

*Jaargang 99, nr.2
februari 2025*

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

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Eerste penningmeester

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Erik Corver
Janine Geskus
Martijn Hardebol
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

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

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Gijs van Noort (Boot van de maand)
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

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

Correspondentieadres

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

Financiën

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

Internetadres: www.wsvdewatergeuzen.nl

(leden hebben een persoonlijke inlog)

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen februari 2025</i>	7
<i>Jaaragenda 2025</i>	7
<i>Hoe open je de nieuwe elektrakast in Durgerdam</i>	8
<i>Dansavond in het clubhuis</i>	10
<i>Boem</i>	11
<i>Boot van de Maand: de Big Apple</i>	13
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	19
<i>Deel 4: Van Cornwall naar de Scillies.</i>	
<i>Uitnodiging lezing bij Zeilvereniging Het Y</i>	32
<i>Uitnodiging Workshop “Duurzaam Zeilen”</i>	33

Van de redactie

Beste lezer,

Het is nog te koud om de boot weer vaarklaar te maken, behalve misschien als die in de loods staat. Wat doe je dan in de uren die je anders aan je boot zou besteden? De Geus lezen natuurlijk! Die is weer rijk gevuld.

Hij begint traditiegetrouw met *Van de bestuurstafel*. Daarin gaat onze voorzitter uitgebreid in op een paar belangrijke zaken die in de ALV aan de orde komen: het financiële beheer van de vereniging en het onderhoud van de loods, waar steeds meer wateroverlast is. In de *Jaaragenda* kun je lezen dat er over de financiën op 12 maart een speciale bijeenkomst wordt georganiseerd. Zet die alvast in je agenda!

Voor iedereen met een ligplaats in Durgerdam is *Hoe open je de elektrakast in Durgerdam* belangrijk. Om de winter door te komen en toch nog wat clubleden te ontmoeten organiseerden Kim Hartog en Stephan Kap op 18 januari een leuke dansavond. Ik doe er in deze Geus verslag van.

In de januari-Geus vertelde onze columnist Eilard Jacobs dat hij geruime tijd niets aan bootonderhoud kon doen omdat zijn knieën zijn vervangen. Maar inmiddels was hij weer zo mobiel dat hij op zijn boot kon klauteren om wat onderhoud te plegen. Onlangs wilde hij dat weer doen, maar helaas, toen hij aan boord wilde stappen gleed hij uit en brak hij zijn been. In *Boem* lees je er meer over. Hij doet daarin ook een oproep aan mensen die hem kunnen helpen bij het vaarklaar maken van zijn boot. Ik hoop van harte dat hij die hulp krijgt en dat zijn been weer snel geneest, zodat hij ook dit seizoen weer van het varen kan genieten. Sterkte en van harte beterschap Eilard!

Soms heb je flink pech, dat blijkt maar weer, maar er zijn gelukkig ook momenten waarop het meezit. Voor Hans Haytsma was de aanschaf van zijn nieuwe, oceaanaardige zeiljacht Big Apple zo'n geluuksmoment. In *Boot van de maand* schrijft hij wat dit schip allemaal te bieden heeft.

De lezers van mijn reisverhalen weten dat ook lange zeilreizen diepte- en hoogtepunten kennen. In deze Geus doe ik verslag van een van de hoogtepunten: na lang wachten op beter weer kon ik eindelijk een bezoekje brengen aan de Scilly Islands.

Helemaal aan het eind van deze Geus tref je twee uitnodigingen aan. Een voor een lezing bij Zeilvereniging Het Y op 2 maart, doorgestuurd door Peter Weesndorp. En Maarten Trijsburg, onze secretaris, stuurde ons een uitnodiging voor een gratis workshop “Duurzaam zeilen”.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Met de Algemene Ledenvergadering in het vooruitzicht breekt er voor het bestuur altijd een drukke periode aan. Het samenstellen van de rekening over het afgelopen jaar en het opstellen van een begroting, inclusief een tarievenlijst, is altijd een hele klus, met name voor de penningmeesters. En dan hebben we dit jaar nog twee belangrijke onderwerpen te bespreken: het nieuwe financiële beleid en het onderhoud van de vloer in de loods en het clubhuis.

In de afgelopen ALV hebben we afgesproken om te onderzoeken of het financiële beleid nog wel past in deze tijd. Er heeft een aantal leden onder aanvoering van Maurits, onze penningmeester, hard gewerkt aan een voorstel dat op de ALV aan de leden voorgelegd wordt. Het basisprincipe is dat we één vereniging zijn en niet een samenstel van afzonderlijke havens die hun eigen broek op moeten houden. Dat betekent onder andere dat de tarieven in alle havens gelijk moeten zijn. Omdat we met ingang van 2025 ook verplicht zijn om BTW te betalen over de stallinggelden van de motorboten is ook een vereenvoudiging van de boekhouding nodig. Al met al een hele slag waarvan ik hoop dat er veel draagvlak voor is.

En ja het is zo, de een gaat er iets meer op vooruit en de ander iets meer op achteruit. Op woensdag 12 maart is er een informatieavond over het nieuwe financiële beleid. Heb je vragen, kom dan, dan hoeven we er in de ALV niet lang meer bij stil te staan.

Het tweede belangrijke onderwerp is het onderhoud van de loods. Zoals velen weten staat er eigenlijk altijd water in de zijloods en steeds vaker rukt het water op naar de rest van de loods en tot in het clubhuis. Het is inmiddels niet uitzonderlijk meer dat er een paar centimeter water in het clubhuis staat. Enerzijds doordat we langzamerhand wegzakken in de slappe bodem, anderzijds omdat het waterpeil meer fluctueert dan vroeger. Deskundigen hebben uitgezocht hoe we dit probleem kunnen oplossen. De palen in de loods moeten eerst gefundeerd worden en dan kunnen we de vloer weer ophogen. Een grote operatie die we niet zelf kunnen uitvoeren. Geschatte kosten € 125.000 – 150.000. Een enorm bedrag dat we niet in kas hebben. We zullen dit dan ook in eerste instantie bij de leden gaan lenen. Binnenkort krijgen alle leden hierover informatie met het verzoek om aan te geven hoeveel jij aan de vereniging wil lenen voor een periode van 5 of eventueel 2 jaar. Je krijgt een mooie rente van 2 %. Als we onvoldoende ophalen zullen we het restant bij een bank moeten lenen. Duidelijk is dat de kosten dan veel hoger zullen zijn. Ik doe dus een beroep op het verenigingshart van onze leden. Op 12 maart zullen we ook voorlichting geven over de lening.

