



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 98, nummer 3  
maart 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

## **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 vander-harst.jaap@gmail.com](mailto:cc.vander-harst.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: uit de steigers..EN..steigeren!</b></i>	<b>5</b>
<i><b>Jaaragenda 2026</b></i>	<b>8</b>
<i><b>Manoeuvreren kun je leren!</b></i>	<b>9</b>
<i><b>Uitnodiging voor lezing over sterrennavigatie</b></i>	<b>9</b>
<i><b>Uitnodiging voor lezing over Marker Wadden in Durgerdam</b></i>	<b>9</b>
<i><b>Elektra aan boord, een middag over accu's krimpousjes en veiligheid</b></i>	<b>13</b>
<i><b>Vrijwilligerszeildag op de Lis</b></i>	<b>15</b>
<i><b>Roest rust niet</b></i>	<b>18</b>
<i><b>Boot van de Maand: de Baviaan</b></i>	<b>20</b>
<i><b>Met de Nehalennia naar de Scilly Islands en de baaien in Zuidwest-Ierland</b></i>	<b>23</b>
<b>Deel 15: Langs het laatste stuk van de Engelse zuidkust en via Dover, Duinkerke en Oostende weer terug in Nederland.</b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

De koude winter ligt achter ons en de temperatuur was de laatste weken ideaal om onze boten klaar te maken voor het komende vaarseizoen. Gelukkig hebben we daar uitstekende faciliteiten voor en dat is allemaal te danken aan de vrijwilligers die onze vereniging draaiende houden. Je kunt in deze Geus lezen dat je voor dat vrijwilligerswerk ook iets terugkrijgt. Dit jaar organiseerde het bestuur voor iedereen die de handen extra uit de mouwen steekt een zeiltochtje met de chartertjalk Lis vanuit Muiden.

Ook voorzitter Anne schrijft over dit vrijwilligersuitje, maar haar *Van de bestuurstafel* is deze keer grotendeels gewijd aan de problemen waarmee we door het beleid van de Gemeente Amsterdam geconfronteerd worden.

Verder staat er in deze Geus een verslag van Arjen Hoekstra van de elek-traworkshop die Paul van Kuijeren en Paul Oranje op 1 maart in het club-huis verzorgden en een uitnodiging voor nog een workshop, *Manoeuvres kun je leren!* En van zustervereniging Het Y ontvingen we twee uitno-digingen: een voor een lezing over sterrennavigatie en een andere voor een lezing over de Marker Wadden.

De column van Eilard Jacobs gaat weer over slooponderhoud, deze keer over onderhoudswerk waar iedere eigenaar van een stalen schip er-varing mee heeft: het bestrijden van roest. In *Boot van de maand* wordt een bijzonder schip in het zonnetje gezet, de oude sleepboot Baviaan van Ad Kruijt. En aan het eind van deze Geus doe ik verslag van de laatste etappe van mijn terugreis vanuit Ierland en de Scillies. Helemaal naar wens verliep deze tocht niet, want de staandemastroute van Vlissingen naar het Noordzeekanaal bleek aan het eind helaas gestremd te zijn.

Veel leesplezier en hopelijk tot ziens op de ALV op 8 april of op de cocrea-tiesessie op 24 maart.

Jaap van der Harst, namens de redactie

## **Van de bestuurstafel: uit de steigers...En...steigeren!**

De komende weken staan voor de meesten van ons in het teken van boten vaarklaar maken en te water laten. Het seizoen kan weer beginnen! Gelukkig hebben we een aantal weken mooi weer gehad, dus het lakken moet deze keer redelijkerwijs goed gelukt zijn. Ook komen er weer mooie verenigingsactiviteiten aan, zoals de cocreatiesessie onder leiding van de Strategiegroep, op 24 maart a.s., waarin 'dromen en nachtmerries' t.a.v. de toekomst van de Watergeuzen centraal staan, bedoeld voor alle leden die graag verder kijken dan hun eigen boot en het komende seizoen. In het februari-nummer van de Geus kun je het verslag van de vorige bijeenkomst met de Strategiegroep er nog eens op nalezen. Weet je dus welkom, ook als je er de eerste keer niet bij bent geweest. Vanaf half 8 inloop! Ook de jaarlijkse ALV op 8 april a.s. belooft een mooie inhoud te hebben. En nu ik dit schrijf staan we aan de vooravond van het jaarlijkse vrijwilligersuitje, zeilend op het Markermeer vanuit Muiden op een mooi groot schip en met een prachtige weersvoorspelling. Deze keer met de 20-30 'actiefste Geuzen' (de 10 die deze dag niet konden daargelaten) van de vereniging. Hoe mooi is dat? Al met al behoorlijk constructief. Vanwaar dan nu toch hier het thema 'steigeren'? Tja, de gemeente(s), we hebben het er maar druk mee...

### 1. Landje Diem

Allereerst is daar de inmiddels al meer dan een jaar durende 'soap Landje Diem'. Na een handhavingsverzoek van de Vrienden van het Diemerpark is geconstateerd dat we met onze steiger en erfscheiding het bestemmingsplan (groen) en dus de Omgevingswet overtreden. Daartegen hadden wij een bezwaarschrift ingediend, maar al onze bezwaren zijn inmiddels van tafel geveegd. Dat de gemeente ons in 1958 het landje met een bestemming "recreatie" verhuurde, schuiven ze genadeloos terzijde; de steiger moet weg, over de omheining gelukkig geen woord. Reden voor ons als Watergeuzen om te 'steigeren'. Gelukkig hebben wij deskundige juristen onder de leden, dus het laatste woord hierover is nog niet geschreven! En ondertussen verzinnen we 'listen' om toch gewoon te kunnen blijven afmeren....

## 2. Weesp, een precedent?

Ondertussen is er wel een positieve ontwikkeling voor de pleziervaart richting Weesp, inmiddels onderdeel van Amsterdam, te melden. De verplichte doorvaart- en afmeervignetten voor passanten zijn voor komend seizoen afgeschaft. Daarmee komt een einde aan de regeling die in 2025 voor veel terughoudendheid onder watersporters zorgde. Weesp is weer vrij en laagdrempelig toegankelijk voor een bezoek per boot. Dat betekent concreet het volgende:

- Passanten kunnen weer zonder vignet en kosteloos aanleggen voor een kort bezoek.
- Overnachten kan tegen een transparant en gangbaar strekkendemeter-tarief.
- Ligplaatsen zijn beschikbaar in het centrum en bij de 4 jachthavens rond de stad.

De koerswijziging is tot stand gekomen in een overleg tussen het Amsterdamse bestuur met de watersportverenigingen, de havenmeester, de lokale ondernemers en het VVV. Ook een petitie heeft hieraan bijgedragen. Deze is ook door veel van de ligplaatshouders ondertekend. Een mooi precedent, denken wij als Watergeuzen, voor verschillende andere havens in Amsterdam, zoals Durgerdam. Wellicht verdient zo'n petitie navolging in de andere havens, waaronder die van ons?

## 3. Ambitie Uitbreiding gebied uitstootvrijvaren Amsterdam in 2030?

Ondertussen hebben wij in december jl. al ons mondje geroerd, toen er door de gemeente een inventarisatie werd gehouden over het voornemen om het gebied voor uitstootvrijvaren in 2030 nog verder uit te breiden. In totaal heeft de gemeente met 18 havens gesproken, waaronder onze vereniging ten behoeve van onze 2 Amsterdamse havens. Een verslag hiervan is medio februari jl. met ons gedeeld. De belangrijkste conclusies:

- a. Het type gebruiker in de verenigings- en commerciële jachthavens verschilt sterk.

- b. Alle havens staan negatief tegenover het tempo, doel en de haalbaarheid van de ambitie om in 2030 de uitstootvrije zone naar het gehele Amsterdamse binnenwater uit te breiden.

c. Samenhang in beleid over het water ontbreekt: vignettenbeleid, laadinfrastructuur, veiligheid, verzekeringen en sociaal-maatschappelijke impact dienen in samenhang te worden gezien.

