

*Jaargang 98, nummer 4  
april 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**

Jan Schans (communicatie)  
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)  
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 april 2026</b></i>	<b>7</b>
<i><b>Jaaragenda 2026</b></i>	<b>7</b>
<i><b>Uitnodiging opening vaarseizoen</b></i>	<b>8</b>
<i><b>Uitnodiging workshop “Manoevreren kun je leren!”</b></i>	<b>8</b>
<i><b>Verslag van de eerste cocreatiesessie “Sleutelen aan de toekomst” op 24 maart</b></i>	<b>9</b>
<i><b>Nieuwe elektrapaaltes in Durgerdam</b></i>	<b>15</b>
<i><b>Leven in de brouwerij</b></i>	<b>17</b>
<i><b>Boot van de Maand: de Tutus</b></i>	<b>19</b>
<i><b>Met de Nehalennia naar de Golf van Biskaje</b></i>	<b>22</b>
<b>Deel 1: Van Durgerdam naar Guernsey.</b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer

We hebben al kunnen genieten van een aantal mooie lentedagen, en als de zon overvloedig schijnt en de jassen uit kunnen wordt het hoog tijd om het schip helemaal vaarklaar te maken en lekker het water op te gaan. Sommige Watergeuzen, zoals onze columnist Eilard Jacobs, zijn al weer bezig met optuigen, maar op het moment dat ik dit schrijf staat het buitenterrein naast de loods nog vol met boten. Komend weekend liggen die ook in het water en dan kunnen we het seizoen feestelijk openen. In de uitnodiging in deze Geus lees je er meer over.

Zoals ik in de vorige Geus schreef zijn het onze leden die ervoor zorgen dat we zowel zomers als 's winters gebruik kunnen maken van onze uitstekende en ook nog eens spotgoedkope faciliteiten. Het bestuur speelt daarbij een cruciale rol en dat presenteerde op de ALV van 8 april de plannen voor de toekomst. Daaraan hebben de leden die aanwezig waren op de "spiegelbijeenkomst" in januari en de "cocreatiesessie" op 24 maart een belangrijke bijdrage geleverd. In deze Geus staat een uitgebreid verslag van die sessie en in *Van de bestuurstafel* kun je ook lezen welke toekomstplannen daar en ook op de ALV naar voren zijn gebracht. Verder stak een aantal leden met een ligplaats in Durgerdam de handen uit de mouwen om daar de elektra helemaal in orde te maken. In het verslag van Arjen Hoekstra kun je lezen dat die nu prima functioneert. Ook heeft een aantal leden zich afgelopen winter verdienstelijk gemaakt door het geven van workshops. De laatste workshop, "Manoeuvreren kun je leren!" vindt komende zaterdag 18 april plaats en in deze Geus kun je nogmaals lezen hoe je je daarvoor kunt opgeven.

*Boot van de maand* is deze keer gewijd aan de Tutus, waarmee Collette Bothof verleden jaar een hachelijk avontuur beleefde, en in het eerste verhaal over mijn reis naar de Golf van Biskaje doe ik verslag van mijn tocht naar Guernsey.

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

### **ALV 2026... en door!**

Het is de ochtend na de jaarlijkse ALV waarop ik dit schrijf. We zijn er als bestuur zonder kleerscheuren doorheen gekomen, de veranderingen die we dit jaar hebben ingezet, werden met instemming begroet. Geen onvertoegen woord of dissonant. De toon die ook gezet is, als het gaat over wat voor een club wij zijn: “Handen uit de mouwen, betrokken en verbindend, liefde voor varen (en milieu), voor iedereen”.

Nu we gedechargeerd zijn als bestuur, kunnen we ons voorbereiden op de praktische klussen die op stapel staan, zoals de terrasophoging bij het clubhuis, het maken van kleinere boxen aan de Diemerzeedijk en nieuwe vingersteigers in Vinkeveen, en de bijbehorende begroting.

Nu het hellingen grotendeels achter de rug is, is het varen voor sommigen al begonnen, maar ondertussen klinkt ook de roep om alvast een start te maken met de vier inhoudelijke strategische thema's (in het kader van “sleutelen aan de toekomst van de Watergeuzen”) die tijdens de cocreatiesessie in maart jl. door de strategiegroep en een groep actieve leden (we waren met 18 mensen die avond) zijn uitgezet. Verderop in deze Geus is het verslag van die avond terug te lezen. Mocht je interesse hebben om op één van die strategische thema's in te stappen en mee te denken, laat het mij weten ([voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)), dan krijg je een uitnodiging voor die verkennende avond(en), ergens in mei of juni. In het najaar gaan we dan weer een verenigingsbrede avond houden waarin de vier groepen verslag uitbrengen van hun bevindingen. Dit zijn de strategische thema's:

1. Een loods/haven/clubhuis met een geschiedenis (sinds 1934!), hoe stellen we die veilig? Hoe financierden zij dat toen en hoe financieren wij dat straks? Zijn er alternatieven?
2. Duurzaam: hoe gaan we onze boten (semi-)elektrificeren? Meer oplaadplekken? Meer delen van accu's, losse motoren?

3. Cultuurvraagstuk: hoe kunnen we het gevoel van mede-eigenaarschap vergroten van onze verpoosplek waar er zoveel kan en mag? Meer samenwerking en netwerken. Naast cursussen of lezingen ook vaker etentjes, feestlocatie voor leden etc..

4. Lobbygroep richting gemeentes, dus inclusief Vinkeveen.

Diverse mensen hebben zich inmiddels hiervoor aangemeld, sommigen ook als trekker.

Maar nu staat eerst de seizoensopening op zondag 19 april a.s. op het menu. En wat voor een menu! Zoals we al vaker van hem meegemaakt hebben, gaat ons verenigingslid Ahmet samen met zijn zus weer een fantastische Turkse maaltijd bereiden, aan de Diemerzeedijk vanaf 16 uur, dus zorg dat je erbij bent!



