



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 96, nr.10  
December 2022*

*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: 020 6022228  
E: [voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Vicevoorzitter**

vacature  
E: [vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Secretaris**

Maarten Trijsburg  
Egelantierstraat 123 C  
1015 RA Amsterdam  
T: 06 50508460  
E: [secretaris@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Penningmeester**

René Duursma  
Prinses Marijkestraat 18  
1077 XC Amsterdam  
T: 020 675 34 34  
E: [penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Tweede Penningmeester**

Kees Visser  
E: [2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Algemene bestuursleden**

Job Bruggeman

### **Havencommissaris Amsterdam**

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

### **Havencommissaris Durgerdam**

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

### **Havencommissaris Vinkeveen**

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

### **Vertrouwenspersoon**

Manuela Peters  
E: [vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989  
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621  
Koos Werneke T: 029 429 19 67

### **Redactiecommissie**

Jan Schans (teamleider/hoofdredacteur)  
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)  
T: 06 303 29 621  
Alfred Meyers (Boot van de maand)  
Gijs van Noort  
Leo Wiegerink (Boot van de maand)  
Hans Haytsma (webmaster)  
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Esther Koch (websiteredacteur)  
Kopij: [redactie@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:redactie@wsvdewatergeuzen.nl) [ccvanderharst.jaap@gmail.com](mailto:ccvanderharst.jaap@gmail.com)

### **Evenementencommissie**

vacatures

### **Veiligheid en het beheer op de havens**

vacature

### **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](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Financiën**

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

**Internetadres:** [www.wsvdewatergeuzen.nl](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)  
(leden hebben een persoonlijke inlog)

## ***Inhoud***

---

	<b><i>Pagina</i></b>
<b><i>Van de redactie</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Van de bestuurstafel</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b><i>Officiële mededelingen december 2022</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Jaaragenda 2022 / 2023</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Zomerligplaats 2023</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Uitnodiging Nieuwjaarsborrel</i></b>	<b><i>8</i></b>
<b><i>Doop van de Geus II en afsluiting van het seizoen</i></b>	<b><i>9</i></b>
<b><i>Weemoed</i></b>	<b><i>11</i></b>
<b><i>De Watergeus te water!</i></b>	<b><i>13</i></b>
<b><i>Boot van de maand: de Phuma</i></b>	<b><i>20</i></b>
<b><i>Met de Nehalennia rond Ierland</i></b>	<b><i>26</i></b>
<b><i>Deel 2: Van Portsmouth verder de Engelse zuidkust langs naar Cornwall.</i></b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

We ontvingen veel leuke foto's en verhalen, daarom is de Geus deze keer extra dik. Je hoeft je tijdens de feestdagen dus niet te vervelen! Het is ook de laatste Geus van 2022, een jaar waarin we gelukkig weer een aantal gezellige activiteiten konden organiseren. We hebben er net een achter de rug, de afsluiting van het seizoen op 27 november. In deze Geus doen we er verslag van en kun je ook lezen dat er nog meer gezelligs op het programma staat, de nieuwjaarsborrel op 8 januari.

De afsluiting van het seizoen was tevens het doopfeest van de Geus II, de geëlektrificeerde verenigingsloep. In *Van de bestuurstafel* staat hoe je de sloep kunt reserveren voor het maken van een leuk tochtje en vertelt onze voorzitter nog meer over de verenigingsboten. Hoewel we midden in de winter zitten, staat er in deze Geus ook informatie over het reserveren van een zomerligplaats. Als je nog geen vaste zomerligplaats hebt moet je dat voor 1 januari doen. In *Zomerligplaats 2023* lees je er meer over.

Verder staat er in deze Geus weer een column van Eilard Jacobs, met de bij deze tijd van het jaar passende titel *Weemoed*, en van Kees Visser ontvingen we een met leuke foto's verluchtigd verslag van de grondige restauratie van De Watergeus, de varende erfenis van zijn opa. In de *Boot van de maand* van de juni- en de september-Geus van 2019 stond daar al een verhaal over. In die rubriek worden nu de schijnwerpers gericht op de PHUMA, ook een klassiek vaartuig dat grondig gerestaureerd is. We sluiten deze Geus weer af met een reisverslag, deze keer van het vervolg van mijn tocht langs de Engelse zuidkust, op weg naar Ierland.

Veel leesplezier, prettige feestdagen en een goed uiteinde, en tot ziens op de nieuwjaarsreceptie!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Het bier was vrijwel op, de hapjes eveneens. De sluiting van het seizoen was een geslaagde bijeenkomst. Met ruim 60 mensen en een muzikale omlijsting van “Red and Blues” was het in het clubhuis gezellig toeven. Dank aan de leden van de band, de barmannen en allen die verder hun steentje aan deze middag hebben bijgedragen. De sloep is door André van Oostveen, onze oud-voorzitter, op feestelijke wijze gedoopt. Binnenkort is de sloep vaarklaar, dankzij de inzet van Hendrik de Graaf (schilderwerk), Theo Schuurman (laswerk), Ivo Hegemans (elektrisch gedeelte) en Frans van Wittmarschen (demontage), en dat alles onder de bezielende leiding van Job. De kussens zijn nog niet klaar, maar Manuela Peters heeft dit project ter hand genomen. En zoals de bedoeling van het project was hebben we nu ervaring opgedaan met het elektrificeren van een sloep. Daar kunnen de leden die hun sloep de komende tijd willen elektrificeren hun voordeel mee doen.

Op de website kunnen de leden de sloep reserveren. Het reglement voor het gebruik staat ook op de website. Komend jaar is een proefjaar en het kan dus zijn dat we in de loop van het jaar nog dingen gaan veranderen. Naast de sloep zullen we vanaf het voorjaar ook de Leisure (kajuitzeilbootje) uitlenen tegen een onkostenvergoeding en later in het seizoen ook de grotere Trotter Pandora. Alle leden kunnen in 2023 één maal één van de boten gedurende maximaal één dag zonder kosten lenen.

De gemeente Amsterdam is in Durgerdam voortvarend aan het werk gegaan met de voorbereidingen voor het baggeren. Gezien de planning zal het baggeren helaas pas na het seizoen van 2023 plaatsvinden.

Geen bericht is goed bericht. Gezien het zeer beperkte aantal van 3 reacties op het meerjarenplan ga ik ervan uit dat we met de uitwerking kunnen beginnen en dat het plan op de ALV een hamerstuk is.

Ik hoop iedereen te zien op de nieuwjaarsborrel op zondag 8 januari om 16.00 uur.

Peter Weesendorp

## ***Officiële mededelingen december 2022***

---

### Mutaties

1. Nieuwe aanmeldingen: geen
2. Nieuwe aspirant-leden: Paul Beek, Samuel Beek
3. Het permanente lidmaatschap wordt toegekend aan Demi Schadenberg
4. Opzeggingen: Arthur Goedhart

### Besluiten

5. De verenigingsboten zullen ter beschikking gesteld worden aan de leden, waarbij om een vrijwillige bijdrage voor de kosten verzocht zal worden.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2022 / 2023***

---

Laatste dag aanmelding zomerligplaats	31 december
Nieuwjaarsborrel	8 januari, 16.00 uur
Bestuursvergadering	9 januari, 20.00 uur
„	6 februari, „
„	6 maart „
Algemene ledenvergadering	29 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	3 april, „
Seizoensopening	30 april, 16.00 uur
Bestuursvergadering	1 mei, 20.00 uur

Bestuursvergadering	5 juni, 20.00 uur
„	3 juli, „
Sluiting aanmelding winterstalling	1 juli
Bestuursvergadering	7 augustus, 20.00 uur
„	4 september, „
„	2 oktober, „
Seizoenssluiting	5 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	6 november, 20.00 uur
„	4 december, „
Sluiting aanmelding zomerstalling	31 december

### **Zomerligplaats 2023**

Iedereen die een vaste plek wil hebben in één van onze havens maar die nog niet heeft, moet zich **voor 1 januari** daarvoor aanmelden. Dat moet ieder jaar opnieuw om de lijst actueel te houden. Als er een plek definitief vrij is, wordt die toegewezen aan degene die zich voor 1 januari aangemeld heeft en het laagste rangnummer heeft. Is bekend dat een plek langere tijd vrij is gedurende het seizoen, dan wordt die voor die periode op dezelfde manier toegewezen. Komt een plek voor kortere tijd vrij of is onbekend of een plek ingenomen wordt, dan wijst de havencommissaris de plek toe. Meestal is het dan “wie het eerst komt die het eerst maalt”. Bij dit alles speelt nog wel mee of de boot in de vrijgekomen box past. Naast de havenindeling zullen we t.z.t ook de wachtlijst voor de diverse havens op de website zetten.