Dus ja, het is fijn om met varen bezig te zijn, maar **een offensief** richting de gemeente lijkt niet te kunnen ontbreken, want hoewel sport aandacht verdient bij het Amsterdamse college, lijkt watersport vooral een verdienmodel te zijn. Wij zullen de komende tijd dus steviger moeten aangeven wat onze maatschappelijke impact is als watersportvereniging. Daartoe heb ik, mede namens de andere twee Durgerdamse havens, onlangs wethouder Mbarki, die Sport en Bewegen in zijn portefeuille heeft, uitgenodigd om in gesprek te gaan over de visie van de gemeente voor wat betreft de toekomst van de watersportbeoefening voor en door Amsterdammers van jong tot oud, ook waar het gaat om de betaalbaarheid en over wat de mogelijke rol van de watersportverenigingen daarin kan zijn. De wethouder is daar nog niet op ingegaan, maar goed, dat vinden we begrijpelijk nu de verkiezingen voor de deur staan. Wij zijn voornemens om het komend jaar - al dan niet samen met het Watersportverbond - een grote bijeenkomst hierover te organiseren.

#### 4. En ook in Vinkeveen staat er wat te gebeuren

In Vinkeveen wil de gemeente ook kennis maken met ons als vereniging. We zijn benieuwd wat zij in petto hebben, maar we juichen in ieder geval toe dat ze beginnen met een gesprek, en niet met 'een plan' dat vanachter een bureau is uitgedacht. Wordt vervolgd!

Kortom, ook nu het water roept: blijf vooral aangehaakt. Verenigen doen we samen!



Anne Stijkel, voorzitter

## ***Jaaragenda 2026***

---

Cocreatiesessie	24 maart	20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	6 april	20.00 uur
Algemene Ledenvergadering	8 april	20.00 uur
Workshop “Manoeuvreren kun je leren”	18 april	’s middags
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	

## ***Manoeuvreren kun je leren!***

---

Het zomerseizoen komt eraan, en dat betekent voor ons allemaal veel voorpret, maar soms ook wat (gezonde) spanning... want niet iedereen vaart vol vertrouwen z'n box in, of erger nog, een sluis. Gelukkig zijn er een aantal principes en handigheidjes die die onzekerheid kunnen weg nemen, en die zijn in een middag te leren! In onze nieuwe reeks workshops organiseren we daarom op 18 april op de Diemerzeedijk een middag om te oefenen.

Heb je interesse? Meld je dan aan via [secretaris@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl). Geef daarbij aan of je met je eigen schip wilt oefenen en of je ook andere leden aan het roer wilt laten staan. Afhankelijk van de interesse bepalen we daarna gezamenlijk hoe we de dag indelen. Kun je de 18<sup>e</sup> niet, maar heb je wel interesse: laat het weten – misschien dat er dan een tweede dag gepland kan worden.

Tot de 18e april!

Maarten Trijsburg

## ***Uitnodiging voor lezing over sterrennavigatie***

---

Clubhuis Zeilvereniging Het IJ  
29 maart 2026, 15.00 – 16,30 uur  
Henk van Oosten

*Motto: de zee is geen barrière, maar een opening naar nieuwe werelden.*

In de oudheid beschikten zeelui niet over kaarten of instrumenten maar zij wisten wel tal van natuurlijke factoren te benutten om hun doel te bereiken. Dit is vooral af te leiden uit verhalen en liederen die eeuwenlang zijn verteld of gezongen, dus in mondelinge kennisoverdracht.

De oudste geschreven navigatie-aanwijzingen die we kennen komen voor in de gedichten van Homerus, de *Ilias* en de *Odyssee*, uit de 9<sup>e</sup>- 8<sup>e</sup> eeuw BC. Deze fragmenten duiden op een vaarinstructie met behulp van sterrenbeelden en er is sprake van een circulaire “Okeanos”. Is dit een puur literair gegeven (zoals classici zeggen) of toch iets van kennis van zeelui? En welke zee is dan “Okeanos”?

Op de Stille Oceaan (Pacific) zijn duizenden eilanden in de oudheid bewoond geraakt. Fragmenten van navigatiekennis uit die oude tijden zijn bewaard gebleven in verhalen en liederen. Belangrijk waren navigatoren, die met een grote kennis van natuurlijke factoren, waaronder de sterrenhemel, het omringende zeegebied konden bevaren.

In deze presentatie worden facetten van deze navigatiekennis uit de oudheid geschetst.

De spreker **Henk van Oosten** was actief bij het ontwikkelen van doorbraken in innovatietrajecten. Door vanuit een nieuw perspectief naar bestaande situaties, teksten en opvattingen te kijken ontstonden vaak onverwachte inzichten en ontstond er ruimte om vernieuwingen tot stand te brengen. De daarbij ontwikkelde aanpak bleek nuttig bij dit voor hem nieuwe onderwerp.



Figuur: Achilles' nieuwe bronzen schild (Homerus, *Ilias*). Ontwerp van de spreker.

Erik Corver

## **Uitnodiging voor lezing over Marker Wadden in Durgerdam**

**NUT, NOODZAAK en VERLANGEN**, deze titel geeft Roel Posthoorn aan zijn **IJmeerlezing op 22 april van 15.30-18.00 u.** in de dorpskerk van Durgerdam. We nodigen onze zusterverenigingen en -havens ook dit jaar van harte uit om daarbij te zijn. Als ecooloog was Roel initiatiefnemer en projectleider namens Natuurmonumenten voor de aanleg van de Marker Wadden.

De jaarlijkse IJmeerlezing is een initiatief van Zeilvereniging Het Y, waarbij we vooral kijken naar de toekomst van de watersport in ons (directe) vaargebied. Vragen als: “Kan er straks nog wel (wedstrijd-) gezeild worden op IJ-meer en Markermeer?”; “Wat gebeurt er met de natuur om ons heen, die wij in ons hart gesloten hebben?”; “Is er in het Amsterdamse achterland (en –water) nog plaats voor sportverenigingen?”; “Raakt onze hele omgeving verstedelijkt tot de *Amsterdam Bay Area* ?” of (aan de andere kant van het spectrum) “Kunnen wij straks vanwege milieu-eisen en klimaatontwikkeling niet meer varen?”. Uiteraard zijn er ook mooie ontwikkelingen: de bij zeilers populaire Markerwadden zijn er een schoolvoorbeeld van. Meer van dergelijke projecten zouden positief uitwerken. Dat vereist natuurlijk ook langdurig commitment van zeilers aan natuur en milieu.

Vorig jaar behandelde oud-stedenbouwkundig ontwerper van Amsterdam, Maurits de Hoog, verschillende scenario's voor de ontwikkeling van ons vaargebied. De aanleg van de Marker Wadden is zo'n project waarin wij geloven. Duurzaam, gericht op een gezond ecosysteem, natuurontwikkeling en mogelijkheden voor watersporters.

Wat waren de uitdagingen waarmee Natuurmonumenten te maken kreeg toen ze hun plan opperden? Hoe kregen ze partners zo gek om mee te doen? Als je aan een innovatie werkt dan loop je op tegen weerstanden, tegen regels en procedures, tegen fabels en meningen, tegen argumenten. Roel Posthoorn gaat in op het proces, over doorbraken en momenten van twijfel en wat in zijn visie onontbeerlijk is gebleken naast rationele argumenten en doelstellingen.

Daarnaast heeft Roel ook vragen aan de aanwezigen: Hoe nu verder? Welke wensen voor de toekomst hebben gebruikers van het Markermeer? Hoeveel ruimte geef je de natuur en hoeveel ruimte geef je aan de recreant? Wadden of woningen?

Programma:

15.30 – 15.45 Inloop en koffie in de dorpskerk van Durgerdam, [Durgerdammerdijk 76, 1026 CG Amsterdam](#)

15.45 - 16.00 Welkom door voorzitter van Zeilvereniging Het Y, Bob van der Winden

16.00 – 17.00 Lezing Roel Posthoorn

17.00 – 17.15 Reacties van enkele genodigden

17.15 – 17.45 Gelegenheid voor vragen en discussie

17.45 Korte wandeling naar de haven van ZV het Y waar in het clubschip borrel en hapjes klaarstaan.

Graag aanmelden via een reply op deze mail: [voorzitter@zvhety.nl](mailto:voorzitter@zvhety.nl), geef daarbij s.v.p. op met hoeveel mensen je wil komen.