Anne Stijkel, voorzitter

## ***Officiële mededelingen april 2025***

---

### Mutaties

- Nieuwe leden: Hanneke van Dusseldorp
- Overleden: Frans Kerkhoff

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2026***

---

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	

## ***Uitnodiging opening vaarseizoen***

---



**Zondag 19 april is het openingsfeest van het vaarseizoen 2026!**

Dan hijsen we de vlag en heffen we het glas.

Ook is er weer een heerlijke BBQ en een buffet, verzorgd door Ahmet.

Jullie zijn van harte welkom vanaf **16:00 uur** in ons **clubhuis aan de Diemerzeedijk**.

Janine Geskus, evenementencommissie

## ***Uitnodiging workshop “Manoevreren 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. De workshop vindt 's middags plaats en als je je aanmeldt kijken we samen hoe laat we kunnen oefenen. 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

## ***Verlag van de eerste cocreatiesessie “Sleutelen aan de toekomst” op 24 maart***

---

### **Aanwezigen:**

Durgerdam: Anne S, Anne N, Marthy, Esther, Rinke, Jaap, Jurriaan, Annemarie; Diemerzeedijk: Job, Paul, Ed, Thea; Vinkeveen: Jan d W, Sarah, Gerrit, Teun; Elders: Els

### **Intro door voorzitter Anne:**

We hebben al een hele reis afgelegd met elkaar als Watergeuzen, 98 jaar! Maar op iets kortere termijn: we zijn en doen nu alles als één vereniging, in al onze verscheidenheid. Dit vertaalt zich ook financieel. Deze lijn is officieel ingezet met de ALV van 2025, dankzij het voorwerk van de penningmeesters (Maurits en Leo), die zich gebogen hebben over een passender financieel beleid. Dat is met een aantal leden verder ontwikkeld. Als antwoord daarop kwam de oproep tot en inrichting van een ad hoc strategiegroep (8 leden), tevens bedoeld als opmaat voor 'Viering 100 jaar (2028)' en *Hoe gaan wij onze volgende eeuw in als Watergeuzen?*

Als strategiegroep hebben we dit najaar drie sessies gehad, leidend tot een startdocument waarin de volgende vragen aan de orde gesteld worden:

- Hoe rijk zijn we met al onze havens, loods, clubhuizen, Landje en deelboten? Hoe versterken we onze verenigingscultuur en het gevoel van eigenaarschap? Dat gaat ook om 'breed' en creatief denken, in geld, geest en menskracht. Waar zien we nog onbenutte kansen en opdoemende bedreigingen?
- Tijdens de seizoenssluiting eind november 2025 gaven we als groep een update en hielden we informeel een inventarisatie onder de aanwezigen. Daar werd ook de feestcommissie '100 jaar' geboren, die in lijn hiermee van start ging.
- Als vereniging hielden we één spiegelsessie n.a.v. het startdocument, in jan '26, met 30 actieve aanwezigen; die gaven als respons: mooi overzicht, nu tijd voor focussen en kiezen.
- Er waren twee praktische workshops (als antwoord op 'niet alleen beleid') gegeven, marifonie en elektra; en een derde (manoeuvreren) volgt als de boten in het water liggen.

Voorlopige conclusie: Ons 'bezit' ligt er goed bij, het onderhoud is goed op orde. Er is meer verbinding en er is meer uitwisseling binnen de vereniging. Er zijn ook bedreigingen: tijd voor toekomstdenken; denken in kansen EN bedreigingen!

Nu is het tijd voor een eerste cocreatiesessie: "Sleutelen aan de Toekomst van de Watergeuzen". Samen scheppen/laten ontstaan, m.b.v. beelden, geuren, kleuren, spel, samenzijn. Magie zijn werk laten doen. Geen luchtkastelen, maar 'verbeeldend' aan zandkastelen meebouwen. We willen meer ...

1. Zicht op: Wie zijn wij? Kort en krachtig.
2. Zicht op: welke 3 à 4 dromen willen we de komende 5 -10 jaar (helpen) verwezenlijken?
3. Zicht op zoekrichtingen ('hoe en wat?') en vervolgsafspraken.



*Anne Nigten presenteert haar visie op de identiteit van onze vereniging.*

### **Ad 1 Onze Identiteit**

Anne Nigten leidt het verhaal over de **Identiteit** in aan de hand van een paar sheets, geformuleerd voor verschillende doelgroepen, nieuwe leden, de gemeente of fondsen:

Vier kernwaarden:

Handen-uit-de-mouwen

Betrokken en verbindend

Liefde voor varen (en milieu)

Voor iedereen

Voor beleidsmakers en andere stakeholders:

De vereniging kenmerkt zich door de mentaliteit van handen uit de mouwen. Daarin verbindt de vereniging op actieve wijze haar leden van jong tot oud en alle gezindten met elkaar. De liefde voor het varen en het milieu zorgt ervoor dat deze vereniging niet allen op dit moment midden inde maatschappelijk staat , maar zich actief verhoudt tot de uitdagingen van de toekomst.

Voor leden en nieuwsgierigen:

In deze gezellige vereniging gaan de handen uit de mouwen. De vele club-activiteiten en het klussen aan de eigen boot brengen leden van jong tot oud en met welke achtergrond dan ook bij elkaar. We delen kennis, kunde en ervaringen. Iedereen met liefde voor het water is bij ons welkom.

Voor beleidsmakers en andere stakeholders:

De vereniging kenmerkt zich door de mentaliteit van handen uit de mouwen. Daarin verbindt de vereniging op actieve wijze haar leden van jong tot oud en van alle gezindten met elkaar. De liefde voor het varen en het milieu zorgt ervoor dat deze vereniging niet alleen op dit moment midden in de maatschappij staat, maar zich actief verhoudt tot de uitdagingen van de toekomst

Graag jullie feedback of we op de goede weg zitten. Met jullie inbreng van vanavond gaan we aan de slag met het formuleren van korte bondige teksten voor de verschillende doelgroepen en stakeholders.

