

*Jaargang 98, nummer 2  
februari 2026*

# 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**

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

## **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 2025**

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

## **Vertrouwenspersoon**

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

## **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 06 153 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:vanderharst.jaap@gmail.com)

## **Evenementencommissie**

Janine Geskus

## **Clubhuis**

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

## **Correspondentieadres**

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

## **Financiën**

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

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

## **Inhoud**

---

	<i><b>pagina</b></i>
<i><b>Van de redactie</b></i>	<b>4</b>
<i><b>Van de bestuurstafel</b></i>	<b>5</b>
<i><b>Officiële mededelingen februari 2026</b></i>	<b>6</b>
<i><b>Jaaragenda 2026</b></i>	<b>7</b>
<i><b>Nieuw seizoen, nieuwe verzekering – oproep: stuur uw polis op aan de havencommissaris</b></i>	<b>8</b>
<i><b>Goed verzekerd of toch niet?</b></i>	<b>8</b>
<i><b>Uitnodiging cursus elektra aan boord</b></i>	<b>10</b>
<i><b>Marifooncursus</b></i>	<b>11</b>
<i><b>Verslag spiegelbijeenkomst</b></i>	<b>13</b>
<i><b>Hebben de Watergeuzen toekomst?</b></i>	<b>17</b>
<i><b>Klussen op het Landje</b></i>	<b>20</b>
<i><b>Boot van de Maand: de Rosa</b></i>	<b>23</b>
<i><b>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</b></i>	<b>26</b>
<b>Deel 14: Verder terug de Engelse zuidkust langs naar Eastbourne.</b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

Januari was een bruisende maand. Na de nieuwjaarsborrel volgden er een marifooncursus en een geslaagde spiegelbijeenkomst waarop de identiteit en de toekomst van onze vereniging centraal stonden. In *Van de bestuurstafel* blikt Anne erop terug en samen met Annemarie La Rooy doet ze er in deze Geus uitgebreid verslag van. De column van Eilard Jacobs is er ook helemaal aan gewijd. Aryan Ferwerda schreef een verslag van de marifooncursus. Op 1 maart vindt er weer een cursus plaats, over elektra. In *Cursus elektra aan boord* kun je lezen hoe je je daarvoor kunt aanmelden.

Zoals iedereen weet, moeten schepen in onze haven tenminste WA- en bij voorkeur ook casco- of allriskverzekerd zijn. Een paar jaar geleden stond er in De Geus een verhaal van Maud Kieft waarin zij vertelde dat ze desondanks flink moest dokken toen haar schip vanwege een brand op de boot naast de hare zwaar beschadigd raakte. Jelle de Schaaf kreeg zelfs helemaal niets vergoed toen zijn schip dit najaar tijdens het hellingen schade opliep. In *Goed verzekerd of toch niet?* legt hij uit dat zijn verzekering niet wilde betalen vanwege een zgn. vrijwaringsclausule. Lees Jelle's stuk goed en kijk in je polis of die ook zo'n clausule bevat! N.a.v. deze zeer vervelende ervaring doet het bestuur een oproep om je verzekeringspolis naar de havencommissaris te mailen.

Wat staat er verder nog in deze Geus? Gijs van Noort schreef een verslagje van het snoei- en knotwerk op Landje Diem en een leuke *Boot van de maand*, deze keer gewijd aan de klassiek gelijnde motorkruiser Rosa. Tot slot doe ik in mijn reisverhaal verslag van mijn verdere terugreis langs de Engelse zuidkust.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

### **Puzzelen**

Deze wintermaanden staan voor ons als Watergeuzen en als bestuur in het teken van puzzelen, van oudsher een typische winteractiviteit in menig huis. En nu dan in ons clubhuis. Hoe maken wij als vereniging van allemaal losse stukjes (havens, landje, loods, leden) een mooi samenhangend geheel? Op de spiegelbijeenkomst op 27 januari jl. bogen we ons met meer dan 30 leden over de verschillende stukjes die onze vereniging rijk is. De metafoor van de puzzel gaat echter niet helemaal op voor een vereniging. Bij een puzzel ligt alles vast, en het is dan heel vervelend als er één stukje kwijt blijkt te zijn. Bij een vereniging gaat het om een veel organischer en verrassender samenspel, afhankelijk van de krachten van binnenuit en van buitenaf, waarbij leden komen en gaan en verschillende interesses hebben, de loods en het haventerrein verzakken, het waterpeil fluctueert, en waarin de gemeente van beleid verandert en ook vaak zelfs gaande het spel haar regels aanpast. Natuurlijk zijn er ook vaste elementen in onze vereniging, zoals de bestuurscyclus, de vaste commissies, de opening en sluiting van het seizoen, de ALV, De Geus, de nieuwsbrieven en de website. Wat we als bestuur dan ook deze winter gedaan hebben is de rollen, verantwoordelijkheden en taken van die vaste elementen actualiseren, zodat we ergens op terug kunnen vallen als er onverhoopt iets gebeurt. Zo hebben we aan de structuurkant een mooie slag geslagen.

Nu we min of meer helder hebben waar we met elkaar op voort kunnen bouwen, gaat de puzzel die we vanaf nu met elkaar leggen vooral over onze toekomst als Watergeuzen: hoe zien anno 2026 onze dromen eruit, op de korte en (veel) langere termijn, EN hoe voorkomen we dat we in nachtmerries terecht komen (het Bovendiep volgebouwd zien worden met flats, Markermeer onbevaarbaar door waterplanten). Dat toekomstplaatje ligt allesbehalve vast! Dat maakt dit puzzelproces tot een buitengewoon boeiende exercitie: wat verdient het om behouden te blijven en wat vraagt om verandering, of om meer of minder radicale vernieuwing, passend bij deze tijd? Dat wordt dan ook de uitnodiging voor 24 maart a.s., de eerste cocreatiesessie als natuurlijke opvolger van de spiegelbijeenkomst. Er

zullen er vast nog meer volgen. Elders in dit blad lees je er meer over. En ja, dus bij deze maar weer de oproep: puzzel mee, want het is per slot van rekening ook jouw vereniging, ook als je niet op de spiegelbijeenkomst bent geweest. Weet je welkom!

Anne Stijkel, voorzitter



### ***Officiële mededelingen februari 2025***

---

#### Mutaties

- Opzeggingen: Joop van Boxtel.
- 

#### Mededelingen

- De inschrijving voor een winterplek in 2026 (sluitingsdatum 1 juli) is geopend.

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2026***

---

Basiscursus elektra aan boord	1 maart, 13.00 uur
Bestuursvergadering	12 maart 20.00 uur
Vrijwilligersevenement	15 maart
Cocreatiesessie	24 maart, 20.00 uur
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

## ***Nieuw seizoen, nieuwe verzekering – oproep: stuur uw polis op aan de havencommissaris***

---

Nog een kleine maand en dan gaat het nieuwe vaarseizoen van start. Terwijl onze havens zich weer vullen met piekfijn bijgewerkte scheepjes ontvangt u als het goed is ook verse polissen voor de WA- en bootverzekering. In het Jachthavenreglement, artikel 6.1 is bepaald dat deze polissen aan boord moeten zijn en op verzoek aan de havencommissaris of een bestuurslid getoond moeten kunnen worden.

Om dat praktischer in te vullen, vragen wij u voor het begin van het seizoen een kopie van uw polis op te sturen aan de havencommissaris. Zo zijn we er zeker van dat alles in orde is.

