vrijgesteld van BTW. Motorbootvaren is recreatie en daarmee onderhavig aan het BTW-regime. Maar de BTW-kwestie is niet het enige financiële vraagstuk waarover we ons moeten beraden. Onze financiële boekhouding is met alle verschillende onderdelen zo ingewikkeld dat we naar een vereenvoudiging moeten. Op de vraag aan de leden om hierover na te denken heeft zich een aantal leden aangemeld. Zij hebben een richting aangegeven waarin er meer uitgegaan wordt van het feit dat we één vereniging zijn die gezamenlijk alle lasten draagt. We delen lief en leed en daarmee ben ik heel blij. Een ligplaats in Vinkeveen is niet beter dan in Durgerdam. Waarom zou Vinkeveen dan zoveel duurder moeten zijn? Op 12 maart is er een voorlichtingsavond over de veranderingen. Ik nodig iedereen uit om te komen. Dan voorkomen we dat er in de ALV tot in de details over gesproken moet worden.

NB; Inmiddels hebben we bericht van de gemeente over het landje aan de Diem. Men is van mening dat we niet aan alle eisen voldoen. We zullen de brief bestuderen en kijken welke stappen we moeten ondernemen.

Peter Weesendorp

Officiële mededelingen januari 2025

Opzeggingen: Maarten Lankester, Tom van Gemert

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2025

Dansavond in clubhuis	18 januari, 20.00 uur
Bestuursvergadering	3 februari, 20.00 uur
„ „	3 maart, 20.00 uur
Bijeenkomst ligplaatshouders Durgerdam	6 maart, 19.30 uur
Voorlichtingsavond financieel beheer	12 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
Laatste dag aanmelding zomerstalling 2026	31 december

Nieuwjaarsborrel

Op 5 januari konden we elkaar een gelukkig nieuwjaar met uiteraard een goed vaarseizoen toewensen. Ondanks de regen was het gezellig druk en toen iedereen zich had voorzien van een drankje stelde onze voorzitter zich op naast de bar op om zijn nieuwjaarstoespraak af te steken. Daarin vertelde hij dat Anne Stijkel, momenteel lid van de havencommissie Durgerdam, zich had aangemeld om in maart het stokje van hem over te nemen. Anne was aanwezig en haar kandidatuur werd met een enthousiast applaus beloond. Wat Peter verder allemaal te vertellen had kun je lezen in *Van de bestuurstafel*.



Peter houdt zijn nieuwjaarstoespraak en rechts vooraan Anne, onze kandidaat-voorzitter.

Na de toespraak werd er nog geruime tijd doorgesproken over vaarplannen, scheepsonderhoud en andere zaken die ons als watersporters bezighouden, en aan het eind van de middag konden we terugkijken op een geslaagde nieuwjaarsborrel. Barrista's Rudolf en Jeanine en alle anderen die betrokken zijn geweest bij de organisatie, van harte bedankt!

Jaap van der Harst

Schip niet vergaan, dansschoenen aan!

18 januari 2025 vanaf 20:00 uur in het clubhuis aan de Diemerzeedijk.

We nodigen iedereen van harte uit om te komen dansen!

Drankjes en snacks aanwezig

Aanmelden niet nodig, maar wel handig:

Mail, app of bel Kim

kimhartog@gmail.com of 06- 14359365

Zoals ik in de december-Geus al schreef ben ik even opgehouden met scheepsonderhoud en aan het revalideren van mijn eigen onderhoud in de vorm van een nieuwe knie. Mijn mobiliteit is al weer aardig op gang en ik ben al weer een keer aan boord geweest om de schade van 8 weken onbeheerd liggen te inspecteren. Dat viel gelukkig erg mee. Nu kriebelt het om weer serieus aan het klussenlijstje te beginnen, maar dat is fysiek nog wat hoog gegrepen en gelukkig werkt het januariweer ook niet mee. Nou leert de ervaring dat als ik wacht tot het weer wél meewerkt er te weinig tijd overblijft voor het lijstje, temeer omdat Job toch wel graag wil dat ik eind maart mijn winterbox aan de Diemerzeedijk verlaat. Enige ontberingen bij het scheepsonderhoud zijn wel onontkoombaar als ik nog serieuze zaken wil oppakken. Dus het kan zo maar zijn dat degene die binnenkort wel op de Diemerzeedijk komt en langs mijn boot loopt, wat gescharrel en licht onder de dektent waarneemt.

Die dektent geeft mooi beschutting, maar dekt ook vooral de plekken af waar nog het meeste werk op me te wachten ligt: aan dek, aan het tuig en verder alles wat ik buiten zoal tegenkom. Dus graag in maart snel een lentezonnetje zodat ik de tent eraf kan halen en het echte werk kan beginnen. De ervaring leert dat dit een optimistische benadering is. Maar uiteindelijk zal ik, ijs en weder dienende, met waarschijnlijk nog een flinke klussenlijst, wel op tijd vertrekken. Eenmaal opgetuigd wordt het een mix van varen en verder klussen, want dat laatste houdt toch niet op. Overvaren naar Friesland is bij mij altijd de opening van het vaarseizoen en het liefst ben ik daar als de blaadjes nog maar net aan de bomen komen en het riet nog geel is. Dat zal ook dit jaar wel weer lukken.