Let op:

Als u zich vorig jaar al heeft opgegeven maar nog geen box heeft gekregen, moet u zich nu wederom aanmelden. U komt **niet automatisch** op de lijst op basis van eerdere aanmeldingen! Leden met een vaste box

hoeven zich niet opnieuw op te geven, vaste ligplaatsen blijven gehandhaafd. Heeft u wel een vaste box maar wilt u die komende zomer niet gebruiken, of zoekt u een box in een van onze andere havens, dan moet u dat ook melden. Wilt u helemaal geen gebruik meer maken van een van onze boxen, dan willen wij dat uiteraard ook weten.

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

Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Uitnodiging Nieuwjaarsborrel***

---



Op **zondag 8 januari** wensen we elkaar onder het genot van een drankje en een hapje een goed 2023 toe, met natuurlijk een fantastisch vaarseizoen. Uiteraard zijn ook aspirant-leden van harte welkom!

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

Jaap van der Harst, namens het bestuur

## ***Doop van de Geus II en afsluiting van het seizoen***

---



*André doopt de geëlektrificeerde verenigingsloep.*

In de vorige Geus en via een nieuwsbrief werden jullie uitgenodigd voor de feestelijke afsluiting van het seizoen op zondagmiddag 27 november. Daarop is goed gereageerd, want even voor vieren was het in het clubhuis al gezellig druk. Na een kort welkomstwoord nodigde de voorzitter de aanwezigen uit om naar buiten te komen voor de doop van de Geus II, de verenigingsloep die door een groepje vrijwilligers onder leiding van Job van een elektrische voortstuwing is voorzien. In de juni-, september- en oktober-Geus is daarvan verslag gedaan. Op één van de foto's zie je oudvoorzitter André van Oostveen in de sloep aan het werk, en hij had de eer om haar te dopen. Gewapend met een fles champagne stond André naast het hellinggat. Met een licht knalletje schoot de kurk van de fles, de champagne vloog met een sierlijke boog de lucht in en onder luid applaus werd de sloep rijkelijk door het geestrijke vocht besprenkeld.



*Red and Blues zorgt voor de muzikale omlijsting.*

De Geus II was gedoopt en de toeschouwers zochten weer snel het clubhuis op, want buiten was het grijs en druilerig. Op een lange tafel had de catering intussen smakelijke gerechten neergezet. Daar vormde zich snel een rij en even later konden de aanwezigen onder het genot van een hapje en een drankje en de muziek van Red and Blues, elkaar vertellen wat ze tijdens het varen allemaal hadden beleefd. De stemming was geanimeerd en aan het eind van de middag konden we terugkijken op een zeer geslaagde afsluiting van het seizoen. Het duurt nog ruim vier maanden voordat dat geopend wordt, maar gelukkig staat er binnenkort weer een gezellig samenzijn op het programma: de nieuwjaarsreceptie op zondagmiddag 8 januari om 16.00 uur. Hopelijk zie we elkaar daar weer.



*Iedereen geniet van de lekkere hapjes en een drankje.*

Barmannen Richard en Rudolf, bandleden Ed, Ron en Patrick, cateraars en alle anderen die hun schouders hebben gezet onder deze seizoensafsluiting, bedankt voor jullie inzet!

Jaap van der Harst

## ***Weemoed***

---

De herfst wordt dikwijls afgeschilderd als een periode van weemoed. De bladeren vallen en doen denken aan vergankelijkheid. Herkenbaar voor de watersporter?

Als het seizoen op zijn eind loopt, de dagen steeds korter worden en de temperaturen lager, hoewel....tegenwoordig juist hoger, bekruipt mij toch

de behoefte om de boot netjes op te bergen voor de winter. Het liefst nadat ik, nog profiterend van de prettige temperaturen, het staalwerk nog wat heb onderhouden. Toch heb ik, als ik voor het laatst in het seizoen op zeil de haven van Durgerdam nader, waar ik zal gaan aftuigen, ook wel een beetje een brok in de keel. Er komt per slot een einde aan een prachtig vaarseizoen. Maar als het weer een aantal dagen later echt omslaat en de regen tegen de ramen begint te kletteren, ben ik toch maar weer wat blij dat het schip veilig en droog onder de wintertent ligt. Een beetje tweeslachtig dus, maar toch eerder een voldaan dan een weemoedig gevoel. Naarmate de winter dichterbij komt wordt deze tevredenheid over het veilig stallen van de boot alleen maar groter. Er liggen nog wel heel wat klussen te wachten, maar ach de winter is nog lang...

Tijd voor andere dingen. Zo was ik begin december weer even een paar dagen op Terschelling. Het Wad oefent niet alleen 's zomers, maar ook in de winter, een enorme aantrekkingskracht op me uit. Ik moet er echter niet aan denken om er begin december nog op eigen kiel naartoe te varen. Nee hoor, lekker op de warme veerboot en verblijven in een centraal verwarmd huis. Heerlijk om overal rond te kunnen scharrelen en te fietsen zonder drommen toeristen. En eigenlijk ook prima dat veel horeca en toeristenwinkeltjes gewoon gesloten zijn. Ik heb ze niet nodig.



*Genoeg plaats in de haven van Terschelling.*

Ik kan het natuurlijk niet laten ook nog even langs de jachthaven te fietsen. Wat een verlatenheid. Er liggen nog wel een paar bootjes, maar die zijn van eilanders. Geen passanten. Trouwens, de gemeentehaven is ook helemaal leeg, de chartervaart is ook in rust.

En toch, als ik zo over de lege jachthaven kijk komt er een weemoedig gevoel bij me op. Waar lagen we ook weer van de zomer (ik ben drie verschillende keren in de jachthaven geweest)? Wat was het een permanente drukte op de hoofdsteiger, met komende en gaande mensen. Wat leuk dat ik daar weer vrienden of familie tegenkwam. En nu, leegte. Als je er nu als passant zou liggen heb je bijna net zoveel stilte als wanneer je zou droogvallen op een plaat in de buurt. En net zoveel aanspraak. Het lege Wad en de bijbehorende jachthaven doen me denken aan wat ik, ook 's zomers, op het Wad probeer te vinden: het gevoel van vrijheid om te gaan en staan waar je wil. De weidsheid van het gebied met de Friese kust waarvan je weet dat je er nooit met de boot zal kunnen komen, anders dan in havens. De stilte die toch wat reliëf krijgt door geluiden van wadvogels.

Kortom, eigenlijk stemt die lege jachthaven me gewoon een beetje weemoedig. Maar kom, er komt straks een nieuw seizoen en er ligt al een klussenlijst klaar.