Dat een verzekering broodnodig is, heeft een aantal leden dit seizoen aan den lijve ondervonden. Op de Diemerzeedijk zijn namelijk drie bootjes gezonken, kreeg een vierde schade en liep de prachtige Pilot Cutter van Jelle flinke schade op tijdens het hellingen. Al snel bleek dat de ene verzekeraar de andere niet is, zowel voor de dekking als de afhandeling.

Tip: Lees hieronder Jelle's ervaringen en controleer je verzekering!

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Goed verzekerd of toch niet?***

---

Als je een boot (of een auto) koopt, dan wil je die ook wel verzekeren.

Daar zijn grofweg twee soorten verzekeringen voor:

1. Een WA (Wettelijke Aansprakelijkheid)-verzekering die alleen schade vergoedt die je met je boot aan een ander toebrengt.
2. Of een casco- of allriskverzekering, die ook schade aan je eigen boot dekt.

Bij een auto is het heel gebruikelijk om alleen een WA-verzekering te hebben, maar bij een boot is dat minder verstandig omdat een WA-verzekering niet de kosten van een eventuele berging dekt. Elke verzekering heeft zijn eigen voorwaarden en dekking, maar over het algemeen wordt bij een cascoverzekering schade door eigen schuld wel gedekt, zolang er geen sprake is van nalatigheid.

Omdat verzekeringen commerciële bedrijven zijn, willen ze winst maken. Zoveel mogelijk inkomsten, zo weinig mogelijk kosten. Als er een schade uitbetaald moet worden zullen ze altijd proberen dat op een andere partij te verhalen. Om die reden staat er vaak in de voorwaarden dat je niet een partij mag vrijwaren voor schade. Nu blijkt dat sommige maatschappijen de tekst in het havenreglement van De Watergeuzen lezen als zo'n vrijwaring. Daar staat namelijk in dat bij het hellingen de eigenaar van de boot eindverantwoordelijke blijft en dus niet onze vereniging.

Zoals altijd weet je pas hoe goed je verzekering is wanneer je een schade meldt. Tijdens het hellingen afgelopen najaar is er schade ontstaan aan mijn schip doordat er ergens speling in de hijskabel zat en de kar met de boot erop een stuk terug schoot. Op het moment dat de kabel weer strak stond ging de boot wel verder terug het water in, waarbij hij met het onderwaterschip op de hoek van een H-balk van de kar kwam en doorschoof, met als gevolg een diepe kras, zeg maar scheur, in de romp. Bij het melden van de schade werd er niets gezegd over hoe vervelend die voor mij was, maar werd er gelijk begonnen over het verhalen van de schade op de partij die het hellingen uitvoerde, de vereniging. Uiteindelijk is de schade niet vergoed door de verzekeraar, terwijl ik wel allrisk verzekerd ben, ook voor schade door eigen toedoen. De letterlijke tekst van de verzekeringsmaatschappij:

*“Daar u uw watersportvereniging heeft gevrijwaard voor schade aan uw vaartuig, hetgeen niet is toegestaan conform de polisvoorwaarden, kunnen wij thans niet tot vergoeding van uw schade overgaan. Wij kunnen deze schade niet voor u trachten te verhalen daar er geen titel is op grond waarvan wij tot een verhaalsactie zouden kunnen overgaan”.*

Inmiddels heb ik deze verzekering opgezegd en heb ik voor een andere maatschappij gekozen waarbij ik vooraf gevraagd heb hoe de dekking in dit specifieke geval is. Dit is de EOC Schepenverzekering geworden, een onderlinge maatschappij waar het winstoogmerk niet het belangrijkste is. Zij hebben ook de voorwaarde dat je niet een andere partij mag vrijwaren, maar stellen dat het hellingen bij een watersportvereniging eigenlijk altijd door de leden zelf gedaan wordt en er dus ook niets te verhalen valt als er iets beschadigt, maar dat dat onder eigen schade valt.

Ik kan alle leden aanraden om bij hun verzekering na te vragen hoe deze naar schade bij het hellingen kijken, waarbij de vereniging dus niet aansprakelijk is.

Gelukkig heb ik met behulp van enkele mede-Geuzen de schade voor het grootste deel alweer verholpen. Waarvoor vooral dank aan Bert!

Jelle de Schaaf

### ***Uitnodiging cursus elektra aan boord***

---

Beste mensen,

Paul Oranje en ik willen een cursus ***elektra aan boord*** geven voor de Watergeuzen. Het gaat om een basiscursus, maar er kunnen wel vervolgacties worden georganiseerd.

Datum, tijd en plaats: **Zondag 1 maart van 13:00-16:00 uur** in het **clubhuis aan de Diemerzeedijk**.

Aanmelden, bij voorkeur zo snel mogelijk, bij: [p.vankuijeren@gmail.com](mailto:p.vankuijeren@gmail.com)

Paul van Kuijeren

## ***Marifooncursus***

---



*Aryan en Paul luisteren aandachtig naar de uitleg van Geert-Jan.*

*(foto: Hans Haytsma)*

Het gonst van de activiteiten binnen de vereniging. Zo was er zondag 25 januari een dag gepland in het clubhuis waar leden (en ook niet-leden) konden deelnemen aan een cursus SRC, verzorgd door Geert-Jan Smolders van Aquaplanning, direct gevolgd door een examen. SRC staat voor Short Range Certificate en is de Engelse variant op onze Nederlandse Marcom-B. In de wandelgangen wordt dit een Marifooncertificaat genoemd, maar het is meer: evenals bij Marcom-B mag je met het SRC ook andere apparaten en opsporingsmiddelen bedienen die vallen onder het

internationaal vastgelegde GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). In Nederland kennen we overigens ook het Basiscertificaat Marifonie, maar daarmee mag je alleen een binnenvaartmarifoon bedienen. SRC en Marcom-B geven (ongeveer) dezelfde rechten en zijn internationaal erkend. Nu heb ik decennia geleden al eens mijn basiscertificaat gehaald, maar gezien ons vaargebied (groot water) en het feit dat ik inmiddels ook een DSC-marifoon aan boord heb, werd het tijd de juiste papieren te halen.

De keuze voor het SRC-certificaat was deels pragmatisch: je kunt in een dag de cursus afronden en ter plekke examen doen. Bij de Marcom-B-opleiding moet je, naast het praktijkexamen bij de opleider bij het CBR nog apart een theorie-examen afleggen. Een andere belangrijke reden: de Marcom-B-opleiding heeft de naam nogal theoretisch te zijn, de cursus SRC is sterk praktijkgericht. Dat bleek ook wel uit de cursusdag, er werd volop geoefend met nood- en veiligheidsoproepen, dit met echte DSC-marifoons, en de werking van andere GMDSS-reddingsmiddelen kwam uitgebreid aan bod.

Een zeer leerzame en ook gezellige dag dus, met een door Manus verzorgde lunch en afgesloten met een examen waarvoor alle 12 aanwezigen zijn geslaagd. Voor wie nog geen marifooncertificaat heeft: de SRC-variant kan ik aanbevelen. De cursus bestaat, naast de praktijkdag uit een cursusboek en een uitstekende onlinecursus met veel oefenmateriaal. Alles Engelstalig, maar met een enige (basis)kennis van de Engelse taal goed te doen.

Aryan Ferwerda

## ***Verlag spiegelbijkomst***

---

### **De weg van spiegelbijkomst naar cocreatiesessie op 24 maart a.s..**

Op 27 januari organiseerde de Strategiegroep van de Watergeuzen een spiegelbijkomst in het clubhuis. Het was druk met meer dan 30 betrokken leden. Er was soep, er werd levendig gediscussieerd en er was appeltaart bij de koffie. Kortom, het was gezellig!