Parkeren kan voorbij de kerk op het parkeerterrein bij voetbalvereniging DRC (links afslaan vanaf de Durgerdammerdijk direct na het restaurant De Mark). O.a. gezien de beperkte parkeerruimte is het aan te raden om met elkaar mee te rijden of gebruik te maken van openbaar vervoer (Mokumflex), dan wel de fiets...

Van harte welkom!

Bob van der Winden, Voorzitter Zeilvereniging het Y

PS Over het ontstaan van het leven op de Marker Wadden werd in 2021 een interessante documentaire gemaakt waarin te zien is hoe het leven zich razend snel ontwikkelt in dit nieuwe natuurgebied. Deze is te zien op NPO-Start.

## ***Elektra aan boord, een middag over accu's, krimpkousjes en veiligheid***

---

Het clubhuis was goed gevuld bij de middagworkshop *Elektra aan boord* op zondagmiddag 1 maart, die werd verzorgd door Paul van Kuijeren en Paul Oranje.



*Paul & Paul maken ons wegwijs in de wereld van de scheepselektra.  
(foto: Ed Roelandse)*

Bij de presentatie stonden veiligheid, ordening en het kiezen van goed gereedschap centraal. De juiste dikte draad voor het juiste amperage in samenhang met wat het te verbinden apparaat vraagt aan stroom, bepaalt niet alleen de stroomafname, maar ook de veiligheid aan boord. Een te dunne draad waar veel te veel stroom doorheen wordt gejaagd, zonder goede zekering, vergroot de kans op kortsluiting en dus de kans op brand. Het samenspel tussen accu, zekering(kast) en verbonden apparatuur vraagt een goede afstemming en een goed overzicht van het boordnet. Om wegwijs te raken in de ontmoedigende spaghetti aan draden die je

tegenkomt bij het openen van een elektrakast, is een elektrisch schema noodzakelijk. Vandaar dat het duo Paul & Paul benadrukte dat vanaf de accu tot de bron alles vastgelegd moet worden in een helder schema.



*De deelnemers volgen nauwkeurig wat er op het scherm staat.*

*(foto: Marion de Jong)*

“Bezuinig niet op gereedschap”, was een veelgehoorde opmerking. Uit ervaring weet ondergetekende dat dit geen loze kreet is. Nooit meer met je tanden een draadje ontbloten, dat kan leiden tot een hoge tandartsrekening of een rafelig resultaat. Een handige striptang, verkrijgbaar in alle maten, is noodzakelijk, evenals krimpousjes, kabelschoentjes, etc. (geen blokjes i.v.m. roest!) en soepele draden. Dit was voor enkelen een aha-moment: “Ik doe het best wel goed” en voor anderen een reden om de hele zoi eruit te slopen en met een belangrijk oog voor veiligheid gestructureerd weer op te bouwen. De middag eindigde met een gezellige borrel.

Arjen Hoekstra

## ***Vrijwilligerszeildag op de Lis***

---

Iedereen weet het: we zijn een spotgoedkope club en dat komt omdat die helemaal gerund wordt door vrijwilligers. Bij de kennismaking met mensen die lid willen worden van onze vereniging vertellen we altijd dat we een werkplicht hebben en dat je dat maximaal een weekend per jaar kost. Veel werkzaamheden, zoals het werk van de bestuursleden en de havencommissarissen, kosten echter veel meer tijd en om te laten zien hoezeer dat vrijwilligerswerk gewaardeerd wordt, organiseert het bestuur sinds een aantal jaren voor de leden die zich extra inzetten een speciaal evenement. Dit jaar was dat een tochtje op de zeiltjalk Lis vanuit Muiden, op 15 maart.



*Nog een klein beetje draaien en dan varen we Muiden uit.*

De tocht zou om 11 uur beginnen en even later werden we onderdeks welkom geheten door Anne en checkte penningmeester Maurits of iedereen aanwezig was. 'Schipster' Leon legde ons wat scheepsregels uit en

toen iedereen weer bovendeks was en de laatste opstapper was gearriveerd, konden de lijnen worden losgegooid. De zeilen werden in gereedheid gebracht en er vormden zich twee ploegen: een voor het hijsen van de fok en een voor het hijsen van het grootzeil. Om dat helemaal omhoog te krijgen moest het wat verder worden uitgevouwen en toen het uiteindelijk gehesen was bleek er een vlaggenlijntje losgeschoten te zijn, maar daarna volgende er een schitterende tocht. De zon scheen overvloedig, de windkracht was eind 3, begin 4 en nam gaandeweg wat toe. Ideaal zeilweer dus, alleen was het behoorlijk fris, maar iedereen had zich goed ingepakt.



*Met volle zeilen boven IJburg langs richting het Buiten-IJ.*

De Lis voer eerst met een lekkere halve wind onder Pampus en boven IJburg langs richting het Buiten-IJ en daarna terug tot boven Hooft en Warenar, en dit relaxte tochtje onder hogewal werd een paar maal herhaald. Ondanks de niet al te hoge temperatuur waren we niet de enige zeilers. De koers moest even een klein beetje worden verlegd voor een paar Lasers die deelnamen aan een wedstrijd en wat meer naar het noorden was nog een wedstrijd aan de gang. Maar op een paar zeiljachten na was het IJmeer verder vrijwel leeg. Terwijl we gezellig kletsend met onze medepassagiers van het uitzicht genoten, werden we door Maurits en een paar

helpers voorzien van een heerlijk broodje-gezond, een beker soep, groentes met dipsaus en een blikje drank naar keuze. Rond halfvier werden de zeilen gestreken en met onze secretaris aan het roer voeren we Muiden binnen en meerden we even later keurig af. We konden terugkijken op een mooie zeilmiddag en na een kort afscheidswoord van Anne zochten we de wal weer op.



*Terugkijkend op een schitterende zeildag zoeken we de wal weer op.*

Maurits en alle andere organisatoren van deze geslaagde vrijwilligerszeildag: heel erg bedankt voor jullie inzet!

Wil je voor het draaiende houden van onze club je handen extra uit de mouwen steken en dus volgend jaar ook bij zo'n gezellig evenement aanwezig zijn, neem dan contact op met het bestuur. Er is genoeg te doen!

Jaap van der Harst

## ***Roest rust niet***

---

Rust roest dan wel, maar roest rust niet, dat blijkt altijd weer als je eens even onderhoud aan je stalen schip wilt doen.

Helaas heb ik de afgelopen jaren te weinig aan het schip kunnen werken en dat wordt dan vrolijk zichtbaar in de vorm van roest. Eigenlijk valt het nog wel mee als je het uitdrukt in aangetast oppervlak. De plekjes met roest beslaan echt niet meer dan een promille van het totale staaloppervlak, dus waar maak je je druk om zou je zeggen. Maar als het eenmaal begint te roesten houdt het pas weer op als het staal eronder er niet meer is. Dat duurt dan wel jaren, afhankelijk van de dikte, maar daar laat je het toch maar liever niet op aankomen. En verder staat het zo slordig op het schilderwerk.

Ik moet zeggen dat ik aan het begin van het winterseizoen niet zoveel moed had om echt serieus aan de slag te gaan. Ik was daarom al eens bij een paar jachtschilders gaan informeren of zij het niet voor me konden doen. Van eentje die was wezen kijken hoorde ik, ondanks aandringende mailtjes, nooit meer wat. De ander gaf me uiteindelijk een ontmoedigingsprijs die de huidige marktwaarde van de boot zo'n beetje oversteeg. Het was me duidelijk, ik moet het maar zelf doen. Met het onderwaterschip was trouwens weinig aan de hand, zo bleek bij een hellingbeurt in het najaar. De hele romp tot aan het dek stond na twee weken op de wal weer in de verf. Maar het meeste werk zit boven water, daarvoor had ik de rest van het winterseizoen wel nodig, als het weer tenminste zou meewerken.

