

*Jaargang 98, nr.2  
februari 2024*

# DE GEUS

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"  
Opgericht op 6 oktober 1928*

**W.S.V. DE WATERGEUZEN**

# **WSV DE WATERGEUZEN**

**Bestuur, havencommissarissen,  
commissies en vertrouwenspersoon**



## **Voorzitter**

Peter Weesendorp  
Entrepotdok 214  
1018 AD Amsterdam  
T: 06 409 97 224  
E: [voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](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)

## **Eerste penningmeester**

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

## **Tweede Penningmeester**

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

## **Algemene bestuursleden**

Job Bruggeman  
Erik Corver  
Jan Schans

## **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 Vinkeveen**

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

## **Havencommissie Durgerdam 2023**

Marthy Langendonk T: 0651830720  
Anne Stijkel  
E: [watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com](mailto:watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com)

## **Vertrouwenspersoon**

Manuela Peters  
E: [manu\\_peters@hotmail.com](mailto:manu_peters@hotmail.com)

## **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989  
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621  
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

## **Redactiecommissie**

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)  
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)  
T: 06 303 29 621  
Alfred Meyers (Boot van de maand)  
Leo Wiegerink (Boot van de maand)  
Gijs van Noort  
Hans Haytsma (webmaster)  
Jelle de Schaaf (2<sup>e</sup> webmaster)  
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Esther Koch (websiteredacteur)  
Kopij: [redactie@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:redactie@wsvdewatergeuzen.nl) cc [vander-harst.jaap@gmail.com](mailto:vander-harst.jaap@gmail.com)

## **Evenementencommissie**

vacatures

## **Clubhuis**

Diemerzeedijk 34  
1095 KK Amsterdam  
T: 06 1960 1882  
Wifi binnen: watergeuzen/watergeus  
Wifi buiten: wlk/watergeus

## **Correspondentieadres**

WSV de Watergeuzen  
Egelantierstraat 123 C  
1015 RA Amsterdam  
T: 06 50508460  
E: [secretaris@wsvdewatergeuzen.nl](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**

---

	<i><b>pagina</b></i>
<i><b>Van de redactie</b></i>	<b>4</b>
<i><b>Van de bestuurstafel</b></i>	<b>5</b>
<i><b>Officiële mededelingen februari 2024</b></i>	<b>6</b>
<i><b>Jaaragenda 2024</b></i>	<b>6</b>
<i><b>Keuring boordbrandblussers</b></i>	<b>7</b>
<i><b>Boot van de maand: de Viator</b></i>	<b>8</b>
<i><b>Met de Nehalennia rond Ierland</b></i>	<b>13</b>
<i><b>Deel 14: De terugreis over de Keltische Zee en een ongenode gast in Cornwall.</b></i>	
<i><b>Sloep te koop</b></i>	<b>23</b>

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

Op het moment dat ik dit schrijf is de temperatuur ruim 10 graden en ik krijg bijna zin om de wintertent van mijn schip af te halen en aan de slag te gaan met het vaarklaar maken. Daar wacht ik toch nog maar even mee, maar de laatste 5 jaar kon ik in de laatste week van februari meestal al het onderwaterschip verven en de vrijboorden schoonmaken en in de was zetten. Ook in deze februari-Geus is te merken dat de winter zijn einde naderd. Er staat al een aankondiging in van de jaarlijkse keuring van brandblussers op 28 april, de dag waarop we ook het seizoen feestelijk openen. Zet het alvast in je agenda en noteer dan ook de nieuwe datum voor de Algemene Ledenvergadering: 24 april. In *Van de bestuurstafel* kun je lezen waarom die datum veranderd is.

