



DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

DE GEUZE

Jaargang 91 nr.5

december 2017

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

- 3 Van de redactie**
- 3 Van de bestuurstafel**
- 5 Officiële mededelingen december**
- 5 Dansavond aan de Diemerzeedijk**
- 6 Uitnodiging Nieuwjaarsreceptie**
- 6 Pinksterweekend: viering 90-jarig bestaan**
- 7 Clubquiz: 24 februari, save the date!**
- 7 Werkzaamheden in Durgerdam**
- 8 Werkzaamheden in Durgerdam begonnen**
- 9 Veertig jaar op het water**
- 16 De Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland**
- 32 Oproep**
- 32 Zomerstalling 2018**

BESTUUR EN COMMISSIES

Voorzitter

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

Vice-voorzitter

Arthur Goedhart
Vossestraat 31
1273 TP Huizen
T: 035 5250567
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Roel Habiecht
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

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

Tweede Penningmeester

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester
@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Kerkbuurt 22
1156 BK Marken
T: 06 2042 8736
E: 2epeningmeester
@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

Adri Erkelens
Pruimenstraat 14a
1033 KM Amsterdam
T: 020 632 02 64
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

Havencommissaris Vinkeveen

Robin Start
Weerdesteyn 4
1187 DM Amstelveen
T: 020 647 61 57
E: robinstart63@gmail.com

Ballotagecommissie

Arjan Ferweda T: 020 684 05 53
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Koos Werneke T: 029 429 19 67

Redactiecommissie

Geus-redacteuren:
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Gijs van Noort T: 020-622 88 99
Pieta van het Veld,
Hans Haitzma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur / opmaak
De Geus)
Eilard Jacobs en Peter Ridderikhof
(Facebook-redacteuren)
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)
Peter Weesendorp en Job Bruggeman
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 020 692 08 43
wifi: gebruikersnaam: watergeuzen
wachtwoord: watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
De Maalkom 3
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel
T: 020 496 44 99
E: habiecht@hetnet.nl

Financiën

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

Internetadres

www.wsvdewatergeuzen.nl
gebruikersnaam: watergeus
wachtwoord: 1928wsv

Van de redactie

Beste lezer,

Hoewel het nog maar vier weken geleden is dat de vorige Geus verscheen, was het geen probleem om ook deze december-Geus vol te krijgen. Dat is in belangrijke mate aan Pieta te danken. Ze heeft twee stukjes geschreven over de werkzaamheden in Durgerdam en ze heeft weer een paar markante Watergeuzen geïnterviewd, dit keer onze Diemerzeedijkse havenmeester Theo en zijn vrouw Marijke. Je hoort weleens zeilers die laatdunkend doen over het varen met een motorboot, het zou suf en saai zijn, maar als je leest welke schitterende tochten Theo en Marijke hebben gemaakt en wat voor spannende dingen ze soms meemaakten, zie je dat dat vooroordeel totaal niet klopt. Ik weet nu dat er na mijn zeilersleven nog een rijk motorbootleven mogelijk is.

Dit jaar heb ik in ieder geval nog volop van het zeilersleven genoten, in deze Geus staat het eerste verslag van mijn 'rondje Groot-Brittannië'.

Verder staan in deze Geus weer de stukken van het bestuur. Belangrijk en ook verontrustend is dat voorzitter Peter in Van de bestuurstafel signaleert dat er maar een beperkte groep leden is die onze vereniging draaiende houdt. Meld je aan als er een oproep wordt gedaan voor een klus! In deze Geus staat al een oproep. Jan Mögelin, die zijn schouders heeft gezet onder de organisatie van de feestelijke tocht n.a.v. ons 90-jarig jubileum, zoekt nog mensen die hem kunnen helpen.

Aan Stephan Kap en zijn vriendin Kim hoeven we in ieder geval niet te vragen of zij zich voor onze vereniging willen inzetten. Ze organiseerden al twee keer een Clubquiz, en op 24 november zorgden ze ervoor dat in het clubhuis de beentjes van de vloer gingen. In deze Geus staat een verslag van deze gezellige avond en een uitnodiging voor een nieuwe Clubquiz, op 24 februari.

Voordat het zover is hoop ik jullie te zien op de nieuwjaarsreceptie op zondag 7 januari. Tot dan en alvast fijne feestdagen en een goed uiteinde toegewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Nu we iedere maand een Geus uitbrengen mag ik iedere maand aangeven wat ons als bestuur bezighoudt. Gelukkig zijn dat veel positieve zaken, maar helaas ook een aantal zorgwekkende dingen.

Om met dat laatste te beginnen. We kunnen onze vereniging draaiende houden en onze boten tegen relatief lage kosten stallen, maar dan moeten de leden zich wel willen inzetten. En helaas moeten we constateren dat het een handjevol leden is waar de vereniging op draait. De oproep om mensen die willen helpen bij het opzetten van een meerjarenonderhoudplanning heeft één reactie opgeleverd. Dat is teleurstellend. Willen we niet jaarlijks onverwachte kosten hebben, dan moet zo'n planning er komen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat we hiervoor duizenden euro's uitgeven aan een adviseur? Dat kan toch niet met zoveel kennis in de vereniging. Ik doe nogmaals een beroep op jullie. Heb je technische kennis en denk je dat je in staat bent om over het onderhoud van onze eigendommen is zinvols te zeggen, dan hoor ik dat graag (weesendorp@hotmail.com).

In de jaarvergadering is door één van de leden aangekaart om met de jongere leden na te denken over de toekomst van de vereniging. Wij hebben daarom al eerder een oproep gedaan om je aan te melden. Gezien de scheve leeftijdsopbouw (weinig echte jongeren) in de vereniging vragen we iedereen die jonger is dan 40 jaar om mee te doen. Meld je even aan, dan prikken we een datum voor een gezellige brainstormavond. Veel meer tijd hoeft het niet te kosten. (weesendorp@hotmail.com).

Het dansfeest, georganiseerd door Kim en Stephan, heeft een aantal leden weer in de benen geholpen. Kim en Stephan bedankt. Op naar de volgende activiteit, de Clubquiz. Als er leden zijn met initiatieven voor de vereniging kunnen die zich altijd melden. Bij gebrek aan een evenementencommissie is het wachten op spontane activiteiten door de leden.

In Durgerdam komen weer twee plaatsen vrij, omdat oudere leden hun boot verkocht hebben. Ben Start was naast een fanatieke zeiler ook vele jaren bestuurslid. Willem Kamerbeek heeft er heel veel jaren voor gezorgd dat het gras en riet rond de steigers de toegang tot onze boten niet belemmerde. Willem, daarvoor nog veel dank.

Met deze laatste Geus van het jaar wens ik iedereen fijne feestdagen en een goed begin van het nieuwe jaar.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Opgezegd: S. Oudemans
W. Kamerbeek, wordt donateur
F. van der Hoeven

Nieuwe aspirantleden: O. Dorn
G. de Rooij
M. Klusener
W. Celie
A. Doorlag

Dansavond in het clubgebouw aan de Diemerzeedijk



Stephan en Kim, bekend van de jaarlijkse Clubquiz, organiseerden op zaterdag 26 november een dansavond. Het was een succes! Het was geen volle bak, maar het plezier was er niet minder om.

Om te beginnen was de organisatie prima. Er stonden nog wat stoelen langs de muur, maar verder was al het meubilair verplaatst naar de loods.