Voor het vaarseizoen hoop ik op mooie onvoorziene verrassingen. Op het Wad lukt dat vast, ik laat me graag leiden door wind en getij en dan loopt het altijd net een beetje of juist heel anders dan je van plan was. Ik heb wel het plan om dit jaar nog vóór het hoogseizoen wat langer op pad te gaan. In het seizoen zelf gaan we nog wat anders doen dan varen. Allemaal “wishful thinking” natuurlijk, maar daar is het januari voor.

Eilard Jacobs

Boot van de Maand: de Peter O’Nella

Deze keer gaat de rubriek *Boot van de Maand* over de Peter O’Nella, van niemand minder dan onze voorzitter Peter Weesendorp.

Maar liefst 34 jaar varen Peter en Anneloes met de Spirit 32, die oorspronkelijk in België is gebouwd door Van Heygen, naar een ontwerp van Koos de Ridder. De naam is een samenvoeging van de naam Peter en één van de namen van Anneloes: Petronella. “O” betekent zoiets als “van”. Zo is het dus Peter O’Nella geworden.

Peter en Anneloes zijn zeilers in hart en nieren. Al op zijn achtste begon Peter met een Piraatje, daarna zeilde hij in een wedstrijd-FJ en vervolgens in een Schakel. Toen de aankoop van een huis niet door was gegaan besloten ze hun geluk op het water te beproeven en de eerste boot die ze samen kochten was een Tornado van 7,7 meter;. Dat was het begin van een leven vol zeilavonturen. De Tornado werd ingeruild voor een Spirit 28: een snel schip waarmee de Weesendorps ook wedstrijden voeren en niet onverdienstelijk. Zo voeren ze verschillende keren de 24-uurs en werden eerste, tweede en vijfde.

In eerste instantie werd er vooral op de Westeinder gezeild, maar het vaargebied werd al snel verlegd naar het Marker- en IJsselmeer. Na een jaar aan een anker voor Durgerdam in het Buiten-IJ te hebben gelegen kwam er plaats in onze haven. Dit was het begin van het jarenlange lidmaatschap van onze vereniging, dat uiteindelijk zou leiden tot het voorzitterschap, de functie die Peter nu al negen jaar vervult en waar hij binnenkort afscheid van zal nemen.

Uiteindelijk wilde de familie Weesendorp een schip dat toch nog een slagje groter was. Handig, omdat ook de beide dochters meer ruimte nodig hadden. Dirk Faber, een lid van de Watergeuzen, had een Spirit 32 afgebouwd en die kon, 1 jaar oud , aangekocht worden. Met een lengte van 10 meter, een breedte van 3,2 en een diepgang van 1,8 meter is het een kloek schip

dat van alle gemakken voorzien is. Peter en Anneloes komen nog altijd wat luxe betreft niets tekort aan boord.

Opnieuw kon het vaargebied worden vergroot: behalve vakanties op het IJsselmeer en de Wadden werden er tochten gemaakt naar Frankrijk, Denemarken en Engeland, met alle avonturen die dat met zich meebracht. Zo staat Peter en Anneloes nog vers in het geheugen hoe zij vlak voor de Tower Bridge een enorm stuk plastic in de schroef kregen en vervolgens met de stroom mee richting de brug gevoerd werden. De Peter O’Nella paste daar niet onderdoor; geen onbelangrijk detail in dit verhaal. Uiteindelijk ging het maar nèt goed.



De Peter O’Nella onder spinnaker.

Nu, 34 jaar later, voldoet de Peter O'Nella nog steeds en ondanks hun toch wel enigszins gevorderde leeftijd kunnen Peter en Anneloes de boot nog prima bemannen. Er zijn weinig raadselen als zij varen want ze hebben dan ook wel zo'n beetje alles meegemaakt, behalve vastlopen en aanvaringen.



Aan de wind.

Peter doet het onderhoud grotendeels zelf. Behalve dat dat financieel aantrekkelijk is heeft het als voordeel dat je je boot door en door leert kennen. Dat voelt onderweg ook prettig, áls er een keer iets is weet je meestal al snel wat er aan de hand is.

Na 34 jaar op dit dierbare schip kunnen Peter en Anneloes zich ieder detail voor de geest halen en dat maakt elke zeiltocht des te meer het toppunt van ontspanning.

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: Verder de Engelse zuidkust langs naar Newlyn, de laatste haven in Cornwall.



Tussen Torquay en Start Point krijg ik even gezelschap.

In de december-Geus heb ik verteld dat ik na een Kanaal-oversteek met veel tegenwind en een mooie tocht langs de Engelse zuidkust, onder zeer zomerse omstandigheden lag aangemeerd in de gigantische marina van Torquay, aan de westkant van de grote Lyme Bay. Mijn bedoeling was om vandaaruit naar de Yealm River te varen, vlak voor Plymouth.