Eilard Jacobs

## **De Watergeus te water!**

*Een nieuw verhaal over de boot van Kees Visser en Carla Brinkman, die is gebouwd door de opa van Kees en geheel toevallig 'De Watergeus' heet. Eerdere afleveringen stonden als 'Boot van de Maand' in de Geuzen van juni en september 2019. Zie de website ([wsvdewatergeuzen.nl](http://wsvdewatergeuzen.nl)) en kijk dan onder Vereniging/Boot van de Maand.*

Omstreeks 1937/1938 maakte mijn grootvader, Cornelis Visser, het ontwerp voor dit scheepje van 10,50 meter lang, 2,75 meter breed en met een diepgang van 75 centimeter.

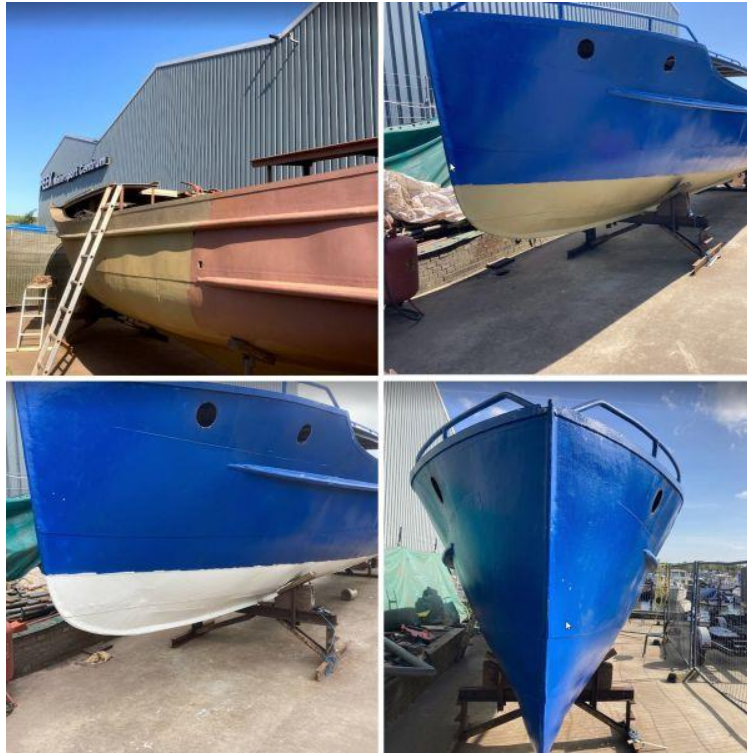


*Mijn opa Cornelis Visser ontwierp de Watergeus omstreeks 1937/1938.*

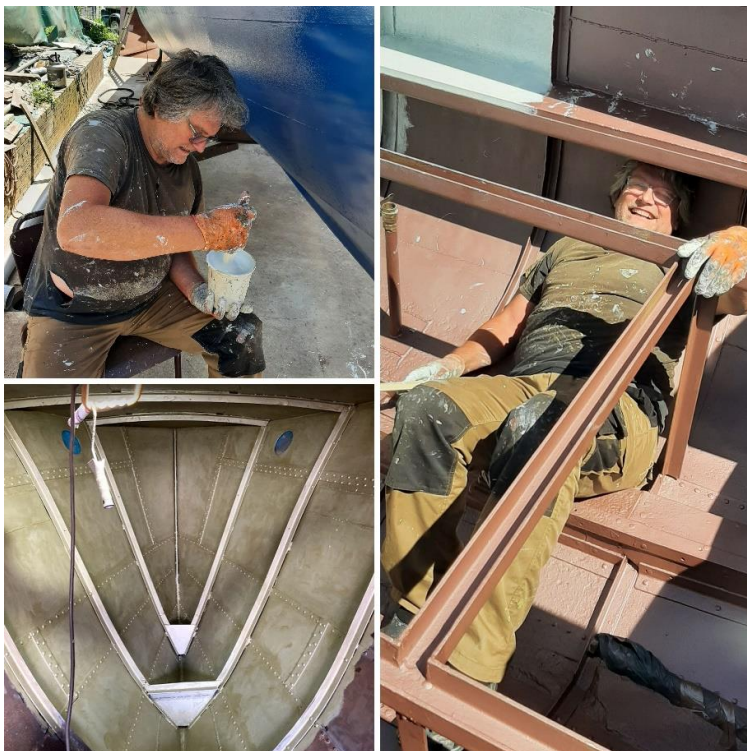
Nu, in 2022, is het casco van het schip al een paar jaar een vertrouwd beeld op de kade van onze vereniging. Wij hebben namelijk onbewust besloten dit levenswerk van mijn opa tot ons levenswerk te maken!

En nu hebben jullie al jarenlang langzaam, heel langzaam, het casco van kleur zien veranderen. Elke kleur staat voor zeker drie lagen. Ik heb berekend dat op zowel de binnen- als de buitenkant in totaal 10 lagen 2-componentenlak zitten en dat Carla en ik 87 kwasten en rollers hebben gebruikt.

Toen dan eindelijk het verfwerk gedaan was, werd de volgende uitdaging het vinden van twee planken hout van ca 750\*50 cm voor de zijkanten van kajuit en stuurhut. Deze bleken verkrijgbaar in Harlingen. Het transportprobleem werd opgelost door Ahmet, die zijn grote trailer wel uit wilde lenen. Omdat de zagerij een foutje had gemaakt mocht ik tweemaal naar het mooie Friesland.



*Kleur na kleur na kleur ...*



*Linksboven: de zoveelste laag 2-componentenverf. Linksonder: De binnenkant is het meeste werk, maar het resultaat is 'kunst'. Rechts: Kees blijft lachen!*



*Carla zelf onder de 2-componentenlak.*



*Als Zeus op de Olympus.*

De ruw gezaagde planken moesten vlak geschuurd worden en dit bleek met de onder vaklui bekende Festool Rotex redelijk vlot te gaan. Het vervolgens op maat maken van de planken en uitzagen van de ramen was een fluitje van een cent, met name omdat medelid Steven hier zijn vakmanschap en werklust ter beschikking stelde en ik zelf zo min mogelijk in de weg heb gelopen. Uiteraard moest dit hout ook van duurzame conservering voorzien worden. Het recept hiervoor werd aangeleverd door houtman Johan.



*Op maat maken van de planken met hulp van Steven.*

*Rechtsboven: de boot blijft drijven!*

Ondertussen was ik wel benieuwd of de romp nu echt waterdicht was. Je kan dit tenslotte maar beter zeker weten voordat je de binnenkant in gaat timmeren.

De boot werd door een baldadige hellingbaas en havencommissaris op creatieve wijze het water in geleid. Nadat ik alle op de haven aanwezigen uitnodigde om aan boord te komen, zodat de boot wat dieper kwam te

liggen, bleek gelukkig dat alles was zoals gehoopt. Snel werd de boot weer drooggezet, want er dreigde regen.

Wederom onder de bezielende leiding van Steven zijn de houten zijanten gemonteerd en afgekit. Bij toeval kwam er een fotograaf langs en zo is onderstaand staatsieportret, vrij naar een vroegere Grolsch-reclame, tot stand gekomen. Het net lijkt alsof ik het allemaal geheel zelf gedaan heb, maar de oplettende lezer weet ondertussen beter.



*Tevreden: de Watergeus is net in het water geweest en is niet gezonken.*

Tussen de bedrijven door zijn ook motor en keerkoppeling naar de loods gebracht. De demperplaat tussen deze twee componenten bleek danig versleten en aan vervanging toe. Helaas bleek een plaat van deze afmetingen niet leverbaar. Vaag kon ik me nog herinneren dat deze plaat ergens eind jaren '60 van de vorige eeuw vervangen was en dat hierdoor wat draaiwerk nodig was.