Er was op die manier een fijne dansvloer gemaakt. Er hing gezellige verlichting en ergens vandaan kwamen draaiende gekleurde lichtplekken, die zorgden voor levendige lichteffecten op de dansvloer. Hapjes en drankjes stonden klaar, en, niet geheel onbelangrijk, de muziek was perfect geregeld.

De stemming was uitstekend. Omdat het niet propvol was, stelden mensen zich aan elkaar voor, en raakten aan de praat. Erg leuk, op die manier heb ik een heel stel mensen van Durgerdam leren kennen.

Praten was prima natuurlijk, maar Stephan en Kim, die zelf behoorlijk goed kunnen dansen trouwens, zorgden ervoor dat iedereen aan de slag ging op de dansvloer. Niet alleen door het goede voorbeeld te geven, maar ook door mensen uit te nodigen. En dat werkte goed.

Al pratend en dansend hebben we een hele gezellige avond gehad. Iedereen vond het een goed idee om dit volgend jaar weer te doen.

Voor meer foto's: kijk in het fotoalbum op de site.

Pieta van het Veld

Uitnodiging nieuwjaarsreceptie



Op zondag 7 januari kunnen we elkaar weer onder het genot van een hapje en drankje de hand schudden, ervaringen uitwisselen over de tochten die we het afgelopen jaar hebben gemaakt en vertellen wat onze plannen voor het nieuwe jaar zijn.

Plaats: clubhuis Diemerzeedijk
Aanvang: 13.00 uur

Pinksterweekend: viering 90-jarig bestaan



Zoals al eerder gemeld: volgend jaar bestaan De Watergeuzen 90 jaar. In het verleden zijn jubilea altijd groots gevierd en al zijn we nog geen 100 jaar, ook het 90-jarig bestaan zal niet ongemerkt voorbijgaan. Voor je verder leest: noteer het Pinksterweekend (19, 20 en 21 mei) in je agenda! Want dan gaat het gebeuren! Een aantal leden onder leiding van Jan

Mögelin is al enige tijd bezig om plannen te smeden. De bedoeling is om met zoveel mogelijk leden én schepen op zaterdag 19 mei naar Weesp te varen en af te meren bij Watersportvereniging De Vecht. Daar vinden die dag en ook op Pinksterzondag de nodige activiteiten plaats. Pinkstermaandag wordt er weer teruggevaren.

Jan vraagt per haven 1 á 2 leden om zijn 'Commissie 90 jaar WdW' te versterken en de tocht naar Weesp en het promoten van het weekend handen en voeten te geven. Doe mee en meld je aan bij Jan zelf (j.o.mogelin@kpnmail.nl) of via de redactie.

Clubquiz: 24 februari, save the date!



Al voor de derde keer organiseren Kim en Stephan de succesvolle Clubquiz!

Amper uitgedanst en alweer een voor-aankondiging voor de 3e editie van de Watergeuzen Clubquiz! Schrijf de datum alvast in je agenda: zaterdag 24 februari 2018 in het clubhuis op de Diemerzeedijk. Meer info volgt later nog.

Werkzaamheden aan de steigers in Durgerdam

In Durgerdam moeten ze flink aan de slag. De steiger aan de rietzijde is aan vervanging toe, evenals de palen.

Daarvan zijn er een jaartje of veertig geleden zo'n drieëntwintig geslagen. Het was dus weleens tijd voor inspectie, vertelde Adri Erkelens, de havenmeester. En ja hoor, in één van de palen zat zelfs een hele mierenkolonie!

Het slaan van die palen werd indertijd nog gedaan door leden van de vereniging. Daar werd een hijsinstallatie bij gebruikt, geleend van zeilvereniging Het Y. Maar de tijden zijn veranderd. Mensen hebben dergelijke kluservaring niet meer en ze hebben minder tijd. Die hijsinstallatie is ook verdwenen en tegenwoordig moet er voor dit soort werk een aannemer ingehuurd worden. Dat kost geld uiteraard, maar een aantal zaken wordt nog zelf gedaan, bijvoorbeeld het slopen van de oude steigers. Om de kosten te drukken wordt er ook gekeken naar mogelijkheden tot samenwerking met Het Y en de WSV Durgerdam, want daar moet ook het een en ander gebeuren.

Omdat er moet worden afgewacht hoe de uitkomst is van de ontwikkelingen rond de dijk in Durgerdam, wordt het werk gefaseerd aangepakt. Dit

in overleg tussen havenmeester en aannemer. En daarbij wordt goed gekeken naar wat in stand kan worden gehouden. Als er echter al doende toch aan bepaalde onderdelen van de haven wat blijkt te mankeren, kan worden besloten om dat werk óók te doen, uiteraard in goed overleg met de aannemer.

Pieta van het Veld

Werkzaamheden in Durgerdam begonnen



Inmiddels zijn de werkzaamheden in Durgerdam begonnen en heeft een aantal leden havenmeester Adri Erkelens geholpen met het afbreken van de steigers.

Dit moest tussen de buien door gebeuren en het is gelukt. Op de foto's Adri Erkelens, Ger Janssen, Gerrit Heek en Piet Vermeulen. De foto's zijn gemaakt door de onzichtbare werker, Jurriaan Riezebos. Op de Facebookpagina van De Watergeuzen en in het fotoalbum op de site zijn meer foto's te vinden.

Veertig jaar op het water

Marijke en Theo Schuurman varen al veertig jaar.

Reden genoeg om eens met ze te praten. Voor mij, als betrekkelijk nieuw lid (pas drie en een half jaar) was het een verrassing om te horen dat zij 'slechts' tien jaar lid zijn van de Watergeuzen.

In de jaren daarvoor zijn zij lang lid geweest van een watersportvereniging op het Prinseneiland, uiteindelijk zelfs als voorzitter (Theo) en secretaris (Marijke). Het was een kleine club, en na al die tijd wilden ze eens wat anders. Ze keken wat rond en zo kwamen ze uiteindelijk bij De Watergeuzen terecht. Ze vonden hier de sfeer erg prettig en gemoedelijk. Sinds dit seizoen (2017) is Theo havenmeester, samen met Job Bruggeman.

Hoe zijn ze er nou toe gekomen om te gaan varen? Het was Theo die altijd naar het water trok. Kanoën, surfen, zwemmen. Het was dus niet zo verwonderlijk dat ze veertig jaar geleden een bezoekje brachten aan de Hiswa Te Water. Theo viel meteen voor een Inter 630.

Met drie kinderen en een herdershond, 's nachts vier mensen voorin en nog ééntje met de hond in de leefruimte (tafel en bank omgetoverd tot bed), de surfplank aan de zijkant, werden er tochten gemaakt naar Maurik, de Schelp (eilandje in het Gooimeer), Harderwijk, Elburg. Ook Amsterdam zelf werd aangedaan. Je kon in die tijd nog overal in de stad aanleggen. We hebben het nu over de tweede helft van de jaren zeventig. Je lag dan bijvoorbeeld aan de Jozef Israëlkade.

Ja, en er gebeurden dan toch ook wel heftige dingen.

Op een dag was de boot kennelijk losgemaakt van de bolders en hij dreef midden op het water. Hij is toen door mensen die dat in de gaten kregen weer naar de kant gebracht.

Ernstiger was het moment waarop de boot gestolen bleek te zijn. Marijke en Theo werden gebeld door de waterpolitie. Ze hadden het zelf nog helemaal niet in de gaten dat hun boot weg was. Hij was gevonden in het Noordzeekanaal. Men had kennelijk de tank leeggevaren, toen de slangen van het toilet losgetrokken en de boot laten zinken.