En dan nog even over veiligheid in onze vereniging. We verrichten noodzakelijkerwijs een aantal handelingen, zoals het hellingen, die qua veiligheid zorgvuldig uitgevoerd moeten worden. Erik heeft als bestuurslid veiligheid in zijn portefeuille. Hij heeft dan ook diverse acties ondernomen om de veiligheid te vergroten. Op de website vind je veiligheidsbladen. (Via “Veiligheidsbladen” op de homepage kun je ze downloaden (redactie)). Op de bladen is aangegeven hoe te handelen in bepaalde situaties. Lees deze bladen en hou je eraan.

Peter Weesendorp

Officiële mededelingen februari 2025

Nieuwe aanmeldingen: Daan van Harten

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2025

Bestuursvergadering	3 maart, 20.00 uur
Bijeenkomst ligplaatshouders Durgerdam	6 maart, 19.30 uur
Voorlichtingsavond financieel beheer	12 maart, 20.00 uur
Algemene ledenvergadering	19 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 april, 20.00 uur
Seizoensopening	4 mei, 16.00 uur
Bestuursvergadering	5 mei, 20.00 uur
„ „	2 juni, 20.00 uur
Laatste dag aanmelding winterstalling 2025-2026	30 juni, 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 juli, 20.00 uur
„ „	4 augustus, 20.00 uur
„ „	1 september, 20.00 uur
„ „	6 oktober, 20.00 uur
„ „	3 november, 20.00 uur
Seizoenssluiting	23 november, 16.00 uur
Bestuursvergadering	1 december, 20.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerstalling 2026	31 december

Hoe open je de nieuwe elektrakast in Durgerdam

Hans Haytsma en ondergetekende hebben onlangs aan de nieuwe elektrakast in Durgerdam een kastje bevestigd met daarin een sleutel voor het openen van de kast. Dat is alleen nodig bij kortsluiting, want op de stopcontacten op de steigers staat in principe altijd spanning. Hoe werkt het sleutelkastje en hoe open je de kast? We leggen het hieronder uit.



1. *Het sleutelkastje hangt aan de zijkant van de elektrakast.*



2. *Je opent het door het zwarte schuifje in het midden naar beneden te schuiven.*



3. *Er verschijnt nu een cijferslot. Stel de wieltjes in op code **1953**.*



4. *Met een lichte druk van je vinger boven de wieltjes op het dekseltje springt het sleutelkastje open. En ziedaar: de sleutel!*



5. Rechts onder de verborgen handgreep aan de voorkant zit het slot van de kast. Daar zit ook een uitsparing. Als je de sleutel daarin steekt en omdraait kom je bij het slot.



6. Als je het slot omdraait klapt de handgreep naar voren. Draai die naar links en je kunt de kastdeur opentrekken.



7. Kijk welke schakelaar er omlaag staat en zet hem naar boven. Klapt hij weer omlaag dan moet je actie ondernemen. Kijk eerst of er iets op je schip kortsluiting veroorzaakt. Is dat niet het geval neem dan via het portaal contact op met de havencommissie Durgerdam



8. Vergeet niet de sleutel weer terug te leggen en het kastje af te sluiten, de code weg te draaien en het zwarte schuifje omhoog te doen tegen vocht en vuil.
Hans en Arjen wensen jullie veel succes!.

Arjen Hoekstra

Dansavond in het clubhuis

“Schip niet vergaan, dansschoenen aan!” Dat stond boven de nieuwsbrief waarin Kim Hartog en Stephan Kap ons uitnodigden om naar het clubhuis te komen voor een avondje beentjes-van-de-vloer. Gelukkig is de Nehalennia (nog) niet vergaan, maar mijn dansschoenen.....Er is een tijd geweest dat ik ze bijna iedere zaterdagavond aanhad, maar het komt helaas niet vaak meer voor dat ik over de dansvloer zwier. Ik vond het dan ook een buitenkansje om dat op 18 januari weer eens te doen.



Stephan legt ons de lambada uit.



En nu oefenen.

Dik ingepakt ben ik naar ons clubhuis gefietst, weliswaar niet met dansschoenen aan, die waren al lang in een kledingbak verdwenen, maar de vloer in het clubhuis zou ook voor mijn winterschoenen waarschijnlijk wel glad genoeg zijn. Rond de bar zaten al een aantal Watergeuzen gezellig te kletsen en nadat er nog een paar mensen waren binnen gedruppeld kon het dansen beginnen. Dat begon met een dansles. Stephan wilde ons namelijk eerst de lambada leren. Die zat nog niet in het lespakket van de dansschool waar ik 60 jaar geleden leerde quicksteppen en walsen, maar je bent natuurlijk nooit te oud om te leren. Hoewel.... Het leek heel eenvoudig, drie passen zijwaarts en dan met de andere voet één pas voorwaarts, maar het tempo waarin dat allemaal moest gebeuren lag toch wel behoorlijk hoog. Later kreeg ik van Kim nog privéles, maar quicksteppen met haar ging heel wat beter. Dankzij het initiatief van haar en Stephan kon ik dat weer eens doen en het was ook leuk om weer wat clubgenoten te zien en wat bij te kletsen. Kim en Stephan, zeer bedankt voor deze leuke avond!



Nicolette en Stephan in actie.

Jaap van der Harst

Boem

Boem, krak, daar lag ik op de steiger naast de boot! In plaats van weer wat klussen met de ambulance naar het ziekenhuis.