Na de lunch heb ik de lijnen losgegooid. Even buiten de haveningang heb ik het grootzeil gehesen, maar veel te zeilen viel er niet, het was bijna

windstil. Ten westen van Torquay lag lieflijk heuvelland met door hagen omzoomde weilanden en akkers en voor het eerst kreeg ik even gezelschap van een dolfijn. Het uitzicht werd nog mooier en ook spectaculairder toen ik de baai waaraan Torquay ligt was overgestoken en vlak onder de hoge klifkust voer. Nadat ik een paar rotseilandjes voor een kaap was gepasseerd kwam er weer een baai en voer ik wat verder van de kust, maar die kwam weer zeer dichtbij toen ik Start Point had bereikt, de kaap die de Lyme Bay aan het westen afsluit. Er stond flink wat stroom en het was even onrustig, maar brekers stonden er gelukkig niet. De kust die volgde was nog wat hoger en vooral ook ruiger. Hoewel ik er al heel wat keren langs was gevaren, heb ik weer gefascineerd naar de indrukwekkende rotswanden zitten kijken.



Bijna bij Start Point, de westkaap van de Lyme Bay.

Aan het begin van de avond draaide ik het baaitje in waarin de Yealm River uitmondt. De zee was bijna vlak en het strijken van het zeil en gereed hangen van de lijnen en willen was een makkie, maar daarna moest ik me goed concentreren op de navigatie. Die is hier bepaald niet makkelijk, maar ik ken de monding van de Yealm River inmiddels als mijn broekzak.

Eerst moest ik een kaarsrechte, nauwe geul door die aan bakboord gemarkeerd werd door twee rode boeitjes. Aan stuurboord werd hij begrensd door de rotsblokken die vlak voor een loodrechte, ruim 100 meter hoge rotswand lagen. Het was een mooie zomeravond, de rotsen werden overvloedig beschenen door de avondzon en ik was bepaald niet de enige die van deze schitterende omgeving genoot. Vlak onder de rotsen voeren een paar kajaks en er waren flink wat suppers op het water. Gelukkig voeren ze allemaal netjes buiten de vaargeul. Na ruim tweehonderd meter maakte die vlak voor een idyllisch strandje een haakse bocht en nu moest ik nauwkeurig de geleidenbakens op de heuvelwand aan de overzijde op één lijn houden, anders zou ik op een zandbank of op de rotsen belanden. Daarna volgde er een haakse bocht de andere kant uit en voer ik op de rivier, slalomend tussen de tientallen jachten die aan meerboeien lagen.



Aangemeerd in de Yealm River.

De losliggende steiger waaraan ik wilde aanleggen was snel gevonden, maar helaas was er geen open plek meer waar mijn schip in paste, dus er zat niets anders op dan vast te maken aan een aangemeerd schip. De opvarenden, een wat oudere Britse man en vrouw, waren gelukkig aan boord en pakten mijn lijnen aan. Heel prettig, want aanleggen als er veel

stroom staat is niet gemakkelijk, zeker als je alleen bent. Daarna knoopte de man een praatje met me aan en vroeg of ik last had gehad van de Britse grenscontrole. Ik vertelde hem over mijn ervaringen met het invullen van het online formulier in Eastbourne en daarna ging het gesprek over de Brexit, die voor de Britten allerlei te voorziene negatieve gevolgen heeft. Zoals de voorstemmers graag wilden, zijn de Oost-Europese gastarbeiders bijna allemaal vertrokken. Daardoor kwamen bouwprojecten stil te liggen en kon er in de tuinbouw vrijwel niet meer geoogst worden. De Oost-Europeanen werkten en woonden grotendeels op tijdelijke basis in Groot-Brittannië en worden nu op grote schaal vervangen door Indiërs, Pakistani en andere Aziaten, die zich er permanent vestigen. Tel uit je winst. Hij was ook goed op de hoogte van de politieke situatie in Nederland, waar dezelfde sentimenten spelen. Dat de Brexit veel Britten behoorlijk hoogzit, had ik bij mijn bezoek aan Groot-Brittannië twee jaar geleden al gemerkt en de volgende morgen was ik er nogmaals getuige van. Voor me hadden twee Franse jachten aangelegd en naast onze schepen voer een bootje met een Engelsman die luidkeels naar de Fransen en mij riep: "Welcome fellow Europeans and very sorry for Brexit!".



Uitzicht over de Yealm River richting de monding.

Toen het avondeten op de kuintafel stond kon ik met volle teugen genieten van het uitzicht op de hoge, weelderig begroeide rivieroever en de witte, door de avondzon beschenen huizen op de heuvelwand voor de rivier. De volgende morgen heb ik deze schitterende plek weer achter me gelaten. Het weer was nog steeds zeer zomers, wind stond er nauwelijks en de zee was bijna spiegelglad. Zeer relaxt ben ik op de motor de grote baai voor Plymouth overgestoken naar de Fowey River, waar ik weer aan een losliggende steiger op bijna net zo'n mooi plekje wilde overnachten. Van de kust heb ik niet veel gezien, die lag vrij ver weg en bovendien was het zicht niet optimaal. Vanwege het mooie weer en de kalme zee was het een aangename tocht en een uurtje voordat ik bij de monding van de Fowey River zou arriveren vroeg ik me af of ik niet beter door kon varen naar Falmouth. Het was net twee uur geweest en ik zou nog bijna de hele middag kunnen profiteren van de stroom. Bovendien vond ik dit relaxte varen heel prettig. Hoe eerder ik in het westen van Cornwall was, des te eerder kon ik oversteken naar de Scillys en Ierland. Dat was mijn hoofddoel en Fowey kon ik ook op de terugreis aandoen. Wel zou het weer later op de dag verslechteren. Het zou flink gaan waaien en de temperatuur zou behoorlijk naar beneden gaan. Maar dan was ik waarschijnlijk al bijna in Falmouth. Ik besloot om daar te overnachten en heb de koers verlegd.