*Opmerkingen vanuit de aanwezigen:*

“Liefde/passie voor varen” hoort bovenaan, die geldt voor zowel motor- als zeilboten.

“Gezindten” is een te belegen term, beter: “open voor iedereen”.

In plaats van “milieu” liever “natuurbeleving” en “met respect voor natuur en milieu en duurzaam” (elektrificeren niet vergeten). “Duurzame watersport”. Wat is ‘de sport’ bij onze vereniging? Vooral recreatief.

Anne N belooft: “Er komt nog voor de ALV een nieuwe versie”.

## **Ad 2 ‘Heartstormen’**

Anne Stijkel leidt het verhaal over ‘heartstormen’ in. In tweetallen gaan we praten over:

(1) Waar word jij blij van en wat is jouw schrikbeeld? (2) Waar zou jij over 10 jaar dankbaar of trots op terug willen kijken? Of: “Stel dat de Watergeuzen morgen niet meer bestaan, wat mis je dan? (3) Wat is jouw ‘sleutel’ voor de vereniging, waar ligt jouw specifieke kernkwaliteit: in geld, geest- of menskracht; in hoofd, hart of handen?

Bij de terugkoppeling vertel je de antwoorden van je gesprekspartner.

De (gebundelde) uitkomst:

*We worden blij van:*

De leden, alle actieveringen, de andere klussers, de gezelligheid, goedelijkheid en samenhang, ervaring en kennis uitwisselen en spullen delen. De winterklussen. De onverwachte ontmoetingen buiten je bubbel, dollen. Verschillende mensen en verschillende boten, toch gelijkgestemd. Lekker naar buiten, samen met je gezin. Gewoon op de boot zijn, in de sloot van Durgerdam, op de haven aan de Diemerzeedijk en op de haven in Vinkeveen. Genieten in de natuur, van in het blauw en in het groen zijn. Het gevoel van vrijheid, lekker naar 't eilandje en lekker ankeren, lekker zeilen, lekker varen, binnen 45 minuten ben je op vakantie, helemaal weg. Het rondscharrelen, het gevoel van zelfredzaam en zelfstandigheid, langs de rafelrandjes van de stad. "Dit is een doel na het pensioen en een groot deel van je leven" Het gevoel van eigenaarschap van de vereniging in de bekende en vertrouwde omgeving, je voelt je thuis. Het maken van goede herinneringen.

*Onze trots:*

De staat van de havens is nu goed. De loods, Alles wat we samen doen. Mijn boot. Niet louter een mannenclub meer. Diversiteit van de leden.

*De schrikbeelden:*

De bestemmingsplannen voor de havengebieden en het open water. Flats aan 't Bovendiep.

Gemeentebelief t.a.v. varen en verblijf aan boord. Geldt voor alle drie de havens, parkeerverbod in Durgerdam, vignettenellende. Verlies van t Landje.

Geen aanwas van bestuursleden.

Te weinig actieve leden, weinig jonge aanwas en er zijn alleen maar ligplaatsleden. Het hoge water in het Amsterdam-Rijnkanaal bedreigt loods en haven. Verval van de havens. Wier, fonteinkruid. Geen ruimte meer

voor zeilboten op het Markermeer. Drukte op 't Markermeer, Geen 'eigen plek' meer hebben in de natuur.

Wat moet ik met m'n dag-/weekendbesteding, en na mijn pensioen?!

Mijn boot niet meer kunnen onderhouden.

Roddelende, vervelende, minder sociale leden in de vereniging.

### **Ad 3 Inventarisatie van thema's**

- 1 *Een loods/haven/clubhuis met een geschiedenis (sinds 1934!):* Hoe stellen we die veilig en hoe financierden zij dat toen, hoe financieren wij dat straks? Zijn er alternatieven?
- 2 *Duurzaam: Hoe gaan we onze boten (semi-)elektrificeren?* Meer oplaadplekken? Meer delen van accu's, losse motoren?
- 3 *Cultuurvraagstuk: Gevoel van mede-eigenaarschap vergroten van onze verpoosplek* waar er zoveel kan en mag. Meer samenwerking en netwerken. Naast cursussen of lezingen ook vaker etentjes, clubhuis feestlocatie voor leden etc..
- 4 *Lobbygroep richting gemeentes, dus inclusief Vinkeveen.*

We gingen uiteen in twee groepen, rond de thema's 3 en 4. Voor de thema's 1 en 2 was in deze groep nu geen animo, maar die werden wel belangrijk gevonden. Job neemt op zich om daarvoor verschillende mensen te benaderen als mogelijke trekkers.

*De voorlopige uitkomst(en):*

3. Verder nadenken over het betrekken van partnerleden en bootdelers als bijvoorbeeld tientjesleden, met ook vermelding van hun e-mailadressen (wel samen, maar één stem). Het verbeteren van onderlinge contactmogelijkheden is al in gang gezet door het bestuur/de commissiecommunicatie met de ontwikkeling van E-captain en vernieuwing van de site. Suggesties voor gezamenlijke maaltijden, een forum voor bijvoorbeeld onderhoudsvragen of bemanning op de website/in E-captain (ook al aandachtspunt van de communicatiecommissie). Zorg voor goede afstemming met de werkgroep 'Viering 100 jaar' (Maarten, Esther, Miranda, Jaap, Paul B). Trekker(s): .....?

4. Ondersteuningsgroep voor bestuur in de contacten met de gemeenten: er liggen al plannen samen met de Durgerdamse verenigingen en het Watersportverbond voor een conferentie over de rol van de Watersport(-verenigingen in Amsterdam); gesprek met Anne S, Peter W., André voor kennisoverdracht en afstemming is van belang; Trekkers: Anne N. Jan S., Jan de W.