Eindelijk begon de temperatuur weer enigszins dragelijk te worden. Na mijn knieoperatie was ik weer aardig op de been. Dus maar weer eens naar de Diemerzeedijk om te kijken hoe de boel erbij lag en een klein eerste klusje te doen. De steiger was, dankzij de nieuwe kunststofprofielplanken, niet glad. Daar was ik wel alert op, met mijn nog wat stijve knie.

Na wat opgemeten en gezaagd te hebben wilde ik aan boord stappen, maar ik had me verkeken op de houten planken naast het schip. Die waren wél spekglad en voordat ik goed besepte wat er gebeurde gleed mijn linkerbeen onderuit en landde ik ongelukkig bovenop mijn rechter. Ik kon direct zien (en zeker ook voelen) dat mijn been gebroken was. Er waren gelukkig wel mensen op de haven, zij het niet in de buurt. Nadat ik zelf eerst de ambulance had gebeld, heb ik toch maar om hulp geroepen. Gelukkig kwamen Manus en Demi (verpleegkundige) en al gauw ook Job, aanlopen. Die konden me helpen zo comfortabel mogelijk te liggen tot de ambulance kwam. (Gelukkig snel.)



Thuis zitten wachten tot het over is.

“Het is een lelijke breuk”, zei de chirurg en hij ging met collega’s overleggen hoe ze de boel weer een beetje in elkaar konden schroeven.

Eerst ging alles in het gips en een week later ben ik geopereerd. Het is een nogal fragiele zaak geworden en ik zal heel rustig moeten revalideren. Maanden denk ik.

Optuig- en vaarplannen kunnen in de ijskast. Onderhoud is al helemaal niet meer aan de orde. Gelukkig is het nog vroeg in het seizoen, dus het komt vast nog wel op tijd goed om nog te kunnen genieten. Maar voor nu zit ik zes weken, zo niet meer, in een rolstoel en heb ik rustig de tijd om dit stukje te schrijven.

Het zou weleens kunnen dat ik, als ik weer voldoende op de been ben, hulp kan gebruiken bij het vaarklaar maken van de boot. Ik zal bijvoorbeeld nog geen zware dingen mogen sjouwen. Wil je t.z.t. wat voor me doen mail dan gerust naar eilardja@gmail.com.

Voor nu houd ik me maar bezig met rust en snel weer aangroeiende boten.

Eilard Jacobs

Boot van de Maand: de Big Apple

van Hans Haytsma

‘Een boot is een hobby, twee boten is een vloot’.

Vier jaar geleden schreef ik op deze plek een *Boot van de maand* met in de hoofdrol de Orion, mijn 8 meter lange Dehler Delanta 80AK. Hoewel een prettige zeiler met alles aan boord wat je zou kunnen wensen, werd deze boot wat te klein. Niet zozeer voor mij en vrienden die een dagje gingen meezeilen, maar wel voor mijn kinderen die, nu ze volwassen zijn, andere eisen stellen aan de leefruimte op een boot als je ze een weekje op vakantie wil meenemen. Dan realiseer je je dat je moet gaan uitzien naar een zeilboot met wat meer ruimte en comfort.

Dat betekent in de praktijk dat je eerst je boot moet verkopen en dat je vervolgens een geschikte boot moet zien te vinden. Twee dingen waar ik erg tegen opzag. Ik ben geen doorgewinterde scheepsmakelaar. En hoe ziet een geschikte boot eruit? Het leek mij het beste om eerst eens de markt te gaan verkennen en te kijken of er iets aangeboden werd wat voldeed aan mijn eisen, wensen en budget. Wel weer polyester en natuurlijk geen osmose. Het kwam er kort gezegd op neer dat het een mooi gelijnd en kwalitatief goed gebouwd schip moest worden met meer ruimte, voorzien van betrouwbare voortstuwning, noodzakelijke navigatieapparatuur en een redelijke zeilgarderobe. Naarmate ik een aantal boten had bekeken werd dat lijstje steeds specifieker en er werd in mijn omgeving al wat lacherig over gedaan.

Al snel merkte ik dat ik met mijn onrealistische wensenlijstje in een nautisch segment was beland dat fors buiten mijn budget viel. Ik had een prijs in mijn hoofd voor de verkoop van de Orion en ik had in gedachte dat als ik dat bedrag zou verdubbelen ik een heel eind zou komen. Zo reisde ik met een bevriende Watergeus af naar Noord-Brabant om een Dehler Duetta 94 te bekijken die op papier aan alle eisen zou moeten voldoen. Dat was een gezellige maar vergeefse tocht, want die boot was vreselijk verwaarloosd, iets wat op de foto's niet te zien was. Niets werkte en volgens de eigenaar was alles met een likje verf en een schroevendraaier op te lossen. Naarmate het gesprek vorderde zakte de prijs en ook mijn kooplust. Ook kregen we het vermoeden dat het onderwaterschip aangetast was. Ik was niet op zoek naar een boot met onaangename verrassingen.

Inmiddels had ik de Orion op de Marktplaats gezet en daar werd al direct flink tegen elkaar opgeboden. Geënthousiasmeerd door die belangstelling scande ik diezelfde Marktplaats af naar zeilboten en er viel mij een aanbieding op voor een Sigma 33ood uit 1988 van 9,90 bij 3,20 meter, een prachtig gelijnd Engels wedstrijdjacht, maar ook tegelijkertijd een comfortabele cruiser, geheel compleet. De eerste die 5.000 euro (!) bood kon haar overnemen, stond erbij. Ongeveer de prijs die ik in gedachte had voor de Orion. Dat kon niet waar zijn, maar er stonden foto's bij die ik ook bij zeiljachten in het hogere segment tegen was gekomen. Kortom helemaal in lijn met mijn onrealistische wensenlijstje. De advertentie intrigeerde mij en ik besloot een bod te doen.