Een column van Eilard Jacobs staat er deze keer niet in de Geus, maar wel een *Boot van de maand*. Die gaat over de motorvlet de Viator, maar eigenlijk nog meer over het schippersleven van haar eigenaren en het binnenvaartschip waar zij vroeger mee voeren. In *Met de Nehalennia naar Ierland* kun je lezen hoe mijn oversteek over de ruige Keltische Zee is verlopen en welke ongenode gast ik in Cornwall aan boord kreeg. De Geus wordt afgesloten door een advertentie van een lid dat zijn sloep wil verkopen. Advertentieteksten krijgen we niet vaak aangeboden, maar wil je iets op watersportgebied verkopen, dan kun je altijd kosteloos een advertentie plaatsen.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Het is al tijden onze gewoonte om de Algemene ledenvergadering eind maart te houden. Dit jaar is was de vergadering gepland op 27 maart. Helaas moeten we vergadering verschuiven naar 24 april. Deze verschuiving is nodig omdat er nog een aantal financiële vraagstukken liggen die we in de ALV met de leden willen bespreken. De belangrijkste vraagstukken zijn hoe om te gaan met de grote schuld die Vinkeveen heeft aan de vereniging en de meerjareninvestering voor de loods en het clubgebouw. Voor een goede voorbereiding hebben we meer tijd nodig.

Helaas is het ook nog niet gelukt om de rekeningen van de winterstalling te versturen. Het ict-probleem is nog niet opgelost. Als het op korte termijn niet opgelost is, zullen we de facturen 'handmatig' gaan versturen.

Goed nieuws is dat zich op mijn oproepen voor nieuwe bestuursleden inmiddels vier leden gemeld hebben. Als de ALV met hun toetreding tot het bestuur akkoord gaat, is het bestuur weer op sterkte en komt er een eind aan een periode waarin de huidige bestuursleden extra belast werden.

In Durgerdam is het waterpeil inmiddels weer tot onder NAP gezakt. De uitvoering van de baggerwerkzaamheden is klaar, maar de gemeente geeft ons om onduidelijke redenen geen toestemming om met onze werkzaamheden te beginnen. Ik ga er nog steeds van uit dat we de haven op tijd klaar kunnen hebben. De opdrachten aan aannemers en toeleveranciers zijn de deur uit.

In Vinkeveen worden 100 bomen gesnoeid. Deze activiteit was niet gepland en de kosten, bijna € 10.000, waren evenmin voorzien. Toch heeft het bestuur gemeend dat deze werkzaamheden op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Uit een schouw door een hovenier bleek dat het risico dat er met een storm bomen op de weg terecht zouden kunnen komen, niet denkbeeldig is.

Op zondag 28 april zullen we onder het genot van een drankje het seizoen openen. Voor degenen die hun brandblusser eens willen laten keuren en

en/of laten vullen of een nieuwe willen kopen, is daar op die dag van 12.00 tot 16.00 gelegenheid voor. Eén van onze op dit gebied deskundige leden verleent deze service. Maak er gebruik van. De ervaring is dat in heel veel boten te oude of verkeerde brandblussers hangen.

Peter Weesendorp

### ***Officiële mededelingen februari 2024***

---

Mutaties:

Nieuwe permanente leden: Marcia van Tulder, Leo Polak

Besluiten:

1. De Algemene Ledenvergadering wordt verplaatst van woensdag 27 maart naar woensdag 24 april
2. Nieuwe aspirant-leden stellen zich kort voor in De Geus

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

### ***Jaaragenda 2024***

---

Bestuursvergadering	4 maart
Bestuursvergadering	1 april
Algemene ledenvergadering	24 april
Keuring boordbrandblussers	28 april, 12 – 16 uur
Seizoensopening	28 april, 16 uur
Bestuursvergadering	6 mei

Bestuursvergadering	3 juni
Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	1 juli
” ”	2 september
” ”	7 oktober
” ”	4 november
Seizoensluiting	17 november
Bestuursvergadering	2 december
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

### ***Keuring boordbrandblussers***

---

Het is nu nog winter, maar over een maand wordt het weer tijd om ons schip in orde te maken voor een plezierige vaart. Daar hoort ook brandbeveiliging bij.

Ik zal ook dit jaar weer tijdens de openingsdag op 28 april tussen 12.00 en 16.00 uur erbij zijn om uw brandblussers te keuren.

U kunt ook een nieuwe brandblusser kopen. Die is vorstvrij en kan gebruikt kan worden bij branden van vaste stoffen, vloeistoffen, frituurvet en elektrische apparatuur.