*Probleem demperplaat ook weer opgelost (met dank aan Francis).*

Na veel rondbellen en steun van Francis is dit probleem ook weer opgelost, helaas net te laat om de motor nog in de boot te hijsen. Dit wordt dan ook de eerste klus in het voorjaar na de winterstalling.

Terugkijkend ben ik blij met alles wat er deze mooie zomer is gebeurd en met alle hulp en ondersteuning die we gekregen hebben, zowel fysiek als psychisch. Dank aan iedereen die bijgedragen heeft.

Kees Visser

## ***Boot van de Maand: de Phuma***

---

van Anne van As en Peter Eggermont

Wij zijn Anne van As & Peter Eggermont. Anne is beeldend kunstenaar en ik heb een eigen bedrijf in laboratoriumapparatuur gehad. Dat heb ik een aantal jaren geleden verkocht en sindsdien ben ik adviseur en technisch in de weer. Sinds 2014 zijn wij eigenaars van de bakdekker PHUMA. Momenteel ligt de boot in de Singelgracht in Amsterdam.



*Anne en Peter (midden) met medeleden Gijs en Marli in Frankrijk.*

Van origine is de PHUMA een bakdekkruiser uit 1928, gekocht in Marknesse, waar de boot al decennialang als kaal casco opgeslagen stond. Na betaling kon ik ter plekke nog vijf dagen lassen en slijpen, waarna de boot vanwege winterstalling snel weg moest.



*Varen op het IJ voor de Buiksloterweg-pont.*

In een andere loods zijn we nog bijna een jaar bezig geweest met afbouwen, met Marktplaats als hoofdleverancier. Voor de afwerking van de binnenkant heb ik tweedehands irokohout gebruikt. De dieselmotor (een Volvo Penta D4) en de boegschroef (merk onbekend), komen ook van Marktplaats. Het stuurwiel hebben we van een vriend gekregen en de hydraulische stuurinrichting is nieuw.



*Eerste fase: lassen en boot in grondverf zetten. Daarna inbouw van de motor- en irokopanelen.*

In 2015 is de boot in Amsterdam-Noord te water gelaten.



*Aan de Nassaukade is net het dekzeil gemonteerd.*

En ja, deze boot doet het gewoon (bijna altijd) en zorgt voor ons buitenleven. Zodra het mooi weer is maken we tochtjes, al dan niet met vrienden. Ergens afspreken met andere booteigenaars, “een bootafpraakje” noemen we dat, is ook heel leuk! Andere bestemmingen zijn zwemmen aan het eind van de dag of korte vakanties naar Loosdrecht, Utrecht e.d..

Op de volgende pagina een kleine impressie.



*Tocht naar Loosdrecht en wachten voor de Kraaienestersluis.*



*Loenersloot en zwemmen bij de Bogortuin.*



*Opstappen op de Buiksloterweg en aangelegd aan strand Blijburg.*

Het gekke is dat de tijd vliegt als het leuk is. We hadden het er weleens over dat de boot eigenlijk weer eens de werf op moest. Totdat het dus te laat was. Op een dag in het voorjaar van 2022 begon de boot namelijk hééél langzaam te zinken via een piepklein gaatje. Dus deze zomer noodgedwongen op de werf gelegen vanwege dat piepkleine gaatje, dat precies onder de motor zat.

De les is natuurlijk dat piepkleine gaatjes niet bestaan in botenland, maar putcorrosie wel. Wat begon met een klein gaatje, werd een grote klus waarvan moeilijk te bepalen was wanneer en waar die zou stoppen.



*Het gat onder de motor en putcorrosie op de kimmen.*



*Gelaste plaatjes in de bodem.*

Daar komt bij dat je gebonden bent aan een werfplanning, waardoor het allemaal maanden duurde. En er werd natuurlijk lang vergaderd over de te volgen strategie, onder het genot van nogal wat bier.



*Bespreking van de strategie!*

Maar in september kon de boot weer te water. Gelukkig waren er nog wat mooie dagen en was het gedoe weer snel vergeten.

Het plan is om de boot toekomstbestendig te maken door haar een elektromotor te geven, zodat er ook mee gevaren mag worden in en om de stad. Het wordt dan een hybride, omdat anders lange afstanden niet mogelijk zijn.

Als je ook zulke plannen hebt, neem dan contact met ons op om ideeën uit te wisselen: [petereggermont@gmail.com](mailto:petereggermont@gmail.com).

Peter Eggermont

Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan Alfred Meyers ([ama4architecture@yahoo.com](mailto:ama4architecture@yahoo.com)) of Leo Wiegerink ([leowiegerink@gmail.com](mailto:leowiegerink@gmail.com))

## ***Met de Nehalennia rond Ierland***

---

### ***Deel 2: Vanaf Portsmouth verder de Engelse zuidkust langs naar Cornwall.***

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik vanuit Boulogne het Kanaal ben overgestoken en via Eastbourne en Newhaven naar Portsmouth ben gevaren. Vandaaruit heb ik koers gezet naar Poole Harbour, zo'n 12 mijl ten westen van Wight. Hoewel de zon zich maar sporadisch liet zien, was het aangenaam zeilweer en dat had op deze zondagmorgen veel zeilers naar het water gelokt. De Solent, tussen Wight en het vasteland, is het drukste zeilwater van Engeland en overal voeren jachten. Daartussendoor staken voortdurend veerboten over en voer ook andere beroepsvaart. Schuin achter me kwam een enorm autotransportschip aan dat de geul naar Southampton in wilde draaien. De vraag was of ik nog voldoende ruimte zou hebben om voor het schip de geul over te steken. Ik heb maar het zekere voor het onzekere genomen en ben er met een ruime bocht achterlangs gevaren.



*De westkaap van Wight met de Needles.*

Het uitzicht op de Needles, het rijtje krijtrotsen voor de westkaap van Wight, was weer schitterend, maar de sterke stroom zorgde even voor steile schuimkoppen. Daarna werd het gelukkig rustiger, maar dat duurde niet lang, want boven land had zich een bui ontwikkeld die met regen, maar ook stevige windstoten, precies over me heen trok. De windmeter sprong even naar 22 knoop, windkracht 6. Op de marifoon hoorde ik dat een jacht een paar mijl achter mij in de problemen was gekomen. Het gaf een mayday-call, het noodsein, en meldde aan de kustwacht dat het vastgelopen was. De reddingsboot had het gelukkig vrij snel losgetrokken.

Ook in Poole Harbour lagen aardig wat luxe schepen en de prijs voor een overnachting was nog een beetje hoger dan in Portsmouth. Voor me lag een enorm motorjacht. De bemanning was druk bezig om het een grondige poetsbeurt te geven. Een uurtje na mij arriveerde Ulrich, de Duitse solovaarder die in Eastbourne, Newhaven en Portsmouth mijn buurman was geweest. We hebben even een praatje gemaakt en de volgende morgen afscheid genomen. Ik wilde naar Weymouth, maar hij wilde om kosten

te besparen onderweg in een baai ankeren. Gezien de zuidoostelijke wind zou hij geen rustige nacht tegemoet gaan, maar met overnachten op onrustig water had hij klaarblijkelijk weinig moeite. Dat moest ook wel, want hij wilde met een zeilvriendin die in Plymouth zou opstappen in één ruk naar Spanje varen, een tocht van ruim 7 etmalen.