Het doel was om de leden van onze vereniging mee te nemen in de ideeën over de toekomst van de vereniging. Zo'n groep kan wel leuke plannen maken, maar in onze vereniging willen we onze leden ook verenigen en dus 'eigenaar' maken van de toekomst van de Watergeuzen.

Na het inspirerende introductiefilmpje "sturen op verenigen, deel 2" van de KNVB (<https://www.youtube.com/watch?v=vrCHG-S0nyY>), werd al direct duidelijk dat we een bloeiende vereniging zijn. Manus mocht deze avond de opmaat verzorgen. Hij presenteerde het grote succes en het grote plezier van de marifooncursus van het voorgaande weekend, waarbij alle 12 deelnemers hun marifooncertificaat haalden. Manus had dat georganiseerd, compleet met lunch. Dat was een applaus waard! Vanuit de strategiegroep staan er nog meer van dit soort concrete activiteiten op de rol: wat dacht je van "Elektra aan boord" of "Manoeuvreren kan je leren"? Of aanhaken bij de lezingen van Het Y? Suggesties van leden (en inzet om dat dan ook mee te organiseren) blijven altijd welkom.

### **De spiegel**

Hadden we het tijdens de seizoensluiting vooral over de structuur van onze vereniging, deze avond gingen we op zoek naar wat ons tot Watergeuzen maakt, onze cultuur. Dat deden we aan de hand van het stuk dat per mail was verspreid en de samenvatting vormde van 'de reis' die de strategiegroep had gemaakt in drie bijeenkomsten in het najaar. Hoe rijk zijn wij als Watergeuzen? Wat maakt de Watergeuzen tot veel meer dan een betaalbare ligplaats? Dat zijn op de eerste plaats de leden in al hun diversiteit, maar wel samen als één vereniging, en het besef van onze

enorme rijkdom met een loods die weer een flink aantal jaren vooruit kan, een clubhuis, drie havens met diverse vaargebieden, een landje aan de Die, een 'vloot' van deelboten, heel veel kennis en ervaring onder de leden, plus de inzet om dat allemaal samen te delen en te onderhouden, en nieuwe dwarsverbanden te smeden. We wilden daar graag feedback op.

Algemeen commentaar vanuit de aanwezigen: mooi overzicht, inspirerend, veel mogelijk, maar ook wel veel allemaal. Stap voor stap! Smoelenboek om elkaar te kunnen vinden? Leuke suggestie, maar ook met haken en ogen, voor wat betreft onderhoud en AVG; dat moet ook anders kunnen. Daarin vooral niet het wiel uitvinden, maar goed afkijken, buurten bij collegaverenigingen. Ook was er hilariteit bij sommige voorstellen, zoals 'Rinus als campingbaas'; als we een keer verenigingsbreed daar op 'ons' mooie haventerrein in Vinkeveen gaan kamperen, met daaraan gekoppeld een vaartoeer met de verschillende bootjes, de plas op naar de verschillende eilandjes, een lezing over de ontstaansgeschiedenis van dit veengebied, etc.. Dat gaat dan vast naar meer smaken! In de gesprekjes op deze avond bij de drie verschillende tafels kwamen veel zaken aan de orde, zoals: bij wie kan je terecht met vaar- en onderhoudsvragen? Varen is vaak een individuele aangelegenheid, maar soms willen we ook iets samendoen, hoe vinden we elkaar dan; hoe weten de leden welke onderhoudsklussen er gedaan moeten worden in de vereniging, hoe serieus nemen we de werkplicht (Serieus! Noodzaak!). Hoe kunnen we beter gebruik maken van al onze faciliteiten?

Als zoekrichtingen kwamen een aantal suggesties. Focus niet te veel op samen klussen; kijk ook naar "hoe geven we samen vorm aan onze gezamenlijke passie, VAREN? Hoe kunnen we onze Geuzen-mentaliteit nog wat meer uitbuiten?"

### **De GEUZEN-identiteit**

In het tweede deel van de avond ging het meer over onze GEUZEN-identiteit. Anne N. en Rinke hadden hiertoe een verhaal voorbereid, op schrift en via een door Rinke ingesproken filmpje, al blijkt het nog een hele

klus om zoiets als identiteit kort en krachtig te verwoorden en te verbeelden. Sommige leden (Ton, Esther,...) stonden aan het eind van de avond op om hierin mee te denken (om te komen tot één kernachtig A4-tje), ook met het oog op het honderdjarig bestaan.



Naar voren kwamen vragen als: hoe blijven we een diverse, open vereniging waar je je welkom voelt? Hoe gaan we om met de commerciële tendensen in de watersport? Hoe verantwoordelijk gedragen we ons op het water en tegenover de natuur en het milieu en welke rol nemen we daarin? Welke slogan past bij ons, nu en in de toekomst? Hoe communiceren we met elkaar en hoe werken we samen met de buurverenigingen in Durgerdam en Vinkeveen, met de buurbedrijven aan de Diemerzeedijk en met clubs in IJburg? En niet te vergeten, met de KNWV en de Gemeente Amsterdam?

De communicatiewerkgroep bleek ook meteen al werk te willen maken van een snelle informatie-uitwisseling over activiteiten en smoelenboek, een digitaal forum, een vraag-het-de-ledenrubriek in E-captain (nog even geduld!) naast de Geus en de Nieuwsbrief.

### **Dromen EN nachtmerries**

Er werd aan het eind van de avond ook even stilgestaan bij de bedreigingen voor de watersport en de watersportverenigingen in Amsterdam en onze vaarmogelijkheden: de houding van de stad, die varen ziet als 'overlast', de vaarvignetten, de baggernoodzaak in de kom bij de Diemerzeedijk, de waterplanten in het Markermeer, de strengere gebruiks- en milieuregels in Vinkeveen. Dat vraagt zeker om actie.

### **Op naar de eerste cocreatiesessie op 24 maart!**

De avond eindigde met een oproep om 24 maart a.s. naar de eerste cocreatiesessie te komen, als volgende stap in dit proces van 'sturen op verenigen'. Deze keer zonder soep, 'gewoon' vanaf half 8 inloop, 8 uur start, tot 10 uur, wederom met borrel na. Ieder van de aanwezigen werd uitgenodigd om in de tussentijd te dromen over de korte, de middellange en de lange termijn. Uit de dromen die breder 'landen' volgen dan acties.

Job kwam meteen al met de droom van een nieuwe loods met een hijsinstallatie. Dus nee, klein hoeft een droom niet te zijn, en dus ook niet overmorgen gerealiseerd. En nachtmerries – zoals flats bouwen in het Bovendiep, een tweede Sluisbuurt, met een pennestreek "weg met al die rafelranden, want watersport 'verdient' niet genoeg voor de gemeente" – kunnen ook geweldig inspireren tot de 'wake-up call' hoe dan wel? Een soort Geuzen-centrum 2.0? Niet gelikt, wel gewaagd, met een veel bredere invulling en bestemming, inclusief natuurbeleving? Gaan we lobbyen voor vrij en verantwoord varen naar de toekomst? Op weg naar ons 100-jarig bestaan kan er nog heel wat moois uitgebroed worden! Een groot deel van de aanwezigen wil weer komen, maar leden die niet konden komen of nu aangestoken worden door dit verslag: weet je welkom! We willen die avond beginnen met (nee, niet een brainstorm) een rondje

'heart-storm dromen', gevolgd door het intuïtief formeren van verschillende groepjes die - aangestoken door elkaar - specifieke dromen gaan uitwerken, om die uitwerkingen (in een beeld) aan het eind weer plenair terug te koppelen. Het blijft vast niet bij één cocreatiesessie.... Maar het begin is er dan in ieder geval! Met zoekrichtingen en vervolgspraken...