Tot slot: dank voor al jullie inzet en feedback.

Het is nu aan de strategiegroep om een keuze te maken:

- Gaan we voor de zomer nog een plenaire avond aan deze thema's wijden?.
- Of zetten we meteen al de koers uit om per thema in subgroepen met trekkers verder te gaan.

Op de komende ALV (8 april 2026) wordt hiervan kort verslag gedaan.

Namens de strategiegroep,  
Anne Stijkel en Annemarie La Rooy

### ***Nieuwe elektrapaaftjes in Durgerdam***

---

In het kader van het opknappen van de haven in Durgerdam gingen enkele leden van de club op zaterdag 21 maart vroeg uit de veren om elektrapaaftjes aan de dijkzijde neer te zetten. De oude kastjes dreigden onder water te komen en sommige lagen verscholen onder het oevergroen. De hoogste tijd om die te vervangen. En dus stond er op die koude, winderige zaterdagmorgen een tiental Watergeuzen op de steiger.

Tien watergeuzen voor een klus betekent ook tien kapiteins op hetzelfde schip. Stap voor stap werd de aanpak tegen het licht gehouden totdat iedereen vol overtuiging zijn taak kon oppikken. Dat betekende gaten graven, leidingen door de buizen trekken, alles op maat zagen, en paaltjes monteren en aansluiten.



*Leidinggevende Stephan (2<sup>e</sup> van links) kijkt tevreden toe hoe de kabelbuizen worden gekoppeld.*

Stephan Kap had de leiding en was ook verantwoordelijk voor de uitstekende voorbereiding. De havencommissie zorgde voor soep en heerlijke broodjes in de kantine van Het-Y. Alle buizen, koppelstukken, draden, bouten, schroeven en paaltjes lagen keurig klaar zodat er efficiënt gewerkt kon worden. De ophangbeugels waren al eerder onder de steigers geplaatst. De aan elkaar gekoppelde buizen met leidingen en al hoefden er

alleen nog onder geklikt te worden. Toen dat eenmaal geregeld was, werden op het eind van de dag de paaltjes aangesloten op de grote kast. En ziedaar: er was licht! De dag werd afgesloten met een borrel en lekkere hapjes.

Arjen Hoekstra

### ***Leven in de brouwerij***

---

In de winterperiode zie je op de Diemerzeedijk het grootste deel van de tijd dezelfde gezichten, van de vaste klussers. Maar in april komt er verandering in, dan komt er weer leven in de brouwerij.

Na maanden rust op de Diemerzeedijk komen er voor mij nieuwe gezichten binnen en klinkt er meer geklop en geschuur uit de loods en op het buitenterrein. Het einde van de winterstalling nadert en sommige mensen krijgen plotseling haast. De eerste boten moeten alweer te water voordat april goed en wel is begonnen. De week erop komen er weer andere leden plotseling hard aan hun boot werken, want het weekend erop zijn zij aan de beurt. En zo komen er steeds meer mensen aanschuiven bij het koffiedrinken. Want op de bootjes die alweer in het water liggen zijn ze ook nog even bezig. Sommigen gaan hier de box in, maar het zijn ook veel Durgerdammers.

Enfin, ik lig niet in de loods maar in een box, wat niet wegneemt dat ik ook flink moet klussen. Want die box is van iemand anders en die wil daar wel graag weer liggen. “1 april weg”, zegt Job. Ik beschouw het maar even als een grapje, maar dat ik snel weg moest wezen was duidelijk. Nou was ik dat ook al van plan, dus dat komt goed uit. Alleen... klussen duren altijd langer dan je hoopt, zoals iedereen met een boot wel weet. Gelukkig werkte het weer mee voor het laatste verfwerk.

Maar het meeste werk zit eigenlijk in het weer opruimen van alle spullen: kwasten, verfblikken, doeken, bijbehorende chemicalien, potjes, gebruikte mengstokjes, enzovoort. Daarna alles weer schoon en toonbaar maken valt ook vies tegen.



*Heerlijk, zo'n natuurgebied naast je boot!*

Inmiddels ben ik verkast naar Durgerdam en ligt de volgende uitdaging klaar: weer optuigen. Ik heb voor de winterstalling dit keer alle stagen en vallen van de mast gehaald, dus dat moet er allemaal weer aan en dan wel graag op de juiste plek. Je denkt dat je zo weer herkent waar alles bijhoort, maar na een winter ontroesten blijkt mijn geheugen nog flink roestig. Bovendien is ons schip een kits, met twee masten dus, en dus verdubbelt de uitdaging. Maar het is wel prachtig in Durgerdam nu, met het ontluikende groen en alle vogelgeluiden.

Kortom, lekker bezig en dan heb ik nog niet gehad over het weer werkend krijgen van de navigatieverlichting in de mast. Echt leven in de brouwerij!

Eilard Jacobs

## ***Boot van de maand: de Tutus***

---

**van Colette Bothof**

Je hebt bootjesmensen en landrotten. Landrotten zien bootjesmensen als zorgeloos rondrijvende lieden met een glas witte wijn in de hand. Hooguit moet er zo nu en dan wat geklust worden. Maar die verf is tegenwoordig zoveel beter dan vroeger!

Bootjesmensen weten wel beter. Los van de spreuk “koop een boot en werk je dood” gaat er ook onderweg regelmatig iets mis. Uren kunnen ze praten over rampen en bijna rampen, de ene nog minder te voorzien dan de andere. Deze *Boot van de maand* geeft aardig inzicht in hoe een zorgeloos boottochtje volkomen onverwacht kan veranderen in een onheilspellende gebeurtenis met een kafkaëske nasleep.