*Old Harold.*

Vanwege de overvloedige zonneschijn en de zwakke tot matige zuidoostenwind leek het een mooie zeildag te worden. Maar eerst moest ik vier kappen passeren waar gevaarlijke golven stonden, en tot de laatste kaap was de wind pal tegen. De eerste kaap, Old Harold, bestaat uit een rijtje losstaande krijtrotsen en is zeer fotogeniek. Toen ik hem naderde werd het steeds onrustiger, maar ik wilde toch proberen om er een paar foto's van maken. Precies op het moment dat ik mijn fototoestel in de aanslag hield, zag ik vlak voor de boot een oranje kreeftenboeitje uit een golfdal oprijzen. De lijn van het boeitje in mijn schroef krijgen was wel het laatste wat ik wilde en ik heb razendsnel mijn fototoestel neergelegd en de stuurautomaat ontkoppeld. Door hard naar stuurboord te sturen passeerde ik

het boeitje op een paar meter, maar nu voer ik recht op een paar mannen af die in een klein visbootje aan het hengelen waren en moest ik snel naar bakboord. Daarna waren er gelukkig geen obstakels meer en heb ik geprobeerd om wat plaatjes te schieten van Old Harold en zijn vrouw en kinderen. Vanwege de ruwe zee viel dat niet mee. Ook bij de drie volgende kapen ging het enorm tekeer, vooral bij St. Alban's Head, de laatste kaap. Het was de zesde keer dat ik die passeerde, maar zo erg had ik het nog niet meegemaakt. De boeg van het schip ging meters de lucht in en de golven rolden tegen de buiskap. Om het schip stuurbaar te houden heb ik de gashendel diep ingedrukt. Sneller dan 3 knoop door het water liep het schip niet, maar de stroom slingerde me met een enorme vaart om de kaap heen.



*St. Alban's Head, waar het even flink tekeergaat.*

Na deze beproevingen kwam de beloning. Het werd een stuk rustiger en ik kon nu de genua uitrollen en hoog aan de wind met een ideaal zeilwindje van zo'n 3 tot 4 beaufort naar mijn bestemming koersen. De stuurauto-maat zorgde ervoor dat het schip op koers bleef en ik kon relaxt genieten

van het uitzicht op de Jurassic Coast met zijn indrukwekkende kliffen, lieflijke baaitjes en zacht golvende heuvelland. Hoewel de stuurautomaat het schip zo hoog mogelijk aan de wind probeerde te houden, leek ik Weymouth op een gegeven moment net niet meer te kunnen halen. Ik ben daarom maar zelf gaan sturen. Dat hielp. Een extra slag was niet meer nodig en aan het eind van de middag voer ik de haven binnen. Ik kende Weymouth goed en wist precies waar jachten van mijn lengte moesten aanmeren. Toen ik daar aankwam lag het er echter vol met motorboten. Alleen tussen twee rijen was nog een klein stukje steiger vrij, maar ik vroeg me af op mijn schip daarin zou passen. Ik heb even contact opgenomen met de havendienst en die zei dat ik op dat plekje moest aanmeren. De dame die me te woord stond vroeg ook of ik al contact had gehad met de douane, en zo ja waar, waarschijnlijk omdat Weymouth een haven is die vaak aangelopen wordt door Franse zeilers die vanuit Cherbourg het Kanaal oversteken. Ik vertelde het en hoefde verder geen actie te ondernemen.



*Aangemeerd in Weymouth.*

Met voorzichtig manoeuvreren lukte het om precies tussen de twee rijen motorboten aan te leggen. Ik werd hartelijk begroet door de achterburen die op hun achterdek zaten te pimpelen, maar het zou ook wel aardig zijn geweest als ze even mijn lijnen hadden aangepakt. Op de kade was het enorm druk. Overal slenterden toeristen, al of niet met een bakje fish-and-chips in de hand, en de rand van de kade was drukbezet met kinderen die met kleine kruisnetjes of aas aan een touwtje krabben en visjes probeerden te vangen. Tussen Hemelvaartsdag en Pinksteren hebben de kinderen in Groot-Brittannië vakantie en veel volwassenen waren vrij i.v.m. het 70-jarig jubileum van de koningin, dat precies in die week gevierd werd. Voor de pubs en over een aantal straten waren plastic Britse vlaggetjes gespannen, precies zoals 45 jaar geleden, toen ik tijdens het 25-jarig jubileum een fietstocht door Zuid-Engeland maakte.



*Haven van Weymouth, met achter in de hoek de passantenplek.*

Het havengeld was dit keer een enorme meevaller. In Weymouth hoefde je namelijk na vier nachten liggen voor de vijfde nacht niets te betalen. Drie jaar geleden had ik hier op de terugreis vier dagen verwaaid gelegen

en de kaart waar dat op stond had ik bewaard. Ik lag hier nu de eerste nacht gratis. Helaas was de regeling inmiddels afgeschaft. Nadat ik had aangelegd kwamen er een paar zeiljachten de haven binnen die naast me aanlegden. De bemanning van een van de motorboten was duidelijk in feeststemming, wellicht vanwege het koninklijke jubileum. 's Middags klonk er al harde muziek en stond er een vrouw op het voordek te swingen, en 's avonds ging het volume nog wat omhoog en zong de hele bemanning mee. Een van mijn burens klaagde over de herrie. Als dit zo doorging zou er van slapen niet veel terechtkomen, maar gelukkig duurde het feestje niet langer dan tot een uur of elf.



*Doorkijkje over Weymouth.*

De volgende tocht die op het programma stond was de lange, ruim 10 uur durende oversteek van de Lyme Bay. Omdat de volgende dag de wind flink was toegenomen en bovendien pal tegen zou zijn, ben ik in Weymouth gebleven. De burens moesten allemaal de andere kant uit en vertrokken 's morgens vroeg. In de loop van de middag kreeg ik nieuwe bu-

ren, een zeer vriendelijk jong echtpaar met twee kinderen aan boord. Zoals Engelsen vaker doen stelden ze zich direct voor en vroegen ze wat mijn voornaam was. De man bleek Nederland en vooral Utrecht goed te kennen want hij had er aan de universiteit een “business course” gevolgd. Daarna kwamen er nog drie jachten langs zij liggen. Dat leverde flink wat geloop over mijn dek op, maar ook veel gezellige praatjes. Iedereen wilde weten waar ik vandaan kwam en heen ging. Ik heb mijn dag aan de wal hoofdzakelijk gevuld met wandelingen, eerst door het schitterende park op de kliffen vlak naast de haven en daarna over de boulevard langs de baai aan de andere kant van de stad. Alles zag er nog precies hetzelfde uit als in de tijd van koningin Victoria, zelfs de paardentram reed er nog. Ook hier was het zeer druk. Omdat het strand op het oosten ligt, merkte je er niet veel van de frisse westenwind. Het lag er vol met zonzonaanbidders in badkleding en er werd zelfs gezwommen. In de verte stonden de krijtrotsen van de Jurassic Coast te schitteren in de middagzon.



*Boulevard van Weymouth.*

Het weerbericht voor de volgende dag zag er een stuk beter uit. De wind zou flink afzwakken en wat naar het zuiden draaien, zodat ik wellicht zeilend in één slag de Lyme Bay kon oversteken. Ik hoefde pas aan het eind van de morgen te vertrekken, maar mijn burens wilden allemaal de andere kant uit en vertrokken daarom vroeg. Tussen 4 en 5 werd ik wakker van voetstappen over mijn schip. Hoogstwaarschijnlijk van de burens van het buitenste schip die hun scheepshond nog even wilden uitlaten, want toen ik opstond zag ik verse afdrukken van hondenpoten op het kajuitdak. Toen de rust weer was teruggekeerd heb ik nog een paar uur geslapen en even voor twaalf heb ik het gezellige Weymouth vaarwel gezegd. Ik heb het grootzeil gehesen en de genua uitgerold en hoog aan de wind heb ik eerst een slag naar het zuiden gemaakt tot voorbij Portland Bill, de zuidkaap van het schiereiland Portland.