### **Genoeglijke napraat**

Na een bedankje aan Janine en Marion van de evenementencommissie, aan Anneloes en onszelf (Annemarie en Anne), die soepen hadden gemaakt, en aan Otto, die heerlijke appeltaart had gebakken (genoeg voor iedereen!), hebben we om 21 uur nog een lekker drankje nagedronken. Wordt vervolgd!

Anne Stijkel en Annemarie La Rooy

### ***Hebben de Watergeuzen toekomst?***

---

“Voorspellen is moeilijk, vooral als het over de toekomst gaat” is een uitspraak die wordt toegeschreven aan Mark Twain, maar bijvoorbeeld ook aan Niels Bohr. Het verklaart in ieder geval wel waarom op dit moment een hele groep Watergeuzen zich met de toekomst van onze vereniging bezighoudt.

Het is op de jaarvergadering vorig jaar besloten en bij de afsluiting van het seizoen en de nieuwjaarsbijeenkomst kregen we al een tipje van de sluier: een strategiegroep buigt zich over de toekomst van de Watergeuzen, “de volgende honderd jaar”. Geheel terecht vinden deze mensen dat ze best een suggestie kunnen doen, maar dat vooral ook andere leden mee moeten doen. Daarom kwamen op 27 januari zo'n 30 Watergeuzen praten over de toekomst. Het heette een spiegelbijeenkomst, maar volgens mij kijk je in een spiegel achteruit.



*De toekomst wordt uitgelegd.*

*(foto: Jaap van der Harst)*

Anne had ons vooraf een uitgebreid overzicht gestuurd van wat er allemaal al is gebeurd en dat is al heel indrukwekkend. Gelukkig kregen we op de bijeenkomst ook een nieuwe tekst om te bespreken die wat korter was. Het is heel goed om alle aspecten van onze vereniging en wat er allemaal speelt en gespeeld heeft op een rijtje te zetten als start. Het gevolg is wel dat je een waslijst van punten krijgt waaruit het nog niet zo makkelijk is om er chocola van te maken. Aanvankelijk was er dan ook enige verwarring bij de deelnemers te bespeuren, maar een toelichting van Anne bracht ons weer op het spoor. De dingen die allemaal zijn besproken en opgeschreven geven een heel compleet beeld van de vereniging, maar of al die tekst nu ook goed aansluit bij het gevoel van de leden....

De vraag waar het over gaat is “wie zijn wij?” en de vraag stellen is een stuk makkelijker dan hem beantwoorden. Omdat het gaat over de ontwikkeling van ons als vereniging kwam het woord “samen” wel érg veel voor. Maar zijn watersporters niet juist ook mensen die op hun bootje eens lekker even hun eigen plekje hebben en kunnen gaan waar ze zin in hebben?

Even niet samen, maar juist apart? Na een dagje eropuit met de boot zoeken we elkaar dan heus wel weer op en is er weer een heleboel “samen”, maar velen van ons hebben juist ook behoefte aan ‘even-niet-samen’ op ons bootje. Verder moeten we toch ook eerlijk toegeven dat de meeste mensen in de eerste plaats lid worden op zoek naar een betaalbare ligplaats en dat lukt prima bij de Watergeuzen.

Alleen.... dat wij betaalbaar zijn komt juist door dat “samen”. Door zoveel mogelijk zelf te doen, door elkaar te helpen en gezamenlijk steigers te vernieuwen bijvoorbeeld. Wat ook helpt om het varen betaalbaar te houden is dat er heel veel deskundigheid onder de leden is, waar je best zo nu en dan eens een beroep op mag doen. En misschien heb je zelf ook wel ergens verstand van, wat weer voor anderen handig is.

Kijkend naar de toekomst komen er nog heel wat dingen op ons af waar we onze tanden in kunnen zetten, bijvoorbeeld op het gebied van milieuregels. We kunnen best op een betaalbare manier duurzaam zijn als we elkaar en de vereniging daarbij helpen. Op de lange termijn zijn er nog wel meer dingen waar je alleen wat kunt bereiken door er met elkaar de schouders onder te zetten. Onze haven en ook andere havens aan het Bovendiep liggen in een strook die de gemeente vooral als groene lob ziet. Recreatievaart staat sowieso niet zo op de agenda bij de gemeente, eigenlijk alleen als het om handhaving van de regels op de grachten gaat. Misschien is de wat abstracte ‘verre toekomst’ niet wat iedereen gelijk in beweging brengt, concrete dingen aanpakken spreekt meer aan. Zo werden er bijvoorbeeld goede herinneringen opgehaald aan het gezamenlijk aanpakken van de steigers in Vinkeveen en Durgerdam.

Kortom een vereniging van mensen die eigenlijk graag zelf varen, maar toch ook dingen samen willen en ook moeten doen. Vrij naar F. Jacobse en Tedje van Es -wie kent ze nog?- zou het motto van de vereniging kunnen worden: “Voor ons eigen, maar wél samen”

Eilard Jacobs

## ***Klussen op het Landje***

---

Op en rondom het Landje is veel gebeurd het afgelopen jaar. Eerder schreef ik al over het gedoe met de Gemeente Amsterdam die, daartoe aangespoord door een groep IJburgers verzameld onder de naam Vrienden van het Diemerpark, het nieuwe bestemmingsplan besloot te gaan handhaven. Men ging er ten onrechte vanuit dat alles wat wij daar hebben staan en doen illegaal is. Inmiddels is wel duidelijk dat dit niet zo is, maar een definitieve uitspraak laat nog op zich wachten. Ondertussen is onze beheerder Ed de Haan vertrokken en is zijn stacaravan in vlammen opgegaan. Kortom, het is nooit saai daar!



*Wat van een afstand takken leken, blijken al flinke bomen.*

Voor het beheer hebben we een groep leden gevonden die het onderhoud op zich nemen. Zaterdag 7 februari was de eerste klusdag, met werkelijk prachtig weer. Onder een stralende zon hebben we wilgen geknot, een wilgenhaag als hekwerk gemaakt, het deel waar de stacaravan stond beter bereikbaar gemaakt en schoongemaakt en daar ook een prachtig hoekje gevonden dat we als zitgedeelte direct aan het water kunnen gaan gebruiken. Er was enig snoeiwerk voor nodig, maar het is een heel idyllische plek geworden.



*Alles met de handzaag. Volgende keer wordt dat een kettingzaag!*

Ook hebben we een eenvoudig beheerplan voor de komende jaren vastgesteld, waarbij het in de hand houden van de wilgengroei door stelselmatig knotten een belangrijk aandachtspunt is, omdat er in het recente verleden maar liefst vijf enorme wilgen zijn omgewaaid.



*Aan de zitplek aan het water wordt hard gewerkt.*

Met het weer zoals we dat nu hadden is dat onderhoud eigenlijk alleen maar genieten. Precies waarvoor we Landje Diem in de vereniging hebben.

Gijs van Noort

## ***Boot van de maand: de Rosa***

---

van Hein van de Laar



*Meteen valt de hoge boeg en de mooie belijning op.*

Het 'nieuwe' schip uit de jaren zestig werd gunstig gekocht van een botensjacheraar in Waspik, het type dat garantie tot de voordeur biedt. Niemand anders durfde ermee aan de slag gegaan, zo slecht was het eraan toe. Maar Hein blijkt iemand te zijn die daar doorheen kijkt en inderdaad, het is een prachtige boot met veel mogelijkheden. De voorzijde werd hoog

opgebouwd, waardoor het model aan een klassieke bakdekkruiser doet denken. De belijning van het ontwerp ziet er dan ook schitterend uit. Voordat tot de aankoop werd overgegaan is vriendin Sabina erbij betrokken en gelukkig zag ook zij de mogelijkheden. Inmiddels werkt ze ook praktisch mee aan de totale renovatie en is het echt een gezamenlijk project geworden. Hein en Sabina hopen volgend jaar al een eerste tocht met het schip te kunnen maken, voor een buitenstaander een haast ongelooflijke ambitie, maar de vaart zit er goed in. Alle vrije tijd wordt in de droom gestoken.