Maar eerst de boot, de **Tutus**. Een week voor de lockdown aangeschaft door **Colette Bothof** zonder te weten of de compromis 620 uit 1979 zelfs maar bleef drijven. Hij lag te koop, bij ons in de loods. Merlijn wilde ervan af en Anne en Aletta gaven de tip. Colette wilde immers al een tijd een bootje en de Tutus was perfect. Eenvoudige, overzichtelijke techniek dus alles handwerk. Geen rolfok, geen automatische piloot, geen diepte- of andere meters, en een buitenboordmotor die aangetrokken moest worden. Daar kon niet veel mee mis zijn kortom.

De herkomst van de naam is een raadsel, de zoon van Colette denkt dat het afgeleid is van “tutu’s”, die klassieke dansrokjes, maar wie zal het zeggen? Hoe dan ook, een naam veranderen brengt ongeluk dus het bleef Tutus en zo was het scheepje beschermd tegen rampspoed. Of toch niet? In de zomer ligt de Tutus bij de Zeilhoek in Katwoude (aan de Gouwzee), omdat er nog geen plek was in Durgerdam. Het is een prachtplek en van daaraf worden er veel tochtjes gemaakt op het Marker- en IJsselmeer.



*De Tutus in de Zeilhoek.*

Aan het begin van het seizoen 2025 werd de boot overgevoerd van de Diemerzeedijk naar Katwoude. Goed zeilweer en alles onder controle. Maar dan... Zeilend met een fikse wind klapte de Tutus op een, nog altijd ongeïdentificeerd, object ergens voorbij het Vuurtoreneiland. Waarschijnlijk een berg keien onder water, die niet op de kaart of vaar-app stond. De boot bleek lek geslagen en was al snel zinkende. Ternauwernood werd, op de motor, het Vuurtoreneiland bereikt en kon er halsoverkop worden aangelegd. Om vervolgens behoorlijk onaardig te

worden bejegend door de beheerders van het eiland, die kennelijk dachten dat Colette daar voor haar plezier was neergestreken.

De KNRM was al gebeld. Toen ze na 45 lange minuten arriveerden waren ze heel blij dat de opvarenden veilig waren, maar niet van plan de boot even ergens naar toe te slepen (zelfs niet naar Durgerdam, 800 meter verderop!). Eerst moest de verzekering gebeld worden. Ze pompten wel de boot leeg, maar namen die pomp vervolgens weer mee en dus bleef Colette weer zinkend achter op het vrijwel onbewoonde en onvriendelijke Vuurtoreneiland. Hoe nu verder?

De alarmdienst van de verzekering (inclusief pechhulp en ongevallenverzekering) reageerde met “er moet eerst een expert toestemming geven om u te komen slepen/redden”. Fijn, zulke heldere voorwaarden, maar...de expert van dienst bleek zijn telefoon niet op te nemen. Na uren hopen, maar evengoed zinken, besloot Colette om dan maar een commerciële hulpdienst te bellen. De enige die bereikbaar was wilde pas komen als de verzekering toestemming had gegeven. En die was dus nu net onbereikbaar. De sleper kon wel alvast helpen met een mobiel nummer van de expert, de wereld van rampen bleek klein. Een half uur en twintig centimeter water later kwam er eindelijk toestemming van de verzekering. Nog 45 minuten later arriveerde de sleepdienst, net op tijd, en sleepte de Tutus vakkundig terug naar de Diemerzeedijk.

Vijf uur nadat de boot was lek geslagen was ze weer veilig terug. Gelukkig had Job geadviseerd om de boot in het hellinggat te leggen en een pomp klaargelegd. De volgende dag heeft hij met een aantal sterke Watergeuzen, de echte redders in nood, de boot de loods in gesleept. Er bleek een flinke scheur in de kiel te zitten en het water stond tot aan de kussens. Het avontuur is op een haar na goed afgelopen. Inmiddels is de boot met hulp van andere Geuzen weer gemaakt en kon er in de zomer toch nog heerlijk gezeild worden.

Maar in september volgde dan toch nog een staartje: de rekening van de verzekering. Die wilde de sleepkosten van maar liefst 1875,- euro toch niet

betalen. Er volgde een periode van bezwaar maken, gedoe en nog eens gedoe. Net voor de nieuwjaarsreceptie in januari kwam uiteindelijk het goede nieuws: er wordt toch vergoed.

Het is al bijna weer voorjaar. Straks heerlijk zorgeloos ontspannen op het water. Wit wijntje erbij....

Gijs van Noort

## ***Met de Nehalennia naar de Golf van Biskaje***

---

### **Deel 1: Van Durgerdam naar Guernsey.**

Zondag 11 mei 2025 heb ik het zeer zomerse Durgerdam verlaten om koers te zetten naar IJmuiden. Daarvandaan wilde ik naar het zuiden, eerst de hele Franse kust langs tot Bordeaux en dan, als ik voldoende tijd had, naar de Noord-Spaanse kust.

Ik had die tocht eigenlijk al een jaar eerder willen maken, maar toen kwam ik er te laat achter dat ik voor een verblijf in Spanje een Zeebrief nodig had, een officieel bewijs dat het schip mijn eigendom is en ingeschreven staat in het kadaster. Nu was ik al begin december begonnen om dat aan te vragen, maar omdat ik geen betalingsbewijs meer had, had ik een notaris nodig en die gooide er met de pet naar. De eerste drie eigendomsverklaringen had hij pas eind april klaar en die werden allemaal vanwege juridische fouten door het kadaster afgewezen. Pas toen ik dreigde een klacht in te dienen, kwam er schot in. De vierde eigendomsverklaring was wel in orde en daarna konden het Kadaster voor Schepen in Rotterdam en de Inspectie Leefomgeving en Transport aan de slag. Die deden hun werk heel wat beter. De hele procedure voor het krijgen van een Zeebrief kan twee maanden duren, maar een week nadat men de laatste verklaring van de notaris had ontvangen, kreeg ik al een telefoontje van de Inspecteur van het Kadaster voor een bezoek aan mijn boot en het plaatsen

van een brandmerk met mijn registratienummer. Omdat ik snel weg wilde had ik een Voorlopige Zeebrief aangevraagd. Die ontving ik al na een paar dagen. Achteraf was die niet nodig, want op de dag voor mijn vertrek lag de definitieve Zeebrief in de bus.