De keuring kost 10 euro en de prijs van een nieuwe brandblusser compleet met beugel is 50 euro. Betalen met pin is helaas niet mogelijk

Met brandveilige groet,

Herman de Wijs

## ***Boot van de Maand: de Viator***

---

van Jaap en Annie Teekman

Wanneer we een lid van onze vereniging vragen een stukje te schrijven voor deze rubriek of om daarover foto's en informatie aan te dragen, zeggen we er vaak bij dat het eigenlijk veel meer een rubriek 'Schipper(s) van de Maand' is. Ook deze keer is dat zeker weer het geval!



*Jaap en Annie: een leven lang op het water en hier op hun vlet, de Viator.*

Jaap en Annie hebben de Viator sinds 2012. Verderop meer hierover, maar eerst gaan we terug in de tijd, want we moeten vóór alles weten dat zij beiden haast een leven lang op het water hebben gewoond en gewerkt. Jaap is zelfs opgegroeid op een binnenvaartschip. En samen voeren ze maar liefst 40 jaar lang op een Sambre-spits, de Nenuphar ('waterlelie'). Met zijn 47 meter lengte en 5 meter breedte was dit een groot schip, zeker voor de tijd waarin zij voeren! Dat is ook wel te zien op de foto's.

De Sambre-spits was een scheepstype dat was afgeleid van de gewone spits. Die gewone spits werd al vanaf 1879 speciaal gebouwd voor de



Noord-Franse wateren, waarvan de waterwerken aan zgn. Freycinet-afmetingen moesten voldoen, genoemd naar de Franse minister van openbare werken Charles de Freycinet. Die kwam in dat jaar met minimum standaardmaten voor waterbouwkundige werken. Zo maakte hij een einde aan de grote variatie in regionale afmetingen van sluizen e.d. met de daarbij horende regionale scheepstypen. De Freycinet-sluizen waren minimaal 40m lang en 5m20 breed. De spitsen werden zo gebouwd dat ze daar net inpasten: veel spitsen zijn 38,5m lang en 5m05 breed!



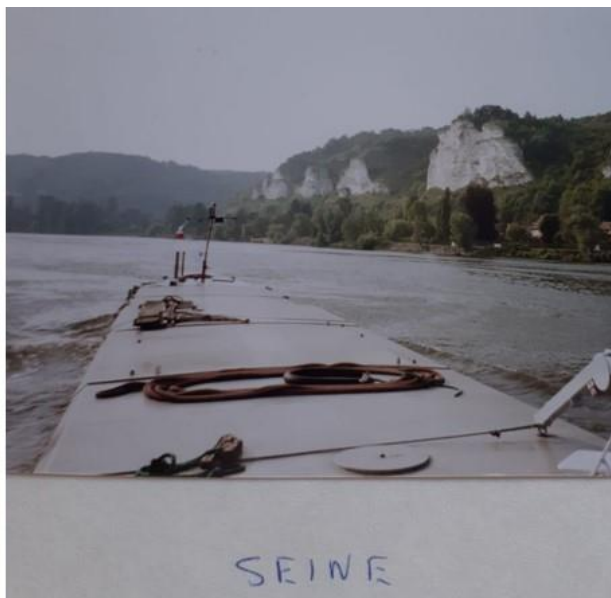
*De Nenuphar ('waterlelie') in Engelen bij Den Bosch (2010)*

De schepen werden dus aangepast aan de sluizen en de sluizen aan de schepen! Tientallen jaren lang functioneerde dit goed, totdat de behoefte aan grotere schepen zo groot werd dat deze afhankelijkheid werd doorbroken. Op het traject Namen naar Charleroi kon dit al relatief snel; daar kon je al vóór 1965 met schepen van maximaal 47m lang en 5m breed varen, vandaar de Sambre-spits. Je paste dan precies in de sluizen. Maar naar Parijs kon je tot 1982 alleen met 39-meterspitsen varen. In dat jaar

kwam aan de Belgisch-Franse grens een grotere sluis en daarmee werd de laatste kleine sluis tussen Mortagne en Parijs vervangen. Daarna kon je met grotere schepen de Franse Schelde op en naar het Canal du Nord varen, dat van Arleux (bij Douai) naar de rivier de Oise (bij Compiègne) loopt. Op het Canal du Nord zijn de sluisafmetingen 91m lengte en 6m breedte. Vanaf Compiègne kon je met grotere schepen weer verder varen naar Parijs.