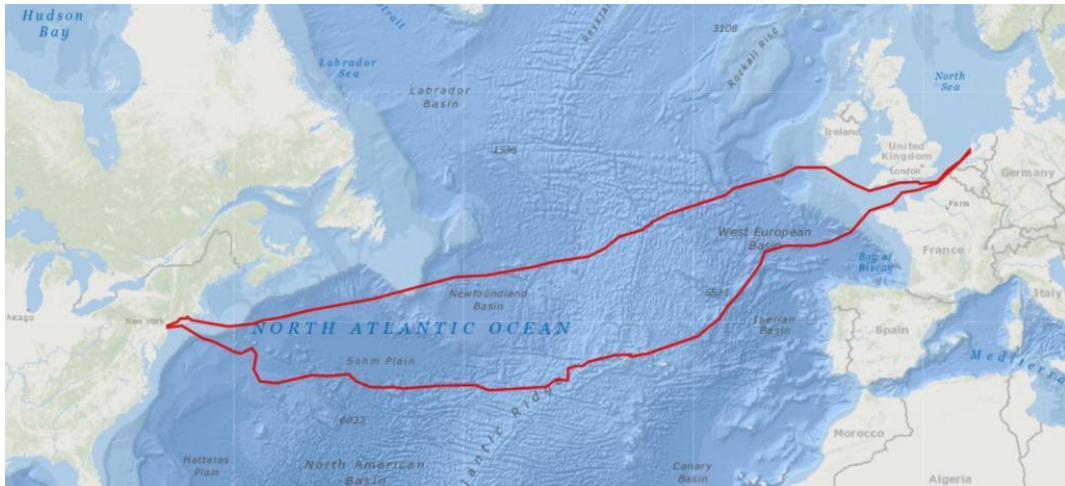
Ik was daarmee in ieder geval de eerste die 5.000 euro bood. Natuurlijk is zo'n bod niet bindend, ik kon er altijd van afzien. Maar ik wilde weleens zien of wat ik op die foto's zag niet gefotoshopt was.

Een week later reed ik naar de Marina in IJmuiden en maakte ik kennis met Wouter, de eigenaar van de Big Apple. Wouter had maar één droom, een keer solo met een zeilschip naar New York en terug. Die droom heeft hij in 2022 in vervulling laten gaan.

Hij kocht een Sigma 33ood, voorzag het schip van de nieuwste snufjes om een veilige oversteeek te garanderen, doopte haar Big Apple en als solozeiler volbracht hij die lange tocht over de Atlantische Oceaan naar New York.



De Big Apple in New York.



De heen- en terugreis van de Big Apple.

Hij schrijft op een blog:

“Ik ben op 11 mei vanuit IJmuiden vertrokken met mijn Sigma 33ood “Big Apple” en, via Horta op de Azoren, op 25 juni in New York aangekomen. Zoals verwacht heb ik bijna 50% van het traject aan de wind moeten varen en bovendien moest ik vanuit Horta nog flink verder naar het zuiden uitwijken om wind boven kracht 7 te ontlopen. De terugreis vanuit New London naar IJmuiden verliep aanzienlijk soepeler en sneller (binnen 4 weken). Al met al een zeer geslaagde onderneming en een fantastische ervaring”.



De Big Apple op de Atlantische Oceaan.

Na een grondige inspectie (ja, ja, Boris, ook de kielbouten) kon ik niet anders zeggen: dit is de boot uit mijn onrealistische wensenlijstje! Voor haar vertrek naar NY was ze ook nog in de antifouling gezet en er waren duidelijke foto's van een perfect onderwaterschip. Verder een goedlopende 18 pk Volvo Penta 2002 diesel, meer dan volledige zeilgarderobe inclusief gennaker, Raymarine navigatie met autopilot, AIS, reddingsvlot (je kunt niet zonder) en een rubberboot. Aan alles was gedacht. Na een uurtje rondleiding was ik overtuigd. Ik neem hem! Als hij met de Sigma naar New York kon dan zou ik het ook wel redden naar Sneek.



Maar ik vroeg mij ondertussen wel af waarom hij haar voor zo'n zacht prijsje van de hand deed. Het bleek dat hij de boot al eerder aangeboden had op botentekoop.nl. Daar kwamen tot in de puntjes geklede watersporters op af die een perfecte boot zochten. Het gesprek ging dan over de vloer die in de was gezet had moeten worden, het fornuis dat niet schoon was, de sprayhood die verschoten was, etc.. Dingen die je in een weekend opgelost hebt.

Nu zijn droom vervuld was had hij al afscheid genomen van de zeilerij en hij had geen zin meer in afspraken met belangstellenden die de Big Apple zaten af te kraken om de prijs te laten zakken. Om die reden besloot hij de Sigma voor een kwart van de gangbare prijs op Marktplaats te zetten. Er was inmiddels flink overboden, maar hij hield zich fair aan zijn afspraak en een week later voer ik als trotse nieuwe eigenaar de Big Apple samen met mijn broer van IJmuiden naar Durgerdam. Mooie tocht en prachtig weer.



Wachten voor de sluis naar het Noordzeekanaal.

In Durgerdam lag mijn Orion echter nog kouwelijk in de verkoop. De vloot van ondergetekende overheerste nu het havenbeeld in Durgerdam. Het hoogste bod op Marktplaats van Marcel uit Zeeland (exact de prijs die ik betaald had voor de Big Apple) accepteerde ik en we maakten afspraken voor de overdracht.

Marcel zou een week later samen met mij de Orion naar Monnickendam varen en daar zou de boot uit het water getakeld worden en op een trailer naar Zeeland vervoerd worden. Met gestreken mast uiteraard want dat zou anders lastig worden op de snelweg ☺ Het weekend daarop voeren we goedgehumtst de haven van Durgerdam uit, maar ter hoogte van het Vuurtoreneiland stopte de motor. Dat had ik weleens eerder meegemaakt en was meestal snel te verhelpen. Maar nu kreeg ik de motor niet meer aan de praat. Zeilend terug naar de haven was geen optie, dus heb ik de KNRM moeten bellen, die ons een halfuurtje later naar de haven terug heeft gesleept. Wat een geweldige service! Marcel was teleurgesteld en had geen vertrouwen meer in de motor, wat ik mij kon voorstellen. Hij cancelde zijn afspraken in Monnickendam en dezelfde avond heb ik het aankoopbedrag teruggestort op zijn rekening.