Op weg naar Falmouth word ik gepaseerd door dit kottertje.

Na een uurtje begon het al een beetje te waaien. Er stak een zwak zuidwestenwindje op, maar dat was alleen maar gunstig, want nu kon ik zeilen. Het zag ernaar uit dat ik Falmouth hoog aan de wind gemakkelijk kon halen, maar op een gegeven moment viel de wind helemaal weg. Het was de voorbode van een flinke winddraaiing en het einde van het aangename zomerweer, want even later stak er een frisse noordwestenwind op. Ik kon weer zeilen, nu over de andere boeg, maar het was afgelopen met het kortebroekenweer, de temperatuur ging minstens 5 graden omlaag. Falmouth was niet ver meer weg en na een uurtje kon ik in de monding van de Fal de genua inrollen en het grootzeil strijken. Ik kende de passantenhaven goed, maar omdat hij helemaal verscholen lag achter een woud van aan meerboeien liggende jachten, moest ik toch even zoeken welk van de twee havens die ik voor me zag nu de goede haven was. Het lag er helemaal vol, maar aan de binnenzijde van de passantensteiger kon ik aanmeren langs een Frans jacht. De bemanning zat aan boord van een ander schip, maar rende snel naar hun schip om mijn lijnen aan te pakken.



Avondstemming in Falmouth.

Ik had een flinke klapper gemaakt onder grotendeels relaxte, zomerse omstandigheden en was blij dat ik al in de op een na laatste haven van Cornwall was. Maar er was ook iets wat me verontrustte. Ik had namelijk de hele dag geen weerberichten gehoord, terwijl de marifoon de hele tijd op hoog volume aanstond. Vier dagen eerder, toen ik Poole Harbour uitvoer, had zich al iets vreemds met de marifoon voorgedaan: het weerbericht was een paar seconden alleen nog te horen door het luidsprekertje in de hoorn van de marifoon. Verder was het me opgevallen dat er bij het aanzetten van de marifoon en het verhogen van het volume een paar keer alleen bliepjes waren te horen uit de hoorn en niet uit de speakers. Als daar geen geluid uit komt en ik buiten zit, kan ik geen berichten van de kustwacht of andere schepen horen en dat kan gevaarlijke situaties opleveren. Maar later had dit probleem zich niet meer voorgedaan. Ik besloot om de marifoon te testen en aan de kustwacht te vragen of men mij goed kon ontvangen. Het antwoord was: "Loud en clear". Maar dat kon ik alleen horen als ik de hoorn bij mijn oor hield. Met de marifoon zelf was dus waarschijnlijk niets aan de hand, maar wel met de speakers.

Ik baalde er stevig van, hier moest natuurlijk wat aan gedaan worden en dat zou waarschijnlijk een flinke vertraging opleveren. Maar ik was ook blij dat ik naar Falmouth was gevaren en niet naar Fowey, want hier zou vast wel een scheepselektronicabedrijf zijn. Op het internet had ik er snel een gevonden en dat heb ik de volgende morgen direct gebeld, maar helaas kon ik alleen maar een voicemailbericht inspreken en men had het liefst dat ik een mail stuurde over mijn klacht. Toen ik het telefoonnummer aan de havenmeester liet zien, zei ze dat het geen lokaal nummer was. Ze gaf me een kaartje met daarop de naam van een ander scheepselektronicabedrijf, maar toen ik dat belde ving ik weer bot. De man die ik aan de lijn kreeg vertelde dat het bedrijf gespecialiseerd was in de elektronica van scheepsmotoren en niet in marifoons, maar hij gaf me het nummer van een collega die me waarschijnlijk wel zou kunnen helpen. Die kreeg ik direct aan de lijn. Zijn bericht was echter ook weinig bemoedigend: deze week en ook de week erna had hij geen tijd om mij te helpen. Maar toevallig moest hij deze morgen in Falmouth zijn en dan kon hij wel even langskomen.



Varend erfgoed aan de passantensteiger in Falmouth.

In de loop van de morgen werd er op het kajuitdak geklopt en ik verwachtte dat het de monteur was, maar de man die op de steiger stond droeg een zwemvest en had handboeien aan zijn broekriem. Hij vertelde dat hij een functionaris van de grenscontrole was en vroeg of hij even aan boord kon komen. Ik nodigde hem uit om in de kuip te komen en bood hem een kop koffie aan. Hij was zeer vriendelijk en vond het leuk dat ik naar Ierland wilde varen en daar tijdens mijn vorige reizen zulke positieve ervaringen had gehad. Hij was van oorsprong namelijk een Ier, zijn ouders waren er geboren. Hij had natuurlijk aan mijn vlag gezien dat ik een Nederlander was en vertelde dat de scheepswerf in Falmouth overgenomen was door een Nederlands bedrijf, Damen Shipyards. Ook vertelde hij dat er kortgeleden een Nederlands zeiljacht was aangehouden dat helemaal volgepropt zat met illegale immigranten. Mij zag hij blijkbaar niet aan voor een mensensmokkelaar, want hij wierp nog geen blik de kajuit. Ook vroeg hij niet naar mijn paspoort en scheepspapieren en toen ik hem vertelde

over mijn ervaringen met het formulier van de grenscontrole dat ik na mijn aankomst in Eastbourne had ingevuld, zei hij dat dat niet onder zijn afdeling viel. Toen hij zijn koffie op had bedankte hij voor de gastvrijheid en stapte hij op een rubberbootje met "Border Control" erop.