Dat-ie nog gevonden is! Varend vanuit de sluis zag de schipper van een grote boot een lichtje net boven het water uitsteken. Zo kwam men erachter dat daar een scheepje onder lag!

Ze kregen hun boot terug, en vervolgens hebben Marijke en Theo zeven jaar niet meer gevaren. Ze hadden geen zin om deze boot op te gaan knappen. Maar ze konden het toch niet laten, na zeven jaar kwam de huidige boot, de Mayflower, nu alweer dertig jaar in hun bezit.

Ze hebben veel gevaren en grote tochten gemaakt.

Hun eerste grote trip was meteen een flinke grote: in 1992 voeren ze door Frankrijk naar de Middellandse Zee. Eenmaal in het zuiden gingen ze bij Port-Saint-Louis de zee op en in Marseille weer naar binnen. Ze zijn ook in Arles geweest en hebben over het Canal du Midi gevaren. Een prachtige tocht. Ze deden dit met z'n tweeën. De kinderen hadden al veel meer hun eigen leven maar ze kwamen wel af en toe langs. Theo en Marijke hadden slechts drie maanden de tijd, flink doorvaren dus. Toch was het fantastisch. Wat was het bijvoorbeeld bijzonder om op de terugweg in Parijs vlak bij de Eiffeltoren te kunnen aanleggen!



En dan de vele sluisen en sluisjes in Frankrijk. In de kleinere binnenwateren heb je uiteraard kleine sluisjes. Er kunnen vaak maar drie boten in, dan heb je het wel gehad. Het komt nogal eens voor dat iemand van de middelste boot dan langs de sluismuur een trap op moet klimmen om een touwtje vast te maken. Daarna kunnen de andere twee boten hun touw aangeven.

Zou je denken, nou, ik wil niet altijd de middelste boot zijn, dan moet je je even voorstellen wat het betekent om de eerste boot te zijn. Als je omhooggaat in zo'n klein sluisje met een flink verval ontstaat er een behoorlijk heftige stroming bij het openen van de 'raketten', en de voorste boot vangt die als eerste op. Ook niet altijd zo fijn.

Ze hebben ook meegemaakt dat een huurboot tegen de sluisdeuren knalde. Deze mensen – Engelsen - hadden geen idee van de situatie daar (het was een sluisstrap). Marijke en Theo waren er de vorige avond aangekomen en hadden er een kijkje genomen. Ze wisten wat hun te wachten stond. Die Engelsen duidelijk niet. Marijke heeft hen toen nog geholpen vanaf de kant, ze konden gelukkig nog wel een touwtje aangeven.

Het is, al met al, hard werken in al die sluisjes. Marijke noemde deze tocht dan ook een echte werkvakantie.



Op de heenreis ging het over de Maas, de Saône en de Rhône. Sluizen in de Rhône: ja, daar heb wel soms wel een verval van 23 meter, maar daar zijn dan drijvende bolders! Dat is een makkie vergeleken met die kleine sluisjes.



En de stroming op zo'n rivier? Stroomafwaarts, op de heenreis dus, ging fijn. Er was een snelheid van 13/14 km per uur mogelijk.

Op de terugweg was het heel anders. Ze hadden de mistral tegen én de stroming. De snelheid was ongeveer 3 km per uur! Hemeltergend af en toe. "Zagen we ergens een koe staan, een half uur later zagen we die nog steeds.", zoals Marijke zei.



Na hun grote Frankrijktocht hebben ze nog meer landen bezocht.

Duitsland bijvoorbeeld. Moezel en Rijn, prachtig! Eerst ga je dan over de Maas door de Ardennen, dat is sowieso al een schitterende route. Dan de Moezel op via Canal de L'Est en Toul. Dat is een paar honderd kilometer varen door wijengebieden. Heel relaxed, mooie havens, dorpjes en veel aanlegplaatsen. En toen: bij Koblenz de Rijn op! Het is druk daar, zeker, maar het ging heel gemoedelijk. Als je het bijvoorbeeld vergelijkt met de Waal bij Gorinchem, daar is veel meer stroming.

Marijke en Theo vinden België ook een leuk vaarland. De nostalgische route in België bijvoorbeeld, met oude scheepsliften. De raderen van zo'n lift worden continu ingevet door een man die daar een dagtaak aan

heeft. Je hebt ook een route met moderne scheepsliften, dat is een belevens. Zo'n lift kan wel 76 meter omhooggaan. Heel bijzonder.

Er gebeurden natuurlijk de nodige leuke dingen. Tijdens één van hun tochten hadden ze aangelegd bij een dorpje. Er kwam nog een boot aanvaren. Die mensen wilden daar ook graag overnachten. De boot stak echter te diep om aan de kant te komen. Theo bood ze een plank aan die ze als loopplank konden gebruiken, maar uiteindelijk konden ze langs zij komen liggen. Ze hebben nog een tijdje samen opgevaren daarna. Later hoorden Theo en Marijke dat deze ontmoeting was beschreven in een blad, "De Motorboot" geheten. De conclusie van het stukje was dat er gelukkig nog steeds aardige en behulpzame mensen op het water zijn.

Ze zijn uiteraard vaker in België geweest. Bijvoorbeeld via Zeeland en het Rijn-Scheldekanaal naar Antwerpen, Brussel, Gent en Oostende. In IJzer is een prachtig oorlogsmuseum over de Eerste Wereldoorlog. Diksmuide, dat is dan weer zo'n plek met een speciale herinnering: pech met de dynamo. Ze zijn toen via Mons teruggevaren. Veel sluisjes uiteraard, maar goeie. Bij Mons is een groot meer met een haven. Er wordt veel gejetskied en gesurft.

Vorig jaar wilden ze weer eens een stukje Frankrijk in, maar dat ging mooi niet door, wegens te hoge waterstanden. Dit jaar was de waterstand te laag. De sluisen werken dan niet meer. Dan lig je ergens te wachten of er nog wat gaat gebeuren. Bij Mouzon was dat. Vier dagen lagen ze daar in de bloedhitte in een smal kanaaltje. Intussen hoorden ze dat bij Stenay de boten vijf rijen dik in de haven lagen en dat die hun eigen toiletten niet meer konden gebruiken. Er werd gezegd dat er eerst 35 centimeter regen zou moeten vallen... Marijke en Theo zijn toen uiteindelijk maar omgekeerd.

En ach, de Maas in Limburg is ook prachtig. Al die grindgaten en mooie haventjes.

Ze vinden Nederland dan ook een prachtig vaarland. Ze deden het al die jaren om en om, het ene jaar een lange tocht in het buitenland, het andere jaar in Nederland. Bijvoorbeeld de Elfstedentocht in Friesland vonden ze een echte aanrader. Alleen het IJsselmeer, daar zijn ze geen liefhebber van. Saai.

Ze liggen met hun boot overal, in het wild, in luxere havens en in minder luxe havens. Die laatste hebben toch wel hun voorkeur. De herinnering

aan het dure Keulen is bijvoorbeeld toch niet zo best. Er was daar een lange steiger, zo'n vijfhonderd meter. Hoog liggend, maar overal waren gaten in de steiger. De hondjes konden er niet eens lopen. Toen zijn ze meteen weer vertrokken.

De laatste jaren is het flink drukker geworden op het water, en de toename van huurboten valt natuurlijk wel op. Ook is de sfeer niet altijd meer zo gemoedelijk, soms zelfs wel eens agressief. Mensen die boten huren weten over het algemeen ook niet zo veel van varen en dat is wel eens te merken!