Ik heb de motor laten repareren door iemand die er verstand van heeft. Het bleek te gaan om het dieselfilterhuis, dat gebarsten was door waarschijnlijk trillen en ouderdom. Er is een nieuw dieselfilter en een rubber knijpballetje geïnstalleerd om de dieseltoevoer weer gangbaar te maken. Nadat de motor weer in orde was heb ik de Orion op boatauction.com gezet. Daar is hij verkocht voor iets minder dan ik had gehoopt aan een Poolse Dehler-liefhebber die er heel blij mee is. We hebben samen de boot in dichte mist maar zonder motorproblemen naar een jachthaven in Schellingwoude gevaren en in de zomer wil hij de boot naar Polen zeilen.

Mijn kinderen zijn blij met mijn aankoop van de Big Apple (we zijn een andere naam aan het verzinnen) en zien met mij uit naar het nieuwe vaarseizoen.

Met nautische groet, Hans Haytsma

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

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

Deel 4: Van Cornwall naar de Scillies.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik in Newlyn, de westelijkste haven van Cornwall, al ruim een week lag te wachten op een goed moment om over te steken naar de Scillies, maar me begon me af te vragen of ik niet beter terug kon varen, rustig met de wind in de rug weer de Engelse zuidkust langs en dan havens opzoeken die ik op weg naar Newlyn had overgeslagen. Mijn Noord-Ierse buurman en de vriend met wie hij samen voer, vertrokken wel, naar Milford Haven, in Wales. Ik zat een beetje te twifelen of ik ook de lijnen los zou gooien, maar de weerberichten voor die dag en de komende dagen waren niet erg bemoedigend.

's Middags ben ik over een steil, jungleachtig voetpaadje naar het heuvelplateau boven Newlyn geklommen. Toen ik er aankwam benijdde ik mijn vertrokken buurman en zijn vriend niet, want er stond een stijve bries die zij tot het eind van Het Kanaal pal tegen hadden.



Heuvelplateau boven Newlyn.

De volgende dag motregende het, zodat lekker wandelen er niet in zat en de dag erna was het weer nog slechter. Het regende onophoudelijk en er stond een krachtige tot harde wind. Sommige zeilers zoeken dan toch het water op, want aan het eind van de middag kreeg ik nieuwe burenen, een Brits jacht met vier personen aan boord. Ze moesten van de havenmeester aanmeren aan mijn schip. Daar was ik eerlijk gezegd niet zo blij mee want hun schip was drie meter langer en dus ook een stuk zwaarder dan het mijne. De wind stond er dwars op en mijn stootwillen moesten alle druk opvangen. Ze schuurden en piepten dan ook behoorlijk. 's Avonds heb ik gevraagd of ze hun achterlijn wilden vastmaken aan het schip dat aan de andere vingersteiger lag, zodat de druk op mijn schip zou verminderen. Gelukkig vertrokken ze de volgende dag weer, in de stromende regen terwijl er windkracht 6 werd verwacht, naar de Scillies. Mooiweerzeilers waren het in ieder geval niet.

Op de weerkaarten was ook al een paar dagen te zien dat er een hogedrukgebied in aantocht was en de de dag na het vertrek van mijn burens zag het er heel wat beter uit. De bewolking en regen hadden plaatsgemaakt voor een stralend blauwe hemel en volgens de windkaarten die ik de avond ervoor had geraadpleegd zou de windkracht 2 tot 4 zijn. Ook de dagen erna was het ongeveer hetzelfde weer. Mijn plan om de Scilly Islands te bezoeken en over te steken naar Ierland, kon waarschijnlijk toch doorgaan, ik kon in ieder geval proberen om de eilanden als tussenstop te gebruiken. Toch zat ik nog een beetje te twijfelen, want de wind was 's morgens veel harder dan op de windkaarten stond aangegeven. Ik heb even de windmeter aangezet en die sprong voortdurend naar 14 knoop, eind windkracht 4 dus. Dat betekende dat de windkracht buitengaats zeker 5 zou zijn. Ook zou ik op Het Kanaal en de Keltische Zee de wind bijna pal tegen hebben. Maar een positief punt was dat hij gaandeweg flink zou afzwakken. Daarom heb ik het er maar op gewaagd, ook omdat het maar 35 mijl varen was. Via de marifoon heb ik me afgemeld bij de havenmeester. Hij bedankte me voor mijn bezoek, dat ruim anderhalve week had geduurd, en toen ik open water had bereikt heb ik het grootzeil gehesen, met twee raffen erin, en de genua half uitgerold.



Laatste stukje Kanaalkust.

In de Mounts Bay voer ik halve wind en kon ik relaxt zeilen, maar toen ik Het Kanaal opdraaide was de koers helaas net niet meer bezeild. Het grootzeil ving nog wel wind, maar de genua moest ik inrollen en de motor moest het werk doen. Het was helder en het uitzicht op de hoge, door de zon beschenen klifkust was schitterend. In het begin was die nog behoorlijk begroeid, maar gaandeweg werd hij steeds kaler en ruiger. Na ruim een uur boog hij af naar het noordwesten en had ik de uitgang van Het Kanaal bereikt.

In Het Kanaal waren de golven veel minder hoog dan ik verwacht had, maar hier veranderde dat helaas behoorlijk, hoewel de wind flink was afgenomen. De golven vanuit het westen liepen dwars tegen een hoge noordelijke deining in en dat leverde een zeer vervelende, onregelmatige golfslag op die nog verergerd werd door het stroom-tegen-windeffect. Het schip stampte niet alleen, het rolde ook verschrikkelijk. De snelheid door het water was daardoor niet meer dan een knoop of 4, maar door de stroom in de rug liep het schip over de grond vaak 6 knoop. De westkust van Cornwall lag dan ook al snel achter me. In het verleden was ik daar altijd dicht onderlangs gevaren en keek ik uit op indrukwekkende, bijna 100 meter hoge kliffen, nu zag ik hoe het land daarachter eruitzag. Het werd gedomineerd door een ruim 200 meter hoge heuvel ten oosten van Land's End.