De tocht naar IJmuiden verliep zeer relaxt. Omdat het zondag was, was er op het IJ weinig commerciële scheepvaart, maar het zomerse weer had wel veel pleziervaarders naar het water gelokt. De Oranjesluis lag vol met sloepen en motorbootjes. De schutting verliep vrij vlot, maar kostte me bijna mijn horloge. Toen ik bij het uitvaren snel de achterlijn los trok, schampte die langs het horlogebandje en dat brak af. Gelukkig viel het horloge in de kuip. Ook in IJmuiden werd ik vlot geschut en nadat ik in de Seaport Marina mijn diesel- en watertank had volgegooid, kon ik in het avondzonnetje van een snel bereid scheepsmaal genieten.



*Onder ideale zeilomstandigheden op weg naar Scheveningen.*

De volgende was het nog een beetje warmer. Omdat ik vanaf 8.39 uur de stroom in de rug zou krijgen, heb ik even na achten de lijnen losgegooid om naar Scheveningen te varen. Ik had de wind schuin in de rug en heb

daarom het grootzeil onder de huik gelaten. De afluiddige wind voerde behoorlijk warme lucht aan en golven stonden er nauwelijks. Ook van de bijna altijd op de Noordzee aanwezige deining uit het noordwesten was vrijwel niets te merken. Een beter begin van mijn reis kon ik me niet wensen. Meestal is het zicht bij een hogedrukgebied met oostenwind wat beperkt, maar het was behoorlijk helder. In het westen zag ik eindeloze rijen windmolens en tussen Zandvoort en Noordwijk werd de hoogbouw van Den Haag en Scheveningen al zichtbaar. Een paar honderd meter voor de Schevenings havendammen heb ik contact opgenomen met de verkeerscentrale en ik kreeg direct toestemming om maar binnen te gaan. Een tender die wilde vertrekken, moest even wachten totdat ik bij de jachthaven was gearriveerd. Daar was aan een van de passantensteigers nog een ruime plek vrij. Helaas was er geen mens om mijn lijnen aan te pakken, maar het aanmeren ging probleemloos. Daarna had ik nog bijna de hele middag voor me. Ik ben ik naar het centrum van Den Haag gefietst om daar een bezoekje te brengen aan het Mauritshuis en een wandelingetje te maken over het Lange Voorhout, waar iedere zomer een leuke beeldtentoonstelling is. Zeer de moeite waard.

Later op de avond kreeg ik burens, een Duits schip met een man en een vrouw aan boord die met de wind pal tegen helemaal vanaf Nieuwpoort naar Scheveningen waren gevaren. Ik doe het ze niet na. Ze zijn de volgende morgen om 6 uur vertrokken en ik heb om 8 uur de lijnen losgegooid. De tender die de dag ervoor naar buiten wilde, voer nu naar binnen en ik moest even wachten totdat hij gearriveerd was. De weersomstandigheden waren bijna hetzelfde als die van de vorige dag: een matige oosten- tot noordoostenwind en een staalblauwe hemel. Wel zou de wind aan het eind van de middag naar het noorden draaien en dan in kracht toenemen, maar dat kwam goed uit, want ik wilde in één ruk naar Oostende of Blankenberge varen en dan kon ik een stevige wind in de rug goed gebruiken. Omdat de wind in het noorden van de Noordzee waarschijnlijk al in de noordhoek zat, stond er nu wel een behoorlijke noordwestelijke deining. Ik heb weer alleen de genua uitgerold, maar helaas woei het net niet hard genoeg om de snelheid te halen die ik nodig

had om voor het donker de Belgische kust te bereiken. Ik heb daarom ook de motor laten draaien.



*Even vaart minderen voor dit containerschip in de Maasmond.*

Na ruim twee uur had ik de monding van de Nieuwe Waterweg bereikt. Toen ik me meldde voor de oversteek kreeg ik te horen dat ik op deze koers met dezelfde snelheid door moest varen. Maar toen een groot containerschip wel erg dicht voor mij langs dreigde te varen, heb ik toch even vaart geminderd. Daarna voeren alle schepen ruim achter mij langs. Na de oversteek werd de tocht een stuk relaxter, maar ik naderde nu een reдеgebied met talloze schepen. Mijn koers liep er een klein stukje doorheen en recht voor me lag een schip uit Delfzijl voor anker. Ik besloot er een meter of 40 voorlangs te varen, maar de verkeersbegeleiding van Sector Maasmond hield alles scherp in de gaten en vond dat niet ruim genoeg, ik moest mijn koers wat verleggen. Dat heb ik uiteraard braaf gedaan.



*Ook deze gastanker ten noordwesten van Westkappele geef ik de ruimte.*

Het was minder helder dan de dag ervoor, maar de kust van Goeree was goed te zien en toen ik het redegebied gepasseerd was, zag ik de noordkust van Schouwen al. De oostenwind voerde zeer warme lucht aan en hoewel het zeewater nog maar een graadje of 10 was, begon ik het warm te krijgen. Mijn zeiljas had ik al na de oversteek van de monding van de Nieuwe Waterweg uitgedaan en ook mijn fleece kon uit. Schuin voor me voeren twee jachten dezelfde kant uit en in het westen zag ik de schepen die voor anker lagen in het redegebied ter hoogte van Schouwen. Verder was er weinig te zien. Dat veranderde toen ik de noordelijke toegangseul naar de Westerschelde naderde. De kust van Walcheren was goed te zien en er voeren regelmatig schepen richting Westkappelle. Toen ik de geul wilde oversteken kwam er vanaf Westkappelle net een gastanker aan. Ik heb een beetje vaart geminderd en het schip ging ruim voor me langs. Vanaf zee naderde ook een schip, maar dat leverde geen enkel gevaar

op. Daarna kwam ik in een gebied waar nauwelijks schepen voeren, maar waar wel veel cardinale tonnen lagen. Verleden jaar was ik er een rake-  
lings gepasseerd toen ik even het toilet bezocht, nu heb ik beter opgelet.  
Gaandeweg zwakte de wind steeds meer af en het werd zelfs even bijna  
windstil, maar daarna stak er vrij snel een frisse noordenwind op die een  
einde maakte aan het kortebroekenweer. De motor kon uit, maar aan het  
relaxte varen kwam ook een einde, want er bouwde zich vrij snel een  
stevige golfslag op.