In de haven aan de Diemerzeedijk, waar ik weer vertrouwd in een box lig, heb ik van stevig transparant plastic een tent over de boot gebouwd. Dat had twee voordelen: je had licht en ruimte om eronder te werken en de roest werd gelijk aan het zicht onttrokken. En toen kon ik aan de slag. Kaalhalen en primeren was het motto. De beste manier is uiteraard stralen en tweecomponenten primer, maar daar leent de haven zich natuurlijk niet voor. Bovendien is mijn belangrijkste probleem de roestvorming onder de aansluiting van de houten opbouw op het stalen dek. Als ik zou willen stralen moest de kajuit eraf en dan ben ik echt op slopershoogte. Maar als

je goed kijkt zit er onder het grootste deel van die aansluiting van hout op staal toch geen roest. Dat hout is er kennelijk ruim 60 jaar geleden wel goed opgezet en de aftimmerrand rond de kajuit heb ik zelf in 2009 vervangen. In de januari-Geus heb ik beschreven dat die er aan één kant toch af moest. Voor de rest is het een kwestie van plekjes dicht langs de aansluiting roestvrij maken. Het valt niet mee om een apparaat te vinden waarmee je daar goed bij kan.



*Rustig door met roesten.*

De beste conservering na het ontroesten is tweecomponentenprimer. Maar ja, het verfsysteem is helemaal ééncomponent. Nu gaat er niet zoveel fout als je onder een ééncomponentensysteem op plekjes een tweecomponentenprimer heb zitten (andersom wel). Dus heb ik op de meest kwetsbare plekken een tweecomponentenprimer gebruikt. Ook prettig omdat de plamuur die erop moet, ook tweecomponenten is. Gelukkig werkten de temperaturen die je hiervoor nodig hebt mee, al of niet ondersteund met een kacheltje voor de eerste uitharding.

Zo ben ik in het najaar enthousiast aan de slag gegaan. Langzaam maar zeker verdween de roest van het dek en de kuiprand om plaats te maken

voor een bemoedigende harde verflaag. In januari sloeg de winter toch nog toe en was het te koud voor de tweecomponentenprimer en voor mijzelf. Maar met de meteorologische lente kwamen de goede temperaturen weer terug en kon ik de draad weer oppakken. Maar wat bleek... op sommige plekken die ik in het najaar al aangepakt had schemerde hier en daar al weer een bruin vlekje en ik kon weer opnieuw aan de slag. Inderdaad, roest rust niet.

Eilard Jacobs

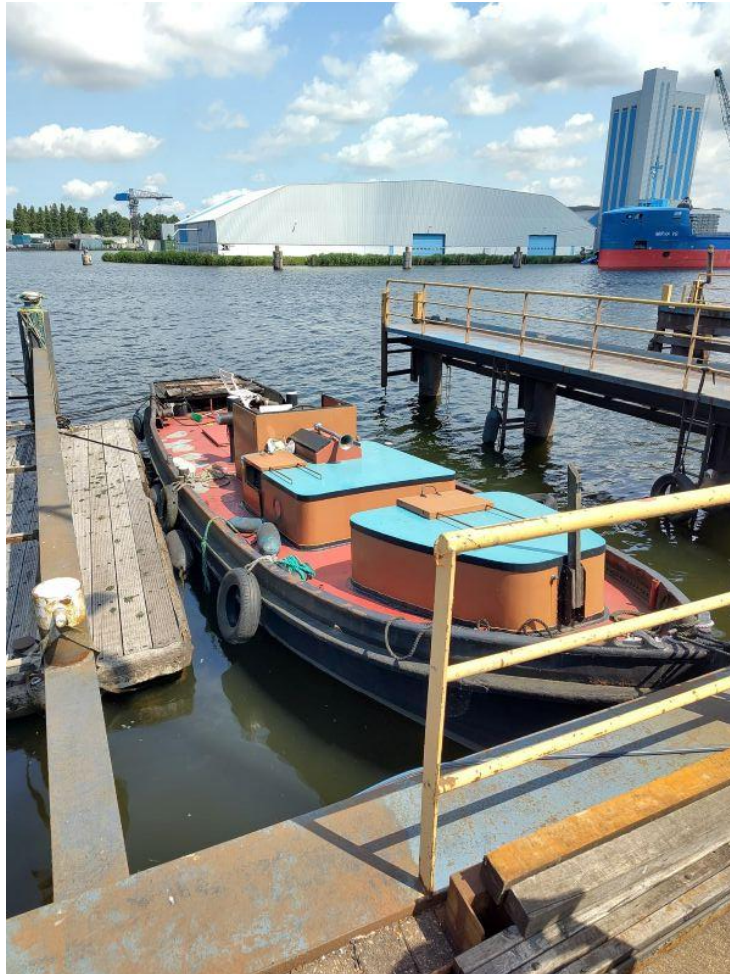
### ***Boot van de maand: de Baviaan***

---

#### **van Ad Kruijt**

In de januari-Geus heeft Ad zich voorgesteld als nieuw lid en heeft toen zijn scheepvaarthistorie voor het voetlicht gebracht. Het begon met een hele reeks grachtenbootjes, die natuurlijk allemaal hun eigen opknapeisen stelden. Tegenwoordig zie je ze helaas steeds minder, maar ook een tuindersvlet hoorde bij de vloot, prachtige authentieke dingen zijn dat en oorspronkelijk werd ermee gezeild.

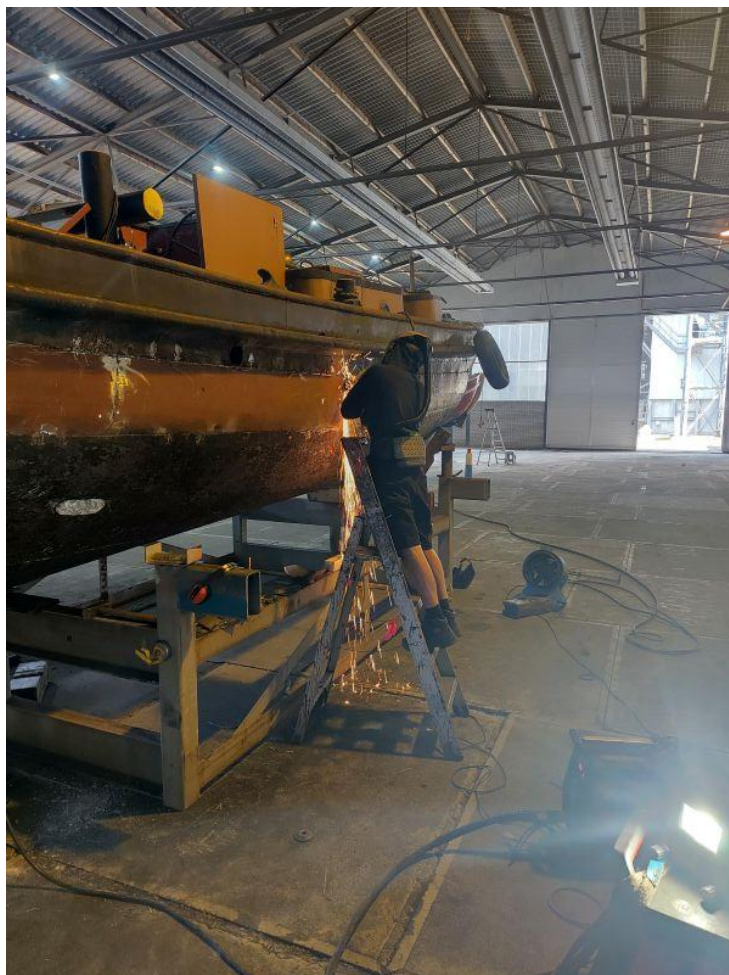
Hoe dan ook heeft Ad altijd een zwak gehad voor werkbootjes en dan staat een sleper natuurlijk hoog op de wensenlijst. En die kwam er dan ook. In 2015 kocht hij de Nieuwe Gracht, gebouwd in 1927 bij scheepswerf Concordia Seymonsbergen op Oostenburg, schuin tegenover de Kromhoutwerf, in opdracht van Kalk en Zandsteenfabriek "de Arnoud" in Lisse, die later overgenomen werd door het bedrijf "Van Herwaarden". Dat betekent dat de Nieuwe Gracht gebruikt werd voor het verplaatsen van bakken met duinzand. Dat verklaart de unieke vorm van de kont die ongevoon is voor een Amsterdamse sleepboot, een platte spiegel met dikke ribben, waarschijnlijk om de bakken met zand af te stoppen. Vanwege die kont werd het schip dan ook omgedoopt in Baviaan. Mandril had trouwens ook gekund!