*Portland Bill.*

Toen ik overstag was gegaan zag ik al snel dat in één slag de hele Lyme Bay oversteken niet zou lukken. Het liefst was ik naar Dartmouth gezeild of naar de mondaine badplaats Torquay, de 'Rivièra van Engeland', waar

ik nog nooit was geweest. Daarvoor moest ik een bijna westelijke koers varen, maar die was niet bezeild, op de zeilen was alleen een noordwestelijke koers mogelijk. Omdat er een lekkere zeilwind stond en ik geen zin had om daar urenlang op de motor tegenin te varen besloot ik om zo lang mogelijk door te zeilen en dan het laatste stuk op de motor naar de dichtstbijzijnde haven te varen. Dan zou de wind zijn afgenomen en hoefde ik niet tegen hoge golven in te hakken. Dat ik niet één slag de hele baai kon oversteken had ook een voordeel, want ik zag nu de hele kust. Bij vorige oversteken was die niet veel meer dan een verre grijze streep, nu voer ik de baai bijna rond en zag ik overal de indrukwekkende kliffen, die telkens onderbroken werden door mooie valleien. Op de vaak meer dan 200 meter hoge heuvels lagen vooral weilanden, allemaal omzoomd door hagen. Krijtrotsen stonden er aan dit westelijke stuk van de Jurassic Coast niet meer. Wat me vooral opviel was hoe verschillend de kleuren van de rotsen waren. Soms waren ze grijsbruin, maar vaak ook donker- of roodbruin en er was ook een rij kliffen die paars getint was.



*Noordwestoever van de Lyme Bay.*

Toen ik uiteindelijk uitkwam bij het noordelijkste punt van de baai zat er niet veel anders op dan de dichtstbijzijnde haven op te zoeken. Torquay lag te ver weg, daar zou ik waarschijnlijk niet meer voor het donker aankomen. Er lagen wel een paar kleine haventjes, maar die vielen bij laagwater droog. De dichtstbijzijnde haven die ik goed aan kon lopen was Exmouth, in de noordwesthoek van de baai. Ik was er nog nooit geweest en wilde er graag overnachten, maar in de vaargids stond dat er geen aparte passantenplekken waren. Men adviseerde daarom om van tevoren contact op te nemen met de havenmeester. Dat heb ik gedaan en het teleurstellende antwoord was dat er geen plek was. Dan maar naar de volgende haven. Dat was Teignmouth, een beetje zuidelijker. Ook daar was ik nog nooit geweest. De haven lag een klein stukje landinwaarts aan de Teign, een rivier met een vrij hoge drempel, maar omdat ik er bij hoogwater zou aankomen was dat geen probleem.



*Zuidkaap van de Teign-monding.*

Voor de monding lag geen verkenningston en ik moest even zoeken waar de toegangseul precies begon, maar op een gegeven moment zag ik

schuin voor me de eerste rode en groene boei. Ten noorden van de monding was de kust laag en lag een langgerekt strand met een lange rij Victoriaanse gebouwen erachter. Aan de zuidkant stond een steile rotswand met bovenop oude villa's tussen het geboomte. De vaargids adviseerde om zoveel mogelijk die wal aan te houden omdat men anders het gevaar liep om op het strand te eindigen. Die wijze raad heb ik uiteraard keurig opgevolgd. Er kon ook een gevaarlijke stroom staan, maar omdat het precies hoogwater was merkte ik daar niets van. Terwijl ik wat foto's probeerde te schieten van de indrukwekkende kliffen, draaide ik met een scherpe bocht achter het strand langs de rivier op. Daar zag ik al snel de steigers waar ik kon overnachten. Ze lagen aan de rand van de rivier en hadden geen verbinding met de wal. Een avondwandeling zat er dus niet in, tenzij ik het bijbootje tevoorschijn zou halen. Maar dat was veel te veel gedoe en bovendien zou het al snel gaan schemeren.



*Ik vaar de Teign op.*



*Aangemeerd in de Teign.*

Aan de rivierkant van de eerste steiger was nog volop ruimte en daar heb ik vastgemaakt. Wat me wel een beetje verontrustte was dat er een bord op stond met de mededeling dat deze steiger bedoeld was voor ligplaatshouders en men er alleen mocht liggen met toestemming van de havenmeester. Ik heb via de marifoon en de telefoon contact proberen op te nemen, maar er werd niet gereageerd. Aan de volgende steiger was te weinig ruimte. Aan de derde wel, maar daar lag een motorboot waarop, net als in Weymouth, een uitgelaten bemanning op het achterdek bezig was om een feestje te bouwen. Misschien was het wel dezelfde boot. Ik ben dus maar blijven liggen, als ik in overtreding was zou ik dat de volgende morgen wel horen. Nadat ik een snelle maaltijd had bereid, kon ik genieten van een weids uitzicht over de rivier, die vanwege het hoogwater zeer breed leek en veel weg had van een baai. Een paar kilometer verderop werd hij overspand door een brug. Overal lagen jachten aan meerboeien, verder landinwaarts lagen aan beide zijden van de rivier hoge heuvels. Naar het zuiden keek ik uit op de hoge rotswand waar ik vlak langs was gevaren.

Ook voor het liggen aan een steiger zonder walverbinding moet je natuurlijk betalen en ik heb de volgende morgen even via de marifoon gevraagd hoe ik dat moest doen. Er werd nu wel geantwoord en er zou een havenmeester langs komen. Die kwam even later in een speedbootje langs. Een reprimande kreeg ik niet, integendeel, ik werd uiterst vriendelijk verwelkomd. Eigenlijk had hij net zo goed niet kunnen komen, want hij mocht geen cash-geld aannemen en met een bankpas betalen ging ook niet. Ik moest bij een volgend bezoek maar betalen en een andere suggestie was dat de rekening gemaild zou worden. Ik heb mijn mailadres gegeven, maar tot op heden geen rekening gezien.



*Nederlands vrachtschip dat de Teign opvaart.*

Ik was blij dat ik de vorige dag niet had besloten om de Lyme Baie rechtstreeks over te steken, anders had ik dit schitterende plekje gemist, maar aan het eind van de morgen werd het tijd om er afscheid van te nemen. Toen ik zat te ontbijten was er een vrachtschip de rivier op gevaren en omdat zoiets weer kon gebeuren, heb ik voor het losgooien van de lijnen even gevraagd of ik zonder problemen zee kon kiezen. Dat kon, maar er

stond in de monding nu meer stroom dan de vorige avond en men bood aan om mij via de marifoon te begeleiden. Dat leek me een beetje overdreven, op mijn papieren kaart stond precies hoe ik moest koersen en op de plotterkaart kon ik precies zien waar ik was. Het uitvaren van de monding ging vanwege de stroom in de rug vrij snel en verliep probleemloos. Daarna volgde er een mooie zeildag. De zwakke tot matige wind was naar het zuidoosten gedraaid en ik kon alleen op de zeilen mijn bestemming halen. Dat was Salcombe, ook een plaats die ik nooit eerder had bezocht. Op mijn drie vorige reizen naar Groot-Brittannië had ik de witte, tegen de steile heuvels langs een diepe kreek aangeplakte huizen van het stadje wel zien liggen, maar ik had het overgeslagen omdat je er alleen kon aanmeren aan boeien.



*Bijna bij Salcombe.*

Torquai zag ik alleen vanaf het water en hetzelfde gold voor Dartmouth. Dat is met zijn hoge heuvelwanden en middeleeuwse forten aan beide zijden van de riviermond één van de mooiste havens die ik ken. Maar wat

ik om me heen zag toen ik de monding van de enorme kreek opvoer waaraan Salcombe lag, was bijna net zo mooi. De steile heuvelwanden met de witte huizen zagen er nog indrukwekkender uit dan vanaf zee. Ik heb natuurlijk geprobeerd om er foto's van te maken, maar ik moest ook goed uitkijken. Overal lagen schepen aan meerboeien en voeren jachten en rondvaartboten.