Jaap: “We voeren deels naar Frankrijk en deels binnenlands. Naar Frankrijk brachten we meestal kunstmest en terug naar Nederland hoofdzakelijk granen. In het binnenland werden meestal veevoerders en soms kunstmest geladen. In het begin van mijn carrière voer ik ook wel naar Duitsland, zowel naar Noord-Duitsland als de Rijn op.”

Ik vraag wat hun taakverdeling was onder het varen. Niet verrassend (want dat gaat vaak zo bij varende paren): de vrouw aan het stuur, de man gooit de touwtjes. De Nenuphar had een boegschroef die bediend kon worden op het voordek, dat maakte het wel wat gemakkelijker.



*foto links: Canal du Nord: sluisen van 6m breed en 91m lang;  
foto rechts: op de Seine tussen Les Andelys en Rouen (2004).*

Het fotoalbum roept veel bijzondere herinneringen op, zoals het varen op het Canal du Nord en op de Seine en in het bijzonder in Parijs natuurlijk.



*De Nenuphar bij de Notre-Dame in Parijs (2005).*

De bouw van het Canal du Nord is begonnen vóór de Eerste Wereldoorlog. Het werk lag in de oorlog stil evenals in de Tweede Wereldoorlog. Aanvankelijk was het de bedoeling om trapsluizen te bouwen, maar na de Tweede Wereldoorlog hebben ze er enkele sluisen van gemaakt. Vandaar de lange en smalle sluisen. Het kanaal zelf is klaargekomen in 1965. Ook het varen door de tunnel van Ruyalcourt was een bijzondere ervaring.



*De Nenuphar bij en in de tunnel van Ruyalcourt (2005).*

Toen de Nenuphar in 2012 was verkocht, begon het al snel weer te kriebelen en kwam de Viator, een vlet. Je zou denken dat die boot voor hun doen wel erg klein is, maar dat vinden Jaap en Annie absoluut niet: hij is

groot genoeg. Een heel fijne boot, mede omdat alles gelijkvloers is, je hoeft geen trappetjes op of af.



*De Viator bij Biddinghuizen (Flevoland, 2022).*

Het is natuurlijk even wennen dat zo'n boot bij harde wind flink kan gaan deinen, maar op de Nenufar was dat ook geen pretje. En bang zijn ze niet zo snel natuurlijk, daarvoor zijn ze té ervaren en té vertrouwd met het water, de schepen en de elementen. En wat natuurlijk heel leuk is: heel nieuwe vaargebieden komen in beeld, bijvoorbeeld de Friese Turfroute. Jaap: "Net als vroeger varen onze kinderen en nu ook kleinkinderen graag mee! We zijn een paar keer naar Emden gevaren en vervolgens via het Ems-Jade-kanaal en het Nord-Georgs-Veenkanaal naar Aurich en Wiesmoor. Vervolgens voeren we via de Juemme en de Leda naar Leer. En vandaaruit ging het naar Haren (Ems) en via het Rüttenbrock-kanaal naar Ter Apel."

Een oude wens om nog eens de bovenloop van de Maas te bevaren – Jaap heeft daar ooit met zijn ouders gevaren – is nog niet ingelost. Ach, er moet iets te wensen overblijven!

Leo Wiegerink

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

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

---

### ***Deel 14: De terugreis over de Keltische Zee en een ongenode gast in Cornwall.***

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik lag aangemeerd in Kilmore Quay, de laatste Ierse haven, en besloten had om de volgende morgen over te steken naar Cornwall. Toen ik opstond zag het redelijk uit. Het was bewolkt, maar zo nu en dan liet de zon zich zien, en met de wind viel het in de haven wel mee. Ik heb nog even de weerberichten geraadpleegd en de windverwachting was een noorden- tot noordwestenwind van ruim 5 beaufort die aan het eind van de nacht geleidelijk zou afnemen tot kracht 2 of 3. Er was kans op een bui, maar harde vlagen zouden me bespaard blijven. Het zag er goed uit, zeker wat de windrichting betreft en ik was blij dat de wind de volgende morgen zou afzwakken. Bij Land's End, kun je namelijk beter niet varen als de windkracht meer is dan 3, dan is het er een heksenketel.