Ik moest nu op de schepen letten die richting de Ierse Zee voeren. Zoals ik al eerder schreef varen er sinds de Brexit veel meer schepen naar Ierland. Vooral roll-on-roll-offschepen, vol met vrachtwagens die vroeger door Groot-Brittannië reden. Er kwam er net een aan, maar dat ging ruim voor me langs. Daarna volgden er drie schepen die ver achter mij langs voeren. In de zuidgaande shipping lane voer maar één schip en ook dat leverde geen enkel probleem op. Toen ik de shipping lanes gepasseerd was verscheen de vrij lage kust van de Scillies boven de horizon en na ruim vijf uur varen had ik de eilandengroep bijna bereikt. Jachthavens zijn er niet en ik wilde in de baai ten zuiden van Hugh Town, op het hoofdeiland St-Mary's, een plekje zoeken om te overnachten. De wind was nog west, maar zou 's nachts naar het noorden draaien en dan lag ik daar goed beschut. Gelukkig was hij flink afgenomen en kon ik in de monding van de

baai in alle rust de genna inrollen en het grootzeil strijken. In de noordwesthoek van de baai zag ik een aantal jachten liggen, dus daar moest ik zijn.



De oostkaap van de ankerbaai ten zuiden van Hugh Town.

Het binnenvaren van de baai was schitterend. Aan de oostkant werd hij begrensd door ruige kliffen, veel lager dan aan de kust van Cornwall, maar zeer fascinerend van vorm. Het leek wel alsof hier een reus met Legostenen aan de gang was geweest. Aan de andere kant waren de kliffen helemaal begroeid. Ik heb er uiteraard foto's van proberen te nemen, maar ik moest intussen ook goed een klein rotseilandje aan bakboord in de gaten houden en aan stuurboord lag een lange rij lage rotsen parallel met de oostoever van de baai. Volgens de vaargids zouden er op de plaats waar de jachten lagen meerboeien moeten liggen, maar toen ik dichterbij kwam zag ik dat alle jachten voor anker lagen. Ik heb snel het ankergerie in orde proberen te maken, maar de ketting van mijn boeganker zat vastgeklemd onder een van mijn reserveankers en toen ik aankwam bij de ankerplek

was het me nog niet gelukt om de ketting en de ankerlijn goed uitgerold op het dek te krijgen. Mijn manoeuvreerruimte was beperkt en er zat niets anders op dan de steven te wenden en weer wat ruimer water op te zoeken. Gelukkig stond er weinig wind.



Voor anker in de baai ten zuiden van Hugh Town.

Toen alles gereed was ben ik weer teruggevaren. Omdat de wind nog west was, wilde ik zo dicht mogelijk onder de westelijke wal ankeren. Daar was nog ruimte en toen ik me ervan had vergewist dat ik ver genoeg van de andere schepen zou komen te liggen, heb ik het anker laten vallen. Ik heb de motor even flink in zijn achteruit gezet om te testen of het goed hield en dat was gelukkig het geval. Ik lag op een schitterend plekje. In het westen keek ik uit op een hoge, weelderig begroeide oever en aan de andere kant van de baai lag zacht glooiend heuvelland met door muurtjes en hagen omzoomde weilanden en akkers. In het zuidoosten stonden de ruige rotsen van de kaap die ik was gepasseerd te pronken in de avondzon en in het noorden eindigde de baai bij het strand waarachter Hugh Town lag. Er was echter ook iets wat ik minder leuk vond. Hoewel het water bijna spiegelglad was, rolde het schip behoorlijk vanwege de deining. Ik heb een stevig scheepsmaal bereid en de pannen en mijn bord gleden gelukkig nog net niet van de kuptafel, maar een wijnfles op tafel zetten was

vragen om ongelukken. Na de afwas heb ik nog een paar uur buiten gezeten. De maan kwam op en ik kon genieten van een heldere sterrenhemel. Even voor twaalven heb ik mijn kooi in de voorpiek opgezocht, maar door het rollen kwam er van slapen niet veel terecht. In de kajuit zijn de banken veel lager en daardoor merk je veel minder van het rollen. Toen ik daarnaartoe was verhuisd, was slapen geen probleem meer.



Het bijbootje heeft me veilig naar de wal gebracht.

De volgende morgen was de wind noord geworden en daardoor was de deining gelukkig een stuk minder. De zon scheen overvloedig, de temperatuur was aangenaam en voor het eerst sinds een paar weken was het weer kortebroekenweer. Ik wilde St-Mary 's en Hugh Town verkennen en 's morgens heb ik het bijbootje opgepompt en achter de boot gehangen. De accu van het motortje had ik in Newlyn al opgeladen en na de lunch ben ik naar het strand van Hugh Town gevaren, zo'n 300 meter van de boot. Het motortje deed het perfect, alleen kwam ik voor het strand in een groot werveld terecht. Het voordeel van het motortje is dat je de schroef tijdens het varen heel gemakkelijk in alle standen kunt zetten, van heel diep naar heel ondiep. Door hem net onder het wateroppervlak te laten draaien lukte het me om los te komen en plekken op te zoeken waar geen wier was. Aangekomen bij het strand zou ik een stukje door het water

moeten waden. Daarom droeg ik sandalen en had ik mijn sokken en wandelschoenen in een rugzakje gedaan. Nadat ik geland was, heb ik het bootje tot net boven de vloedlijn gesleept en mijn sokken en wandelschoenen aangetrokken.



Toegangspoort van het fort bij Hugh Town.

Hugh Town ligt grotendeels op een soort natuurlijk dam die St-Mary's met een klein schiereilandje verbindt. Dat is vanaf de 16^e eeuw tot en met de Tweede Wereldoorlog een forteiland geweest. De oude verdedigingsmuren en bastions zijn nog helemaal intact en daarover heb ik het hele eilandje rondgewandeld. De belangrijkste functie van het fort was de verdediging van de ingang van Het Kanaal. In de 16^e eeuw is het vooral gebruikt in de strijd tegen de Spanjaarden en in de 17^e eeuw is het tegen de Nederlanders gebruikt. Vanaf de Scillies waren namelijk nogal wat piraten actief die aasden op de ladingen van de Nederlandse schepen die Het Kanaal opvoeren. De Staten-Generaal wilde aan die piraterij een einde maken en heeft daarom in 1651 een poging ondernomen om de Scillies

te bezetten. In de Tweede Wereldoorlog hadden de Duitsers de eilanden ook graag bezet, dan hadden zij immers de ingang van Het Kanaal in handen, maar mede dankzij het fort is ook dat niet gelukt. Ten zuidwesten en noorden van St-Mary's liggen de andere Scilly-eilanden en vanaf de muren van het fort had ik daar een mooi uitzicht op.



Hugh Town met de baai ten noorden van het stadje.

Toen ik het eiland helemaal was rondgewandeld heb ik een wandeling door Hugh Town gemaakt, een leuk stadje met hoofdzakelijk uit grijze natuursteen opgetrokken huizen, maar ook behoorlijk toeristisch. Ten noorden ervan lag ook een grote baai, vol met visbootjes en jachten aan meerboeien en met een aanlegsteiger voor de veerboot. Toen ik er rondliep was het helaas bijna gedaan met het aangename zomerweer. Er was een stevige noordenwind opgestoken die steeds meer wolken aanvoerde en het behoorlijk fris maakte. Het was inmiddels ook tijd om terug te gaan naar het schip. Omdat het water flink gezakt was, lag mijn bootje een stuk verder van de waterlijn dan aan het begin van de middag. Gelukkig hielpen een paar leren me bij het verslepen. Ik had ze 's morgens zien aankomen in hun kleine, authentieke houten kottertje met een enorme boegspriet. Ze vertelden dat ze vanuit Cork de Keltische Zee waren overgestoken. Wat je voor een bezoek aan de Scillies eigenlijk nodig hebt is een bijbootje met

wieltjes, want op veel landingsplekken is het strand bij laagwater honderden meters breed. Ik kende nu de route tussen de wervelden en het terugvaren naar de boot was een makkie.



Het kottertje van de Ieren die me hielpen bij het verslepen van het bijbootje naar de waterlijn.

Blijkbaar had het mooie weer veel zeilers naar de Scillies gelokt, want het aantal voor anker liggende jachten was verdubbeld. De avond ervoor lagen er negen, nu telde ik er meer dan twintig. De meeste schepen waren Brits, maar er lagen ook nogal wat Fransen en ik was de enige Nederlander. Later op de avond ging er vlak achter mij een Duits jacht voor anker en er arriveerde ook een Deens schip. Helaas kon ik tijdens het avondeten niet meer van het mooie uitzicht genieten want het begon te regenen. De wind was nog wat toegenomen, maar dat was alleen maar een voordeel want die blies de deining helemaal weg. Er stonden wel golven, maar omdat de wind aflagig was waren die heel klein en had ik er totaal geen last van.

De volgende dag was het nog steeds fris en bewolkt, maar het regende gelukkig niet meer en zo nu en dan liet de zon zich even zien. Toen ik zat te ontbijten voer er een Fransman langs die net zijn anker had gelicht. Hij riep wat naar me en ik verstond: “Even mijn boeitjes oppikken”. Vlak voor de westoever van de baai lagen een paar kleine witte kreeftenboeitjes en tot mijn verbazing voer hij er vlak langs en haalde ze met een haak uit het water. Er zat een kreeftenmand aan. Fransen zijn grote liefhebbers van alles wat de zee te bieden heeft en tijdens mijn reizen naar Bretagne had ik vaak gezien dat zeilers een mand aan boord hadden voor het vangen van een kreeft of krab.



Doorkijkje over het ankerbaaitje, met links van het midden mijn schip.

Het was prima wandelweer en na de middag ben ik weer naar het strand gevaren, nu om een wandeling te maken aan de andere kant van de baai en daar naar de rotsen van de oostkaap te lopen. Over de kliffen liep een idyllisch wandelpaadje, helemaal overkoepeld door bomen en heesters en met prachtige doorkijkjes. Van dichtbij was de kaap nog mooier dan vanaf het water. Hij bestond uit een aantal enorme rotsen waar allemaal horizontale en verticale spleten in zaten die zo diep waren dat het leek alsof er losse, op elkaar gestapelde rotsblokken lagen. Op een van de rotsen lag een enorme platte steen die er door een hijskraan leek te zijn neergelegd.



Oostkaap van de ankerbaai.

Na de kaap boog de kust naar het noordoosten en lag weer een baai, met aan de overkant een klein gehuchtje. Op de schuin oplopende oever ertegenover was het kerkhof van het eiland, met een klein kapelletje en een aantal monumentale graven, waaronder dat van Harold Wilson, in de jaren '70 voor Labour premier van Groot-Brittannië. Ik heb op een bankje van het uitzicht over de baai genoten en ben daarna via een lommerrijk paadje terug gewandeld naar Hugh Town. Toen ik in mijn bijbootje stapte landde er een bootje waarvan de bemanning mij hartelijk groette. Het waren mijn voormalige burens uit Newlyn die een dag voor mijn vertrek in de stromende regen waren vertrokken.

Weer aangekomen op de boot moest ik mijn vertrek van de Scillies gaan voorbereiden. Ik moest hier sowieso weg, want de wind zou in de loop van de volgende dag naar het zuiden draaien en dan recht de baai in blazen. Het liefst was ik nog wat langer op de Scillies gebleven om het eiland Treasco, ten noorden van St-Mary 's, te bezoeken. Daar was een oude abdij en een subtropische tuin en een baai waar je goed beschut lag bij zuidenwind. Maar de komende twee dagen zou het ook uitstekend weer zijn om naar Ierland over te steken. Maakte ik daar geen gebruik van, dan was de kans groot dat ik misschien nog een week of langer bij Treasco of een ander Scilly-eiland voor anker of aan een meerboei zou moeten liggen en

misschien niet naar de wal zou kunnen. De dagen erna zou het namelijk stevig gaan waaien.



Het kerkhof van St-Mary's.

Ik besloot daarom om de volgende dag de Keltische Zee over te steken en heb 's avonds het bijbootje uit het water getakeld en op het voordek gelegd. Ik heb ook alvast een stevig lunch- en ontbijtpakket klaargemaakt en de volgende morgen heb ik even na negenen het anker gehieuwd. Dat ging een stuk makkelijker dan ik had gedacht, ik kon het helemaal op handkracht doen. Hoe de oversteek is verlopen, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst

Uitnodiging lezing bij Zeilvereniging Het Y



2 Maart
SAVE THE DATE

Jelmer van Beek
Jelmer zijn indrukwekkende verhaal

Datum: 2 maart
Tijdstip: inloop 14:30
Start: 15:00
Locatie: club ark zeilvereniging het IJ
We bespreken de volgende onderwerpen:

- * Een kijkje achter de schermen van de Volvo Ocean Race
- * Wat als Orka's je boot aanvallen?
- * Hoe stel je een team samen

Een indrukwekkend verhaal met mooie filmpjes
Ook zeer geschikt voor onze jeugdzeilers

Uitnodiging Workshop “Duurzaam Zeilen”

Onderwerp:Uitnodiging Workshop "Duurzaam Zeilen" zondag 6 en zondag 13 april 2025

Datum: 2025-01-25 12:27

Afzender: Sailors for Sustainability <crew@sailorsforsustainability.nl>

Ontvanger: contact@wsvdewatergeuzen.nl

Beste bestuursleden van WSV de Watergeuzen,

Graag nodigen wij leden van jullie vereniging uit voor een tweedaagse workshop met als thema "duurzaam zeilen".

Waarom een workshop?

De zeilsport wordt vaak gezien als duurzame sport omdat er gebruik wordt gemaakt van de wind als voortstuwingsmiddel. Toch kan zeilen ook vervuilend voor de omgeving zijn en storend voor het dierenleven, nu er gemakkelijk afval, verfstoffen, of schoonmaakmiddelen in het water terecht kunnen komen. Vaak zijn er in het clubgebouw nog verbetermogelijkheden wat betreft duurzaamheid, bijvoorbeeld op het gebied van energie, de omgang met spullen, of het aanbod in de kantine. Tenslotte speelt er ook een sociale component, namelijk in hoeverre de zeilsport toegankelijk is voor mensen met een beperkt budget, van verschillende culturele achtergronden, of met lichamelijke beperkingen.

In de workshop zullen deze thema's aan bod komen en krijgen deelnemers concrete tips hoe zij de zeilsport duurzamer kunnen beoefenen, binnen hun zeilvereniging of zeilschool aan verduurzaming kunnen bijdragen, en de zeilsport toegankelijker kunnen maken. Ook kunnen deelnemers leren van initiatieven binnen andere verenigingen en zijn lesmaterialen beschikbaar.

Over de workshop

In de workshop komen drie onderwerpen aan bod:

- 1) Verduurzaming van de zeilsport (natuur en omgeving)
- 2) Diversiteit en inclusiviteit van de zeilsport

3) Uitdragen van duurzaamheid binnen de zeilvereniging of zeilsport en in het dagelijkse leven

Plaats: "De Crossboat" op het terrein van Broedplaats De Ceuvel, Korte Papaverweg 4, 1032 KB Amsterdam

Data: zondag 6 april en zondag 13 april 2025, telkens van 9:30 tot 17:30 uur (inloop vanaf 9:00 uur).

Deelnemers: maximaal 30 van zeilverenigingen en zeilscholen in Nederland, tussen 18 en 30 jaar.

Kosten: Deelname aan de workshop is kosteloos. Een (vegetarische) lunch op beide dagen is inclusief. Reiskosten zijn voor eigen rekening.

Over de begeleiders

Wij, Floris en Ivar van Sailors for Sustainability, hebben een achtjarige zeilreis rond de wereld gemaakt. Onderweg hebben wij duurzame oplossingen gedocumenteerd, bijvoorbeeld op het gebied van energie, transport, en landbouw. De lessen in duurzaamheid zullen wij aan de hand van korte presentaties delen. Daarnaast zullen wij de deelnemers begeleiden bij hun groepsopdrachten. Ook zullen we beelden tonen van de indrukwekkende natuur die we onderweg hebben gezien, maar ook van de bedreigingen die klimaatverandering, vervuiling en sociale ongelijkheid vormen.

Aanmelden

Omdat het aantal plaatsen beperkt is tot dertig deelnemers, raden we aan om spoedig te reageren. Aanmelden kan door op deze e-mail te antwoorden met de namen, leeftijden, functies en e-mailadressen van de afgevaardigde leden. Elke zeilvereniging en zeilschool kan maximaal twee deelnemers tussen 18 en 30 jaar afvaardigen die op beide dagen aanwezig kunnen zijn.

We zullen deelname bevestigen op volgorde van aanmelding.

We hopen ook enkele van jullie leden op zondag 6 april a.s. te kunnen ontmoeten. Mochten er nog vragen zijn, aarzel dan niet om die te stellen.

Vriendelijke groet,
Floris & Ivar

Over Sail 4 Sustainability

'Sail 4 Sustainability' is een Erasmus+ initiatief dat mede door de Europese Commissie wordt gefinancierd. Onze visie is om jongeren in staat te stellen duurzaamheid te omarmen en onze planeet te beschermen door de transformerende kracht van zeilen. We streven ernaar een veilige, plezierige leeromgeving te bieden waar jongeren de noodzaak van duurzaamheid in de zeilsport kunnen ontdekken. Door hun kennis en vaardigheden te vergroten, streven we ernaar duurzaamheidsambassadeurs te cultiveren die een positieve bijdrage leveren aan een ecologisch gezonde en sociaal rechtvaardige wereld. 'Sail 4 Sustainability' wordt uitgevoerd door zes Europese organisaties, waaronder de Nederlandse Stichting Sailors for Sustainability.

Ivar Smits & Floris van Hees

Sailors for Sustainability

Two sailors in search of sustainable solutions

crew@sailorsforsustainability.nl

sailorsforsustainability.nl