*Aangehaakt aan een meerboei voor Salcombe.*

Op de kaart stond aangegeven waar de boeien voor passanten lagen, maar aan de boeien die ik zag lagen al jachten, soms zelfs in rijtjes van drie. Dit werd een beetje zoeken naar een speld in een hooiberg en ik was dan ook blij dat er een havenmeester aankwam die me naar een vrije passantenboei leidde. De haak waarmee ik de ring van de boei te pakken kon krijgen, lag al klaar. Er stond wel wat stroom, maar gelukkig niet zoveel als tijdens de vorige reis op de rivier de Odet, toen ik overboord ben getrokken. Het lukte me om in één keer aan te haken. De havenmeester complimenteerde me en voer weer weg, op zoek naar een volgende klant. Door de stroom werd de haak stevig naar het schip getrokken en zou hij

niet losschieten, maar als de stroom minder zou worden, zou dat wel kunnen gebeuren. Daarom wilde ik zekerheidshalve ook een lijn door het oog op de boei halen. Dat zou het gemakkelijkst gaan tijdens de kentering, dan stond er immers nauwelijks stroom. Ik besloot daarom nog even te wachten, maar dat had ik beter niet kunnen doen. Terwijl ik bezig was om de huik over het grootzeil te leggen, zag ik ineens een paar meter naast de boot een boei die me zeer bekend voorkwam: de meerboei, maar zonder mijn haak eraan! Ik heb snel de motor gestart en uit de bakskist die speciale haak voor het halen van lijnen door ringen opgediept. Na twee pogingen lukte het me om de lijn door de ring te halen. De losgeschoten haak heb ik weer aan de ring gehaakt, maar nu strak aangetrokken.



*Uitzicht op Salcombe.*

Niet lang daarna kwam de havenmeester weer langs, nu om het liggeld te innen. Hij vertelde dat ik desgewenst een watertaxi kon oproepen. Daarvan heb ik die dag nog geen gebruik gemaakt. Ik lag precies aan het begin van een vrij brede zijkreek en heb tijdens het avondeten genoten van het

weidse uitzicht. De kreek werden omzoomd door steile beboste heuvelwanden en tegen de heuvelwand langs de hoofdkreek lag het stadje. De volgende morgen heb ik het bezocht, want mijn brood was bijna op. Ik heb de watertaxi opgeroepen, maar omdat ik bepaald niet de enige was die naar de wal wilde, duurde het ruim een half uur voordat ik op kon stappen. Daarna moest er nog een paar mensen worden opgehaald van schepen die helemaal achterin de kreek lagen. Zo zag ik nog wat meer van de schitterende omgeving. De bakkerswinkel lag in de schilderachtige, kronkelige hoofdstraat en was snel gevonden. Het was in de stad net zo druk als in Weymouth.



*Ook in het schilderachtige Salcombe is het behoorlijk druk.*

Omdat het ook vrij lang duurde voordat de watertaxi me kwam ophalen en weer had afgezet, heb ik wat later dan gepland koers gezet naar mijn volgende bestemming. Dat was Fowey, het eerste stadje in Cornwall. Ik had op mijn vorige reizen naar het Verenigd Koninkrijk al twee keer bezocht. Het is net zo'n stadje als Salcombe, ook met allemaal witte huizen die

tegen hoge heuvelwanden liggen aangeplakt. Helaas was de tocht ernaar toe vanwege de vrijwel afwezige wind geen zeil- maar een motortocht. Het was ook minder zonnig dan de twee vorige dagen, de kust oogde grijsig en het zicht was matig. Pas aan het eind van de middag brak de zon goed door en kon ik genieten van het uitzicht op de hoge kliffen en groene heuvels.



*Aangemeerd in Fowey.*

Er was in Fowey wel een steiger met een walverbinding, maar overnachten mocht alleen aan losliggende steigers. Ik heb de steiger opgezocht vlak onder de oever recht tegenover het stadje. Daar was nog een plekje vrij tussen twee jachten. Het was passen en meten, maar met behulp van de bemanning van een van de jachten lukte het me om veilig aan te leggen. Daarna kon ik met volle teugen genieten van het magnifieke uitzicht. Op de oever, enkele tientallen meters van de boot, stond een schilderachtig uit ruwe natuursteen opgetrokken huisje dat volgens een van de burens gebouwd was rond 1500, en daarachter rees de helemaal beboste oever bijna loodrecht op. Aan de andere kant keek ik uit op de hoge heuvelwand

waartegen Fowey was gebouwd. De temperatuur was aangenaam, wind stond er nauwelijks en ik heb de hele avond lekker in de kuip gezeten. Daar kon ik even na zonsondergang 'genieten van een spetterend vuurwerk, waarschijnlijk ter ere van "the Queen's Jubilee". Toen het afgelopen was werd er vanaf de omringende jachten luid "bravo" geroepen en getoeterd.



*Vuurwerk in Fowey.*

De volgende dag wilde ik doorvaren naar Falmouth, maar ik vroeg me af of ik dat wel moest doen. De windrichting was weliswaar zeer gunstig, voor het eerst sinds weken was de wind pal oost, maar hij was ook zeer sterk, ruim kracht 6. Ik zou dus voor de lap naar mijn bestemming worden geblazen, maar ruim 6 uur tussen hoge golven rollen is geen pretje. Op het plekje waar ik lag was van wind vrijwel niets te merken, maar het was grauw en grijs en toen het rond de middag een beetje begon te motregen, besloot ik te blijven. Ik wilde graag genieten van het uitzicht op de kust en het heuvelland, maar daarvan zou niet veel zijn te zien, ik kon beter een wandeling door de schilderachtige kronkelstraatjes van het

stadje maken. Ook hier was een watertaxi en die was al na vijf minuten bij de boot. De vrolijke jonge vrouw die aan het roer stond vroeg of ik ook had genoten van het vuurwerk en grapte dat dat waarschijnlijk ter ere van mijn aankomst was afgestoken.



*Fowey, doorkijkje over de monding van de rivier.*

Toen ik aan wal stapte hield het gelukkig op met regenen. Ik ben het stadje helemaal doorgelopen naar een idyllisch baaitje een klein stukje voor de monding van de rivier. Daar begon een wandelpad dat over de beboste klifwand slingerde. Er waren voortdurend mooie doorkijkjes over de rivier en de zee. Ik was blij dat ik die nu vanaf land zag, want er stonden enorme golven, allemaal met een flinke schuimkraag. Toen het pad op een gegeven moment afdaalde naar het strandje van een klein baaitje, ben ik omgekeerd en op de terugweg heb ik een bezoekje gebracht aan de ruïne van het middeleeuwse fort dat de monding van de rivier bewaakte. Er waren in de stad een paar kades en ik moest even zoeken van welke de watertaxi ook alweer vertrok. Vijf minuten later was ik weer op mijn schip.



*In de watertaxi van Fowey terug naar mijn schip.*

Toen ik net de aardappelen op het vuur wilde zetten, werd er op de boot geklopt. Het was een van de drie bemanningsleden van het schip dat achter me lag. Tussen de middag had ik even een praatje met hem gemaakt. Hij vroeg of ik zin had om een wijntje te drinken. Dat leek me gezellig, de aardappelen konden wel even wachten. Maar die heb ik pas de volgende opgegeten, want behalve wijn stonden er ook borden en schalen met eten op tafel en de vrouw van de eigenaar vroeg of ik zin had om mee te eten. Ook dat leek me gezellig. We hebben de hele avond geanimeerd zitten praten, o.a. over de Brexit, waar ze alle drie niet blij mee waren. Veel Britten hebben daar voor gestemd omdat er beloofd was dat het geld dat naar Brussel ging gebruikt zou gaan worden voor de National Health, het Britse gezondheidssysteem, maar dat bleek een valse belofte. Tot nu toe heeft de Brexit alleen maar geld gekost en is het reizen naar andere Europese landen er niet makkelijker op geworden.