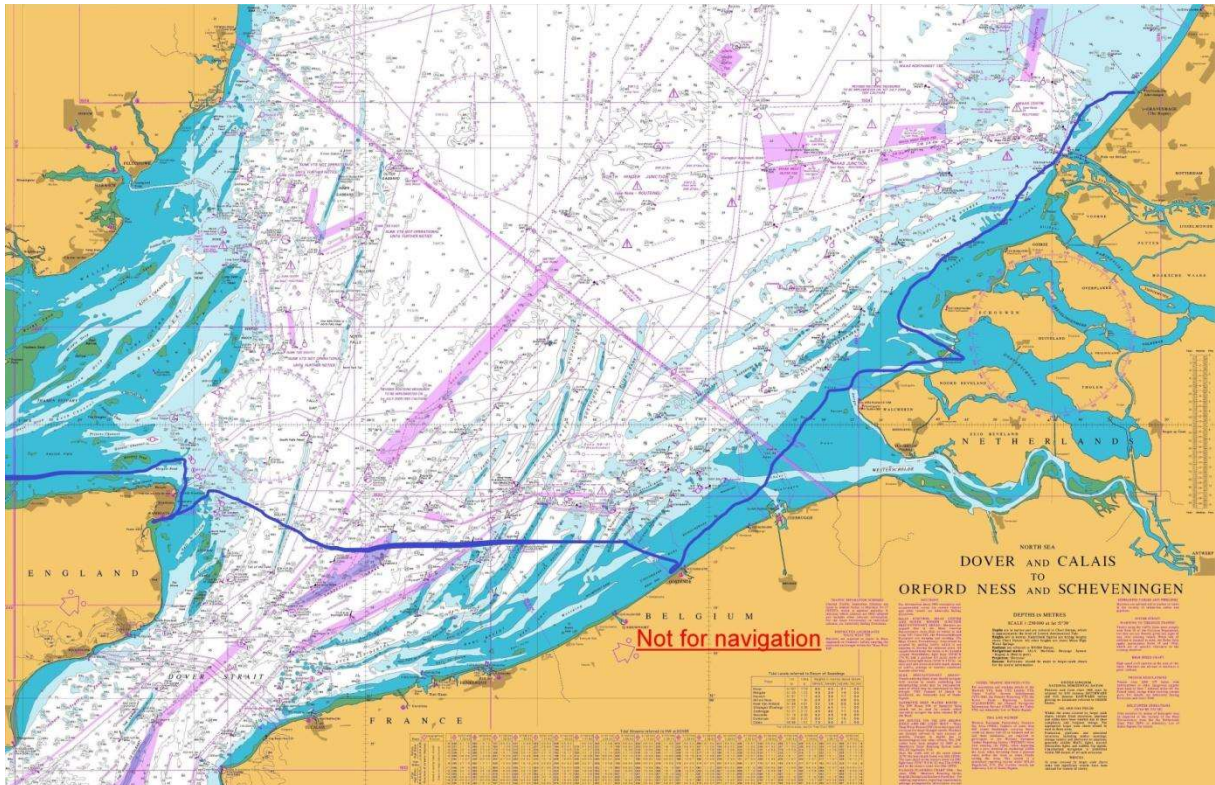
Marijke en Theo hebben zó veel gevaren, en nóg verveelt het niet. Komend vaarseizoen zullen we ze zeker weer tegenkomen, in het haventje op de Diemerzeedijk en op het water.

Pieta van het Veld

De foto's bij dit verhaal zijn snapshots uit de filmpjes die Theo en Marijke hebben gemaakt tijdens hun grote reis naar de Middellandse Zee in 1992.

Met de Nehalennia naar Groot- Brittannië en Ierland

Deel 1: Durgerdam – Londen



Na vijf lange reizen naar Duitsland, Scandinavië, Finland, Polen en de Baltische staten, wilde ik nu eens de steven naar het westen wenden. Zes jaar geleden had ik een oversteek gemaakt naar Dover en jaren geleden was ik als bemanningslid op een Noorse Volksboot drie maal langs de Engelse zuidkust naar het eiland Wight gevaren, maar de rest van Groot-Brittannië kende ik niet. Mijn plan was om eerst naar Londen te varen en als ik voldoende tijd had wilde ik langs de Engelse oostkust naar Schotland zeilen, daar door het Caledonisch Kanaal naar de Ierse Zee varen en dan langs de Ierse oostkust en door het Kanaal weer terugvaren. Onderweg wilde ik zoveel mogelijk steden bezoeken.

Nadat clubgenoot en elektraman Willem Kooiman nog op de valreep de navigatieverlichting op de preekstoel had gerepareerd, ben ik op 23 mei vertrokken. Wat het weer betreft zag het er veelbelovend uit. In Durgerdam was het 's morgens zo zomers dat ik in plaats van een douche even een frisse duik heb genomen. Maar op het Noordzeekanaal stond een straffe noordwestenwind die steeds kouder werd. In 2011 was ik voor het laatst over het IJ naar IJmuiden gevaren en het viel me op hoeveel er sindsdien op zowel de noord- als de zuidoever is bijgebouwd. In IJmuiden vond ik

snel een vrije box in de grote marina. Een Zweeds echtpaar dat op de terugreis was na een verblijf van twee jaar in de Caraïben, maakte even een praatje met me. Ze kwamen uit een stadje ten zuiden van Stockholm waar ik in 2014 drie dagen verwaaid had gelegen.

De volgende dag ben ik doorgevaren naar Scheveningen. Op zee was goed te merken dat het water nog koud was, maar omdat er veel minder wind stond dan de dag ervoor was het minder fris. In het begin had ik de motor nodig, maar ter hoogte van Noordwijk kon ik zeilend mijn weg vervolgen. Even na de middag arriveerde ik in Scheveningen. De bewolking, die 's morgens de zon nog flink had getemperd, loste bijna helemaal op en in de haven was het behaaglijk warm. 's Middags heb ik nog een paar zeekaarten gekocht en de volgende morgen ben ik weer bijtijds vertrokken. Ik wilde proberen om in één ruk door te varen naar de Neeltje Jansplaat aan de Oosterscheldedam.

De oversteek van de drukke Maasmond bij Hoek van Holland is bijna altijd spannend, maar het was er nu tamelijk rustig. Ruim een mijl voor mij voeren drie grote schepen naar binnen, uitgaande vaart was er niet. Wel vond ik het vreemd dat de verkeerscentrale niet antwoordde toen ik driemaal meldde dat ik de geul ging oversteken. Waarschijnlijk hadden ze me op hun AIS-scherm al lang zien aankomen en vonden ze het vanwege de rustige situatie niet nodig om contact met zo'n zeilbootje op te nemen. De zon scheen de hele reis overvloedig en het zicht was beter dan de dag ervoor, maar wind was er nauwelijks. Pas toen ik de Roompot indraaide kon ik lekker zeilen. Ik vond het jammer dat ik al snel bij de sluis was.

Mijn bedoeling was om de volgende morgen over te steken naar Oostende en dan van daaruit de oversteek naar Engeland te maken. Om zo lang mogelijk van de ebstroom te kunnen profiteren moest ik vrij vroeg vertrekken. Ik wilde daarom het liefst overnachten aan de zeezijde van de Oosterscheldedam. Voor de sluis lag een drijvende steiger waar ik in het verleden weleens had overnacht, maar er was een bord op geplaatst waarop stond dat het een wachtsteiger was. De sluis ging net open en ik besloot om aan de binnenzijde te overnachten. Daar was een beschut baaitje met een goede steiger waar ik in het verleden vaak had gelegen. Maar helaas, toen ik het baaitje indraaide zag ik wel een groot aantal schepen voor anker liggen, maar de steiger was verdwenen. Er restte me niets anders dan ook het anker uit te gooien. Ik had dat hier al vaker gedaan, de bodem bestond uit vette klei, prima ankergrond. Na een zware onweersbui had mijn anker zich er zo diep ingegraven dat ik de lier nodig had om het weer op te halen.