*Onder de tent wordt heel planmatig gewerkt.*

Het klokgave vrijboord is het resultaat van het eerste deel van het project, dat naar verwachting in totaal twee jaar gaat duren. Want eerst werd het schip op het droge gezet om buiten- en onderzijde goed aan te pakken. Nu, op de Diemerzeedijk, werd de motor, een 130 PK BMC, eruit gehaald om het motorruim vanaf de basis op te bouwen en voor een goede isolatie te zorgen. Daarvoor werden de dekken volledig verwijderd en ziet het toekomstige motorruim er haast klinisch wit en strak uit. Hier wordt duidelijk planmatig gewerkt. Dat heeft ook te maken met de professionele achtergrond van Hein, die veel interieurbouw heeft gedaan en inmiddels volledig aluminium caravans voor het hogere segment van de markt produceert, de Lume Traveler. Google dat ding! Als je zo'n caravan ziet begrijp je het perfectionisme waarmee ook deze varende droom wordt vormgegeven.

Het prachtschip-in-wording heeft een bijzondere naam gekregen en die luidt *Rosa*. De naam is een eerbetoon aan Rosa Parks, de beroemde vrouw van kleur die in 1955 in de bus weigerde op te staan voor blanke medepassagiers die haar zitplaats op racistische gronden opeisten. Op deze dappere daad volgde een reeks gebeurtenissen die van groot belang zouden worden voor de burgerrechtenbeweging in de VS.

Mooi is het enthousiasme waarmee de schipper onze vereniging beschrijft, iets wat ik eerder hoorde van bevlogen klussers. Genoemd worden de prettige, gemoedelijke sfeer en de mogelijkheden om serieus te werken aan boten, de loods met apparatuur die we daarvoor hebben en de hulp die leden elkaar bieden.

Goed om te horen. En een mooi project om te volgen.

Gijs van Noort

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

---

### **Deel 14. Verder terug de Engelse zuidkust langs naar Eastbourne.**



*De kerk en het kasteel bij de monding van de Dart in het ochtendlicht.*

In de januari-Geus heb ik verteld dat ik na ruim een week verwaaid liggen in King's Wear, tegenover Dartmouth, 's morgens vroeg de lijnen heb losgegooid om de terugreis te hervatten en de grote Lyme Bay over te steken. Het uitvaren was nog mooier dan het binnenvaren. De lage ochtendzon zette de huizen van Dartmouth en het fort en het kerkje bij de monding van de Dart in een schitterende goudgele gloed. Daar heb ik het grootzeil gehesen en de genua uitgerold. Nadat ik een groep rotsen had gerond kon ik in een rechte lijn naar Portland Bill varen. Ik heb even gezwaaid naar de mannen in de kustwachtpost hoog boven mij die ik een paar dagen ervoor had bezocht. Maar of ze dat gezien hebben...?

Het was glashelder en vrijwel de hele kust rondom de Lyme Bay was te zien. Alleen het wat lagere Portland lag nog onder de horizon, maar aan het eind van de morgen werd ook dat zichtbaar. De zeilen vingen wel wat

wind, maar hij was heel zwak en de motor moest het meeste werk doen. De eerste vier uur had ik de stroom tegen, maar het schip liep toch nog gemiddeld zo'n 4,5 knoop, daarna werd de snelheid ruim 6 knoop. Druk met schepen was het niet. In het begin moest ik alleen goed de kreeftenboeitjes in de gaten houden, daarna kon ik rustig een boek lezen. In de loop van de middag merkte ik dat ik weer de bewoonde wereld naderde, want toen ik even naar het toilet was geweest zag ik niet ver voor me twee boten met hengelaars. Het eerste schip voer ruim voor me langs, het tweede lag precies op mijn koerslijn. Ik veronderstelde dat dat ook voor mij langs zou varen, maar even later hoorde ik dat het me opriep en toen merkte ik dat het voor anker lag, alleen was dat niet te zien want er hing geen ankerbal aan de mast. Ik ben snel van koers veranderd en er ruim omheen gevaren, zodat ik geen hengelsnoeren in mijn schroef zou krijgen. Daarna werd het tijd om me te concentreren op het rondenvan Portland. Afgaande op de stroomkaartjes en de stand van het tij zou ik daar het beste met een ruime bocht omheen kunnen varen. Dat kostte niet veel moeite, de stroom drukte me al flink naar de buitenbocht van de enorme draaikolk ten zuiden van Portland Bill. Zonder dat ik veel bij hoefde te sturen werd ik daar keurig omheen geslingerd. Er stonden wel brekers, maar omdat ik die allemaal aan bakboord liet liggen, had ik er totaal geen last van.

De oversteek zat erop en ik kon nu koers zetten naar Lulworth Cove. Gelukkig had ik bereik op mijn I-Phone en ik heb nog even de windkaarten geraadpleegd om te zien uit welke hoek de wind zou gaan waaien. Die was nu nog west, maar zou in de loop van de nacht naar het zuidwesten draaien. Dat was niet erg gunstig, want dan konden er golven het baaitje binnenlopen, maar de wind zou sterk afzwakken en 's nachts zou het bijna windstil zijn. Ik liep het risico dat ik een wat onrustige nacht tegemoet ging, maar dat nam ik maar voor lief, het ankeren op zo'n schitterende plek was ook wat waard. Na nog ruim twee uur varen kwam die in zicht, alleen kostte het me moeite om de ingang van het baaitje te ontdekken. Op de plotterkaart zag ik dat ik er recht op afvoer, maar met het blote oog was hij niet te zien. Tussen twee rotsen zag ik een donkere plek, maar daarachter zag ik een beboste helling. Dat klopte niet, want ik wist dat er recht

achter de ingang een grote krijtrots stond. Die zag ik wel en toen ik nog wat dichterbij de kust kwam, herkende ik de rotsen waar de ingang tussen lag.



*Lulworth Cove.*

Omdat het baaitje heel klein is en ik er rekening mee hield dat er schepen voor anker lagen en er dus weinig ruimte zou zijn, had ik al op zee de genna ingerold en mijn grootzeil gestreken. Toen ik binnenvoer zag ik dat ik gelukkig het rijk alleen had. Wel wemelde het aan de westkant van de meerboeien, de meeste met kleine visbootjes en ribboten eraan. Omdat de wind west was, wilde ik zover mogelijk aan die kant liggen, maar ik moest natuurlijk goed afstand houden van de aangemeerde boten. Ik ben zover mogelijk naar de zuidwesthoek gevaren en een stukje achter een vissersscheepje en op veilige afstand van een ribbootje heb ik het anker laten vallen. Het was er 5 meter diep, dus veel meer dan 15 meter ankerlijn had ik niet nodig. Toen er voldoende lijn overboord hing, heb ik even de motor flink in zijn achteruit gezet. Het schip ging eerst een paar meter achteruit, maar bleef daarna keurig liggen. Daarna kon ik met volle teugen van de omgeving genieten. Die was zowel indrukwekkend als idyllisch. Naar het noorden keek ik uit op een enorme, loodrecht oprijzende krijtrots