Aan het begin van de avond had ik bijna de zuidelijke toegangseul naar  
de Westerschelde bereikt. De containerhefkransen van Zeebrugge waren  
al goed zichtbaar, maar wat ik ook zag was een file van schepen die vanaf  
de Westerschelde mijn kant uitkwamen. Hoe kwam ik daar veilig tus-  
sendoor? Gelukkig waren de afstanden tussen de schepen veel groter dan  
ze op de plotter leken. Daarop kon ik zien hoe hard ze voeren, en ook door  
goed te kijken of ze ten opzichte van de wal voor- of achteruit leken te  
gaan, kon ik inschatten of ze voor of ze voor of achter mij langs zouden  
varen. Maar ik moest er ook rekening mee houden dat boven Zeebrugge  
de geul wat naar het noorden afboog en ze dus wat sneller bij me zouden  
zijn. Gelukkig ging het allemaal goed. De eerste twee schepen voeren  
ruim voor me langs en nadat ik mijn koers wat had verlegd om het derde  
schip de ruimte te geven, kon ik ruim voor de volgende twee schepen  
oversteken.

Daarna was het de vraag waar ik zou overnachten. Ik voer nu ter hoogte  
van Blankenbergen en kon daar dus binnenlopen, maar omdat het naar  
Oostende nog maar twee uur varen was en ik nog volop stroom in de rug  
had, kon ik dat nog ruim voor het donker bereiken. Ik besloot daarom om  
door te varen, Na ruim 14 uur varen draaide ik de jachthaven van de Royal  
North Sea Club binnen. Alle plekjes aan de passantensteiger waren bezet  
en ik maakte vast aan een Belgisch jacht waar geen mens aan boord was.  
Ik heb snel wat soep opgewarmd, maar lekker buiten eten was er helaas  
niet meer bij, want het was veel te fris.



*Bijna in Oostende.*

Van Oostende heb ik niet veel gezien, want ik ben de volgende morgen weer vrij snel vertrokken. De burens meldden om half acht dat ze om 8 uur de lijnen los wilde gooien en dat was ook mijn vertrektijd. De avond ervoor had ik me wat zorgen gemaakt over het wegvaren, want de wind stond dwars op mijn schip en ik lag in een hoek waar ik weinig manoeuvreerruimte had. Maar gelukkig stond er nu veel minder wind en konden de burens het schip zover wegduwen dat ik zonder andere schepen te raken achteruit naar een plek kon varen waar ik het kon draaien. De havendienst gaf me toestemming om de haven te verlaten en nadat ik in de havengeul de willen en lijnen binnenboord had gehaald, kon de genua weer worden uitgerold en heb ik koers gezet naar Duinkerke. Het grootzeil heb ik weer onder de huik laten liggen. Helaas was het bewolkt en was het zicht wat minder dan de vorige dag. Veel meer dan een grijze kust heb ik niet gezien. Geen groot gemis, de Belgische kust met zijn eenvormige rijen appartementen is geen wonder van schoonheid. Ik had flink stroom

in de rug en na nog geen twee uur varen kwam Nieuwpoort al in zicht. Toen ik dat voorbij was, moest ik de ingang van de Zuydcote Pas opzoeken, het vaarwater dat tussen de zandbanken naar de geul loopt die naar Duinkerke leidt. Voor de Belgische kust liggen heel wat tonnen, maar in de Franse territoriale wateren moet je het meestal maar een beetje zelf uitzoeken. Ik kon op de kaart wel zien wat mijn koers moest zijn, maar het probleem is dat de geul zich voortdurend verlegt en je je dus moet oriënteren op de tonnen. Er lagen er echter maar een paar en vanwege het niet optimale zicht kon ik bij de eerste ton niet zien waar de volgende lag. Toen ik die wel zag, zag ik ook dat ik een stukje buiten de geul voer, maar het was daar gelukkig diep genoeg. Toen ik de Zuydcote Pas door was, kon ik in een rechte lijn naar de havenpielen van Duinkerke koersen. In de voorhaven had ik alle ruimte had om het schip aanlegklaar te maken.

Aan de passantensteiger van de Yacht Club de la Mer du Nord waren nog twee ruime plekken vrij en ik besloot vast te maken achter een Nederlands jacht waaraan een Amsterdams stadsvlaggetje wapperde. Even met een paar stadgenoten kletsen leek me wel gezellig en dat was ook zo. Toen de opvarenden, twee 60-plusers, mij hadden opgemerkt kwamen ze direct de steiger op om mijn lijnen aan te pakken. Hun schip lag 's winters in Volendam. Een vaste zomerligplek hadden ze niet, want net als ik woonden ze van begin mei tot eind oktober op hun schip om verre tochten te varen. Hun plan was ook om de Franse kust langs te varen.