De buurman van het Engelse schip dat aan de andere kant van de steiger lag, had gezien dat ik bezoek had gekregen van de grenswacht en kwam wat bezorgd vragen of ik wel correct was behandeld. Dat was zeker het geval, maar hij vertelde dat het ook vaak voorkomt dat schepen midden op zee door de grenswacht geënterd worden. Dat had hij zelf meegemaakt en de volgende dag vertelde een Nederlander die vanaf Sint-Maarten de oceaan was overgestoken hetzelfde. Hij woonde op Curacao en voer onder de vlag van dat eiland. Wellicht had dat de grenscontroleurs gealarmeerd want vanuit de Caraïben worden natuurlijk veel drugs naar Europa gesmokkeld. Terwijl hij bij de Scillys met een stevige wind in de rug en een snelheid van ruim 7 knoop de territoriale wateren van het Verenigd Koninkrijk binnenvoer, sprongen er vanaf een ribboot een aantal grenswachten aan boord. Ze gedroegen zich correct, maar hij vond het een vervelende en gevaarlijke situatie, zo midden op zee onder hoge snelheid met een boot langsrij.

Niet lang nadat de vriendelijke grenswacht was vertrokken, kreeg ik bezoek van de monteur. Hij was aan boord geweest van een zeiljacht dat ook aan de steiger lag. Veel tijd had hij niet, hij voelde even of de bedrading van de marifoon goed vast zat en zette hem even aan om te horen of er inderdaad geen geluid uit de speakers kwam. Dat was weer geval, maar om te testen of er iets mis was met de speakers of met de marifoon zelf, moest er even een ander speakertje aan de marifoon gekoppeld worden. Hij zou vragen of een collega dat de volgende dag wilde doen. Aan het eind van de middag stuurde hij me een appje met de boodschap dat zijn collega de volgende morgen om 9.30 uur langs zou komen. Die meldde zich de volgende dag keurig op de afgesproken tijd en ontdekte al vrij snel dat het niet werken van de speakers veroorzaakt werd door een breuk in de draad die onder de kajuitvloer naar de tweede speaker loopt. De speakers zijn in serie verbonden en doet een van de twee het niet, dan werkt

de andere ook niet. De monteur had helaas geen nieuwe draad bij zich maar heeft de draad bij de breuk doorgeknipt en weer vast gesoldeerd. Daarna deden de speakers het weer. Ik was uiteraard zeer blij dat het probleem toch nog zo snel was opgelost en heb de man uiteraard hartelijk bedankt voor de fantastische service.



Doorkijkje in Falmouth,

Vertraging had ik door dit akkefietje niet opgelopen, want op beide dagen woei het te hard om weer westwaarts te varen. Op de eerste dag in Falmouth heb ik door het centrum van de stad gewandeld en via steile trapstraatjes de heuvelwand beklommen waar de stad grotendeels tegenaan is gebouwd. Het uitzicht over de Fal met de heuvels eromheen en de talloze aan meerboeien liggende jachten, was weer zeer de moeite waard.



Flushing.

De tweede dag heb ik een bezoekje gebracht aan het schilderachtige dorpje Flushing, tegenover Falmouth. Het is in de 18^e eeuw gesticht door een aantal inwoners uit mijn geboortestad Vlissingen die daar op verzoek van de plaatselijke landheer een haven hebben aangelegd. Ik was er al eens geweest en omdat de schipper van het veerpontje toen te vroeg was vertrokken en ik daardoor bijna niet meer terug kon, had hij mij een kaartje gegeven voor een gratis overtocht. Dat wilde ik nu verzilveren, maar de regels omtrent gratis kaartjes waren inmiddels gewijzigd en ik moest, ook letterlijk, gewoon het volle pond betalen. In mijn, door een Engelsman geschreven vaargids stond dat aan de architectuur van het dorp duidelijk is te zien dat het door Nederlanders is gesticht, maar dat is volledig uit de lucht gegrepen. Vrijwel alle oude huizen in het dorp zijn gebouwd in de

typisch Engelse, 18^e-eeuwse Georgian stijl en veel ervan hebben een pastelkleurtje. Alleen was er in de gevel van een van de huizen een oud Delftsblauw tegeltje gemetseld met de afbeelding van een Nederlands zeilschip.



Muurtegeltje in Flushing.

De dag erna zou de wind vrij gunstig zijn om naar Newlyn te varen, de westelijkste haven van Cornwall, vanwaar ik over wilde steken naar de Scillies. De zuidenwind zou weliswaar het eerste stuk pal tegen zijn, maar omdat er niet meer dan windkracht 2 werd verwacht zou ik daar op de motor makkelijk tegenin kunnen varen. Newlyn ligt in de noordwesthoek van de grote Mounts Bay, die in het oosten begrensd wordt door Lizard Point, een indrukwekkende kaap waar het hard stroomt. Die wilde ik in ieder geval met de stroom in de rug passeren, maar het probleem was dat ik dan heel vroeg of juist vrij laat moest vertrekken. Ik ben van nature een

avondmens en vroeg opstaan doe ik liever niet, maar in dit geval heb ik er toch voor gekozen. Als ik laat zou vertrekken was de kans namelijk groot dat ik het laatste stuk in het donker zou moeten varen en omdat het in de Mounts Bay wemelt van de kreeftenboeitjes die allemaal onverlicht zijn, deed ik dat liever niet. Ik had nu al twee keer de lijn van zo'n boeitje in de schroef gehad en daar wilde ik het graag bij laten.



Lizard Point komt in zicht.

Toen om vijf uur de wekker ging, leek het een mooie dag te worden. De oostelijke hemel kleurde helemaal oranje en even later kon ik genieten van een mooie zonsopkomst. Maar toen ik een half uur later de jachthaven achter me had gelaten, was het vrijwel helemaal bewolkt en liet de zon zich bijna niet meer zien. Vlak naast me voer nog een jacht en omdat het een beetje mijn kant uit koerste en aan stuurboord voer, moest ik het wat ruimte geven. Daarna kreeg ik weer even bezoek van een dolfijn. Hij liet alleen zijn rugvin zien en was weer snel weg. Ik had de marifoon aanstaan om naar de kustwacht en eventuele oproepen van andere schepen te kunnen luisteren. De speakertjes deden het prima, een paar keer hoorde ik een schip in de buurt met de loodsboot praten, maar toen ik had overgeschakeld naar het kanaal waarop het weerbericht van de kustwacht te horen was, deed zich een nieuw probleem voor. De marifoon schakelde zich een fractie van een seconde uit en ging dan weer aan op een lager geluidsniveau. Het was eigenlijk een oud probleem dat clubgenoot en e-

lektronicaman Willem een jaar of vijftien geleden had opgelost door naast de al bestaande speaker nog een speaker te installeren. Zo kon de marifoon zijn blijkbaar te hoge vermogen helemaal kwijt.



Voor Lizard Point.

Inmiddels was ik al bijna bij Lizard Point. Ik had de hele tijd de ebstroom in de rug gehad en dat was ook nog het geval toen ik bijna de vuurtoren en grote gebouwen hoog boven op de rotsen was gepasseerd. Maar toen ik er vlak voor voer, begon het tij al een beetje te kenteren. De witte gebouwen en vuurtoren werden even in het zonnetje gezet, wat de passage extra mooi maakte. Veel tegenstroom had ik niet, maar voor de kaap was het wat onrustig. Na een halfuurtje lag hij achter me en voer ik de Mounts Bay binnen, recht naar Newlyn. Het was hier een stuk rustiger en ik kreeg zowaar ook nog een beetje stroom mee. Ik heb even contact opgenomen met Willem over het probleem met de marifoon en hij adviseerde mij om de plek waar de draad gesoldeerd was goed te isoleren.

Onderweg hoorde ik nog een paar keer schepen met elkaar en de kustwacht praten, maar nu deed de volumeterugval zich niet voor en toen ik rond het middaguur de haven van Newlyn binnenvoer en contact opnam met de havenmeester was er ook niets aan de hand. Het enige probleem was dat ik vanwege zijn zware Cornish accent en mijn geringe kennis van het Engelse havenmeestersjargon niet helemaal begreep waar ik moest aanleggen. Ik verstond "In the third berth down". De "third berth" was de derde ligplaats of box, maar wat bedoelde hij met "down"? Toen ik voor de passantensteiger voer zag ik na de kopsteiger drie vingersteigers. Nummers waren er niet te zien en ik telde vanaf de kopsteiger waar de derde ligplaats moest zijn en draaide daarnaartoe, maar een stukje verderop stond een man die riep dat ik op de plek waar hij stond moest aanleggen. Het was de hulphavenmeester, die op zijn marifoon meegeluisterd had. Hij pakte mijn lijnen aan en toen ik vertelde dat ik niet goed begreep wat de havenmeester zei, bleek die gezegd te hebben dat ik in de "third space", de derde open ruimte tussen twee vingersteigers, moest liggen en met "down" de ligplaats met het laagste nummer bedoelde, in dit geval de eerste plek vanaf de wal gerekend waar bezoekende jachten mogen liggen. Je moet het maar weten.



Aangemeerd in Newlyn.

Toen ik aanlegde lagen er nog niet veel passanten, maar aan het eind van de middag stroomden de passantenplekken vol. Tussen twee vingersteigers pasten drie boten en tussen mijn schip en het schip aan de andere vingersteiger kwam een schip te liggen met ook een solozeiler aan boord. Hij was samen met een andere solozeiler vanuit Bretagne Het Kanaal overgestoken en ze kwamen beiden uit Noord-Ierland. Nederland kende hij goed, zijn zoon had een jaar in Leiden gestudeerd en het daar erg naar zijn zin gehad. Hij was verbaasd over het grote aantal fietsen en de grote fietsenstallingen op de stations en over het perfect georganiseerde openbaar vervoer. 's Avonds nodigde hij mij uit om samen met de vriend van het andere schip iets te gaan drinken. In een pub waarin al zeker 100 jaar niets was veranderd hebben we gezellig zitten praten. Ook weer over de Brexit, die voor Noord-Ierland lang niet zoveel gevolgen heeft als voor de rest van het Verenigd Koninkrijk omdat de grens met de EU door de Ierse Zee loopt, en over de spanningen in Noord-Ierland tussen protestanten en rooms-katholieken, waar Feike en ik drie jaar geleden getuige van waren geweest. Hij vertelde dat er onlangs in de haven van een watersportvereniging met protestantse leden een zeiljacht in brand was gestoken omdat het met een enorme vlag van de Ierse republiek de haven kwam binnenvaren. Dat werd als een provocatie opgevat en het schip is totaal afgebrand. Hoewel zowel de buurman als de vriend van origine tot het protestantse volksdeel behoorden, deden ze over een aansluiting van Noord-Ierland bij de Ierse Republiek vrij laconiek. Die zou over een jaar of tien weleens een feit kunnen zijn. Het nadeel was alleen dat ze dan een nieuwe vlag moesten aanschaffen, maar het voordeel was dat ze weer echte EU-burgers waren. Dat met twee schepen varen grote voordelen heeft als er problemen zijn, bleek toen de vriend van de buurman bij de Scillies een stuk visnet van ruim een vierkante meter in de schroef kreeg. De buurman heeft het schip naar een droogvallend stuk strand gesleept en daar kon het net van de schroef afgehaald worden.

De volgende dag en ook de dagen erna was het bepaald geen weer om over te steken naar de Scillies en daar rustig voor anker of aan een meerboei te liggen, want er stond een vrij krachtige tot krachtige westenwind en volgens de weerberichten zou dat nog zeker een week zo blijven.

Geen ramp want Newlyn is bepaald geen slechte plek om verwaaid te liggen. Het uitzicht op het wuivende riet en de dijkhuizen in Durgerdam is leuk, maar hier keek ik uit op heuvelwanden met grotendeels uit ruwe natuursteen opgetrokken huizen erop en nauwe trapstraatjes en dat is toch net even wat anders. Soms maakte ik een praatje met een oude visser die nog bijna elke dag met zijn open bootje het water op ging om kreeften en krabben te vangen. Ik vind krabbenvlees het lekkerste vlees dat er is. Omdat het in de poten en scharen zit worden die hardhandig van de romp afgetrokken. Het arme beest wordt daarna overboord gegooid en gaat een jammerlijke hongerdood tegemoet. Niet bepaald diervriendelijk, dus ik zou eigenlijk ook moeten stoppen met het eten van krab.



De voormalige vissershaven van Newlyn.

Het enige nadeel van het verwaaid liggen in Newlyn was dat de faciliteiten voor jachten er vrij beperkt zijn. Wasmachines zijn er niet en van de drie wc-doucheruimtes was er een “out of order”, wat ’s morgens regelmatig

een wachtrij opleverde. Ook waren ze niet bepaald schoon. Het havengeld was dan ook wat lager dan in andere Zuid-Engelse havens, maar voor ruim 40 euro per etmaal zou je toch wel wat meer mogen verwachten. Verder moet je goed uitkijken voor de meeuwen. Omdat er bij het lossen van de vissersschepen nogal eens een vis op de kade of in het water valt, zijn die zeer talrijk aanwezig. Zet je brood op de kuintafel terwijl je nog in de kajuit bezig bent, dan is het gegarandeerd weg en dat geldt ook voor ander voedsel. Daarom had ik een bakje jus met twee worstjes erin dat ik wilde laten afkoelen, vlak naast me in de kajuitingang gezet. Maar toen ik me even omdraaide om wat op het aanrecht te zetten, ging het mis hoewel de worstjes vegetarisch waren. Ik hoorde een hoop geraas en gefladder en zag twee meeuwen snel wegvliegen, ieder met een worstje in de bek. Eén keer gebeurde het omgekeerde, toen werd er voedsel aangevoerd. Terwijl ik in de kajuit zat hoorde ik een harde klap op het voordek. Daar lag een grote makreel, waarschijnlijk net gejat uit een krat met vis. Ik vind makreel heerlijk en vond dit een goede compensatie voor de gejatte worstjes, maar ik was helaas net te laat, de grote mantelmeeuw die het beest waarschijnlijk uit zijn bek had laten vallen griste de vis vlak voor me van het dek. Zo beleef je nog eens dingen die je thuis niet beleeft.

Gelukkig regende het niet veel en was het meestal goed wandelweer. Langs de kliffen ten zuiden van Newlyn ben ik naar het schilderachtige voormalige vissersdorpje Mousehole gelopen, waar een Sail Festival met traditionele Cornish zeilschepen werd gehouden. Onze Cornish Crabbers zouden er hun vingers bij aflikken. Rond een rotseilandje vlak voor de haven voeren de schepen een wedstrijd. De meeste hadden twee masten waarop enorm veel zeil gevoerd werd. Iedere keer als er overstag gegaan werd moesten de zeilen uiteraard overgezet worden en dat ging bepaald niet snel. Een van de schepen liep daardoor bijna op een rots en een andere keer leidde een te trage overstagmanoeuvre tot een lichte aanvaring. Er stond een zeer vlagerige wind en het verbaasde me dat vrijwel geen enkel bemanningslid een zwemvest aanhad.



Overstagmanoeuvre tijdens de wedstrijd voor traditionele Cornish schepen bij Mousehole.