met daarboven nog een schuin oplopend groen talud, alles bij elkaar 165 meter hoog. Ten oosten ervan rees een enorme heuvelwand hoog op. In het westen lag vlak naast de krijtrots een lieflijke vallei die eindigde bij een strandje met een pub ervoor. Daarachter liep een weggetje vrij steil de heuvels op. Het was de derde keer dat ik dit allemaal zag en ik was blij dat ik hier weer voor anker was gegaan. Er was wel een verschil met twee jaar geleden, toen ik hier voor het laatst was. Van de wand van de krijtrots was namelijk een enorme plak rots afgevallen. Waar die had gezeten was de krijtrots hagelwit, dus waarschijnlijk was het nog niet zo lang geleden gebeurd. Varend langs de Engelse kliffen zie je heel veel plekken waar grote stukken rots in zee gevallen zijn. Groot-Brittannië wordt dus langzamerhand kleiner, als het zo doorgaat ligt er straks alleen nog een hoop gruis. Een ander verschil was dat er wat meer deining stond. Het schip rolde daarom nogal, maar gelukkig niet zoveel dat mijn glas omviel en de pannen en mijn bord van de kuptafel gleden. Een half uurtje na mij ging er een motorbootje voor anker, maar dat vertrok weer snel, waarschijnlijk omdat het te veel rolde. Wat later ankerden er nog een Duits en een Brits jacht.

Na mijn avondmaal en de afwas begon het al een beetje te schemeren, maar omdat het een mooie avond was, heb ik nog een paar uur buiten gezeten. De volle maan rees uit de zee op en verlichtte de krijtrots. Het enige geluid was het rollen van de kiezelstenen in de branding. De wind was helemaal weggevallen, waardoor er vrijwel geen golven meer stonden, maar daardoor had de deining vrij spel had en rolde het schip meer dan toen ik net voor anker lag. Desondanks wilde ik toch proberen om in mijn kooi in de voorpiek te slapen, maar dat lukte niet, door het rollen kon ik me niet genoeg ontspannen. Ik ben verkast naar een bank in de kajuit. Omdat ik daar veel lager lag, voelde ik het rollen veel minder en heb ik prima geslapen. De volgende morgen stond er weer wat wind, maar nu uit de zuidwesthoek. Daardoor stonden er wat golven, waardoor het schip wat meer deinde maar minder rolde.



*Klaar voor het ontbijt in Lulworth Cove.*

Ten oosten van Lulworth Cove ligt een groot schietgebied van het Britse leger, maar het was zaterdag en ik ging ervan uit dat er dan geen schietoefeningen waren, dat was twee jaar geleden ook zo. Maar in de loop van de morgen zag ik twee snelle boten met het logo van Boskalis op het dekhuys naar het schietgebied varen en ik vermoedde dat er toch geschoten zou worden. Het Britse leger gebruikt de boten van deze Nederlandse aannemer namelijk om erop toe te zien dat er tijdens oefeningen geen schepen in het schietgebied varen. Een uurtje later kwam een van de boten het baaitje binnen om mij en de bemanningen van het Duitse en het Britse jacht te vragen wat onze vaarplannen waren. Ik vertelde dat ik aan het eind van de morgen richting Wight wilde en de beambte op het schip vroeg me vriendelijk om dan eerst 5 mijl recht naar het zuiden te varen. Hij gaf me ook het nummer van het marifoonkanaal waarop ik moest uitluisteren. Wight lag in het oosten en eerst 5 mijl recht naar het zuiden varen betekende een flinke omweg. Ik besloot daarom om direct te vertrekken. Het hieuwen van het anker ging vrij gemakkelijk, ik

kon het allemaal op de hand doen. Daarna heb ik gemeld dat ik vertrok en ben ik recht naar het zuiden gevaren. De beambte die me die koers had opgegeven had me gezegd dat ik te horen zou krijgen wanneer dat niet meer hoefde, maar op een gegeven moment zag ik niet ver voor me jachten naar het oosten varen. Ik heb de marifoon gepakt en gevraagd of ik nog steeds mijn zuidelijke koers moest aanhouden. Nee, dat hoefde niet meer, want men had nu pauze. Een beetje slordig dat men dat niet gemeld had, als ik niets had gevraagd was ik veel te ver doorgevaren.

Toen ik de steven naar het oosten wendde had ik de ebstroom tegen, maar rond de middag begon die sterk af te nemen. Tijdens de kentering was ik bij St. Alban's Head, de indrukwekkende kaap waar de stroom zo sterk is dat er zelfs brekers kunnen staan als het windstil is. Maar omdat er nu vrijwel geen stroom stond, waren de golven deze keer van Markermeer-formaat. Daarna kreeg ik de vloedstroom in de rug en daarvan wilde ik zo lang mogelijk profiteren, vooral op de Solent, het vaarwater tussen het eiland Wight en het Engelse vasteland. Daar maak je alleen voortgang als je de stroom in de rug hebt. Net als de vorige dag was er bijna geen wolkje aan de lucht, maar stond er weer te weinig wind om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken.



*Westpunt van Wight met de Needles.*

Bij St. Albans Head waren de krijtrotsen aan de westpunt van Wight al goed te zien. Aan het eind van de middag was ik er vlakbij en ik heb weer genoten van het uitzicht op de hagelwitte kaap en de Needles, het rijtje rotsen met het vuurtorentje. De avondzon zette alles in een gouden gloed. Een half uur later passeerde ik Yarmouth. Ik had er kunnen overnachten, maar ik had nog steeds hard de stroom in de rug en wilde daarom zover mogelijk doorvaren, het liefst naar Portsmouth, maar het was al snel duidelijk dat dat niet zou lukken. Ik moest dus ergens aan de Solent overnachten. Twee jaar geleden had ik na veel zoeken een plek gevonden aan de rivier de Medina op Wight en ik verwachtte nu dat het weer een lange zoektocht zou worden. Het was het immers zaterdagavond en de hele dag was het schitterend vaarweer geweest. Er waren een paar alternatieven: een van de jachthavens aan de Hamble River, een stukje voor Southampton, of de marina bij Buckler's Hard aan de Beaulieu River, schuin tegenover Cowes. De zon stond inmiddels al aardig laag en de Hamble opvaren voor zonsondergang was hoogstwaarschijnlijk niet meer mogelijk. Er zat dus niet veel anders op dan de Beaulieu River op te varen. Bepaald geen straf, want het is een mooie rivier en Buckler's Hard, waar in de 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw de schepen voor de Britse marine werden gebouwd, is het bezoeken waard. Er was wel haast geboden, want op de rivier lagen geen verlichte boeien, maar wel enorm veel onverlichte schepen aan meerboeien. Ik heb de motor nog wat harder laten draaien en toen ik de rivier opvoer zag het ernaar uit dat ik nog voor het donker bij de marina zou aankomen.



*Beaulieu River.*

Nadat ik getuige was van een mooie zonsondergang begon het snel te schemeren, maar de jachten en boeien waar ik tussendoor slingerde waren gelukkig nog te zien. Na ruim een half uur slalommen voer ik de laatste bocht om en zag ik de jachthaven liggen. Aan de passantensteiger lagen rijtjes jachten, maar een stukje verderop zag ik vlak voor een enorme motorsailer met het uiterlijk van een 19<sup>e</sup> eeuwse klipper een vrije plek aan een buitensteiger. Maar het schip had een enorme boegspriet die helemaal over de plek hing. Gelukkig was het nog net licht genoeg om die te zien, anders was ik er zeker tegenaan gevaren. Aan de andere kant van de steiger was een lege box en ik besloot om daar aan te leggen. Toen ik had vastgemaakt ben ik direct naar het havenkantoor gelopen om aan de havenmeester te vragen of ik hier kon blijven liggen. Hoewel het inmiddels al 8 uur was, was die nog aanwezig want op het haventerrein was een feest aan de gang. Een van de zeilers die van een pint stond te genieten, bracht me met de havenmeester in contact. Die verwelkomde me hartelijk, vroeg direct wat mijn voornaam was en zei dat hij Andy heette. In de box waarin ik had vastgemaakt kon ik helaas niet blijven, maar vlak voor zijn kantoor was nog een plekje vrij. Omdat het inmiddels helemaal donker was en het voor mij lastig was om me in de haven te oriënteren, bood hij aan om samen met mij naar de plek toe te varen. Zo gezegd, zo gedaan. Met Andy aan het roer waren we er snel en even later lag ik keurig aange-meerd. Toen ik zei dat ik flinke trek had in een stevig scheepsmaal en daarom snel ging kokkerellen, zie hij dat er in de feesttent wellicht nog voedsel was. Hij is even gaan informeren, maar helaas was alles op. Geen probleem, ik heb hem hartelijk bedankt voor alle moeite en ben zelf aan de slag gegaan. Het was een mooie zomeravond en bij het schijnsel van de maan heb ik lekker buiten gedineerd.

Ook de volgende dag scheen de zon weer overvloedig. Erg vroeg hoefde ik niet te vertrekken, want ik zou pas rond de middag stroom mee kregen. Ik had daarom alle tijd om een bezoekje te brengen aan Buckler's Hard. Een echt dorp is het niet, eerder een soort openluchtmuseum, met twee rijtjes goed geconserveerde 18<sup>e</sup>- eeuwse huizen. Vroeger woonde daar het werfpersonnel. Een van de huizen was nog helemaal authentiek ingericht en gaf een goed beeld van het leven van het gezin van een

scheepstimmerman in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw. In het museum bij de huizen werd uitgebreid informatie gegeven over de geschiedenis van Bucklers Hard. Dat verloor aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw, toen de schepen steeds groter werden en bovendien van staal, zijn functie, maar in de Tweede Wereldoorlog werden de voormalige hellingen gebruikt voor de bouw van landingsvaartuigen en houten mijnenvegers.



*Buckler's Hard.*

Na dit leuke bezoekje werd het tijd om weer met de stroom mee zover mogelijk naar het oosten te varen. Op de rivier had ik de ebstroom nog in de rug, maar op de Solent was het tij net gekenterd en kon ik al profiteren van de vloedstroom. Net als de vorige dag moest de motor weer het meeste werk doen en ook nu wist ik nog niet precies waar ik zou overnachten. Op de Solent was het behoorlijk druk en even voorbij Cowes waren wedstrijden aan de gang. Gelukkig hoefde ik geen uitwijkmanoeuvres uit te voeren, dat kwam pas toen ik de Solent al uit was en er vanaf Portsmouth een groot schip mijn kant uitkwam. Ik voer in de geul die naar zee liep en wilde die oversteken om richting Brighton te kunnen varen. De vraag was: doorvaren totdat het schip was gepasseerd en dan pas oversteken of de oversteek nu al maken? Ik besloot het laatste te doen, dat

verkortte de omweg, en het schip voer ruim achter me langs. Daarna ben ik geen schip meer tegengekomen.



*Onderweg naar Littlehampton.*

Ik voer nu richting Brighton, maar het was al snel duidelijk dat ik daar niet voor middernacht zou aankomen. Er waren twee alternatieven: Littlehampton en Shoreham. Dat laatste zou ik echter ook niet voor het donker bereiken, maar Littlehampton misschien nog wel. Ik moest eerst de Looe door, een smalle doorgang tussen de zandbanken ten zuiden van de landtong Selsey Bill, waar een enorme stroom stond. Daarna heb ik de koers richting Littlehampton verlegd. Ik had het op al mijn reizen naar Groot-Brittannië altijd overgeslagen omdat het een getijdenhaven heeft in een rivier die alleen tussen tweeënhalve uur voor en drie uur na hoogwater opgevaren kan worden. Omdat ik de haven en de rivier niet kende wilde ik bij voorkeur binnenlopen als het nog licht was, maar dan zou er nog niet voldoende water staan. Gaandeweg werd het duidelijk dat ik me over het

laatste niet zoveel zorgen hoefde te maken, ik zou op zijn vroegst pas twee uur voor hoogwater bij de riviermonding zijn. Dat betekende wel dat het dan donker was.



*Zonsondergang voor Litlhampton.*

Toen het een beetje begon te schemeren was ik het stadje al zo dicht genaderd dat ik de huizen kon zien. Even later gingen de havenlichten aan, maar het duurde toch nog ruim een half uur voordat ik de monding bereikt had en toen was het helemaal donker. Ik had het schip al buitengaats klaargemaakt voor het aanleggen, zodat ik me helemaal kon concentreren op de navigatie. Dat was hard nodig, want zoals ik al eerder schreef is navigeren in het donker behoorlijk lastig omdat je de afstanden moeilijk kunt schatten. Ik probeerde evenveel afstand te houden van de lichten aan weerszijden van de monding en dat lukte goed. Het rode licht stond op een lange pier en die kon ik nog net zien, maar het groene licht stond op een dam die onder water stond. Om er zover mogelijk vandaan

te blijven heb ik zoveel mogelijk de bakboordzijde van het vaarwater aangehouden, dat werd ook door de vaargids geadviseerd. Daarna werd het allemaal wat makkelijker. Ik zag al snel de lange passantensteiger die vlak voor de kade lag. Alleen stond er verschrikkelijk veel stroom en ik vroeg me af of het me zou lukken om er zonder problemen aan te leggen. Ik heb daarom een vrije plek opgezocht waar veel ruimte was. Toen ik ernaartoe draaide werd het schip flink door de stroom weggezet, maar toen ik met de kop recht tegen de stroom invoer was het weer goed stuurbaar. Vlak voor de steiger stond bijna geen stroom en het aanleggen ging makkelijker dan ik verwacht had. Ik heb via de marifoon contact gezocht met de havenmeester, maar die was kennelijk niet meer aanwezig.

Toen de huik over het grootzeil lag heb ik snel een voedzaam scheepsmaal bereid. Omdat de temperatuur aangenaam was en de kuip overdadig verlicht werd door de straatlantaarns, heb ik buiten gedineerd. Veel was er niet te zien. Op de kade liepen hoofdzakelijk mensen die de hond uitlieten en een enkele jogger en wat later op de avond werd de rust enigszins verstoord door een man die wat tegen de net opgekomen maan liep te schreeuwen. Ik heb prima geslapen, maar toen ik midden in de nacht even mijn kooi uit moest, merkte ik dat het schip een klein beetje scheef lag en het ook behoorlijk naar modder stonk. De rivier was een flink stuk drooggefallen en de kiel van het schip was in de modder gezakt, maar niet helemaal recht. Hinderlijk was het niet en een uurtje later lag het weer keurig recht.