Nadat ik me ervan had vergewist dat het anker niet krabde, heb ik tijdens mijn avondmaal genoten van het weidse uitzicht over de Oosterschelde en de duintjes op de Oosterscheldedam. De zonsondergang was schitterend en met een voldaan gevoel zocht ik mijn kooi op. Toen ik na het opstaan naar buiten keek zag ik dat alle schepen 90 graden waren gedraaid. Het schip dat de avond ervoor schuin achter me aan bakboord had gelegen, lag nu schuin achter me aan stuurboord. De afstand tussen de schepen was precies hetzelfde gebleven, het anker had dus goed gehouden. Toen ik tijdens het aankleden nog eens naar buiten keek zag ik dat de wind, die flink was toegenomen, weer wat terugdraaide. Mijn schip lag nu recht voor het schip van mijn burens, maar het leek wel of de afstand tussen de schepen kleiner werd. Toen ik naar buiten ging zag ik het nog duidelijker: ik dreef vrij snel richting het buurschip. Het anker krabde en er moest snel gehandeld worden! Ik startte als een haas de motor. Recht vooruit varen was te riskant, dan voer ik over mijn ankerlijn heen, die dan weleens in mijn schroef terecht zou kunnen komen, maar ik moest er ook voor zorgen dat ik de ankerlijn van het buurschip niet raakte. Gelukkig had ik aan het anker een neuringlijn met een boeitje vastgemaakt zodat ik zag waar mijn anker lag. Ik draaide schuin achteruit, maar kon helaas niet voorkomen dat mijn preekstoel even de preekstoel van de burens raakte. Blijkbaar slieden die zeer diep, er kwam geen mens naar buiten, gelukkig maar. Relaxt ontbijten en nog even een frisse duik nemen kon ik wel vergeten, het anker moest snel worden opgehaald en worden opgeborgen terwijl ik tussen de nog voor anker liggende schepen manoeuvreerde. Wat mij verontrustte was dat er aan het anker vrijwel geen klei zat. Dat was vijftien jaar geleden na de onweersbui wel anders, maar toen had ik geankerd met mijn danforthanker. Ik had het nog steeds aan boord, maar omdat ik het altijd over de reling moet tillen is het een stuk gebruiksonvriendelijker dan het cobra-anker dat op de boegrol ligt. Het was al de tweede keer dat dat ging krabben en ik nam ik me voor om het alleen nog te gebruiken bij weinig wind en op zeer beschutte plekken.

Bij de Roompotsluis was het behoorlijk druk en in de sluis woei het vanwege tunnelwerking nog harder dan op de Oosterschelde. Omdat er overal in de sluismuren bolders zitten was het vastleggen een fluitje van een cent, maar er dreigde even ongelukken te gebeuren toen de bemanning van een vrij groot Nederlands jacht er niet in slaagde om met een pikhaak de achterlijn over een bolder te krijgen en hun schip dwars in de sluis kwam te liggen. Met behulp van de boegschroef lukte het gelukkig om bij te draaien en vast te maken aan een ander schip. Ik had gehoopt om met een stevige wind in de rug snel de oversteek te kunnen maken, maar na de schutting was de wind behoorlijk afgenomen en was het hoofdzakelijk de stroom die me richting zee duwde. Pas voorbij Westkapelle,

toen de wind naar het zuidoosten draaide en toenam, kon ik meer vaart maken.

De oversteek van de druk bevaren Wielingengeul en de geul naar Zeebrugge, die een paar mijl voor de haven bij elkaar komen, was spannender dan de oversteek bij Hoek van Holland. Midden in de geul was een zandzuiger aan het werk. Door wat op te loeven kon ik er vrij gemakkelijk achterlangs, maar vanaf de Noordzee naderde een grote autoboot. Hij was nog vrij ver weg, maar met de 14 knopen die hij voer zou hij hier snel zijn. De vraag was of ik dan al de overkant van de geul bereikt had. Op de plotter zag ik dat zijn bestemming Zeebrugge was. Ik verwachtte daarom dat hij vaart zou minderen. Dat gebeurde ook en met nog zeker 500 meter tussenruimte voer ik voor hem langs.

Aan de overzijde van de geul voer ruim voor me een grote Nederlandse schoener die langzaam naar Zeebrugge leek te koersen. Op de plotter zag ik dat het het voormalige marine-opleidingsschip de Eendracht was. Op de marifoon hoorde ik die verkeerscentrale van Zeebrugge vragen wat het van plan was. Een erg professionele indruk maakte de stuurman niet. Hij moest het even zijn collega raadplegen en kwam daarna met de mededeling dat er een plek in haven gereserveerd was. Blijkbaar had hij zich niet bij de verkeerscentrale gemeld. Daarna kwam er vanaf de autoboot een paar maal het verzoek of hij alstublieft zo veel mogelijk aan de uiterste stuurboordzijde van de geul wilde blijven om de boot de ruimte te geven bij het binnenlopen, maar de stuurman antwoordde dat hij het niet begreep. Het kan zijn dat hij de loods niet verstond omdat die een vrij zwaar West-Vlaams accent had, maar ook zonder diens interventie was het overduidelijk dat hij ruimte moest maken.

Nadat ik Zeebrugge veilig was gepasseerd doemde er een nieuwe hinderenis op. Uit de haven van Blankenberge kwam een lange rij jachten in kielinie naar buiten. Ik telde er ruim veertig. Ze kruisten precies mijn koers, maar hadden voorrang. Omdat ze op korte afstand van elkaar voeren zag het ernaar uit dat ik er met een grote boog omheen moest, maar gelukkig werd de ruimte tussen een paar schepen even wat groter zodat ik er tussendoor kon. De wind draaide intussen steeds meer naar het zuiden en werd gelukkig ook sterker, wat ik goed kon gebruiken want ik had nu de stroom flink tegen. Het werd ook steeds vlageriger en warmer, vlak voor Oostende woei een soort sirocco. In de haven vond ik snel een plaatsje naast een Nederlands jacht met een weinig spraakzame bemanning. De havenmeester was gelukkig een stuk gezelliger. Toen ik kwam betalen bood hij me met Vlaamse hartelijkheid een biertje aan. Later kreeg ik nog Nederlandse burenen, een ouder echtpaar dat met een vrij klein zeiljacht op weg was naar Bordeaux.

De volgende morgen moest ik weer bijtijds mijn kooi uit. Ik wilde naar Ramsgate, een afstand van ruim 57 mijl, en daarbij wilde ik zoveel mogelijk van de stroom profiteren. Ik had uitgerekend dat ik die vanaf twintig over zeven mee zou hebben. Na een tropische nacht voer ik even voor half acht de haven uit. De zon scheen overvloedig en er stond een matige wind die oost tot zuidoost was, ideaal voor een oversteek naar het westen. Er was wel voorspeld dat er vanaf Bretagne een klein onweersfront over het Kanaal zou trekken en de wind daarna naar het zuidwesten zou draaien, maar dat zou pas later op de dag gebeuren. De hoge cumulus van het front was echter al te zien. De eerste uren schoot het behoorlijk op, over de grond liep het schip ruim 5 knopen en vanwege de stroom schuin in de rug kwamen daar nog ruim 2 knopen bij. Ik merkte wel dat ik flink naar het westen werd weggezet. Ik stuurde naar Ramsgate, maar op de plotter zag ik dat ik even ten westen van Dover zou uitkomen. Volgens mijn vaargids moet je je daar bij een lange oversteek niets van aan moet trekken, na de kentering van het tij word je weer even hard in tegenovergestelde richting weggezet. Toen ik recht boven Duinkerken in de Franse territoriale wateren was beland, kwam de zuidelijke shipping lane in zicht. Er voeren flink wat schepen van west naar oost en even moest ik mijn koers verleggen om een immens Chinees containerschip voor te laten gaan.