*De Baviaan, een stoere werkboot van bijna honderd jaar oud.*

Het is niet bekend wat de eerste motor was die in de Baviaan stond, maar dat zou zomaar eens een product van overbuurman Kromhout kunnen zijn geweest, immers een bekende motorbouwer uit de begintijd van het motoriseren van schepen. De vorige eigenaar kocht haar met een afgedraaide Bolinder die hij heeft vervangen voor de huidige set, een DAF 615. De turbo bleek nogal te rammelen, dus die ligt nu los als souvenir in de machinekamer. Zonder is de DAF sterk genoeg en haalt het schip moeiteloos de rompsnelheid van 15 km per uur. Vanwege de rookontwikkeling na het verwijderen van de turbo werd er later op GTL overgeschakeld en tegenwoordig vaart de Baviaan op HVO-100. Trouwens, het schip is varend erfgoed en mag daarom tot 2030, rokend of niet, in de uitstootvrije zone van Amsterdam blijven varen. Amsterdam en omstreken zijn dan ook het belangrijkste vaargebied. In het jaar van aankoop voer Ad

er al mee tijdens de Gay Pride en duwde een ponton vol Rotterdammers en Karin Bloemen door de grachten. Van de opbrengst kon voor twee seizoenen diesel worden aangeschaft.



*Groot onderhoud. De waterlijn wordt gedubbeld.*

De Baviaan is een stoer ding en ze vaart geweldig, als een streep rechtuit, en een U-turn linksom is een fluitje van een cent dankzij het wieleffect en het balansroer met visstaart. Maar zoals we allemaal wel weten, geen boot is onderhoudsvrij. Vorig jaar was het na 5 jaar dan ook weer eens tijd om haar uit het water te halen voor preventief onderhoud. Ze werd gekeurd en... afgekeurd. Er zat nogal wat putroest boven de waterlijn, dat na rigoureuus gebruik van de naaldenbikker een huid als gatenkaas opleverde. Dat moest met een stel dubbelplaten worden opgelost. Na twee lagen aluprimer en een dikke laag antifouling was ze weer als nieuw!

Even dreigde de Baviaan opnieuw van eigenaar te wisselen. Ad verkocht zijn woonschip en had daardoor geen ligplaats meer voor de sleper. En dus werd het Marktplaats met het bekende gezeur en gesjacher: “Wat is je laagste prijs?” , “Graag meer foto’ s”. Iedereen die daar weleens een bootje heeft verkocht kent de ellende. Het verkopen werd dus stopgezet maar heeft toch iets opgeleverd: informatie over de achtergrond van het schip. Er blijken er drie van te zijn gebouwd, en in elk geval één ervan vaart ook nog. De Friese eigenaar van dat zusterschip nam contact op en stuurde foto’s. Een mooi reisdoel voor volgend seizoen.

Gijs van Noort

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

---

**Deel 15. Langs het laatste stuk van de Engelse zuidkust en via Dover, Duinkerke en Oostende weer terug in Nederland.**



*Even pas op de plaats in de Sovereign Harbour bij Eastbourne.*

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik, na een mooie tocht langs de Engelse zuidkust, in Eastbourne even pas op de plaats moest maken omdat het te hard woei. Na vier dagen zou het rustig genoeg zijn om weer door te varen, maar de vraag was: waarnaartoe? Naar Boulogne en dan naar Duinkerke, of naar Duinkerke via Dover? Mijn Nederlandse buurman Lars, de solozeiler die ik in Newlyn ontmoet had, zat met hetzelfde probleem en we hebben even overlegd. Ik had aanvankelijk een lichte voorkeur voor de eerste optie omdat de wind de dag na de oversteek pal zuid zou zijn. We hadden dan tot Cap Blanc Nez de wind in de rug had en konden daarna lekker in de beschutting van de kust halve wind naar Duinkerke varen. Maar op de windkaarten was ook te zien dat het op die dag waarschijnlijk veel te hard zou waaien. De vraag werd dus waar we dan het beste verwaaid konden liggen: in Boulogne of in Dover? Ik had een lichte voorkeur voor Dover. Boulogne kende ik inmiddels als mijn broekzak, maar in Dover was ik al 5 jaar niet meer geweest en het leek me leuk om weer eens het hoog op de krijtrotsen gelegen Dover Castle te bezoeken. Ook Lars voelde hier het meest voor.

De volgende morgen zouden we tussen 9 en 10 uur de stroom in de rug krijgen en ik heb me aangemeld voor de schutting van half 8. Die verliep vlot en een kwartiertje later voer ik met een gehesen grootzeil naar het oosten. Lars voer een stukje voor me want hij was een half uur eerder geschut. De wind was pal tegen, maar hij was zwak en op een gegeven moment viel hij zelfs helemaal weg. Het was nog wat heijger dan de drie vorige dagen en de kust was niet veel meer dan een grijze band. Ook was te zien dat dat er een weersverandering op komst was. Op de weerkaart die Lars raadpleegde stond aangegeven dat het de volgende dag flink zou gaan onweren, maar het zag er nu al behoorlijk dreigend uit. De zon scheen nog, maar in het zuidwesten was het zwaar bewolkt en aan de kanteelwolken was te zien dat er kans op onweer bestond. Dat kwam er gelukkig niet, maar even voor Duncheness kreeg ik met een ander probleem te maken: via de marifoon werd ik opgeroepen om mijn koers te verleggen i.v.m. schietoefeningen. Ik verstond dat ik koers "zero eight" moest varen. Ik vond het een vreemde koers, want ik voer nu naar het noordnoordwesten de grote Rye Bay binnen, terwijl ik verwacht had dat ik

een stuk Het Kanaal op zou moeten, net als bij Lulworth Cove. Toen ik een stukje de baai in was gevaren vroeg ik me af of ik de opgegeven koers wel goed had verstaan. Als die 8 graden was, zou de beambte immers gezegd moeten hebben “zero, zero, eight”. Wellicht had hij “eighty” gezegd, dat lag veel meer voor de hand. Ik besloot om contact op te nemen, maar vlak voordat ik dat wilde doen werd ik weer opgeroepen en de vraag was of ik naar Rye wilde. Nee, naar Dover. In dat geval moest mijn koers 85 graden zijn. Ik baalde er een beetje van, want ik was met de stroom in de rug de baai in gevaren en nu ik die uit voer kreeg ik hem hard tegen. Ik heb verder niets meer van de schietautoriteiten gehoord en toen ik op de plotter zag dat ik de grens van het schietgebied voorbij was, ben ik op mijn oude koers doorgevaren.

Voor Duncheness zag de lucht er zeer dreigend uit en ik kreeg even een buitje over me heen, maar daarna dreef de bewolking naar land en klaarde het boven zee helemaal op. Wel werd het zicht steeds slechter. Van de krijtrotsen bij Folkestone was bijna niets te zien en van Dover zag ik helemaal niets. Wat helaas ook veranderde waren de windkracht en de windrichting. Vrijwel de hele tocht was de wind zwak geweest en oost tot zuidoost, nu draaide hij naar het noordoosten en nam de windkracht toe tot dik vier. De golven werden snel hoger en waren vanwege het windtegen-stroomeffect ook behoorlijk steil. Er zat niets anders op dan de motor een paar tandjes hoger te zetten, maar ik vond dit gehak en gestamp zeer onaangenaam en begon er spijt van te krijgen dat ik niet naar Boulogne was gevaren.

Hoewel de haven van Dover nog steeds niet te zien was, werd het langzamerhand tijd om te melden dat ik van plan was om die binnen te lopen. Daarvoor moest ik 2 mijl voor de haveningang contact opnemen met de verkeerscontrole, maar die was me net voor. Ik meldde dat ik wilde overnachten in de jachthaven en afkoerste op de westelijke haveningang. Er werd me gevraagd om contact op te nemen als ik die tot op 200 meter genaderd was. Toen ik dat keurig gedaan had, werden de lichten op groen gezet en kon ik naar de ingang van de gloednieuwe jachthaven varen. Ook daar moest ik me melden, eerst weer bij de verkeerscentrale en daarna

op een ander marifoonkanaal bij de havenmeester van de jachthaven. Een hoop gedoe en ik was blij dat ik al buitengaats het schip klaar had gemaakt voor het aanleggen. De box die ik kreeg toegewezen was makkelijk te vinden en een Duitse zeiler die in Eastbourne een paar boxen verder had gelegen, pakte mijn lijnen aan. Daarna zag ik Lars weer. Hij lag aan dezelfde steiger en kwam net terug van het havenkantoor. We hebben natuurlijk even over onze tocht gesproken en ook het scenario voor de komende dagen doorgenomen. Dat zag er niet best uit, de volgende dag en ook de dag erna zou het veel te hard waaien voor een oversteek.



*Dover Castle, met in het midden de ruïne van de Romeinse vuurtoren.*

De volgende morgen woei het inderdaad stevig en voor het eind van de dag stond er regen op het programma. Prima weer om het indrukwekkende Dover Castle te bezoeken. Vanaf de boot kon ik het zien liggen, hoog op de krijtrotsen. Erg ver lopen was het niet, eerst over de boulevard langs de baai voor de stad en daarna via een aantal smalle straatjes en een lange trap de kliffen op. Het bezoek was weer zeer het klimmen waard. Dover Castle is een van de grootste kastelen van Europa en eigenlijk een militair mini-stadje, met bouwwerken uit bijna 20 eeuwen. Het oudste bouwwerk is een door de Romeinen gebouwde vuurtoren, de jongste gebouwen zijn de bunkers en een uitkijkpost uit de Tweede Wereldoorlog. Al die tijd heeft het een belangrijke militaire functie gehad. De

militairen zijn in 1953 vertrokken en nu wordt het beheerd door de National Trust, een soort combinatie van Monumentenzorg en Natuurmonumenten.

Lars had me 's morgens verteld dat we de volgende dag waarschijnlijk toch konden oversteken, maar de volgende morgen woei het nog harder, alleen was het nu veel zonniger. De Duitse zeiler die mijn lijnen had aangepakt vertrok wel, maar zal het midden op de Straat van Dover zwaar voor zijn kiezen hebben gehad, de windkracht was daar ruim 6 beaufort. Het was wel prima wandelweer en 's middags ben ik naar de overkant van de baai gewandeld, waar een pad begon dat over de kliffen naar South Foreland liep, een kilometer of 5 ten oosten van Dover. De terminals voor de veerboten naar Calais en Duinkerke lagen ook aan de overkant van de baai en vlak ervoor was een klein straatje met aan een kant huizen die vrijwel tegen de krijtrotsen waren gebouwd. Er was een B&B annex pub voor rugzaktoeristen waar je voor je overstreek naar het continent je laatste Engelse pint kon drinken. De naam was veelzeggend: "The last pub in the civilised world".



*Krijtrotsen tussen Dover en South Foreland,*

Het pad begon vlak erachter en ook hier was het flink klimmen. Daarna volgde er een schitterende wandeling vlak langs de rand van de krijtrotsen. In het begin keek ik uit over het enorme terrein met de terminals waar lange rijen vrachtwagens de veerboten in- en uitreden. Helaas was het niet helder genoeg om de overkant te zien. Het pad liep naar het 19<sup>e</sup>-eeuwse vuurtorentje van South Foreland. Dat wordt niet meer gebruikt, maar is nu een soort museum en kon onder leiding van een gids van de National Trust bezichtigd en beklommen worden. Hij gaf interessante informatie over de bediening en de capaciteit van het licht en over de scheepvaart voor dit stuk van de Engelse kust. De schepen die van Dover richting Ramsgate of de Thames-monding varen moeten met een grote bocht om de Goodwin Sands heen, een reeks enorme zandbanken een eindje voor de kust. Vroeger was het water tussen de banken en de kust een belangrijke ankerplek, vooral bij winden uit de oosthoek, want de banken zorgden dan voor beschutting. Er ging nogal eens wat mis bij de navigatie of de schepen sloegen van hun anker en op de banken liggen meer dan 200 scheepswrakken.

's Avonds heb ik nog even overleg geplaagd met Lars. De weerberichten en windkaarten zagen er goed uit. De wind zou de volgende dag flink afzwakken en naar het westen draaien en vanaf een uur of twee tot 's avonds 8 uur zouden we de stroom tot Duinkerke in de rug hebben. Omdat we daar bij voorkeur voor het donker wilden aankomen, besloten we om even voor twaalfen te vertrekken. De volgende morgen was de weersverwachting nog hetzelfde en even voor twaalfen heb ik de havenmeester gemeld had dat ik mijn box wilde verlaten. De Engelse jachthavens zijn vrijwel allemaal ontzettend duur, bijna overal betaalde ik tweemaal zoveel voor een overnachting als in Nederland, maar de diesel is er veel goedkoper en ik heb daarom nog even mijn brandstoftank gevuld. Dat 'even' viel overigens een beetje tegen, want om de rode diesel te tanken moest er een lang formulier in worden gevuld. De pomphouder tikte in dat het allemaal bestemd was voor mijn kachelkje, dan was de taks het laagst, en zat te mopperen over deze zinloze bureaucratie. Met de informatie werd namelijk nooit iets gedaan.



*Afscheid van de kust waar ik de dag ervoor overheen gewandeld ben.*

Daarna heb ik aan de verkeersdienst toestemming gevraagd om de haven uit te varen. Geen probleem, de lichten gingen op groen en nadat ik in de buitenhaven mijn lijnen aan de reling had vastgemaakt en mijn willen binnenboord had gehaald, voer ik door de westelijke haveningang Het Kanaal op. Daar heb ik de genua uitgerold en koers gezet naar de ingang van de lange vaargeul die een stukje ten oosten van Calais naar Duinkerke loopt. Het was helemaal bewolkt, maar wel een stuk helderder dan de vorige dagen en ik kon de Franse kust bij de kapen Blanc en Gris Nez al goed zien. Helaas woei het niet hard genoeg om op de genua voldoende snelheid te halen en had ik dus weer de motor nodig. Omdat het de vorige dag stevig had gewaaid en er een sterke stroom stond, waren de golven behoorlijk hoog en steil en was het varen niet erg aangenaam. Ik moest twee shipping lanes over en je bent verplicht om die haaks over te steken. De kompaskoers die ik had uitgezet liep er echter schuin overheen, maar de stroom zorgde ervoor dat ik ze toch recht overstak. De veerboten volgden ongeveer dezelfde koers, maar passeerden me allemaal op ruime afstand. Ook van de schepen op de shipping lanes had ik weinig last, ze voeren allemaal ruim voor of achter me langs.



*Veerboot van Duinkerke naar Dover.*

Zonder dat ik mijn koers hoefde te corrigeren, kwam ik in de loop van de middag aan bij de ingang van de geul naar Duinkerke. Aanvankelijk zag het ernaar uit dat ik daar nog voor het donker zou arriveren, maar dat lukte helaas net niet. Gelukkig kende ik de haven op mijn duimpje en het binnenvaren van de voorhaven ging vrij gemakkelijk, maar daar vergiste ik me toch even. Omdat de plotter groot stond ingezoomd, zag ik niet waar de drie geulen die je vanuit de voorhaven op kunt varen precies naar toe liepen. Ik dacht door de geul naar de jachthaven te varen, maar ik zag opeens een paar sluisdeuren voor me en realiseerde me dat ik naar de haven voor zeeschepen voer. Ik ben snel omgedraaid en nadat ik met een ruime bocht om een cardinaal bakken op een strekdammetje heen was gevaren, voer ik richting de jachthaven. De passantensteiger was druk bezet, maar er was nog een open plek. Ik zou er precies in passen, maar omdat er zowel ervoor als erachter heel brede schepen lagen, was het geen sinecure om zonder iets te raken naar de steiger toe te draaien. Lars lag al aangemeerd en liep toevallig over de steiger. Hij wenkte me en toen ik voorzichtig naar de steiger was gedraaid, kon hij gelukkig mijn lijnen aanpakken. Een van de opvarenden van het jacht vlak achter mij hielp ook

een handje en even later lag ik keurig aangemeerd. Er lag nog een Nederlands schip en de eigenaar kwam even langs om me te verwelkomen en een praatje te maken. Lars vertelde dat hij de volgende morgen al om zes uur wilde vertrekken en dan samen met het andere Nederlandse schip weer een grote klapper wilde maken, bij voorkeur naar Vlissingen. Ik wilde het een beetje rustiger aan doen en was niet van plan om verder te varen dan Oostende.

Nadat ik bij de watersportwinkel vlak naast de jachthaven mijn lege gasfles had verruild voor een volle, ben ik de volgende dag aan het eind van de morgen vertrokken. Het weer was bijna precies hetzelfde als de dag ervoor: bewolkt en een zwakke tot matige westenwind. Omdat ik die in de rug had, heb ik weer alleen de genua uitgerold. Maar ook nu had ik ook de motor nodig. Snel ging het allemaal niet, want de stroom was de eerste vier uur pal tegen. Toen Oostende al in zicht kwam kenterde het tij en ging het een stuk harder, en aan het begin van de avond draaide ik de haven van de Royal North Sea Yacht Club binnen.



*Bijna in Oostende.*

Het zag ernaar uit dat ik een paar dagen in Oostende zou moeten blijven, want er was een noorderstorm op komst. De dag na mijn aankomst woei het al stevig. 's Morgens heb ik wat inkopen gedaan en 's middags heb ik een wandeling door de stad gemaakt en het stadsmuseum bezocht. Het is gevestigd in het voormalige zomerpaleisje van de eerste koningin van België, Louise. Ze was de dochter van de koning van Frankrijk en om de banden tussen dat land en België te versterken uitgetrouwde aan de 22 jaar oudere Leopold I. Haar tragische leven viel grotendeels samen met de opkomst van de badplaats Oostende en daar werd veel informatie over gegeven. Op de oude foto's en een oud filmpje was te zien dat de architectuur van de 19<sup>e</sup>-eeuwse gebouwen op de boulevard veel overeenkomst vertoonde met die op de boulevard van Eastbourne en andere Engelse badplaatsen. Die zijn vrijwel helemaal bewaard gebleven, terwijl in Oostende bijna alle 19<sup>e</sup>-eeuwse en vroeg-20<sup>e</sup>-eeuwse huizen en gebouwen zijn vervangen door vrij eenvormige, allemaal acht verdiepingen hoge appartementencomplexen. Alleen hier en daar is nog een mooi Art Nouveau-pandje te vinden. Het beleid is blijkbaar nu om gevels uit de 19<sup>e</sup> en begin 20<sup>e</sup> eeuw zoveel mogelijk te behouden, want in diverse straten waren sloopwerkzaamheden aan de gang waarbij alles tegen de vlakte ging, behalve de oude voorgevel.



*Oostende, één van de weinige nog overgebleven Art Nouveau-pandjes.*

De volgende dag wilde ik een wasje draaien, maar de havenmeester raadde me aan om dat niet te doen in zijn haven, maar in de Mercatorhaven, aan de zuidkant van het stadcentrum. De noorderstorm zou namelijk voor een enorme deining zorgen en dan lag ik in zijn haven niet veilig. Hij adviseerde me om zo snel mogelijk te verkassen naar de Mercatorhaven, daar lag ik veilig achter een sluis. De storm zou weliswaar pas de volgende dag de Belgische kust bereiken, maar de sluis zou dan niet meer bediend worden. Na de middag heb ik de lijnen losgegooid en ben ik naar de Mercatorsluis gevaren. Net als in Nederland zaten er ook bolders in de sluismuren, maar er hingen ook verticale kabels waarachter je je lijnen door kon halen. Geen overbodige luxe want het verval is er bijna 6 meter en dan is het handig als de lijnen achter een kabel mee kunnen schuiven. Minder handig vond ik de ligging van de twee bruggen bij de sluis. Ook in Nederland zijn er sluisen met twee bruggen, een ervoor en een erachter. Hier lagen de bruggen echter allebei aan dezelfde kant van de sluis. Om die uit te kunnen varen stond de eerste brug open. Daarna moesten de schepen die geschutz waren opnieuw vastmaken en wachten tot de eerste brug weer was gesloten en de tweede brug open stond.

De toegewezen box was snel gevonden, maar het aanmeren was niet eenvoudig, want de wind stond dwars op de box en ik moest vastmaken aan de vingersteiger die aan de zijde lag waar de wind vandaan kwam. Mensen die mijn lijnen aan konden pakken waren er niet en ik kon niet verhinderen dat mijn schip tegen een grote motorboot werd aangeblazen. Gelukkig had die enorme stootwillen en het lukte het me om zonder schade vast te maken. Ik was overigens niet de enige die verkaste, behalve passanten zochten ook veel vasteligplaatshouders van de Royal North Sea Yacht Club een veilige plek in de Mercatorhaven. 's Avonds begon het al stevig te waaien en 's nachts en de volgende morgen stormde het, maar omdat het een noorderstorm was en ik aan de zuidkant van het stadscentrum lag, heb ik er vrij weinig van gemerkt. Ik ben wel de hele dag aan boord gebleven, want het regende onophoudelijk. Prima weer om aan dit verslagje te werken. Daartussendoor heb ik een paar wasjes gedraaid. Niet alles mocht in de droger en de kajuit hing op een gegeven moment helemaal vol met wasgoed. Omdat de storm zeer koude lucht aanvoerde,

stond de kachel aan en was alles aan het eind van de avond gelukkig droog.

Na een zeer frisse nacht scheen de volgende morgen de net opgekomen zon de kajuit binnen. Er was geen wolkje meer aan de lucht en volgens de weerberichten zou er een matige noordenwind staan. Ik had kunnen vertrekken naar Vlissingen, maar het leek me beter om dat een dag uit te stellen. De volgende dag zou de wind namelijk zuid en dus afluig zijn en was het op zee heel wat rustiger dan bij noordenwind. Een andere reden om niet te vertrekken was dat de sluis pas in de loop van de morgen bediend zou worden. De sluisdeuren waren namelijk niet bestand tegen een hoge deining en daarom verzwaard en vastgemaakt met kettingen, en die moesten eerst worden weggehaald.



*Brugge, Minnewater.*

In plaats van naar Vlissingen te varen, besloot ik een bezoekje te brengen aan Brugge. Dat was met de trein maar een kwartiertje en het station lag vlak tegenover de boot. Een Belgische OV-kaart had ik uiteraard niet, en ik betwijfel of die net zo populair is als de onze, want voor de kaartjesloketten stonden enorme rijen. Gelukkig was er ook een kaartjesautomaat

en daar was het minder druk. Hoe die precies werkte hoefde ik niet uit te zoeken, want een zeer vriendelijke spoorwegbeambte hielp iedereen en haalde ook voor mij het kaartje uit de automaat. Behalve over deze service was ik ook verbaasd over de lage prijs, een retourtje Brugge kostte maar 6 euro. De trein stond al klaar en na een mooi ritje door het zonovergoten, groene Vlaamse land liep ik een kwartiertje later het station van Brugge uit. Daar was het enorm druk, het leek hier Amsterdam wel, honderden reizigers liepen richting de oude stad.



*Een van de schilderachtige Brugse grachten en daarachter de toren van de Onze Lieve Vrouwe Kerk.*

Ik heb eerst het Minnewater bewonderd en het Begijnhof met de mooie barokke kerk bezocht. Daarna was het tijd om te lunchen. Na de vissoep ben ik naar de Onze Lieve Vrouwe Kerk gelopen en heb ik me gelaafd aan het rijke Roomse leven van weleer. De kerk, met de praalgraven van Karel de Stoute en Maria van Bourgondië is gedeeltelijk een museum en het toegangkaartje was ook geldig in het ernaast gelegen Gruuthuse Museum, het voormalige stadspaleis van de gelijknamige familie. Alleen al het gebouw was het bezoeken waard. Er werd uitgebreid informatie gegeven over de rijke geschiedenis van Brugge, in de late middeleeuwen

de belangrijkste handelsstad van Europa. Daarna had ik nog ruim de tijd voor een wandeling. In het centrum was het enorm druk, overal liepen groepen toeristen met een gids erbij, en bij het pittoreske oude bruggetje vlak achter de Onze Lieve Vrouwe Kerk was er geen doorkomen aan. Maar toen ik door de schilderachtige kronkelstraatjes even buiten dit gebied liep, kwam ik bijna geen mens meer tegen. Het was een zeer frisse dag, zo koud was het tijdens mijn hele reis nog niet geweest, maar in de zon was de temperatuur aangenaam en op een zonnig terras aan een van de idyllische grachtjes heb ik een stevig vispannetje genuttigd. Daarna werd het tijd om terug te reizen. Via de Burcht en de Grote Markt, waar de schitterende laatgotische gebouwen nog net beschenen werden door de avondzon, ben ik naar het station gewandeld. Daar arriveerde al na een minuutje of tien een trein naar Oostende en ruim een kwartier later was ik weer terug op de boot.

De volgende morgen ben ik bijtijds opgestaan, want de eerste schutting was om half negen en dan wilde ik de sluis door. Het schutten ging vlot, in de voorhaven heb ik mijn grootzeil gehesen en toen ik het havenkanaal was uitgedraaid heb ik de genua uitgerold. De zwakke tot matige wind was niet zuid, zoals de verwachting was, maar zuidoost, en hoog aan de wind ben ik richting Zeebrugge gezeild. Erg snel ging het niet, want de stroom was nog een klein beetje tegen, maar vanaf Blankenberge kreeg ik hem in de rug en liep het schip ruim 6 knoop. De enorme containerkranen op de havendammen van Zeebrugge waren al vanaf Oostende te zien en een stukje voor de dammen heb ik gemeld dat ik de haven wilde passeren. Geen probleem, er was geen in- of uitkomende vaart. Toen ik net de havenmondiging voorbij was kwamen er wel twee binnenvaartschepen aan die naar de haven wilden, maar ze voeren ruim onder me langs. Zeebrugge lag achter me en na ruim vier maanden zag ik de Nederlandse kust weer. De hoogbouw van Cadzand-Bad was duidelijk te zien en ik zag ook al de hoge duinenrij tussen Vlissingen en Westkapelle en de gebouwen op de Vlissingse boulevard. Ik zeilde nog steeds hoog aan de wind naar het oosten, maar de vraag was hoe lang ik daarmee door kon gaan. Ik voer namelijk ten zuiden van de drukke Wielingengeul, maar die kwam steeds dichterbij de kust te liggen. Ik wilde zover mogelijk wegblijven van

de grote zeeschepen, maar nog wat oploeven ging niet meer en toen ik de groeneboeienlijn van de geul bereikt had zat er niets anders op dan de genua in te rollen en op de motor verder te varen. Ik had nu geen voorrang meer op de vele jachten die me zeilend tegemoet kwamen, maar uitwijken hoefde ik gelukkig niet.



*Aangemeerd in Vlissingen (midden-achter).*

Mijn bestemming was de Michiel de Ruyterhaven, in het hartje van de Vlissingse binnenstad, en ter hoogte van Cadzand heb ik de havenmeester gebeld om me aan te melden en te vragen of hij de wachtplaats voor het bruggetje over de haveningang in de gaten wilde houden. Daar zou ik waarschijnlijk over ongeveer een uur aankomen en vanwege de voortdurend in- en uitvarende loodsbotten was het geen fijne plek. Geen probleem. Toen er net twee grote containerschepen gepasseerd waren, ben ik snel de Wielingengeul overgestoken en heb ik mijn grootzeil gestreken en mijn schip klaargemaakt voor het aanleggen. Dat moest allemaal snel gebeuren want vanaf de geul voor de Walcherse kust kwam een schip mijn kant uit. Ik heb de uiterste bakboordzijde van het vaarwater opgezocht om het niet te hinderen bij de loodswisseling en daarna ben ik naar de havenhoofden gekoerst. Daar moest ik goed uitkijken, want er kan altijd

een loodsboot naar buiten komen en als je niet snel genoeg naar binnen draait sleurt de stroom je de hoofden voorbij. Het indraaien ging perfect en er kwam gelukkig niets naar buiten, en even later maakte ik vast aan de remming voor het bruggetje. Twee jaar geleden zette de havenmeester de lichten al op rood-groen toen ik net tussen de hoofden voer, nu ging het allemaal wat langzamer, waarschijnlijk omdat het in het café-restaurant naast de haveningang, waarvan hij de uitbater is, op deze zondagmiddag behoorlijk druk was. Toen er na een minuutje of tien nog steeds geen mens naar buiten kwam, heb ik opnieuw gebeld. Daarna ging het vrij snel en terwijl ik de haven binnenvoer, riep hij in welke box ik kon liggen. Die was makkelijk te vinden, maar in verband met de zuidenwind en de verwachte regen wilde ik hem achteruit invaren zodat ik met mijn neus in de wind lag. Dat ging niet makkelijk, maar gelukkig pakten de man en vrouw van het schip dat een box verder lag mijn lijnen aan. Daarna heb ik even een praatje met ze gemaakt en kon ik genieten van het leuke plekje, vlak voor het Lampsinshuis, de monumentale uit 1642 daterende rederswoning van Cornelis Lampsins, de eerste werkgever van Michiel de Ruyter. Een Vlisssings echtpaar dat over de kade liep maakte even een praatje en vroeg waar ik vandaan kwam. De man had ook veel op zee gezeild en had een keer Ierland bezocht.

Vanwege het niet al te beste weer ben ik een paar dagen in mijn geboorteplaats blijven liggen. Om weer van het Zeeuwse en Hollandse stedenschoon te genieten, wilde ik via de staandemastroute naar Durgerdam varen, maar dat is niet helemaal gelukt. Over de Westerschelde en door het Kanaal door Zuid-Beveland ben ik naar Goes gevaren om daar vrienden te bezoeken. Daarna ben ik via Zierikzee en Willemstad naar Dordrecht gevaren en toen naar Gouda. Daar kon ik helaas niet verder omdat er vlak voor Alphen aan de Rijn een binnenschip tegen een brug was gevaren en de bruggen bij Crucquis en Buitenpost voor onbepaalde tijd gestremd waren. Er zat niets anders op dan de Hollandse IJsel weer af te varen en dan over de Nieuwe Waterweg en de Noordzee richting IJmuiden te koersen.



*Langs de spectaculaire hoogbouw van Rotterdam-Zuid richting Maassluis.*

Na een leuk dagje in Gouda ben ik richting Rotterdam gevaren. Daar was vanwege onderhoudswerkzaamheden de Willemsbrug tijdelijk gestremd, maar aan het eind van de middag werd hij weer bediend en dankzij de stevige ebstroom bereikte ik nog ruim voor het donker Maassluis. Ik was er nog nooit geweest en nadat ik 's morgens een leuke wandeling door het goed geconserveerde stadje had gemaakt ben ik doorgevaren naar Scheveningen en de volgende dag naar IJmuiden. Een dag later lag ik weer keurig in mijn box in Durgerdam en kon ik gelijk beginnen met af-tuigen. Ik kon terugkijken op een zeer mooie reis. Ondanks het vaak zeer winderige weer heb ik genoten van het uitzicht op de indrukwekkende bergen, kapen en kliffen en ik hoop dat ik je een beetje heb kunnen laten meegenieten.

Jaap van der Harst