De volgende dag kon ik pas goed zien hoe de omgeving eruit zag. Ruim 50 jaar geleden was ik al eens in Littlehampton geweest, als bemanningslid op een Noordse Volksboot. Het woei toen flink en ik herinner me nog dat er op de kade grote bergen steenkool lagen waarvan het gruis over ons schip woei. Van steenkool was niets meer te zien, waar die lag stonden nu luxeappartementen gebouwd in een Engelse retrostijl, en het plaatsje was zo te zien getransformeerd van een havenstadje in verval tot een badplaatsje, met vlak voor het strand een soort mini-Disneyland. Ik heb er nog even over gedacht om hier wat langer te blijven, want een stukje stroomopwaarts lag het plaatsje Arundel, met boven op een heuvel

een schitterend kasteel met een mooie tuin eromheen. Maar het betekende dat ik dan bijna de hele week in Littlehampton zou moeten blijven, want de na de volgende dag zou er een aantal dagen een krachtige oostwind staan. Daar viel niet tegenin te varen. Bovendien werden mijn mogelijkheden om vanuit Littlehampton door te varen sterk beperkt omdat ik alleen maar een paar uur voor of na hoogwater kon vertrekken. Na een paar vergeefse pogingen lukte het om via de marifoon contact te krijgen met een havenmeester en toen ik het havengeld had betaald ben ik rond tien naar de monding van de rivier gevaren. Dat ging heel snel, want ik had de ebstroom in de rug, maar buitengaats kreeg ik die tegen.



*Beachy Head.*

Mijn volgende bestemming was de Sovereign Harbour bij Eastbourne. De wind zat in de noordhoek en ik gehad gehoopt om lekker met een halve wind naar het oosten te kunnen zeilen, maar helaas was hij weer te zwak.

Boven land dreef nogal wat bewolking, maar die loste boven zee groten-deels op. De kusten van Cornwall en Devon waren heel wat spectaculairder dan de kust waar ik nu langs voer, maar omdat het zo ongelooflijk helder was, was het uitzicht de moeite waard. De kust was laag, met een lang zandstrand ervoor en badplaatsen erachter. Wat verder landinwaarts werden de South Downs beschenen door de ochtendzon, en Beachy Head, de enorme krijtrotskaap aan het einde van de heuvelrug, was al te zien. Op zee lag een enorm windpark. Het uitzicht werd nog mooier toen ik voor de krijtrotsen ten oosten van Brighton voer en de glooiende Seven Sisters passeerde. Omdat ik nog steeds de stroom een beetje tegen had ging het allemaal niet snel, maar het voordeel was dat ik vrij lang van het uitzicht op Beachy Head kon genieten. Toen ik dat bijna was gepaseerd kenterde het tij en een half uurtje later voer ik al voor de boulevard van Eastbourne. De havendammen van de Sovereign Harbour kwamen in zicht en ik meldde de havenmeester dat ik de sluis door wilde om er te overnachten. "Welcome sir", en toen ik de voorhaven invoer stond de sluis al open. Voor me lag een Frans zeiljacht waarvan de opvarenden het Engels niet erg machtig waren. Toen ze de aanwijzingen van de havenmeester niet begrepen heb ik even getolkt. Nadat ik mijn brandstofvoorraad had aangevuld ben ik de box ingedraaid waar ik op de heenreis ook had gelegen. Het Franse jacht lag naast mij en de eigenaar pakte mijn lijnen aan.

Een uurtje nadat ik was aangemeerd kreeg ik onverwacht bezoek van Lars, de Nederlandse solozeiler die in Newlyn naast me had gelegen en met wie ik in Fowey en Dartmouth gezellig had gegeten. Ik vond het leuk om hem weer te zien, maar ik was ook verbaasd. Hij had me verteld dat hij snel terug wilde naar Nederland en daarom grote afstanden af wilde leggen, en ik had verwacht dat hij al lang in Frankrijk zou zijn. Hij had inderdaad enorme klappers gemaakt, waarvoor hij heel vroeg zijn kooi uit moest, maar was toch op dezelfde dag als ik in Eastbourne aangekomen. Alleen was hij er 's morgens om half 10 gearriveerd en ik 's avonds rond zessen.

Precies zoals er voorspeld was, stond er de volgende dag een stevige oostenwind die zowel bij een tocht naar Dover als bij een oversteek naar Boulogne bijna pal tegen zou zijn. Ik ben daarom in Eastbourne gebleven en heb de dag hoofdzakelijk doorgebracht met het schrijven van dit verslag en het aanvullen van mijn mondvoorraad. De dag erna waren de weersomstandigheden hetzelfde, alleen was de temperatuur nog wat omhoog gegaan. Het leek me leuk en ook goed voor mijn conditie om richting Beachy Head te fietsen en dan de indrukwekkende kaap eens van bovenaf te bewonderen. Het was ruim een half uur fietsen en daarna een uurtje flink klimmen. Zoals dat bij oostenwinden vrijwel altijd het geval is, was het helaas een beetje heilig, maar het uitzicht op de krijtrotsen en het kleine vuurtorentje was ook van bovenaf zeer spectaculair. Ook hier viel het me op hoeveel stukken rots er naar beneden waren gevallen. Twee jaar geleden had ik vlak langs de klifwand gelopen, maar dat was nu niet meer mogelijk. Hij was afgezet en overal stonden bordjes met waarschuwingen voor afbrekende rotsen.



*Beachy Head van bovenaf.*

Toen ik terugwandelde zag ik een man en een vrouw die allebei een rode fleece droegen met de goudkleurige opdruk “Beachy Head Chapman”. De

vrouw liep naar me toe en vroeg vriendelijk of ik een lange reis naar Beachy Head gemaakt had. Ik vertelde dat ik vanaf Sovereign Harbour hiernaartoe was gefietst en gewandeld, maar in Nederland woonde. Ze vertelde dat ze daar familieleden had en veel bewondering had voor de vreemdetalenkennis van de Nederlanders. Die spreken vrijwel allemaal goed Engels en vaak ook nog Duits en Frans, terwijl de meeste Britten niet de moeite nemen om ook maar één vreemde taal te leren. Toen ik vroeg wat de opdruk op haar fleece betekende, vertelde ze dat zij en haar collega geestelijk verzorgers waren die hier rondliepen om in gesprek te gaan met mensen die wellicht hier naartoe gekomen waren om van de ruim 140 meter hoge rotsen af te springen. Ik had al eens gelezen dat Beachy Head een van de meest uitgekozen zelfmoordplekken van Engeland is. Ik bleek nog van levenslust, maar kennelijk had ze ingeschat dat ik wellicht ook tot de risicogroep hoorde die zij en haar collega wilden helpen.



*De pier van Eastbourne,*

De volgende dag heb ik Eastbourne zelf bezocht, een badplaats met veel allure, gebouwd in de 19<sup>e</sup> eeuw voor de Engelse upperclass. Die deftige uitstraling heeft het nog steeds, althans wat de indrukwekkende in Victoriaanse stijl gebouwde hotels en appartementen betreft. Een mini-Disneyland of kermisattracties, zoals in vrijwel elke Britse “working men’s”-badplaats, zul je er niet aantreffen, wel een openluchtconcerthal waar promenadeconcerten worden gegeven. De pier ziet er ook nog vrijwel hetzelfde uit als anderhalve eeuw geleden, alleen zijn een paar deftige horecagelegenheden vervangen door kebab- en fish-and-chipsrestaurants en ik zag ook een paar gokkasten.

Na vier dagen verwaaid liggen, zag het ernaar uit dat de wind flink zou afzwakken. Hij bleef wel oost, maar de verwachte windkracht was niet meer dan 3 en daar viel wel tegenin te varen. De vraag was alleen: waar naartoe? Lars zat natuurlijk met hetzelfde probleem en we hebben even overlegd wat de beste optie was: de volgende dag oversteken naar Boulogne en dan doorvaren naar Duinkerke of eerst naar Dover en dan naar Duinkerke oversteken? Wat het is geworden en hoe de rest van de terugreis is verlopen, kun je lezen in de maart-Geus.

Jaap van der Harst