De zon was inmiddels bijna verdwenen en de wind werd steeds zwakker zodat ik genoodzaakt was om de motor aan te zetten. Toen ik de oostgaande shipping lane was overgestoken begon het er dreigend uit te zien. Er naderde een regengordijn en ik verschanste me onder de buiskap. De wind viel nu helemaal weg en het regende even pijpenstelen. Hoog in de wolken rommelde het wat, maar bliksem was er niet te zien. Erg lang duurde de frontpassage niet, na een half uur waren de zon en ook de wind weer terug. Hij was echter niet meer zuidoost maar zuidwest en door de zuiging van het lagedrukgebiedje, dat precies over me heen was getrokken, nam hij behoorlijk toe. Overal om me heen verschenen schuimkoppen. Het woei ruim 5 beaufort, maar omdat de stroom inmiddels ook uit het westen kwam, waren de golven niet erg hoog. Slechts één keer kreeg ik een douche spatwater in de kuip. Omdat ik nu hoog aan de wind voer ging het schip flink schuin en was ik genoodzaakt om de genua tot op de helft in te rollen. Ik merkte dat ik nu steeds meer naar het oosten werd weggezet. Bij de Interboei, precies tussen de west- en de oostgaande shipping lane, werd het even spannend. Toen ik de boei voor het eerst zag lag hij ruim 45 graden schuin voor mij en leek het of ik er ruim bovenlangs kon, maar de stroom duwde me steeds meer zijn richting uit. Op een aanvaring zat ik natuurlijk niet te wachten en in het uiterste geval moest ik er maar onderlangs sturen, maar ik kon hem nog zo'n meter of veertig

onder mij laten. Ook in de westgaande shipping lane was het behoorlijk druk en ik moest even vaart minderen om een tanker te laten passeren.

Op de plotter was nu duidelijk te zien dat ik niet in Ramsgate zou uitkomen, maar bij North-Foreland, waar de Engelse zuidkust eindigt en de Thamesmonding begint. Graag had ik mijn koers willen corrigeren door wat meer naar het zuiden te sturen, maar omdat de wind zuidwest was geworden en ik nu hoog aan de wind voer, lukte dat niet. Na de frontpassage was het glashelder geworden. De Engelse kust was duidelijk te zien en in het noordoosten zag ik een enorm windpark liggen. Vanwege de ruwe zee was het niet erg aantrekkelijk om op de motor tegen stroom en wind naar Ramsgate te koersen. Ik besloot om zover mogelijk door te varen en dan vlakbij North Foreland overstag te gaan. Toen ik dat gedaan had en een slag naar het zuiden maakte, was het echter al vrij snel duidelijk dat het vanwege de sterke tegenstroom nog uren zou duren voordat ik in Ramsgate zou aankomen. Omdat er vlak onder de kust waarschijnlijk minder hoge golven zouden staan, ben ik weer overstag gegaan en heb ik een slag naar de kust gemaakt. Daar was het inderdaad een stuk rustiger en heb ik de motor aangezet. Na elf uur varen voer ik de jachthaven van Ramsgate binnen, waar ik snel een lege box kon indraaien. Van alle kanten kwamen mannen en vrouwen aanrennen om mijn lijnen aan te pakken. Ik bedankte ze hartelijk in mijn beste Engels, maar het bleken allemaal Fransen te zijn die bijna geen woord Engels spraken.

's Avonds heb ik een korte wandeling door het centrum van Ramsgate gemaakt. Het was zaterdagavond en omdat het lekker weer was stonden de meeste pubbezoekers buiten hun pints op te drinken. Sommigen waren al behoorlijk aangeschoten. Omdat ik nauwelijks ponden had, was ik op zoek naar een geldautomaat. Toen ik er een vond en mijn bankpas erin had gestopt kreeg ik de mededeling dat de chip onleesbaar was. Vreemd, ik had een half uurtje eerder de pas nog gebruikt om het havengeld te betalen. Vervelender was dat de automaat de pas niet terug wilde geven. Op het scherm verschenen allerlei vragen waar ik weinig van begreep. Wat ik wel begreep was dat de automaat me vroeg of ik mijn pas wilde blokkeren of een andere pincode wilde kiezen. Daar voelde ik niets voor en na wat gezoek vond ik een noodknop waar ik op moest drukken om mijn pas weer terug te krijgen. Toen ik vervolgens mijn Visa-kaart gebruikte kon ik wel direct geld opnemen. Ik moest wel 4,5 procent transactiekosten betalen. Nu begrijp ik waarom de bankiers in Londen zulke hoge bonussen opstrijken. In ieder geval zou ik nooit meer proberen te pinnen bij automaten van de HSBC-bank.



Avondstemming in Ramsgate

De volgende morgen was de zomer weer helemaal terug, maar helaas stond er nauwelijks wind. Ik wilde nu naar Quensborough, op het eiland Sheppey, aan de zuidkant van de Thames-monding. Van daaruit wilde ik de volgende dag in één ruk naar Londen varen. Het eerste stuk, tot North Foreland, had ik de vloedstroom tegen, maar toen ik de Thames-monding opvoer kreeg ik hem mee. Vanwege het rustige weer was het een zeer relaxt tochtje. Om de grote scheepvaart niet te hinderen volgde ik zoveel mogelijk de vaargeul vlak onder de kust. Die bestond tot North Foreland uit krijtrotsen, lang niet zo imposant als bij Dover en met veel bebouwing erop, maar leuk om langs te varen.

Op de Thames passeerde ik eerst een aantal badplaatsen, daarna voer ik langs de noordkust van Sheppey. Die was ook nog redelijk mooi, maar bij Sheerness was het lelijkheid troef: een elektriciteitscentrale met een woud van masten eromheen, containerkranen, chemische industrie en de vervallen gateway van de niet meer in gebruik zijnde veerboot waarmee ik ruim veertig jaar geleden vanuit Vlissingen naar Engeland ben gevaren.



Een fraai stukje kust tussen Ramsgate en North Foreland

Om bij Quensborough te komen moest ik een stukje zuidwaarts varen, naar de monding van Swale, het water tussen Sheppey en het vasteland van Kent. Een echte haven heeft Quensborough niet, volgens mijn vaar-gids zou ik moeten aanmeren aan een “visitorsmooring” een aanmeerboei voor gasten, en kon ik via de marifoon of telefonisch een bootje oproepen dat me naar de wal zou brengen. Er was ook een ponton met een lange loopbrug naar de wal. Ik zag al van verre tientallen schepen aan meer-boeien liggen en wat later zag ik ook het ponton. Uit de Swale kwam net een vrij groot vrachtschip dat de hele breedte van de geul nodig had. Het was bijna hoogwater, uitwijken buiten de geul was geen enkel probleem. Nadat het schip was gepasseerd besloot ik eerst poolshoogte te nemen bij het ponton. Er liep een havenmeester die me zei dat ik moest vastma-ken aan een zeilboot die er lag aangemeerd. Toiletten of douches waren er niet, daarvoor moest je naar een toiletgebouwtje in het stadje. De sleutel kon je lenen bij de plaatselijke pub.