Om optimaal van de stroom te kunnen profiteren moest ik rond elven vertrekken. Ik heb nog even wat inkopen gedaan en om 11 uur heb ik de lijnen losgegooid. Even buiten de haven heb ik het grootzeil gehesen, met een rif erin, en de genua heb ik voor twee derde uitgerold. Nadat ik de nauwe opening in het langgerekte rif tussen Kilmore Quay en de eilandjes voor de kust was gepasseerd, kon ik in een rechte lijn naar Land's End koersen. Omdat de wind aflagig was, waren de golven niet erg hoog, maar er stonden wel schuimkoppen. Voor Kilmore Quay lagen veel kreeftenboeitjes en een paar keer moest ik mijn koers verleggen. Na een uurtje zag ik ze niet meer, maar nu kreeg ik te maken met grote scheepvaart. Vanaf het St. George Channel, de zuidelijke ingang van de Ierse Zee, kwam een vrachtschip mijn kant uit en het was de vraag of ik er nog voorlangs kon. Ik had gezien dat het schip een flinke draai had gemaakt om een zeiljacht te ontwijken dat van de andere kant kwam en ik verwachtte dat het bij mij hetzelfde zou doen. Zeilende schepen hebben op zee nu eenmaal voorrang. Zekerheidshalve heb ik even contact opgenomen en de kapitein of stuurman meldde dat hij achter me langs zou varen. Even later verlegde het schip al zijn koers.



*Op de Keltische Zee.*

De kust lag inmiddels een flink stuk achter me en dat was aan de golfslag en ook aan de windkracht goed te merken. Die was ruim 5 en er stonden forse golven, allemaal getooid met een flinke schuimkraag. Omdat ik ruime wind voer, had ik er weinig last van. Telkens als er weer een watermassa aankwam werd het achterschip keurig opgetild en kreeg het schip een flinke duw, het spoot met 7 of soms 8 knoop over de golven. Daarna zakte het weer langzaam in een golfdal en nam de snelheid wat af. Gelukkig kon de stuurautomaat het allemaal goed aan en met het rollen viel het ook mee. Hoewel het lang niet zo helder was als op de heenreis, bleef de Ierse kust nog tot het einde van de middag zichtbaar. Daarna zag ik alleen maar golven en wat zeekoeten en jan-van-genten, en zo nu en dan schoof het silhouet van een vrachtschip of veerboot over de horizon. Aan het begin van de avond had ik het einde van de Ierse territoriale wateren bereikt. Mijn 'rondje Ierland' zat er nu echt op en ik werd uitgeleide gedaan door een grote groep dolfijnen. Het spelletje was weer "Wie is er sneller, het schip of ik?" Dat werd iedere keer glansrijk door de dolfijnen gewonnen. Ongelooflijk wat een snelheid die beesten kunnen bereiken zonder schijnbaar een vin te verroeren.

De zon had zich al een tijdje verscholen en ik kon dit keer helaas niet genieten van een mooie zonsondergang. Het schemerde nog een half uurtje en toen werd het echt donker. Er was geen maan te zien en ik zag geen sterren, zelfs het water zag ik niet, alles om me heen was volkomen donker. Ik heb de tijd hoofdzakelijk doorgebracht met lezen, koffiezetten, soep opwarmen en zo nu dan een boterham en wat fruit eten. Daar-tussendoor moest ik natuurlijk goed de plotter in de gaten houden en rondkijken of er schepen voeren die hun AIS niet hadden aanstaan. De wind nam in de loop van de nacht wat in kracht af en ik heb gaandeweg de genua steeds verder uitgerold. Rond middernacht had ik de zuidgaande scheepvaartroute bereikt. Uitwijken hoefde ik geen enkele keer, alle schepen voeren ruim achter of voor me langs en ook in de geul met de noordwaarts varende schepen was dat het geval. Omdat het veel donkerder was dan op de heenreis en de nacht veel langer duurde, moest ik me meer verzetten tegen de slaap, maar de koffie en het lezen hielden me goed wakker.