De volgende dag was het weer een stuk verbeterd. Er vormden zich wel stapelwolken die zouden kunnen uitgroeien tot buien, maar de zon had de

overhand en de wind was een stuk afgezwakt. Alleen was hij weer west geworden en zou hij dus pal tegen zijn. Volgens de weerkaarten zou de windkracht echter niet meer zijn dan 3 of begin 4. Maar toen ik de haven had verlaten bleek dat de windkracht ruim 4 en soms 5 was en er stonden behoorlijke golven. De 30 paardenkrachten van mijn vorig jaar aangeschafte motor zorgden ervoor dat ik daar prima tegenin kwam, maar erg aangenaam was het niet. Gelukkig vergoedde het uitzicht op de kust veel. Hoge kliffen en baaien met groen heuvelland erachter wisselden elkaar voortdurend af. Daarboven hingen indrukwekkende bloemkoolwolken die tot forse buien waren uitgegroeid. Boven zee had ik daar geen last van, het was er vrijwel onbewolkt.



*Op weg naar Falmouth.*

De stroom was wat minder sterk dan ik had gehoopt, maar aan het begin van de avond had ik de monding van de Fal bereikt en even later slalomde ik tussen de tientallen aan meerboeien liggende jachten naar de gastensteiger van de jachthaven. Mijn lijnen werden aangepakt door de schipper van het jacht waarachter ik aanmeerde. Omdat ik aan de buitenzijde lag

kon ik de rest van de avond genieten van een weids uitzicht. De wind was vrijwel helemaal weggefallen en het spiegelgladde water weerspiegelde de door de avondzon beschenen bloemkoolwolken, die langzaam begonnen op te lossen. Het deed me denken aan een riviergezicht van Van Ruysdael of Albert Cuyp. Alleen lagen er geen grote schepen met razeilen voor anker, maar talloze jachten, en er waren op de achtergrond geen dijken met molens te zien, maar lieflijke, groene heuvels met hier en daar wat huizen en veel bomen. Aan de andere kant keek ik uit op heuvelwand waar Falmouth tegen aan was gebouwd.



*Uitzicht over Falmouth en de monding van de Fal.*

De volgende dag had ik 's morgens ruim de tijd om een wandeling door het stadje te maken. Ik ben eerst door een aantal trapstraatjes naar boven geklommen, waar ik een schitterend uitzicht had over de stad en de rivier, en via de nog steilere trap naar het centrale plein van de stad ben ik weer afgedaald. Een al wat oudere vrouw die een boodschappentas mee naar boven zou, stopte even en klaagde dat deze trap toch wel erg steil was. Inderdaad, al die leuke trapstraatjes zijn voor laaglandbewoners zoals ik

natuurlijk erg pittoresk, maar je zal maar slecht ter been zijn. Dan kan je beter in een land wonen waar alles plat is. Misschien wat saai, maar wel zo makkelijk. Op het centrale plein heb ik een bezoekje gebracht aan de Art Gallery, een mooi museumpje waar een leuke tentoonstelling was van schilders die aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw en in de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw gewoond hadden in Polperro, een van de schilderachtigste haventjes van Cornwall en daarom een geliefd kunstenaarsoord. Tijdens mijn tocht naar Fowey was ik erlangs gevaren en het zag er inderdaad schitterend uit, allemaal witte huisjes vastgeplakt tegen steile heuvelwanden in een smal rivierdal. Maar je kon er niet aanmeren aan de wal en er lagen maar vier meerboeien. Misschien iets voor de terugreis. Toen ik weer terug was op mijn schip kreeg ik voor het eerst na mijn vertrek uit Eastbourne weer Nederlandse burenen, een schip uit Amsterdam dat naar de Azoren was geweest en net een reis van twee weken over de oceaan achter de rug had. Ik doe het ze niet na.



*Centrale plein in Falmouth, links de Art Gallery.*

Na de lunch heb ik het water weer opgezocht, nu om koers te zetten naar Newlyn, vanwaar ik wilde oversteken naar Wales. Het beloofde een mooie tocht te worden, de zon scheen volop en de wind was lang niet zo sterk als de vorige dag. Hij zat nu in de zuidhoek en het eerste stuk, naar Kaap Lizard, had ik hem pal tegen. Toen ik daar na ruim twee uur arriveerde kon ik de genua uitrollen en de motor uitzetten, maar helaas nam de wind sterk af en had ik na een half uurtje toch weer de motor nodig. Er kwam ook steeds meer bewolking en het begon licht te motregenen, waardoor het zicht sterk verslechterde. Van de indrukwekkende kaap was helaas niet veel meer te zien en ik moest goed uitkijken voor kreeftenboeitjes, want daarvan wemelde het hier.



*Kaap Lizard.*

Bij het passeren van de kaap hoorde ik op marifoonkanaal 16 ineens mijn scheepsnaam noemen. Toen ik antwoordde werd er een scheepsnaam genoemd die ik niet goed kon verstaan, het klonk als “Secret”, en er werd gevraagd om contact op te nemen via kanaal 6, het kanaal voor verkeer tussen schepen. Ik meldde mij, maar kreeg geen respons. Toen ik kanaal

16 weer aanzette kwam de oproep weer, maar ik kreeg op kanaal 6 weer geen antwoord. Na vier vruchteloze pogingen ben ik ermee gestopt. Welk schip me had proberen op te roepen en waarvoor, was me een raadsel. Ik heb nog even op de plotter naar de schepen gekeken die in de buurt voeren, maar geen enkele had een naam die leek op wat ik gehoord had. Ik naderde wel een gebied dat gebruikt werd voor militaire oefeningen, maar als die plaatsvinden word je altijd op een ander kanaal gewaarschuwd. Na de passage van de kaap draaide ik de Mount's Bay in, die zijn naam ontleent aan het rotseilandje Saint Michael's Mount, het tweelingbroertje van het beroemde voormalige klooster Mont-Saint-Michel in Normandië, dat ik op mijn eerste reis naar Bretagne had bezocht. Van de schitterende kust van de baai zag ik helaas bijna niets en Saint Michael's Mount was niet veel meer dan een vaag silhouet.



*Aangemeerd in Newlyn.*

Nog voordat ik de haven van Newlyn binnenvoer heb ik aan de havenmeester gevraagd waar ik kon liggen. Hij vroeg me weer eerst of ik huisdieren aan boord had, want die waren hier nog steeds verboden. Daarna

kreeg ik te horen dat ik in de eerste box van de eerste steiger moest aanleggen tussen twee zeiljachten, Omdat de steiger aan twee kanten boxen had heb ik even gevraagd naar het boxnummer. Toen ik aankwam bij de steiger zag ik echter nergens nummers, maar wel een box met twee zeiljachten waar ik tussen kon liggen. Een vriendelijke Fransman van het schip waar ik aan vast wilde maken pakte mijn lijnen aan en vroeg gelijk of ik iets wilde drinken. Helaas had ik daar geen tijd voor, want het was al aardig laat en ik wilde eerst iets eten en moest ook naar de havenmeester om mij te melden. Toen ik hem vertelde dat ik nergens een boxnummer kon ontdekken, zei hij lachend dat de boxen wel nummers hadden, maar dat die er niet op stonden. Lekker handig. Maar ik lag in ieder geval wel op de goede plek.

De volgende morgen vertrok het Franse jacht, maar ik ben blijven liggen, want goed weer om het Bristol Channel over te steken was het bepaald niet. Er werd een krachtige wind verwacht en het kon nog wel een week duren voordat die zover geluwd was dat ik veilig de oversteek kon maken. Hoe die is verlopen, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst