



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 98, nummer 1  
januari 2026*

*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**

Anne Stijkel  
Maldenhof 477  
1106 EN Amsterdam  
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**

Maurits Cassee  
E: [penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

## **Tweede Penningmeester**

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

## **Algemene bestuursleden**

Erik Corver (veiligheid)  
Martijn Hardebol (kennismaking)  
Jan Schans (communicatie)  
Janine Geskus (evenementen)

## **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**

Marthy Langendonk  
Aletta Kliphuis T: 06 252 41 455  
E: [watgergeuzenhavendurgerdam@gmail.com](mailto:watgergeuzenhavendurgerdam@gmail.com)

## **Vertrouwenspersoon**

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

## **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 06 153 39 005  
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<sup>e</sup> webmaster, verzending digitale Geus en Nieuwsbrieven)  
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Esther Koch (websiteredacteur)  
Kopij: [redactie@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:redactie@wsvdewatergeuzen.nl) [cc vanderharst.jaap@gmail.com](mailto:cc.vanderharst.jaap@gmail.com)

## **Evenementencommissie**

Janine Geskus  
T: 06 462 444 20  
E: [janinegeskus@gmail.com](mailto:janinegeskus@gmail.com)

## **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>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<b>4</b>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<b>5</b>
<i>Officiële mededelingen januari 2026</i>	<b>7</b>
<i>Jaaragenda 2026</i>	<b>7</b>
<i>Uitnodiging Spiegelbijeenkomst Toekomst Watergeuzen</i>	<b>8</b>
<i>Lezing over oude kustkaarten en handelsstad Dordrecht</i>	<b>11</b>
<i>Verslag Nieuwjaarsborrel</i>	<b>13</b>
<i>Aspirant-leden stellen zich voor</i>	<b>15</b>
<i>Winterklussen</i>	<b>19</b>
<i>Boot van de Maand: de IJbark</i>	<b>21</b>
<i>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</i>	<b>25</b>
<b>Deel 13: Van de Scilly Islands naar Cornwall en Devon.</b>	
<i>Te koop: zeiljacht Fuut (advertentie)</i>	<b>48</b>

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

2026 is alweer een paar weken oud en op zondag 18 januari konden we elkaar toewensen dat het een goed en gezond jaar wordt met natuurlijk een mooi vaarseizoen. In *Verslag nieuwjaarsborrel* kun je lezen dat het een geslaagde en zeer gezellige bijeenkomst was. De borrel is niet het enige evenement in deze maand. In de *Jaaragenda 2026* zie je dat er op 25 januari een marifooncursus gegeven wordt en op de 27<sup>e</sup> vindt er een bijeenkomst plaats over de toekomst van onze vereniging. In *Uitnodiging Spiegelbijeenkomst Toekomst Watergeuzen* lees je er meer over en in *Van de bestuurstafel* roept voorzitter Anne op om je op te geven voor deze bijeenkomst. Als het goed is heb je er ook een *Nieuwsbrief* over ontvangen. Ook staat er in deze Geus een uitnodiging voor een lezing over oude kustkaarten bij Zeilvereniging het Y, waar ook onze leden welkom zijn.

In de *Officiële Mededelingen* in de december-Geus stonden de namen van drie nieuwe aspirant-leden en in deze Geus stellen zij zich voor. Verder staat er in deze Geus weer een column van Eilard Jacobs. De titel, *Winterklussen*, spreekt voor zich. Ook hebben we weer een *Boot van de maand*, waarin de stoere motorkruiser IJbark in het zonnetje wordt gezet. In mijn reisverhaal *Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland* doe ik verslag van mijn oversteek van de Scillies naar de Engelse zuidkust en mijn terugreis langs de schitterende kusten van Cornwall en Devon. En helemaal aan het eind van deze omvangrijke Geus staat de advertentie *Te koop: zeiljacht Fuut*. Wil je je schip of sloopsonderdelen en -benodigdheden verkopen of zoek je die, plaats dan een advertentie in ons clubblad. Dat is voor leden gratis.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

### **Een stralende start!**

De kunst van het laten wachten op het juiste moment... Als je één ding wel afleert als zeiler is dit het wel: te veel willen dat het op jouw manier en op jouw tijd gebeurt. Je kunt op het water wel van alles willen, maar er gebeurt ook van alles waar jij helemaal geen vat op hebt: weer dat zomaar verandert, wind die ineens draait of harder wordt. En ja, dan is er wellicht ook nog de stroom die je wegzet, of een bemanningslid dat ineens ziek wordt. Ga je dan de goden verzoeken, of leer je 'de kunst van het meebewegen': de wind en de stroom voor je laten werken, of soms gewoon wachten? Wat een week eerder een koude en gevaarlijk gladde glijpartij had kunnen worden op de Diemerzeedijk, werd op de uitgestelde Nieuwjaarsborrel, om alsnog het nieuwe verenigingsjaar 2026 in te luiden, een stralend warme dag, met een clubhuis met – hoe welkom - de deuren wagenwijd open zonder dat je binnen zat te vernikkelen. En ja, de kachel kon uit blijven, want de mooie opkomst van meer dan 60 mensen zorgde voor heel veel warmte en een fijne sfeer. Dat smaakt naar meer, en dat gaat er dit jaar dan ook komen! Na een jaar waarin de grootste onderhoudklus van de afgelopen jaren werd afgerond (de loods dus, met bijbehorende lening van leden), staat dit jaar, naast wat kleinere klussen op de andere havens en op 't Landje, 'alleen nog maar het ophogen en verfraaien van het terras aan de Diemerzeedijk als grote zomerklus op het programma. Uiteraard weer met Job aan het roer, samen met een aantal rechterhanden die hem helpen. Ik zie nu al uit naar het resultaat; wat hebben we hier toch een schitterende ontmoetingsplek aan! Overigens is ONS clubhuis ook heel geschikt voor feesten van jou als lid met je vrienden of familie. Ooit aan gedacht?

Het programma van de Watergeuzen staat voorts in het teken van 'verdiepen in verenigen': hoe kunnen we het gevoel van 'samen (doen)' nog meer versterken? Samen doen, samen redzaam zijn gaat over meer dan technische klussen. Dat gaat ook over het afstemmen van de rijke verscheidenheid aan kwaliteiten van de leden met de kansen en uitdagingen

die zich voordoen. Vergelijk het met een symfonieorkest. Al die verschillende instrumenten die er samen wat moois van maken... soms leidend, soms volgend, wat een samenspel! Denk voor de Watergeuzen daarbij aan het organiseren van activiteiten, stukken schrijven voor de Geus, soep of salade maken en andere hand- en spandiensten. De afgelopen tijd hebben we als ad hoc strategiegroep en als bestuur vooral in beeld gebracht wat er aan zichtbaar en onzichtbaar werk binnen de vereniging wordt verzet, welk potentieel er nog voor het oprapen ligt en hoe we hiermee ook makkelijk dingen overdraagbaar kunnen maken, al dan niet op onderdelen. Op 27 januari a.s. gaan we daarmee nu verenigingsbreed aan de slag. Lees er verderop in de Geus meer over, maar vergeet vooral niet om je op te geven! Nu is het de tijd om de inzichten breder te delen EN gespiegeld te krijgen of dit de koers is waarin we als vereniging in 2028 'de nieuwe eeuw van de Watergeuzen' in willen. En daarin willen we graag dat jij ook meeluistert, meepraat EN meedoet. Leg vast de vraag onder je kussen waar jouw 'bijdrage' ertoe zou kunnen doen, waar jij blij van wordt!

Praten over strategieën en nieuwe wegen verkennen is leuk, maar in het kader van praktisch verenigen kwamen er vanuit de leden zelf ook vragen EN initiatieven op. Elke wintermaand staat er nu een andere cursus op het programma: een cursus marifonie, elektriek op de boot, of 'manoeuvreren kun je leren'; voor elk wat wils dus! Mocht jij ook ideeën hebben: kom ermee over de brug, want er is straks ook weer een najaar en een winter... Zelf ben ik nu op weg naar (weer) een weekje winterzeilen op het wad. De weergoden zijn ons (weer) goed gezind! Wat is het toch fijn om te voelen hoe die zonnige winterkou je ook heel krachtig kan opladen, of het nu zeilend, wandelend, fietsend of schaatsend is, en de natuur vaart er ook wel bij. Hoe dan ook: Ik doe het ervoor; eindelijk weer eens een echte winter! Het klussen aan de boot komt in de volgende maanden wel weer..... Alles op zijn tijd!

Anne Stijkel, voorzitter.



## ***Officiële mededelingen januari 2026***

---

Nieuw aanmeldingen: Wim van Dijk, Evert van Noort

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2026***

---

Marifooncursus	25 januari
Spiegelbijeenkomst Toekomstverkenning	27 januari 17.30 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	2 februari 20.00 uur
Basiscursus elektra aan boord	1 maart, 13.00 uur
Bestuursvergadering	12 maart 20.00 uur
Vrijwilligersevenement	15 maart
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	6 april 20.00 uur
Algemene Ledenvergadering	8 april 20.00 uur
Seizoensopening	19 april 16.00 uur
Bestuursvergadering	4 mei 20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	1 juni 20.00 uur
Bestuursvergadering	6 juli 20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	3 augustus 20.00 uur
Bestuursvergadering	7 september 20.00 uur

Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	5 oktober	20.00 uur
Seizoenssluiting	25 oktober	16.00 uur
Bestuursvergadering	2 november	20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	7 december	20.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerligplaats 2027	31 december	

## ***Uitnodiging Spiegelbijeenkomst Toekomst Watergeuzen, 27-01-2026***

---

**Beste Watergeus,**

De afgelopen maanden is een groep leden (de Strategiegroep Toekomstverkenning) samen met het bestuur bezig geweest met de vraag: hoe zien wij de toekomst van onze 97-jarige vereniging, op weg naar de 100 jaar en daarna? We hebben gekeken naar alles wat we samen hebben: onze havens, de loods, 't Landje, de deelboten en vooral onze 250 leden.

Tijdens drie bijeenkomsten en de seizoenssluiting hebben we veel opgehaald: ideeën, zorgen, wensen en plannen. Daaruit blijkt: we hebben een rijke club, met prachtige plekken en veel kennis, maar we gebruiken die nog niet optimaal en we kennen elkaar nog niet goed genoeg.

### **Waarom deze Spiegelbijeenkomst?**

We willen niet als klein strategieclubje zelf gaan bedenken hoe de toekomst van de Watergeuzen eruit moet zien. Het moet echt 'van samen' zijn: van alle leden. Daarom organiseren we op **dinsdag 27 januari 2026 een Spiegelbijeenkomst voor alle Watergeuzen**. In deze bijeenkomst kijken we in de spiegel: wat maakt ons tot Watergeuzen, wat gaat goed en wat kan beter? We leggen de belangrijkste bevindingen van de strategiegroep aan jullie voor: wat hoorden we over havens, loods, 't Landje,

deelboten en leden? Daarna gaan we samen richtingaanwijzers formuleren: waar willen we als vereniging de komende 5–10 jaar in investeren, wat heeft prioriteit en wat laten we nog even liggen?

De uitkomsten gebruiken we om toe te werken naar een stuk dat op de ALV van 2026 kan worden besproken: een duidelijke koers voor één vereniging met drie havens, met oog voor duurzaamheid, betaalbaarheid, samenredzaamheid en plezier op en rond het water.

### **Waar gaat het concreet over?**

Enkele thema's die deze avond langs kunnen komen:

- Hoe blijven onze havens in Diemerzeedijk, Vinkeveen en Durgerdam ook in de toekomst leefbaar en betaalbaar, met alle regels, baggeren, uitstootvrij varen en natuurontwikkelingen die op ons afkomen?
- Hoe benutten we beter wat we hebben: de loods als ontmoetings- en leerplek, Vinkeveen en 't Landje als prachtige, nog te weinig gebruikte plekken, en de deelboten voor leden zonder eigen boot of met kleinere beurs?
- Hoe zorgen we dat nieuwe en bestaande leden zich echt gekend voelen, bijvoorbeeld met buddies, een smoelenboek en meer gezamenlijke activiteiten?
- Welke cursussen, tochten en activiteiten willen we organiseren (marifonie, motortechneik, elektrificatie, samen varen, winterwandelingen enzovoort) en wie wil daaraan meewerken?

### **Hoe ziet de avond eruit?**

We beginnen informeel, vanaf **17.30 uur**, met soep en brood en laten om 18.30 eerst een kort filmpje zien over “verenigen”. Daarna volgt een korte inleiding over identiteit en toekomst van de Watergeuzen door leden uit de strategiegroep. Vervolgens gaan we in kleine groepjes in gesprek aan de hand van een paar eenvoudige vragen, zoals:

- Wat vind jij het mooiste aan de Watergeuzen?
- Wat zou jij willen verbeteren?

- Wat zou jij zelf, groot of klein, kunnen bijdragen?

Aan het eind (max. 21 uur, gevolgd door informele borrel) halen we de belangrijkste inzichten op in de hele groep. Het wordt geen zware vergaderavond, maar een praktische, gezellige werkbijeenkomst waarin we elkaar beter leren kennen en samen richting geven.

**Oproep: kom en praat mee!**

**Om goed te kunnen voorbereiden en genoeg soep te maken, vragen we je om je aan te melden voor de Spiegelbijeenkomst bij [voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl) . Wie zich aanmeldt, ontvangt vooraf het achtergrondstuk ter voorbereiding; lezen hoeft niet, maar helpt als je meer details wilt.**

Juist omdat we willen groeien naar één vereniging en omdat er belangrijke keuzes aankomen over havens, loods, 't Landje, deelboten en activiteiten, is jouw stem belangrijk. Of je nu al jaren Watergeus bent of net lid, met of zonder boot, jong of oud: je hoort erbij en je blik telt.

Doe je mee? Meld je dan aan en noteer de datum van de Spiegelbijeenkomst in je agenda. Samen bepalen we de koers naar ons 100-jarig bestaan en verder!

Anne Stijkel

### ***Uitnodiging lezing over oude kustkaarten en handelsstad Dordrecht***

---

**Het mysterie van de Portolaankaart**

**DORDRECHT: KRUISPUNT VAN EUROPESE VAARWEGEN IN DE MIDDELEEUWEN**

**Presentatie 15 februari om 15.00, clubhuis Het Y, Durgerdam.**



Historicus en kaartenverzamelaar Harrie Teunissen bespreekt unieke kustkaarten voor zeilschepen uit de veertiende en vijftiende eeuw met Dordrecht als *de* havenstad van Holland. Dat middeleeuwse kustkaarten zo nauwkeurig kunnen zijn zonder moderne technieken is nog steeds een raadsel. Het onderzoek van Harrie Teunissen werpt een nieuw licht op de opkomst, de bloeiperiode en de neergang van Dordrecht als kruispunt van Europese vaarwegen tussen Keulen en Londen en (na Brugge natuurlijk) tussen de Middellandse Zee en de Oostzee.



Met de handelsschepen uit het Middellandse Zeegebied komen ook kooplieden met Arabische cijfers naar Holland en zorgen daar voor een nieuw bankwezen. De reikwijdte van dergelijke kaarten moeten wij echter niet overschatten; voor de Ommelandvaart om Jutland naar de Oostzee spelen ze geen enkele rol. Daarom bespreekt hij ook de verbluffende navigatiekunst van stuurliu en schippers zonder kaarten en hulpmiddelen (vuurtorens, loodsen en tonnen) om de toegang tot havens te verbeteren.

Ontdek de oude scheepvaart met kaarten en de verloren kennis van navigatie.

Erik Corver

### ***Verslag nieuwjaarsborrel***

---



*Even na vieren is het al gezellig vol.*

Op zondag 18 januari, een week later dan in de jaaragenda stond, konden we elkaar een gelukkig nieuwjaar met uiteraard een goed vaarseizoen toewensen. Ons clubhuis was gelukkig heel wat makkelijker te bereiken dan een week ervoor en even na vieren was het al gezellig vol. De evenementencommissie had op alle tafels schalen en kommetjes met lekkere hapjes neergezet en achter de bar waren Jeanine en Rudolf druk in de weer om iedereen van een drankje te voorzien. Na een uurtje was het moment aangebroken voor het voltrekken van ons bekende nieuwjaarsritueel: de toespraak van onze voorzitter. Meestal begint die met een terugblik naar het voorbije jaar, maar Anne blikte liever direct vooruit, naar alles wat er dit jaar op de rol staat, en dat is niet gering: een marifooncursus, de Spiegelbijeenkomst Toekomst Watergeuzen, cursussen over boordelektra en manoeuvreren bij het aanleggen en wegvaren en als klapper de renovatie van het buitenterrein voor het clubhuis en de loods, weer onder de bezielende leiding van havenmeester Job. Ze riep iedereen op om naar de toekomstverkenning te komen. Hopelijk heeft haar enthousiasme een vonk doen overspringen en wordt het daar op dinsdag 27 januari net zo druk als op deze nieuwjaarsborrel.



*Terwijl onze oud-voorzitter aandachtig luistert, houdt zijn opvolgster vol enthousiasme haar eerste nieuwjaarstoespraak.*



*Voorzien van smakelijke hapjes worden de vaarplannen doorgenomen.*

Na de toespraak werd er nog geruime tijd doorgepraat over vaarplannen, scheidsonderhoud en andere zaken die ons als watersporters bezighouden, en aan de seniorentafel waar ongetekende had plaatsgenomen was gezondheid een niet onbelangrijk gespreksonderwerp. Aan het eind van de middag konden we terugkijken op een geslaagde nieuwjaarsborrel. Leden van de evenementencommissie, van harte bedankt voor jullie inzet!

Jaap van der Harst

## ***Aspirant-leden stellen zich voor***

---



*Elise op de Adelante.*



*Culinair genot in de kuip.*

Ik ben **Frederik Lettens** (33), Vlaming, en ik woon in Amsterdam. **Elise** (32) is mijn Nederlandse partner in het leven en op de boot! Ik leerde van jongs af zeilen in België, eerst in een Optimist en in mijn tienerjaren in een 470. 6 jaar geleden verhuisde ik naar Amsterdam voor werk. Nadat Cupido raak had geschoten, zijn we samen woonachtig op IJburg. En ja, ik kon het niet laten met al dat water om me heen: een zeilboot gekocht, de **Adelante**! Het is een Cape Dory 30 en sinds 2020 bij ons. De zeilavonturen van Elise begonnen toen pas. Maar zij is nu trots mede-kapitein en gaat ook zelf met de boot op stap.

De **Adelante** was en is een projectboot. Wij bouwen elk jaar wat om. Er is een serieuze externe refit geweest, nieuwe motor, ... en er volgt vast nog wat. Naast al dat klussen zeilen we voornamelijk op het Markermeer en IJsselmeer. Het Wad bezoeken we erg graag en op een dag gaan we misschien wat verder. Tot die tijd genieten we hier nog van het lokale water. Soms stap ik ook op voor langere zeiltochten, naar de Faeröer en IJsland en terug, naar België en het Verenigd Koninkrijk en van Stockholm naar Medemblik.

We willen het liefst met de boot in Durgerdam liggen en gebruik maken van de winterstalling aan de Diemerzeedijk. Graag helpen we bij het klussen en stallen en de organisatie van activiteiten. Verder ben ik erg handig met camera's en ik maak graag videocompilaties. Ik vind het ook niet erg om m'n handen vies te maken. Omdat we op IJburg wonen zijn de clublocaties Diemerzeedijk en Durgerdam dichtbij.

Tot binnenkort!

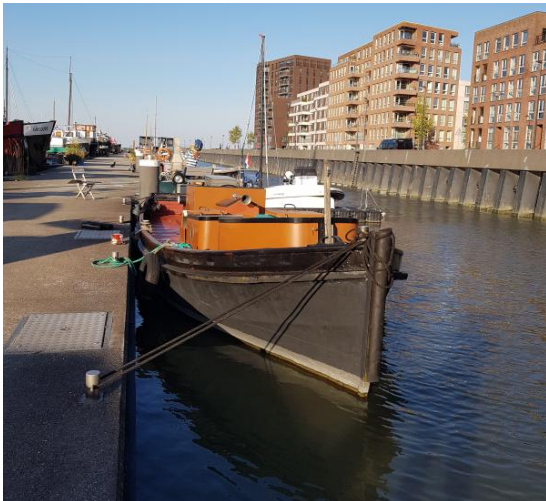
Frederik Lettens



*Ad met vriendin Yuka.*

Ik ben **Ad Kruijt**, en via meerdere familieleden al vroeg besmet met liefde voor het water en vooral ook bootjes. Als ex-waterscout ben ik ook al vroeg

bekend geraakt met onderhoud: met een verfkrabber het onderwaterschip van stalen Lelievletten kaalhalen terwijl het kader aan de drank zat in hun deel van het clubhuis.. Toch volgehouden en toen ik in 1997 'between jobs' was, heb ik toegeslagen en mijn eerste van de vele bootjes gekocht: een 4,5 meter lang schippersvletje met daarin een luchtgekoelde Hatz diesel die vanwege de herrie al spoedig ingeruild werd voor een Volvo Penta MD1B. Heerlijk motortje! In die tijd was het binnenhavengeld 67,50 euro per jaar, kom daar nog maar eens om.. Daarna was de beer los en kwamen er o.a. een tuindersvlet, een kajuitjachtje, een Engels kustvissersbootje, een oude marinemotorwerkboot, en nu een oude sleepboot (1927), de **Baviaan** (links) en een kotterjachtje (1970), de **Dinkelstroom** (rechts).



Ik heb van 1999 tot 2025 op schepen gewoond, waarbij een ligplaats nooit een probleem was. Sinds ik eind 2025 naar de wal ben verkast is dat wel een puntje geworden. Ik ben dus erg blij dat ik mezelf nu aspirant-Watergeus mag noemen! Of "Ad-spirant". Mijn vaargebied is rond Amsterdam, het Noordzeekanaal en het IJmeer. Ik hoop vanaf komend seizoen ook met de kotter op vakantie te kunnen, wanneer hij klaar is, en voor beide schepen een plek te krijgen in de clubhaven aan de Diemerzeedijk.

Ad Kruijt



Beste leden van Watersportvereniging de Watergeuzen, ik ben **Patrick Veldkamp** en eigenaar van de **Hendrik**. De **Hendrik** is van staal, 8,25 meter lang en rond de 100 jaar oud. Hij ligt aan de Diemerzeedijk, vanwaar ik voornamelijk dagtripjes maak naar de beste visgronden rondom Amsterdam – het liefst samen met vrienden en/of mijn zoon **Figó**. Mijn favoriete visplekken zijn: de Buizen, de Greppel, de Helling, de Bridge en de spectaculaire Triangel.

Ik kan dan ook niet wachten totdat het nieuwe seizoen begint! Verder had ik me voorgenomen het vaarbewijs te gaan halen. De nadruk ligt hierbij nog wel op 'voorgenomen', want er is tot nu toe weinig van gekomen. Om een stok achter de deur te hebben, spreek ik hierbij met jullie af dat ik vóór maart 2026 mijn vaarbewijs heb behaald.

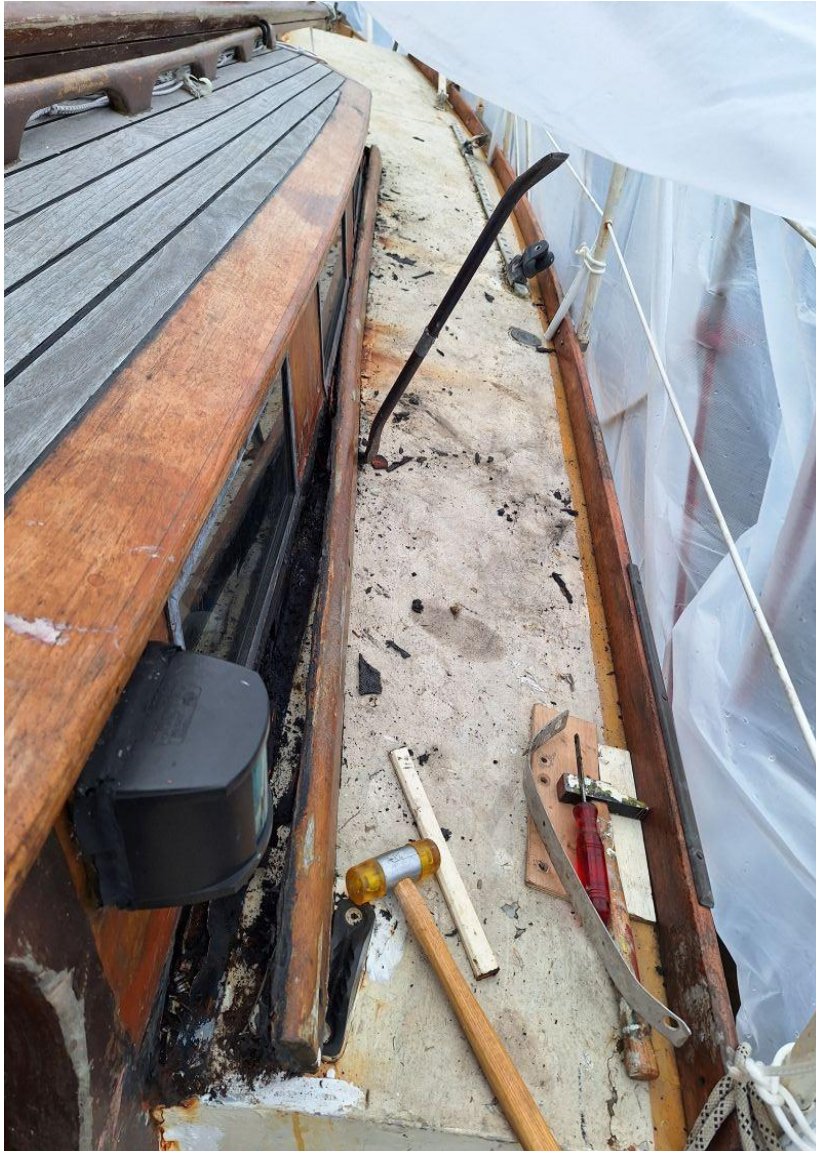
Aangezien ik groene vingers heb, zou ik voor de vereniging rondom de haven wat kunnen betekenen in het onderhoud of de aanplant van bloemen en planten.

Patrick Veldkamp

## ***Winterklussen***

---

Ik heb deze winter een hoop kluswerk te doen aan boord. Met het schip in het water en een tent erover is dat wel weer een uitdaging



*De rand die ik 16 jaar geleden degelijk had bevestigd, moest weer los.*

Ik heb er al eens over geschreven dat ik deze winter eindelijk eens het nodige achterstallige werk aan de boot wil aanpakken. Tot nu toe is dat al aardig op gang gekomen, dankzij aanvaardbare temperaturen en vooral

omdat ik tot nu toe zelf ook beschikbaar ben (geen nieuwe knieën of gebroken benen). Om aan het schip in de haven aan de Diemerzeedijk toch goed te kunnen werken heb ik een tent over de boot gemaakt die voldoende ruimte en licht biedt, tenminste als je bereid bent gebukt door het leven te gaan.

Het najaar en de winter werkten goed mee zolang er maar 2025 achter de datum stond. Temperaturen die je niet gelijk van de steiger jagen en geen grote hoeveelheden storm en regen. Ons schip is van staal, vrij oud (1963) en met een houten opbouw. De ideale combinatie voor klussen, ik bedoel dat deze combinatie veel klussen oplevert. Ontroesten en weer van de nodige verflagen voorzien, vormt het belangrijkste bestanddeel van het werk. Waar het echt een klus wordt, is als de roest onder het hout kruipt. Dat was het geval bij de aftimmerlat aan stuurboord langs de kajuit die ik 16 jaar geleden al vervangen had. Er is (zout) water onder gekomen en de boel moest los, ontroest en opnieuw in de tweecomponentenprimer gezet. Dat ik 16 jaar geleden toch wel goed werk heb geleverd merkte ik toen ik de boel moest loshalen: de sikaflex die ik toen gebruikt had kon ik slechts met grote moeite lossnijden of -zagen. Gelukkig bleven de temperaturen tot het eind van het jaar goed en kon ik zelfs de tweecomponentenprimer gebruiken die toch wel even temperatuur nodig heeft om uit te harden.

Maar het nieuwe jaar was amper begonnen of de winter barstte los. Ik probeerde nog wat huiswerk mee te nemen in de vorm van de zalingen die opnieuw in de lak moeten en de korte giek van de bezaan die nog net in mijn auto past en die ook wel een kwastje kan gebruiken. Maar de rest van het huiswerk was te groot en te onhandelbaar of zou gemist worden bij het werken aan boord. Toen het ging vriezen heb ik de vorstbeveiliging aangezet, de motor had ik al winterklaar. Maar de temperaturen vielen mee, dus heb ik het, gelukkig kleine, kacheltje na een paar dagen maar weer uitgezet. Alleen toen er weer vorst verwacht werd bleek het nog niet zo eenvoudig om het weer even aan te zetten. Er lag een dikke laag sneeuw en die lag ook op de steiger, dus ik liep schuifelend met an-

tislijzers onder mijn schoenen naar de boot. Vorig jaar januari ben ik immers op dezelfde steiger uitgegleden en was ik door een beenbreuk maanden uitgeschakeld. Aan boord komen ging ook niet zo als anders. De tent, die normaal gesproken prima afwatert, was door de sneeuw ingezakt waardoor de regen en het dooiwater in grote kuilen bijna tot op het dek gezakt was. Bij regenwater is het gewoon een kwestie van steeds de tent wat hoger dan de railing tillen en het water langzaam weg laten lopen, maar met verijdsde sneeuw was dat allemaal zo zwaar dit ik de tent niet meer kon optillen. Met veel gepruts en ijskoude handen lukte het me toch om het ijs/water voldoende weg te werken zodat ik aan boord kon komen om het kacheltje weer aan te zetten. De stroomrekening komt later wel.

Tegen de tijd dat deze Geus jullie bereikt zal het waarschijnlijk weer mooi dooien en kan ik verder met de klussen. Maar ik hoop deze winter maar even niet op een Elfstedentocht.

Eilard Jacobs

## ***Boot van de maand: de IJbark***

---

**van Hanneke en Ed Roelandse**

Aan de buitenkant van de laatste steiger op de Diemerzeedijk liggen de grotere boten. Daar is in 2021 een opvallend schip bij gekomen, de IJbark van Hanneke en Ed Roelandse. Ed kennen we ook als begenadigd gitarist die optredens verzorgde tijdens feestelijke bijeenkomsten op de haven. Beiden zijn al lang lid van de Geuzen want voor de IJbark bezaten ze de Bresk, een kleiner en bijzonder authentiek Zeeuws scheepje.

Maar zoals dat gaat, het werd tijd voor wat groters met wat meer comfort. De belangstelling voor een niet-alledaags schip bepaalde ook nu weer de

keuze. De Ijbark is een stoere verschijning met een imposante boeg, gebouwd om flinke golven aan te kunnen. Het sloopstypetype is een IJsselbark 10.00 OK, met een breedte van maar liefst 3,55 meter en een diepgang van 1,20 meter. Opvallend is de bijzonder ruime stahoogte van maar liefst 2,25 meter.



*De Ijbark. een opvallende, stoere verschijning.*

Hanneke en Ed kochten het schip in Werkendam van de eerste eigenaar, die het in 1992 zelf bouwde van 6 millimeter staal. Het is in meerdere opzichten een uniek schip, want de Ijbark is het enige exemplaar dat van dit type is gebouwd, al houdt de vorige eigenaar vol dat het model door anderen schaamteloos is gekopieerd. Bij aankoop had het schip een andere naam en heette het De Zwarte Heks, een wat dubieus eerbetoon aan de vrouw van de bouwer, die zwart haar had. Een naamsverandering zou volgens een oude sloopvaartlegende ongeluk brengen, maar Ed en Hanneke durfden het wel aan. De huidige naam is een leuke verwijzing naar het type schip, gecombineerd met een echt Amsterdams tintje. Goed gevonden dus.



*Trotse eigenaren Hanneke en Ed.*

Door allerlei omstandigheden die niets met de IJbark te maken hebben is er nog niet veel van varen gekomen. De langste tocht was na de aankoop, van Werkendam naar de Diemerzeedijk, en die verliep probleemloos.

Plannen zijn er genoeg. Vooral varen over het grotere water trekt, zoals naar Texel, de Markerwadden en IJmuiden. Dat moet prima lukken met dit schip, met haar 130 PK Perkins Diesel. Het is uitgerust met een authentieke marifoon, een Bark 88 Radio Holland. Zoeken op internet leverde maar één hit op: de site van Archief en Documentatiecentrum Varend Erfgoed Binnenvaart. Dat zegt wel iets.



*Op de Lek op weg naar Amsterdam.*

Overigens zijn Ed en Hanneke, ondanks dat het er nog niet zoveel van kwam, niet snel zenuwachtig als het op varen aankomt, want tijdens Sail stortten ze zich met hun schip in de drukte en dat ging uitstekend. Maar.... ik zou zelf ook aan de kant gaan als ik de boeg van dit schip op me af zou zien komen.

Gijs van Noort

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

---

### **Deel 13. Van de Scilly Islands naar Cornwall en Devon.**



*Afscheid van de Scilly Islands.*

In de december-Geus heb ik verteld dat ik na mijn tweede bezoek aan de Scilly Islands koers wilde zetten naar Newlyn, in Cornwall. Het was vrijwel onbewolkt en er stond een zwakke noordoostenwind. Omdat ik eerst een stuk naar het noordoosten moest om een eilandje met een vuurtorentje en een groep rotsen te passeren, was die aanvankelijk pal tegen, maar daarna kon ik een stuk afvallen en zag het ernaar uit dat ik de rest van de tocht kon zeilen. Omdat de snelheid toch wat te laag was om voor het donker in Newlyn te zijn, heb ik ook de motor laten draaien. Maar gaandeweg nam de wind zover toe dat de zeilen het alleen aankonden. Hij begon echter ook wat te ruimen en het was de vraag of ik in één slag de zuidwestpunt van Cornwall zou bereiken. De stuurautomaat stond op de vaanstand, zodat het schip zo hoog mogelijk aan de wind bleef varen, maar helemaal tevreden over de prestaties van het apparaat was ik niet en ik ben daarom maar zelf gaan sturen. Het lukte me prima om nog wat

hoger te varen en ieder vlagge goed te benutten, maar na een paar uur was het wel duidelijk dat ik met deze koers ergens bij de Kanaaleilanden zou uitkomen. Er zat niets anders op dan de genua in te rollen en bijna pal tegen de wind naar Cornwall te motoren. Omdat het een beetje heilig was, kwam dat pas in zicht toen ik de noord- en zuidgaande shippinglanes ten westen van Land's End was overgestoken. Erg druk was het er gelukkig niet, ver voor me voer maar één schip naar het noorden.



*Bij de ingang van Het Kanaal.*

Toen ik de ingang van Het Kanaal had bereikt stond de zon al vrij laag en een half uurtje later zakte hij achter de heuvels. Om de kreeftenboeitjes te kunnen zien, wilde ik voor het donker in Newlyn zijn. Ik begon nu ook stroom tegen te krijgen en ik heb de motor flink laten draaien. Toen ik de Mount's Bay indraaide, de grote baai waaraan Newlyn ligt, begon het al een klein beetje te schemeren, maar de kreeftenboeitjes en rotsen waar ik rekening mee moest houden, bleven zichtbaar. Er waren twee schepen aan het vissen, allebei met sleepnetten, maar gelukkig hoefde ik niet voor ze uit te wijken. Vlak voor de haveningang heb ik contact opgenomen met de havenmeester en die zei waar ik moest liggen. Toen ik naarbinnen voer was het helemaal donker, maar ik kende de haven op mijn duimpje en het

kostte me geen moeite om de aangewezen plek te vinden. De havenmeester stond op de steiger met het licht van zijn mobieltje te zwaaien en wees me het jacht aan waar ik aan vast moest maken. Op de achtersteven stond “Jantien” en “Hoorn”, dus dit moest een Nederlands schip zijn. Er was geen mens aan boord en de havenmeester hielp me bij het vastmaken van de lijnen.



*Newlyn.*

De volgende morgen was ik blij dat ik de vorige dag hiernaartoe was gevaren. Er stond een straffe oostenwind en het was grauw en grijs. Toen ik terugkwam van de douche wapperde op het buurschip de Nederlandse vlag en de eigenaar kwam even naar buiten om een praatje te maken. Hij heette Lars en woonde in Amsterdam-Noord op een woonboot. Hij zeilde ook alleen en was bezig met de laatste etappe van zijn ‘rondje Groot-Britannië’. Met bemanning was hij vanuit IJmuiden de Noordzee overgestoken naar Noord-Engeland, en door het Caledonisch Kanaal in Schotland, waar de bemanning was afgestapt, was hij naar de Ierse Zee gevaren. Net als ik had hij veel last gehad van harde wind. In de Ierse Zee was die de hele tijd zuid en dus pal tegen. Lars kende de zuidkust van

Engeland niet en ik heb hem wat tips gegeven over mooie plekjes en goede havens.



*Mousehole*

Omdat het begon te regenen heb ik een groot deel van de dag in de kajuit doorgebracht en een begin gemaakt met het schrijven van mijn reisverslag, maar toen het aan het eind van de middag droog werd heb ik een wandeling gemaakt naar het pittoreske vissersplaatsje Mousehole, zoals ik in een eerder verslag schreef, een soort 'Marken op zijn Cornish', maar dan met uit grijze natuursteen opgetrokken huizen. Ik heb weer genoten van het dwalen door de schilderachtige sloppen en steegjes en het uitzicht op de halfronde haven vol bootjes aan meerboeien. Het was inmiddels etenstijd en ook omdat het waarschijnlijk de laatste keer was dat ik hier zou zijn, heb ik mezelf in een restaurantje aan de haven op een lekkere vismaaltijd getrakteerd.

De volgende dag was de lucht nog steeds egaal grijs en het was ook wat nevelig, maar regenen deed het gelukkig niet en de wind was bijna helemaal gaan liggen. Geen zeilweer dus, maar wel een goede gelegen-

heid om op de motor een begin te maken met de terugreis langs de Engelse zuidkust. Lars dacht er hetzelfde over. Hij wilde naar Falmouth, ik naar de Helford River. Die was ik op mijn reizen naar Ierland en Schotland altijd langs- maar nooit opgevaren en volgens veel Britse zeilers was hij wonderschoon. Havens waren er niet, maar er lagen wel meerboeien en daar had ik inmiddels al de nodige ervaring mee. Vanaf een uur of twee zou de stroom mee zijn en Lars en ik besloten om omstreeks die tijd te vertrekken. Ik maakte uiteraard het eerst los en met een gehesen grootzeil maar een motor die het werk deed, koerste ik richting Lizard Point, de kaap die de Mounts Bay in het oosten afsluit. Lars volgde me, maar hij had de gashandel duidelijk wat verder naar beneden gedrukt en haalde mij langzaam in. Omdat het nevelig was, viel er niet veel te zien, behalve kreeftenboeitjes dan. De west- en de noordoever van de baai verdwenen al snel uit het zicht en de oostoever was niet veel meer dan een vage grijze band, maar ook die werd steeds minder zichtbaar. Een stukje voor Lizard Point werd het zicht nog slechter, alleen de groep puntige rotsen vlak voor de indrukwekkende kaap was nog net zichtbaar. Een stukje voor de kaap hoorde ik een vreemd, telkens even onderbroken brommerig geluid. Ik dacht eerst dat er iets meetrilde met de motor, maar op een gegeven moment merkte ik dat het van de wal kwam. Het was het geluid van de misthoorn, voor mij als oud-Vlissinger zeer vertrouwd, want als het mistte was de misthoorn bij de buitenhaven zelfs in de buitenwijken te horen. Het heeft een tante die bij ons logeerde eens een slapeloze nacht bezorgd.

Voor Lizard Point stond een sterke stroom en die zorgde even voor flinke golven met schuimkoppen. Ook nadat ik de kaap gerond had bleef het water behoorlijk onrustig, maar gaandeweg werden de golven lager en op een gegeven moment stond er alleen nog wat deining. Van de hoge klifkust zag ik niets, maar een stukje voor de monding van de Helford River werd hij vaag zichtbaar. Lars was ik al ver voor Lizard Point uit het oog verloren, maar op de plotter zag ik dat hij al bijna bij Falmouth was. Toen ik de monding van de Helford River had bereikt verbeterde het zicht wat en hoefde ik niet bang te zijn dat de meerboeien niet te vinden zouden zijn. Toen ik een stukje de rivier op was gevaren werd het zicht gelukkig nog beter en zag ik een woud van masten voor me, allemaal van jachten

die aan meerboeien lagen. De gastenboeien waren volgens de vaargids groen. Een beetje verwarrend, als je het niet weet zou je zo'n boei immers makkelijk voor een stuurboordsboei aan kunnen zien.



*Helford River.*

Ik zag al snel een vrije gastenboei en net toen ik er bijna naast lag en met de meerhaak in de hand klaarstond om vast te haken, kwam er een rubberbootje langs met een vrouw en man die mij vriendelijk groetten en vroegen of ze me konden helpen. Graag, want ik had de boei nog niet te pakken. Ik heb al eerder verteld dat ik na het aanhaken mijn voorlijn altijd door de harp bovenop de boei haal en zo vastmaak, maar de man in het bootje vertelde dat de ketting die aan de harp vastzat naar boven moest worden gehaald. Daarin zat een oog en daar moest mijn lijn doorheen gehaald worden, dan lag ik veilig vast. De ketting was behoorlijk zwaar en het was geen eenvoudig klusje om hem zover boven water te krijgen dat de lijn door het oog gehaald kon worden, maar de man deed het allemaal voor en toen hij mijn voorlijn door het oog had gehaald, lag ik veilig vast. Alleen was mijn schip een stuk voorbij de boei gedreven, waardoor mijn lijn onder het schip doorliep en het vastgeklemd lag. Vanuit het bootje

lukte het de man en de vrouw om de lijn ervanonder te trekken en vervolgens heb ik hem zover aangehaald dat mijn schip in ieder geval niet meer zover voorbij de boei kon drijven. Ik heb het echtpaar hartelijk bedankt voor de hulp. Mijn schip lag in ieder geval veilig aangemeerd, maar als ik op mijn manier had vastgemaakt was de voorlijn niet onder het schip terechtgekomen, dus of ik nog een keer op deze Britse manier vastmaak betwijfel ik. Bovendien is het omhoog halen van de ketting een hoop gedoe.



*Varend erfgoed op de Helford River.*

Omdat er weinig wind stond had de deining vanaf Het Kanaal vrij spel en rolde het schip wat, maar ik heb goed geslapen. De volgende morgen was het behoorlijk helder en kon ik pas echt van de mooie omgeving genieten. Aan beide zijden rezen beboste oevers op. Vlak voor de boot, aan de kant waar het dorp Helford lag, stond vlak voor het water een oude villa tussen de bomen. Een paar honderd meter ten westen ervan werd de oever

onderbroken door een baaitje met een strandje ervoor. Daarachter stonden wat huizen en het clubhuis van de zeilvereniging. Stroomopwaarts stonden hoge heuvels. Aan de andere kant lag ook een baaitje, met een hotel erachter en helemaal omzoomd door hoge oevers met bomen erop. Op de hellingen lagen door hagen en bomen omzoomde weilanden waarop wat koeien graasden. Naar zee toe had ik een fraai uitzicht op de twee kapen die de riviermond afsloten.



*Noordoever van de Helford River met linksonder het strandje vanwaar op D-day Amerikaanse landingsschepen richting Normandië voeren.*

Ik was blij dat ik hiernaartoe was gevaren en om nog wat meer van de omgeving te zien ben ik 's middags met het bijbootje naar het baaitje aan noordoever gevaren. Erg ver was het niet, maar ook hier moest ik het bootje over een stenig strand een flink eind naar boven slepen. Daarna ben ik over een smal paadje tussen de bomen richting de monding van de rivier gelopen. Op een gegeven moment passeerde ik een botanische tuin.

Die wilde ik graag bezoeken, maar de ingang lag boven op het heuvelplateau. Er kwam een paadje dat daarnaartoe liep en na een half uurtje flink klimmen was ik bij de ingang van de tuin. Die was schitterend, ook vanwege zijn ligging in een bijna ravijnachtige kloof in de steil oplopende oever. Vlak voor de tuin lag een idyllisch strandje dat alleen toegankelijk was voor bezoekers van de tuin. In de Tweede Wereldoorlog was het er heel wat minder idyllisch, want vanaf het strandje vertrok in 1944 op D-day een Amerikaanse landingseenheid naar Normandië. De tuin fungeerde als munitieopslagplaats en omdat het strandje te klein was voor alle landingsvoertuigen had men het vergroot door een aantal rotsen op te blazen. Via een geasfalteerd weggetje ben ik weer naar het bootje afgedaald. Dat lag nu vlak voor het water, dus ik hoefde het nauwelijks te verslepen. Ik ben niet direct naar de boot gevaren, maar heb een rondje gevaren over de rivier. Eerst naar een zijkreek een stukje stroomopwaarts, met beboste oevers en ook nogal wat huizen eromheen, vrijwel allemaal grote villa's met mooie tuinen, en toen naar de andere kant, waar het dorpje Helford lag. Voor het strand voor het dorp was een drijvende steiger waar ik had kunnen aanleggen, maar daar was het te laat voor.



*Botanische tuin langs de Helford River.*

De volgende dag had ik ook graag een wandeling willen maken langs de zuidoever van de rivier, maar afgaande op de weerberichten leek het me verstandiger om te vertrekken. Over een paar dagen zou het weer namelijk verslechteren en zou ik waarschijnlijk een week niet kunnen varen. Dan wilde ik graag in een haven liggen waar elektriciteit en drinkwater was en ik niet met mijn bijbootje of een watertaxi naar de wal hoefde. Fowey en Salcombe, de twee volgende bestemmingen, hadden alleen drijvende steigers midden in de rivier of meerboeien. De beste plek om een tijdje verwaaid te liggen was Dartmouth, een stukje ten oosten van Salcombe. Dat had ik op de heenreis overgeslagen.



*Op weg naar zee, met bestemming Fowey.*

Nadat het bootje weer op het voordek lag heb ik de voorlijn losgemaakt en geprobeerd hem door het oog in de ketting naar me toe te trekken, maar dat lukte niet, de lijn zat muurvast. Er zat niets anders op dan de ketting naar boven te trekken en te kijken wat er aan de hand was. Toen het oog boven water verscheen zag ik het direct: de Engelsman die mij had geholpen had mijn lijn niet door het oog getrokken maar hem met een mastworp vastgemaakt. Ongetwijfeld met de beste bedoelingen, want zo voorkom je dat de lijn doorslijt, maar wel met het risico dat bij sterke stroom

of harde wind de knoop zo vastzit dat je hem bijna niet meer loskrijgt. Gelukkig stond er niet veel spanning op de ketting en kreeg ik hem vrij gemakkelijk naar boven, maar de mastworp had zich al aardig vastgetrokken. Ik kreeg hem toch nog vrij snel los en even later heb ik koers gezet naar Fowey. Falmouth, dat bijna om de hoek lag, heb ik dit keer overgeslagen, daar was ik op de heenreis al geweest en ik heb er op mijn vorige reizen vaak dagen verwaaid gelegen.



*Kust van Cornwall tussen Falmouth en Fowey.*

Het was zonnig, helder weer en er stond net genoeg wind om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken. De kust kende ik goed en ik heb weer genoten van het uitzicht op de hoge kliffen en kapen en de baaien met de heuvels erachter. Waar ik wel aan moest wennen was de drukte. In Ierland kwam ik soms dagenlang geen schip tegen, hooguit een vissersbootje. Hier had het fraaie zeilweer heel wat zeilers naar het water gelokt, het was bijna alsof ik op een zonnige zondagmiddag voor de Friese kust voer. Verder was het water, vooral in het begin, bezaaid met kreeftenboeitjes, om de 50 meter lagen er wel een paar.



*Fowey.*

Aan het eind van de middag voer ik de baai binnen waarin de Fowey River uitmondt. In de beschutting van de enorme kaap aan de westkant van de baai heb ik de genua ingerold en het grootzeil gestreken. Het uitzicht op de steil oplopende hoge oevers aan beide kanten was weer fantastisch. Bij de monding stonden aan weerszijden kleine, laatmiddeleeuwse fortjes en een stukje verderop lag tegen de heuvelwand aangeplakt het stadje Fowey. De loodrecht uit de rivier oprijzende oever er recht tegenover was helemaal bebost en vlak daarvoor lagen de losliggende drijvende steigers waaraan passanten moesten aanmeren. Ik stuurde aan op de steiger die vlak voor een rond 1500 gebouwd huis lag, daar had ik twee jaar geleden ook gelegen. Er lag één zeiljacht en toen ik wat dichterbij kwam zag ik dat het het schip van Lars was. Toen ik erlangs voer riep ik zijn naam en hij kwam naar buiten en pakte mijn lijnen aan. Hij was nog nooit in Fowey geweest en net als ik was hij zeer onder de indruk van de het uitzicht op de stad en de beboste oever met het schilderachtige huis vlak voor onze

steiger. Het was inmiddels etenstijd en Lars wilde in de stad iets eten en vroeg of ik zin had om mee te gaan. Het leek me gezellig en een half uurtje later heeft de watertaxi ons naar de wal gebracht. We zijn even door het stadje gelopen en aan het eind van een schilderachtig straatje was een Spaans restaurantje waar we op een terrasje lekkere hapjes met visgerechten hebben gegeten. Lars wilde per se voor mij betalen, want hij was me dankbaar voor alle tips en informatie die ik hem had gegeven. Heel aardig.



*Voor het schip van Lars aangemeerd in de Fowey River.*

De volgende morgen heb ik Lars uitgenodigd voor een kop koffie en daarna werd het tijd om te vertrekken. Lars wilde naar de Yealm River, ik naar Salcombe, een stukje verder naar het oosten. Dat had ik op mijn reizen naar Groot-Brittannië maar één keer kort bezocht en ik wilde er nu wat langer rondkijken. Het was uitstekend zeilweer en met de boot van Lars in mijn kielzog heb ik koers gezet naar mijn bestemming. Lars koerste wat noordelijker en op een gegeven moment voer hij schuin onder mij. Hij appte me om te vragen of ik een foto van zijn schip wilde maken. Dat leverde een fraai plaatje op: zijn schip onder vol zeil, met daarachter de hoge kust en de heuvels. Hij was er erg blij mee. Bij het oversteken van

de grote baai voor Plymouth voer ik vrij ver van de kust, maar gaandeweg kwam die steeds dichterbij. Het was glashelder en ik heb weer genoten van het uitzicht. Het laatste stukje kust, met de ruige, volkomen kaalgeslagen hoge rotsen, was het indrukwekkendst.



*Lars vaart een stukje boven mij naar de Yealm River.*

Aan het begin van de avond draaide ik de baai binnen waarin de enorme kreek uitmondde waaraan Salcombe lag. Voordat ik die binnenvoer heb ik de genua ingerold en het grootzeil gestreken, daarna had ik al mijn aandacht nodig voor de navigatie. De kreek werd namelijk grotendeels afgesloten door een hoge, bij laagwater helemaal droogvallende rotsige drempel. Om die veilig te passeren moest ik de uiterste bakboordszijde van de kreekingang aanhouden. Gelukkig was die goed betond en bebakend. Daarna kon ik met volle teugen genieten van het uitzicht op het tegen de steile heuvelwand aangeplakte stadje, maar ik moest ook goed op de schepen letten die overal aan meerboeien lagen. Twee jaar geleden had ik aan een gastenboei overnacht en ik keek om me heen of ik er nu weer een kon vinden, maar er kwam al snel een bootje met een havenmeester naar me toe en toen ik verteld had dat ik twee nachten in Salcombe wilde blijven zei hij dat ik aan een drijvende steiger moest

overnachten. Hij gaf me een kaartje maar hij zou me ernaartoe brengen. Slalommend tussen de aan meerboeien liggende jachten ben ik achter hem aan gevaren. De steiger lag een flink eind weg, midden in een zijkreek vrij ver van de stad, die niet meer was te zien. Dankzij de hulp van een Engelsman die mijn lijnen aanpakte ging het aanmeren vrij gemakkelijk en nadat ik het havengeld had betaald, heb ik snel een eenvoudig maar voedzaam scheepsmaal bereid. Het was nog licht en bovendien aangenaam weer en vanuit de kuip kon ik nog een tijdje van het uitzicht op de groene heuvels rondom de kreek genieten.



*Uitzicht in de kreek voor Salcombe.*

Helaas kon dat de volgende dag niet meer, want het weer was totaal omgeslagen. Het was zwaarbewolkt, het woei stevig en toen ik opstond regende het. Volgens de weerberichten zou het 's middags droog worden, maar het bleef de hele dag regenen. Ik had graag een bezoekje willen brengen aan Salcombe en daar over de kust willen wandelen, maar wandelweer was het bepaald niet en ik ben daarom de hele dag aan boord gebleven en heb de tijd weer hoofdzakelijk besteed aan het schrijven van mijn reisverslag. Mijn notebook gebruikt nogal wat stroom en omdat de spanning zo laag werd dat de koelkast uit zou gaan, zat er niets anders

op dan de motor een tijdje te laten draaien. Mijn burens hadden hetzelfde probleem en van tijd tot tijd hoorde ik motoren en generatoren draaien.



*Met de watertaxi naar Salcombe.*

De volgende morgen was de regen gelukkig helemaal verdwenen en kon ik lekker in het zonnetje ontbijten en van de idyllische omgeving genieten. De volgende dag zou het te hard waaien om naar de Dart te varen en als ik niet zou vertrekken zou ik hier waarschijnlijk nog een week midden in de kreek moeten liggen. Mijn brood was echter op en alleen al daarom wilde ik eerst een bezoekje brengen aan Salcombe. Ik heb via de marifoon de watertaxi opgeroepen en die haalde mij vrij snel op. Na een kwartiertje werd ik afgezet op een steiger bij het centrum van het stadje en daar heb ik een leuke wandeling gemaakt. Eerst door de lange, kronkelige hoofdstraat met leuke doorkijkjes over de kreek en toen naar een idyllisch baaitje vlak achter de hoge kaap bij de monding van de kreek. Het was helemaal omzoomd door steile, beboste oevers en ervoor lag een klein strandje waar werd gezwommen. Ik was bepaald niet de enige die van al dit moois genoot, vooral in de hoofdstaat liepen veel toeristen.



*Doorkijkje in Salcombe.*

Aan het begin van de middag was ik weer terug op het schip en werd het tijd om koers te zetten richting Dartmouth. Erg ver was het niet, met de stroom in de rug zou ik er al in een uurtje of twee zijn, maar dan had ik vroeg moeten vertrekken. Nu had ik de hele tijd stroom tegen en ook met de wind was dat het geval. Maar omdat het ideaal zeilweer was, wilde ik proberen om in twee slagen naar de monding van de Dart te varen. Na één slag was het echter duidelijk dat dit nachtwerk zou worden, want de stroom duwde me hard Het Kanaal op. Er zat dus niets anders op dan op de motor tegen wind en stroom in te boksen. Die was vooral bij Start Point,

de kaap aan de westkant van de Lyme Bay, zeer sterk. Daarna nam hij gelukkig wat af en aan het begin van de avond voer ik de Dartmondning binnen. Ook dat was weer een feest. Ik was er al vele malen geweest, maar iedere keer ben ik weer diep onder de indruk van het uitzicht op de hoge, beboste oevers aan weerszijden van de rivier met de twee oude forten ervoor, aan stuurboord vlak voor het water en aan bakboord op een hoge rots. Daarachter lag Dartmouth tegen de hoge heuvelwand aangeplakt en ertegenover lag op een nog steilere helling het schilderachtige dorpje Kingswear. Daar was de marina waar ik wilde overnachten. Aan de buitenzijde van de passantensteiger was tussen een Brits jacht en een Duits schip nog voldoende ruimte en de eigenaren van beide schepen pakten mijn lijnen aan.



*Fort aan de oostkant van de Dartmondning.*

Vanaf Dartmouth wilde ik de grote Lyme Bay oversteken en dan in Weymouth overnachten. Het is geen gemakkelijke tocht, niet alleen vanwege de afstand, ruim 53 mijl, maar ook omdat je om het schiereiland Portland heen moet, waar enorm veel stroom staat. De omstandigheden voor de oversteek waren echter niet erg gunstig. Ten eerste zou het de komende dagen hard gaan waaien en ten tweede zou de stroom bij Portland tegen zijn. Ik ging er daarom van uit dat ik misschien wel een week of langer in Dartmouth zou moeten blijven. Maar op de dag na mijn aankomst gaven de windkaarten aan dat er twee dagen later bijna geen wind zou staan. Daarna zou het weer bijna een week hard waaien. Dit leek dus een goede dag voor een oversteek te worden, althans wat de wind betreft.



*Westoever van de Dart.*

Lars had de weerberichten ook bekeken en hij appte mij om overleg te plegen. Hij was hier op dezelfde dag gearriveerd, maar lag aan de overkant aan een losliggende steiger vlak voor Dartmouth. Hij wilde ook op de windstille dag de Lyme Bay oversteken, maar omdat hij er geen ervaring mee had, wilde hij graag van me weten hoe hij Portland het best kon ronden. Ik had dat al zeker zeven keer gedaan en kon hem wat adviezen

geven. De avond voor ons voorgenomen vertrek heb ik alvast mijn boterhammen voor het ontbijt en de lunch klaargemaakt, mijn watertank gevuld, de wekker op half 6 gezet en nog even gekeken naar de weerkaarten. Veel wind zou er niet staan, maar het zou de volgende morgen wel enige tijd regenen. 's Nacht kletterde de regen al op het kajuitdak en toen dat rond vijven nog steeds het geval was, heb ik opnieuw naar de weerberichten gekeken om te zien wanneer het droog zou worden. Die gaven helaas aan dat het de hele dag kletsnat zou blijven. Ik zeg altijd "liever zoet dan zout water op mijn dek", maar ruim 10 uur in de regen zitten vind ik niet erg aangenaam. Mijn zeilpak is wel waterdicht, maar bij langdurige regen kruipt het water toch langzaam de mouwen in. Ik begon me daarom af te vragen of het wel zo'n goed idee was om nu naar Weymouth te varen. Ik had dan wel een dag winst geboekt, maar ook in Weymouth zou ik waarschijnlijk bijna een week moeten blijven vanwege de harde wind. De omgeving was daar minder mooi en als ik een weekje hier zou blijven kon ik nog schitterende wandelingen maken. Bovendien zou ik aan het eind van de komende week bij Portland Bill de stroom in de rug hebben. De wekker heb ik uitgezet en kort daarna appte Lars dat ook hij de oversteek wilde uitstellen tot het eind van de volgende week. Nadat ik zijn app had beantwoord, heb ik nog een paar uur lekker geslapen.



*Doorkijkje naar de Dart.*

Omdat het de hele dag regende en er ook daarna van tijd tot tijd flinke buien vielen, heb ik de eerste twee dagen in Kingswear hoofdzakelijk in de kajuit doorgebracht. Ik had mooi de tijd om het septembernummer van De Geus in elkaar te draaien en verder te werken aan dit verslag. Na twee dagen verdwenen de buien en draaide de wind naar het noorden. Die woei nu de kajuit in en met hulp van de buurman van het Duitse schip dat voor mij lag, heb ik mijn schip omgedraaid. Daarna heb ik hem en zijn vrouw uitgenodigd voor een kop koffie. Ze waren met hun meer dan zestig jaar oude stalen schip naar de Bahama's geweest en waren nu op weg naar hun thuishaven Wilhelmshaven. Dat ging echter vrij moeizaam want hun schip had nogal wat beperkingen. Het voer op de motor niet harder dan 2,5 knoop en als de motor aanstond en er geen wind was, kon de windvaanstuurautomaat niet gebruikt worden en moesten ze dus zelf sturen. Ongelooflijk dat je met zo'n schip zulke verre reizen maakt.



*Doorkijkje naar de Dartmondning.*

Zoals dat bij wind uit de noordhoek meestal het geval is, was het glashelder, maar de temperatuur zakte ook flink en dat was vooral 's nachts goed te merken. Het was uitstekend weer om vanaf de hoge oevers van de Dart

en de Dartmondig van het uitzicht over de rivier en Het Kanaal te genieten en dat heb ik dan ook volop gedaan. Vanuit Kingswear liep een pad over de beboste kliffen richting zee en dat heb ik de eerste dag gevolgd. Via een zeer idyllisch baaitje dat omzoomd werd door hoge rotsen, ben ik naar een aantal bunkers bovenop de meer dan 100 meter hoge kliffen gewandeld, waar een post van de kustwacht was. Die kon worden bezichtigd en de twee mannen die er de hele dag de zee in de gaten hielden zouden naar me zwaaien als ik hier drie dagen later langs zou varen. De volgende dag heb ik vanuit Dartmouth eenzelfde soort wandeling gemaakt langs de andere oever en een bezoekje gebracht aan het oude fort en het middeleeuwse kerkje op de kaap bij de monding van de rivier. Op de derde dag ben ik vlak langs de rivier stroomopwaarts gelopen en weer teruggelopen door het bos op de steile oeverwand.



*Met de sleeppont naar Dartmouth.*

Daarna wilde ik het water weer opzoeken, want de weerberichten gaven nog steeds aan dat de wind de volgende dag sterk zou afnemen. Met Lars had ik via What's App en telefonisch regelmatig contact over een mogelijke vertrekdatum en ook hij wilde de volgende dag vertrekken. Hij had me uitgenodigd voor een kopje koffie ergens in Dartmouth, maar het leek me leuker om ons verblijf op de Dart af te sluiten met een gezamenlijk etentje. Hij kende in Dartmouth een goed visrestaurant en daar hebben we 's avonds een heerlijke tong verorberd en onze reisplannen besproken. Lars moest over drie weken weer in Nederland zijn en wilde daarom een paar flinke klappers maken. Hij wilde de volgende morgen al om zes uur vertrekken om dan door te varen naar de Studland Bay, vlak voor Poole Harbour, en dus Weymouth overslaan. Voor dat laatste voelde ik ook wel wat, want in Weymouth was ik al vaak geweest, maar ik zat veel ruimer in mijn tijd en wilde het mooie weer vooral benutten om te overnachten op mooie plekken die ik op de heenreis voorbij was gevaren. De eerste plek was Lulworth Cove, het ronde, idyllische door hoge krijtrotsen omzoomde ankerbaaitje tussen Weymouth en de Poole Bay. Daar wilde ik de volgende dag graag naartoe, als de wind tenminste niet zuid of zuidwest was, want dan lag je er erg onrustig, maar de windkaarten gaven aan dat de wind noordwest tot west zou zijn.

Terug op de boot heb ik een stevig ontbijt- en lunchpakket klaargemaakt en mijn watertank gevuld. Ik hoefde gelukkig niet zo vroeg uit de veren als Lars, maar heb toch wat vroeger dan gewoonlijk mijn kooi opgezocht. Toen ik net in slaap was gevallen werd ik gewekt door het plofferige motorgeluid van mijn Duitse burens. Die wilden ook de Lyme Bay oversteken, maar hadden daarvoor vanwege de geringe capaciteit van hun motor tweemaal zoveel tijd nodig. Er zat daarom voor hen niets anders op om dat gedeeltelijk 's nachts te doen. Gelukkig duurde de herrie niet lang en toen ik ze weg hoorde tuffen was ik al weer bijna in dromenland. Toen om halfzeven de wekker ging, zag het er veelbelovend uit. Er was geen wolkje aan de lucht, het was glashelder en veel wind stond er niet. Mijn Britse achterbuurman was ook vrij vroeg op en hielp me bij het losmaken van de lijnen en het afduwen van het schip. Hoe de oversteek van de Lyme Bay

is verlopen en wat ik verder heb beleefd tijdens mijn terugreis kun je lezen in de volgende Geus.

Jaap van der Harst

## ***Te koop: zeiljacht Fuut***

---

(advertentie)



Type: Dufour Arpège (ontwerp: 1967)

Bouwjaar: 1970

Afmetingen: lengte 9,14 m, breedte 3,00 m, diepgang 1,40 meter

Zeilen: grootzeil; 3 genua's; standaard-, high aspect- en stormfok

Motor: inboard Sole Mini 17, geplaatst in 2009  
Stuurautomaat: B&G Triton  
Spiritus kooktoestel, heteluchtverwarming en nieuwe drinkwatertank  
6 slaapplekken  
Prijs: n.o.t.k.  
Huidige ligplaats: Durgerdam



Voor meer informatie en bezichtiging:  
Jan Kamminga  
06-24369134  
[Fuut5971@gmail.com](mailto:Fuut5971@gmail.com)