*Land's End.*

Even na zessen begon de lucht in het oosten een beetje blauwig te worden en even later kon ik lucht en water onderscheiden. Helaas kon ik niet ge-

nieten van een mooie zonopkomst, want het was nog steeds zwaarbewolkt. Toen het helemaal licht was, begon de bewolking echter op te lossen en werd het een stralende, maar ook vrijwel windstille dag. In het westen hing wel donkere bewolking met nevel eronder en de kustwacht waarschuwde voor onweersbuien. Ook waar ik voer was het nevelachtig, de hoge klifkust van Cornwall kwam pas laat in zicht en oogde grijsig. Aan het begin van de middag had ik die bereikt en Land's End zag ik ook al. Het duurde nog een paar uur voordat ik bij de indrukwekkende westpunt van Engeland was, want met de stroom in de rug was het bijna gedaan. Vlak voor Land's End begon ik hem al een klein beetje tegen te krijgen, en toen ik Het Kanaal opdraaide was hij pal tegen. Een voordeel was alleen dat daar wat wind stond, zodat ik nog even kon zeilen.



*Bijna bij de ingang van Het Kanaal.*

Aan het begin van de avond draaide ik de Mount Bay binnen en toen de havendammen van Newlyn voor me lagen werd het tijd om de zeilen te strijken en contact op te nemen met de havenmeester. Die stond me al op te wachten en zei dat ik moest vastmaken aan een Nederlands jacht dat aan de kop van de steiger lag. De eigenaar, ook een solozeiler, die naar Schotland was geweest, verwelkomde me hartelijk en pakte mijn lijnen aan. Ik kon terugkijken op een geslaagde oversteek van ruim 30 uur.



Het plekje was een beetje onrustig, maar ook leuk. Het lag schuin tegenover de haveningang en tussen de havendammen zag ik in de verte de heuvels aan de overkant van de baai. Aan de andere kant keek ik uit op de steile heuvelwand waar de uit ruwe natuursteen opgetrokken huizen van Newlyn tegen aan waren geplakt. Erg lang heb ik niet van het uitzicht genoten, want na het avondmaal heb ik snel mijn kooi opgezocht en ik ben als een blok in slaap gevallen.



*Aangemeerd in Newlyn.*

Na elf uur slaap stond ik verkwikt op. 's Nachts had het flink geregend en 's ochtends druppelde het nog wat na, en op de windkaart was te zien dat de windkracht op zee ruim 6 begin 7 was. De verwachting was dat het waarschijnlijk nog de hele week zeer buiig zou blijven en er een krachtige tot harde wind zou staan. Daarvan was in de haven niet veel te merken, die lag beschut achter de hoge heuvelwand langs de noordwesthoek van de baai. Het enige nadeel van de heuvels was dat je pas op het laatste moment kon zien dat er een bui aankwam. Vaak startte ik mijn ontbijt, lunch of avondeten heerlijk in het zonnetje, maar moest ik halsoverkop de kajuit in omdat er plotseling donkere wolken boven de heuvels verschenen en het direct daarna begon te plenzen. Meestal duurden de buien maar

kort, maar ze waren buitengewoon heftig. Ik had graag wat lange wandelingen of een fietstochtje gemaakt, maar dat was met dit weer niet erg aantrekkelijk. De dagen in Newlyn heb ik hoofdzakelijk doorgebracht met het schrijven van mijn reisverslag en het in elkaar draaien van de september-Geus. Verder had ik veel contact met mijn Nederlandse buurman. De dag na mijn aankomst nodigde hij me al uit voor een kop koffie.