Quensborough, de havenmeester op weg naar een jacht om de bemanning naar de wal te brengen

Dat in Groot-Brittannië de regels en gewoontes op veel punten afwijken van die op het continent, hier steevast aangeduid als “Europe”, werd me snel duidelijk gemaakt. Eén van de zeilers die me geholpen had met het aanpakken van mijn lijnen sprak me aan met “mr. Dutchman” en wees me op de nummer-1-vlag die ik aan de achterstag had hangen, internationaal het teken dat je solozeiler bent. In Groot-Brittannië betekent het echter “I am a number one”, d.w.z. een wedstrijdzeiler van topklasse. Ik heb de vlag maar snel weggehaald. Na het avondeten ben ik naar de wal gelopen om een wandeling door het stadje te maken, maar om de sleutel te lenen ging ik eerst naar de pub. Daar was het een enorme drukte en herrie. De stoere mannen en feestelijk opgedirkte vrouwen die van hun pints stonden te genieten, deden hun uiterste best om het geluidsvolume van het bandje dat er speelde te overstemmen. Toen ik eindelijk aan de dame achter de bar kon vragen of ik de sleutel van het toiletgebouw kon lenen was het antwoord “no”. De pub ging de volgende morgen pas om 12 uur open en omdat ik dan al was vertrokken kon ik de sleutel niet teruggeven.

In het stadje was het een stuk rustiger. Er stond een mooi middeleeuws kerkje, waarvan de deur openstond. Ik heb er even een kijkje genomen. Binnen was het wat schemerig. Omdat ik op een van de voorste banken de gebogen gestalte zag van een man die daar kennelijk zat te bidden,

probeerde ik zo weinig mogelijk lawaai te maken. De gestalte bewoog niet, maar toen ik wat dichterbij kwam zag ik waarom. Wat een biddende man leek, was in werkelijkheid een houten beeld van een monnik.



Na mijn reizen naar de Scandinavische landen, waar alles er pico bello uitziet, moest ik even aan Engeland wennen. Veel grafstenen rondom het kerkje waren overwoekerd door onkruid en sommige huizen zagen er wat armoedig en verwaarloosd uit. Toen ik weer terugliep naar het ponton was het laagwater en stond er alleen nog water in de geul. De rest was één grote moddervlakte waarop allerlei steltlopers naar voedsel liepen te zoeken. De bemanning van mijn buurschip, twee Londenaren van Schotse afkomst, zaten in de kuip en nodigden mij uit om wat te komen drinken. De eigenaar van het schip kende Nederland goed omdat hij vijf jaar medewerker was geweest op de Britse ambassade in Den Haag.



De Swale, het water tussen Sheppey en het vasteland van Kent, bij eb

's Nachts leek er een einde te zijn gekomen aan het warme zomerweer. 's Middags had er boven de Thames al een loden onweerslucht gehangen, maar daar vielen maar een paar druppels uit. Even na middernacht kletterde de regen echter op het dek en bliksemde en donderde het flink, wat mijn nachtrust uiteraard niet ten goede kwam. Toen ik om zeven uur opstond was het een stuk rustiger geworden. Er was wel regen voorspeld en het was zwaar bewolkt, maar er scheen zo nu en dan ook een flauw zonnetje. De wind was oost, voor mij uiteraard zeer gunstig, maar hij was vrij zwak. Omdat het rond tien laagwater was en de havenmeester en de burens me hadden geadviseerd om twee tot een uur voor laagwater te vertrekken, gooide ik om half negen de lijnen los. Dan had ik tot in Londen de stroom in de rug. Tot aan de Thames had ik stroom tegen, maar toen ik westwaarts kon koersen kreeg ik een flinke stroom in de rug. Mijn bestemming was de haven St. Katharine's Dock, in het hartje van Londen, vlak naast de Tower Bridge en de London Tower, waar ik een paar dagen tevoren een plekje had gereserveerd. Kennelijk was ik niet de enige Nederlander die naar Londen wilde, vanaf de Medway kwam een groepje van zeven Nederlandse jachten aanzeilen die ook de Thames opdraaiden. Ze kwamen allemaal uit Willemstad en maakten onder leiding van een ervaren schipper van een zeeszeilschool voor het eerst de oversteek naar Engeland.



De Thames Barrier

Veel mooier dan het Noordzeekanaal was de Thames niet. Aan het begin had ik nog een aardig uitzicht op de heuvels en Kent en Essex en ook de passage van het plaatsje Gravesend was leuk, maar de oevers werden vooral gedomineerd door industriële gebouwen en aanlegsteigers voor zeeschepen, vele niet meer in gebruik. Dat Londen, een halve eeuw geleden nog een van de grootste wereldhavens, als havenstad niet meer veel voorstelt was te merken aan de rust op de Thames. Ik ben maar een keer gepasseerd door een inlopend vrachtschip. Rond het middaguur kwam de hoogbouw van de stad in zicht en een uurtje later moest ik me via de marifoon aanmelden voor de passage van de Thames Barrier, de waterkering waarmee bij een buitengewoon hoge vloed de Thames kan worden afgesloten. Toen hij in zicht kwam meldde ik me nog een keer en werd me verteld door welke opening ik kon passeren. De bebouwing langs de oevers werd steeds dichter en hoger, ik passeerde Greenwich en kwam op het westelijk halfronde terecht, en niet veel later zag ik de Tower Bridge voor me liggen. De ingang van de sluis die toegang geeft tot de jachthaven, lag daar nog geen tweehonderd meter voor.



Een dik uur rondjes draaien voor de Tower Bridge, wachtend op de schutting

Vlak voor de Tower Bridge kon ik de sluis zien. Het was net kwart over drie geweest en hij werd van drie tot zeven uur bediend. Ik meldde me via de marifoon bij de havenmeester. Die zei dat ik even geduld moest hebben, eerst werden de uitgaande schepen geschut. Dat geduld werd behoorlijk op de proef gesteld. Omdat de Tower Bridge een belangrijke attractie is voeren er veel rondvaartboten en snelle ribboten rond die voor flinke golven zorgden. Samen met de zeven Nederlandse schepen en twee Britse jachten draaide ik voortdurend rondjes. Een paar maal moest een van de rondvaartboten en een veerboot een waarschuwingssignaal geven voor een jacht dat hen hinderde. Op een gegeven moment kwam er een politieboot die ons maande om aan de oever tegenover de sluis zo dicht mogelijk bij de wal te blijven, want er kwam een sleepboot aan met een lange sleep. Het schutten van de uitgaande schepen duurde zeker een uur en vlak voordat de sluisdeur openging kwam de politieboot weer waarschuwen dat we zover mogelijk aan de overzijde moesten blijven om de uit de sluis komende schepen niet te hinderen. Vervolgens werden we een voor een opgeroepen om de sluis binnen te varen. Zelf een plaatsje zoeken was er niet bij, de havenmeester zei waar we moesten liggen.



De twee Nehalennia's in de sluis van St. Katharine's Dock, het schutten kan eindelijk beginnen

In de sluis stond net zoveel deining als op de Thames, maar het lukte me gelukkig goed om mijn achter- en voorlijn snel om een bolder te gooien. De eigenaar van een Britse speedkruiser die voor me lag, stond op de wal met zijn handen in zijn zakken toe te kijken hoe ik aanlegde en complimenteerde me ermee, maar ik had liever gehad dat hij even mijn lijnen had aangepakt. Hoewel er aan de andere kant nog een plaats aan de wal vrij was, moest een wat groter Nederlands schip, dat toevallig ook Nehalennia heette, van de havenmeester aan mijn schip aanmeren. Mijn lijnen werden nu dubbel belast en toen er een flinke golf de sluis inrolde brak de achterlijn. Gelukkig had ik de voorlijn ook als spring gebruikt, waardoor het schip alleen wat met zijn neus naar wal draaide en het anker langs de stenen schraapte. Snel zette ik een andere lijn op de achterbolder. De sluisdeur ging dicht en ik begreep nu waarom het schutten zo traag ging. Het was hoogwater-springtij en daardoor was het water in de Thames zo hoog dat er voortdurend golven over de sluisdeur heen sloegen. Het water in de kolk moest zakken, maar dat lukte pas goed toen het water op de rivier omlaag ging. Pas om half vijf kon ik naar de mij toegewezen box varen.



De skyline van modern en middeleeuws Londen: links en in het midden de City, rechts de London Tower

Na mijn zesdaagse tocht van Durgerdam naar Londen, heb ik nog zestien leuke dagen in de Britse hoofdstad doorgebracht. St. Katerine's Dock was vroeger de belangrijkste aanvoerhaven van thee. In de pakhuizen waar die werd opgeslagen zitten nu appartementen en een hotel en er staat wat nieuwbouw om de haven, gedeeltelijk gebouwd in dezelfde stijl. De haven was bepaald niet goedkoop. Omdat ik er meer dan twee weken heb gelegen kreeg ik korting, maar ik was per dag toch nog ruim 55 euro aan liggeld kwijt. Maar voor dat geld heb je ook wat. Ik lag midden in een wereldstad, met alle bezienswaardigheden op loopafstand. De dag na mijn aankomst ben ik over de Tower Bridge naar Southwark gewandeld en heb ik de zuidoever van de Thames verkend en het Tate Modern, het museum voor moderne kunst, bezocht. De twee volgende dagen heb ik achtereenvolgens de City verkend en Westminster, met de Big Ben en het parlamentsgebouw. In de City werd het straatbeeld gedomineerd door Zuidas-types, de dames meestal strak gerokt en de heren vrijwel allemaal in een wit overhemd met een antracietkleurige broek en een dito jasje, snel voortstappend op de drukke trottoirs, intussen druk in de weer met hun smartphone. Voetgangersstoplichten werden massaal genegeerd en zo nu en dan flitste er een sportief uitgedoste fietser op een racefiets, mountainbike of vouwfiets voorbij. In de National Gallery, aan de gezellige Trafalgar

Square, heb ik genoten van de schitterende schilderijencollectie met opvallend veel Nederlandse werken uit de Gouden Eeuw.



Trafalgar Square

De eerste drie dagen was ik alleen in Londen, aan het eind van week kreeg ik gezelschap van mijn vriendin en onze pleegzoon. We hebben lekker langs de Thames gewandeld, de wisseling van de wacht voor Buckingham Palace gadegeslagen en een bezoek gebracht aan de sterrenwacht in Greenwich, het British Museum, het immense kasteel de London Tower en aan de Westminster Abbey en de St. Paul's Cathedrale, allebei zeer indrukwekkend. Minder leuk was dat er in die week een aanslag plaatsvond waarbij een aantal doden en vele gewonden zijn gevallen, en waarvan wij ook het slachtoffer hadden kunnen zijn. Onze pleegzoon wilde graag logeren bij een vriendje dat met zijn moeder naar Londen was verhuisd. Toen we hem hadden weggebracht was het even de vraag hoe we terug zouden gaan. We konden de underground nemen naar Cannon Street, vlak naast de oprit van de London Bridge, of naar Tower Hill. We kozen voor het laatste. Toen we het station waren uitgestapt, zagen we dat het verkeer dat de Tower Bridge over wilde totaal vastzat. Er reden ambulances en politiewagens met loeiende sirenes en er vlogen ook voortdurend helikopters rond. We dachten eerst dat er op de Tower Bridge misschien een ongeluk was gebeurd, maar toen we internet raadpleegden

lazen we dat er op de London Bridge en de Borough Market net een aanslag had plaatsgevonden met een busje dat talloze mensen omver had gereden. Zouden we zijn uitgestapt bij station Cannon Street dan hadden we de oprit van de London Bridge moeten oversteken op de plaats waar het busje met zijn dodelijke tocht was begonnen. De London Bridge is nog een aantal dagen afgesloten geweest en de Borough Market, waar ik een paar dagen ervoor nog een lekker Indiaas hapje had gegeten, is tijdens ons verblijf gesloten gebleven.



De gezellige Borough Market, waar een paar dagen later een aanslag zou plaatsvinden

Toen ik afscheid had genomen van mijn vriendin en onze pleegzoon werd het langzamerhand tijd om ook afscheid te nemen van Londen. Ik moest echter nog even geduld hebben. Ik wilde in één ruk naar Chatham varen, waar de volgende week het jubileum werd gevierd van de glorieuze tocht van Michiel de Ruyter naar dit stadje, die precies 350 jaar geleden had plaatsgevonden. Omdat het een flink stuk varen was wilde ik 's morgens bijtijds vertrekken, maar de sluis werd de eerste drie ochtenden niet bediend. Er kon namelijk alleen geschut worden tussen twee uur voor en twee uur na hoogwater en niet vroeger dan 6 uur 's morgens, en de komende dagen was het zeer vroeg hoogwater. Omdat ik nog graag het Victoria and Albert Museum wilde bezoeken en Kensington Palace, het paleis

waar prins Willem III woonde toen hij koning van Engeland was, vond ik dat geen probleem.



Straatje in de Docklands

De laatste dag heb ik een leuke wandeling gemaakt door de Docklands, de oude havenbuurt, en 's avonds heb ik mijn verblijf in Londen muzikaal afgesloten met een mooi concert in de St. Martin in the Fields-kerk aan Trafalger Square. Voor mij een beetje jeugdsentiment want ik had vroeger een aantal LP's van het gelijknamige barokensemble, die allemaal waren opgenomen in deze kerk. Hoe mijn tocht naar Chatham is verlopen en wat ik verder tijdens mijn 'rondje Groot-Britannië' heb beleefd, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst

Oproep



Bent u de eigenaar van deze BMW met kenteken LP-12-TH, of weet u van wie deze auto is, neem dan s.v.p. contact op met de havencommissaris Diemerzeedijk. Telefoon 06 1960 1882.

Of email hc.asd.watergeuzen@gmail.com.

Zomerstalling 2018

Om een juiste indeling van de havens tijdig te kunnen maken vraag ik uw aandacht voor het volgende:

Als u al een box heeft en deze wilt behouden hoeft u niets te doen. Als u een box heeft en deze wil opzeggen gelieve u dit voor 1 januari aan mij te melden.

Als u nog geen box heeft en er graag één wilt hebben dient u zich voor 1 januari te melden onder opgave van bootnaam, lengte en breedte en de gewenste haven. Na 1 januari gaan we aan de zomerindeling werken. Bij meer aanmelding dan beschikbare boxen wordt verdeling gemaakt op basis van lidmaatschapnummer.

Even voor de goede orde: als u zich vorig jaar opgegeven hebt en geen box gekregen hebt, komt u dit jaar niet automatisch op de lijst. Opnieuw opgeven dus. Dit om teleurstellingen te voorkomen.

Met vriendelijke groeten,

Roel Habiecht, secretaris