Verder heb ik over holle, vaak helemaal door groen overkapte binnenweggetjes en smalle voetpaden mooie wandelingen over het heuvelplateau gemaakt, een keer naar een dorpje met een mooie, middeleeuwse kerk. Ertegenover stond een oude plattelandsherberg met allemaal schilderijen en aquarellen aan de wanden waarop vooral paarden te zien waren, de meeste met een ruiter in traditioneel Engels jachtkostuum erop. Er werd een heerlijke “traditional Cornish fish pie” geserveerd.

Toen ik na een aantal dagen alle paden in de omgeving van Newlyn bewandeld had, heb ik Cornwall verder verkend en de bus genomen om de oude vissersplaats St. Ives, aan de noordwestkust van Cornwall, te bezoeken. Vanwege het schilderachtige karakter hebben er zich in de vorige eeuw een groot aantal kunstenaars gevestigd, onder wie de bekende

beeldhouwster Barbara Hepworth, en is het een kunstenaarskolonie geworden. Haar atelier is nu een museumpje en ernaast is een mooie beeldentuin. Verder heeft Tate Gallery er een dependance die zeer het bezoeken waard is. Er hing een Nederlands schilderij, een Mondriaan uit de periode waarin hij onder invloed van het kubisme steeds abstracter begon te schilderen. Tijdens mijn wandeling door de straatjes met de oude, uit ruwe natuursteen opgetrokken huizen, ben ik een aantal galerieën binnengelopen. Een was tevens atelier en de kunstenaar zat op de grond aan een schilderij te werken. Hoewel het nog niet af was, nam ze alle tijd om een praatje te maken, niet alleen over kunst, maar ook weer over de Brexit en andere maatschappelijke problemen. Na afloop gaf ze me een hand en bedankte ze voor het leuke gesprek. Dit soort dingen vind ik het leuke van Groot-Brittannië. Britten hebben de naam gereserveerd te zijn, maar dat vooroordeel is totaal onterecht. Ook in de bus waren er mensen die tegen mij spraken, vooral als die zich tegen de rand van een van de nauwe weggetjes moest wringen om een tegenligger te laten passeren.



Trapstraatje in St. Ives.



Haven van St. Ives.

Na de busritten begreep ik waarom mijn Noord-Ierse buurman het Nederlandse openbaar vervoer perfect georganiseerd vond. Ten eerste was het niet erg makkelijk om op internet de aankomst- en vertrektijden te vinden. Verder werd er in de bus geen informatie gegeven over haltes. Er was geen scherm waarop die stonden aangegeven en er werd ook niets omgeroepen. Toen de bus op de heenreis op een gegeven moment een wat grotere plaats binnenreed, vermoedde ik dat het St. Ives was. Kort ervoor had ik namelijk op een mijlpaal gezien dat dat nog 1,5 mijl rijden was. Ik kende de haven van St. Ives van de foto in mijn vaargids en toen de bus vlak langs de kust reed, zag ik de haven schuin achter mij liggen. Ik ben snel bij de eerstvolgende halte uitgestapt, anders was ik St. Ives weer uitgereden. Bij het uitstappen heb ik even gevraagd tot hoe laat de bussen 's avonds nog terug reden. Volgens de chauffeur tot 11 uur. Dat klopte echter niet met wat ik op internet had gezien. Bij de halte kon ik het niet checken, want er hing geen bordje met bustijden. Toen ik rond zessen

een perfect bereide schol achter de kiezen had, heb ik voor alle zekerheid nog even de tabel met de bustijden op internet geraadpleegd. Daar stond dat de laatste bus om 18.45 uur zou vertrekken. De halte was gelukkig niet ver weg. Er stond al een bus te wachten en ook daarvan gaf de chauffeur onjuiste informatie. Ze zei dat de bus die ik nodig had pas over ruim een half uur zou vertrekken, maar dat bleek over 10 minuten te zijn. Gelukkig ben ik op het water mijn eigen chauffeur.

Toen het na een week nog steeds veel te hard woei om naar de Scillies te varen, begon ik me af te vragen of ik mijn plan om die eilanden te bezoeken en daarna over te steken naar Ierland, niet moest afblazen. Ik raadpleegde elka dag de windkaarten en daarop waren alleen lagedrukgebieden met sterke windvelden te zien. Ik begon er al aan te denken om weer langzaam terug te varen en dan allerlei plekken in Cornwall en Devon te bezoeken waar ik nu langs was gevaren. Vanaf Dartmouth zou ik dan kunnen oversteken naar de Kanaaleilanden. Die had ik tot nu toe alleen vanaf het water gezien. Maar na ruim anderhalve week gloorde er hoop. Er was een hogedrukgebied in aantocht en dat zou voor tenminste vier rustige dagen zorgen, precies genoeg om naar de Scillies te varen, daar te ankeren en wat rond te kijken en dan veilig over te steken naar Ierland. Of dat allemaal is gelukt, hoop ik in de volgende Geus te vertellen.

Jaap van der Harst

Te koop

(advertentie)



Windbreker, Victoire 28

Afmetingen romp: 8,55 x 2,70 m.

Diepgang: 1,30 m.

Hoogte mast: 12,50 m.

Bouwjaar: 1969; Ontwerp D. Koopmans sr.

Gereviseerde Mitsubishi L3E/26pk

Vraagprijs: € 8.500,-

info: tijsvmeertens@gmail.com

Tijs Meertens, tel. +31 65 5867517