*De voormalige vissershaven van Newlyn.*

Omdat ik vanuit een EU-land Groot-Brittannië was binnengekomen, heb ik bij de havenmeester geïnformeerd hoe ik dat kon melden bij de douane. Zolang ik dat niet gedaan had was ik verplicht om de gele Q-vlag te voeren. De havenmeester moest er een beetje om lachen en adviseerde om die vlag snel weg te halen en geen actie te ondernemen. Een douanekantoor was er in Newlyn niet en de douane of grensbewaking kwam alleen naar de haven als de havenmeester melding deed van verdachte activiteiten.



*Ik heb plotseling een ongenode gast aan boord!*

In de loop van de week werden mijn dagelijkse bezigheden onderbroken door een onverwachte gebeurtenis. Terwijl ik achter mijn notebook zat, hoorde ik een harde klap. De kajuit stond open en toen ik naar buiten keek, zag ik de kop van een jan-van-gent. Het beest zat pal naast de kajuit-ingang en was waarschijnlijk tegen de buiskap aangevlogen. Heel vreemd, want jan-van-genten zijn uitstekende vliegers en je ziet ze alleen op zee en nooit in havens. Deze was dus flink uit de koers geraakt. Toen ik poolshoogte kwam nemen, bleef de vogel stil zitten, maar even later verhuisde hij naar de kuipvloer en ging hij onder het tafeltje staan. Een uurtje later stak hij zijn kop tussen zijn veren om een tukkie te doen. Ik vermoedde dat hij ziek was en heb hem met rust gelaten.

De volgende morgen stond hij er nog, nog steeds met zijn kop tussen zijn veren. Weer om lekker buiten te eten was het niet, dus het beest zat me niet in de weg, maar deze ongenode gast kon daar natuurlijk niet eeuwig

blijven. In Nederland bel je in zo'n geval de dierenambulance en ik heb even gegoogeld om te kijken of die hier ook was. Een "animal ambulance" was er inderdaad, maar die zou pas vanaf vrijdag 11 uur rijden en het was nu woensdag. Daar heb je natuurlijk weinig aan, je zal maar een huisdier hebben dat je zelf niet kunt vervoeren en dat spoedeisende hulp nodig heeft. Op de website stond ook een telefoonnummer en dat heb ik gebeld. Ik kreeg een zeer vriendelijke dame aan de lijn die wilde weten wat er aan de hand was. Het dier kon opgehaald worden, alleen had ik nu de dierenambulance van Noord-Devon aan de lijn en niet die van Cornwall. Maar ze zou alles aan haar collega daar doorgeven en die zou me de volgende morgen terugbellen. Voor de zekerheid wilde ze nog even weten waar ik me precies bevond. Van Newlyn had ze blijkbaar nog nooit gehoord, want ze vroeg me om de naam te spellen en ze wilde ook weten waar het precies lag. De volgende morgen heb ik gewacht op een telefoontje, maar dat kwam niet. Daarna heb ik weer hetzelfde nummer gebeld, maar nu werd er niet opgenomen. Dit schoot dus niet erg op.



*De kuip wordt twee dagen gastenverblijf.*

Ik had ook aan mijn burens verteld dat ik een ongenode gast aan boord had en één van hen, een Duitse arts die in Londen werkte, had op internet gelezen dat er onder Jan-van-genten op grote schaal vogelgriep heerste

en dat de vogels bij bosjes uit de lucht vielen. Hoogstwaarschijnlijk was deze vogel ook een vogelgriepslachtoffer. Ik vertelde de Duitser ook over mijn ervaringen met de dierenambulance en hij schudde meewarig zijn hoofd, zo gingen de dingen in het Verenigd Koninkrijk vaak. Op internet stond ook dat de vogelgriep waarvan de jan-van-genten het slachtoffer waren, over kon springen op mensen, en omdat ik niet de geschiedenis in wilde gaan als het eerste slachtoffer van een nieuwe pandemie, bleef ik zo ver mogelijk van het dier weg. Ik vond het ook langzamerhand tijd worden dat het niet langer mijn kuipvloer bevuilde en heb de havenmeester geraadpleegd. Die was heel wat voortvarender dan de medewerkers van de dierenambulance. Na nog geen tien minuten was hij bij de boot. Hij had rubberhandschoenen aan en in de kuip pakte hij snel de vogel bij zijn snavel en staart en gooide hem overboord. Het beest sloeg even zijn vleugels uit en landde een paar meter verderop in het water. Ik heb hem daarna nog urenlang in de haven zien ronddobberen. De havenmeester heb ik uiteraard hartelijk bedankt en ik ben aan de slag gegaan met het reinigen van de kuipvloer. Gelukkig is zeewater behoorlijk desinfecterend.



*Straatje in de oude visersbuurt van Newlyn.*

De dag nadat ik verlost was mijn ongenode gast zag het weerbericht voor de komende dagen er wat beter uit, Het lagedrukgebied, dat de hele week met zijn kern boven Ierland had gelegen, schoof langzaam naar het oosten en zou gevolgd worden door een groot hogedrukgebied, Voorlopig zou er nog een stevige wind staan, maar het zag ernaar uit dat die over twee dagen zou afnemen. Ik wilde dan vertrekken, maar mijn Nederlandse buurman wilde al de volgende morgen om 8 uur de lijnen losgooien. Ik moest dan natuurlijk paraat zijn omdat ik aan zijn schip lag aangemeerd en vroeg me af of ik dan ook niet kon vertrekken. De windkracht zou weliswaar dik 5 zijn en omdat het de hele week hard had gewaaid zou er een flinke zeegang staan, maar de wind zou naar het noordwesten draaien en daarom aflagig worden. Toen de weersverwachtingen in de loop van de dag steeds gunstiger werden, besloot ik om ook de volgende dag zee te kiezen en naar Falmouth te varen. Mijn buurman wilde in een ruk doorvaren naar Fowey, maar dat was meer dan twee keer zo ver en vanwege de tegenstroom zou het dan een latertje worden.

Om zoveel mogelijk van de stroom te profiteren wilde ik een uurtje eerder vertrekken dan de buurman. 's Avonds heb ik alvast de boterhammen voor het ontbijt en de lunch klaargemaakt en na een sterke kop koffie heb ik rond zevenen de motor gestart. Mijn buurman leek nog in diepe rust te verkeren, maar toen ik mijn lijnen losmaakte ging het luik open en verscheen zijn nog wat slaperige hoofd in de kajuitingang. We hebben elkaar een goede vaart toegewenst en omdat we allebei dezelfde kant uitgingen, zouden we elkaar waarschijnlijk in een van de volgende havens weer tegenkomen. Hoe de tocht is verlopen en wat ik verder heb beleefd tijdens mijn terugreis, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst

**(advertentie) Sloep te koop**



Lengte: 9,00 meter

Breedte: 2,75 meter

Diepgang: 1,00 meter

Motor: Hanomag D301 45-PK Diesel

Verbruik: bij normale vaart ongeveer 1 tot 1,5 liter per uur

Koeling: Intercooling d.m.v. vlakkoeling

Stuurinrichting: hydraulisch

Navigatieverlichting (bakboord, stuurboord en rondom schijnend wit)

Radio en speakers

USB-oplaadpunt

1x lichtaccu en 1x startaccu

Koelkast

Toilet (lozing op buitenwater)

Brandstoftank nieuw geplaatst, 90 liter

Zwemtrap

Anker

Dekzeil is afgelopen najaar helemaal nagekeken door zeilmakerij, schoongemaakt en geïmpregneerd.

Motor is in 2016 volledig gereviseerd door een gerenommeerd motoren-revisiebedrijf en heeft daarna 350 uur gedraaid.

Afgelopen jaar zijn de kleppen gesteld en de motor loopt als een zonnetje. Voordek is geheel nieuw met teak betimmerd.

Boot staat momenteel nog in de loods aan de Diemerzeedijk en wordt inclusief nieuwe antifouling en vaarklaar opgeleverd.

Prijs: 25.000 euro.

Eventueel kan ook de rubberboot met elektrische 2pk-buitenboordmotor en bijbehorende accu worden gekocht.

Richtprijs: 800,- Euro.

Inlichtingen/contact: Herman Meijer

Email: [Brandweerherman@hotmail.com](mailto:Brandweerherman@hotmail.com)

Mobiel: 0631768804.