Ik had nog bijna de hele middag voor me en heb eerst bij een watersportwinkel vlak bij de haven mijn lege gasfles omgeruild voor een volle. Daarna ben ik naar het centrum gefietst om mijn horlogebandje te laten repareren. Een horlogemaker was snel gevonden en in nog geen minuut was het bandje gerepareerd, gratis. Ik was al jaren niet meer in het centrum van Duinkerke geweest. Het is in de Tweede Wereldoorlog totaal verwoest en omdat het vrijwel helemaal uit vrij karakterloze jaren-50-flats bestond, vond ik het niet de moeite van het bezoeken waard. Nu had men alles vervangen door veel fantasierijkere architectuur en het centrale plein van de stad, met het standbeeld van de lokale zeeheld Jan Bart, zag er gezellig uit. De zon was inmiddels doorgebroken en op de terrassen was

het behoorlijk druk. Jan Bart heeft het zeeheldenvak van Michiel de Ruyter geleerd en dat zal misschien de reden zijn dat er ook in Duinkerke, vlakbij de jachthaven, een Admiraal de Ruyterweg is. Curieus, want De Ruyter is door een Franse kanonskogel aan zijn einde gekomen.



*Het standbeeld van Jan Bart op het naar hem genoemde centrale stadsplein in Duinkerke.*

Ook de volgende dag zou de wind in de noordhoek zitten. Dat betekende dat ik hem weer in de rug zou hebben en daarom wilde ik de volgende morgen doorvaren naar Boulogne. Wel zou het stevig waaien en ik moest ook behoorlijk vroeg uit de veren om van het tij te profiteren. Bovendien zou het de hele dag bewolkt en dus zeer fris zijn. Mijn Amsterdamse burens bleven daarom nog een dagje liggen en ik begon me af te vragen of ik dat ook niet moest doen. De windkaarten gaven aan dat de windkracht toe zou nemen tot ruim 6 beaufort en ik besloot om nog een dag in Duinkerke te blijven. De volgende morgen ben ik begonnen met het schrijven van dit verslag en toen ik daarmee bezig was zag ik zes overheidsdienaren diep weggedoken achter hun uniformkragen over de steiger lopen. Het waren douaniers. Ze stopten bij mijn schip en keken naar de spiegel om mijn scheepsnaam op te schrijven. Ik opende even het luik en vroeg of ze me wilden spreken. Dat was niet het geval, maar een kwartiertje later klopten ze op het kajuitdak. Ze wilden mijn eigendomsdocumenten zien. Ik heb ze mijn ICP, het door het Watersportverbond verstrekte internationale eigendomsbewijs, overhandigd en mijn gloednieuwe Zeebrief. Vooral daarin waren ze geïnteresseerd. Ik vroeg of die nu ook in Frankrijk verplicht was. Dat was inderdaad het geval en een van de douaniers zei dat hij in alle landen verplicht was. Dat laatste klopte niet, want in Nederland ben je niet verplicht om een pleziervaartuig dat korter is dan 20 meter of minder dan 20 km per uur kan varen, te laten registreren. Maar als ik geen Zeebrief bij me had gehad, was ik waarschijnlijk teruggestuurd en zou mijn reis richting Spanje in het water zijn gevallen. Alle moeite die het me had gekost om een Zeebrief te krijgen, was dus niet voor niets geweest.

De volgende dag heb ik koers gezet naar Boulogne. Om optimaal van de stroom te kunnen profiteren moest ik rond 7 uur 's ochtends vertrekken. De zon liet zich nu wel zien en het woei wat minder dan de vorige dag. De wind zat nog steeds in de noordhoek en ik heb ik weer alleen de genua uitgerold. Toen ik de vervuilende industrieën ten westen van Duinkerke achter me had gelaten werd de lange heuvelwand van Picardië zichtbaar, maar het was net niet helder genoeg om de krijtrotsen bij Dover en Folkestone te kunnen zien. Voor me voer net een aantal veerboten naar de overkant en er kwamen er ook een paar aan, maar toen ik de geul waar

ze doorheen voeren overstak, was het gelukkig even rustig. Voor de kapen Blanc Nez en Gris Nez stroomde het hard en ging het schip even flink tekeer. Daarna werd het een stuk rustiger, maar ik moest nu op de kreeftenboeitjes letten. Daarvan lagen er nog niet veel, maar ik moest toch een keer mijn koers verleggen.



*Cap Blanc Nez.*

Het uitzicht op de kust met zijn kliffen, baaien en zacht glooiend heuvelland gaf me weer een echt 'buitenlandgevoel'. Toen ik Gris Nez was gepasseerd kon ik al vaag de grote koepel van de basiliek van Boulogne zien en in de loop van de middag zag ik ook de havenpielen. Een probleem is dat een groot deel van de noordelijke pier er niet meer staat en dat je vanuit het noorden naderend geneigd bent om door dat open deel de voorhaven binnen te varen. Waar de echte opening zich precies bevindt zie je pas als je er recht voor vaart. De allereerste keer had ik dat niet direct door en was ik bijna over een ondiepte naar binnen gevaren.

Ben je eenmaal de voorhaven binnen dan is het volgende probleem dat de geul die richting de jachthaven loopt niet gemarkeerd wordt door tonnen en vlak ernaast een grote ondiepte ligt. Om daar niet op vast te lopen moet je goed op de plotterkaart kijken. Gelukkig heb ik de haven al vele malen aangelopen en bereikte ik veilig de jachthaven. Mijn Amsterdamse burens uit Duinkerke lagen er al en de buurman pakte mijn lijnen aan. Hij vertelde dat ze zeilend waren binnengelopen want er kwam geen koelwater uit de uitlaat, waarschijnlijk omdat de inlaat was verstopt door een plastic zak of waterplant. Die was nu blijkbaar verdwenen, want er kwam nu wel koelwater uit de uitlaat. Hun boot lag aan een steiger zonder elektriciteit en ik heb ze even geholpen bij het verkassen naar de steiger waar ik lag.



*Boulogne, oude bovenstad.*

Het was zeer fris, maar uit de wind en in de zon was het goed toeven en ik heb in de kuip gedineerd. Daarna heb ik even de benen gestrekt en ben ik naar de ommuurde bovenstad gewandeld. Een flinke klim, maar zo houd je je conditie een beetje op peil. De wandeling over de oude stadsmuren en het uitzicht over de stad en het omringende heuvelland waren weer zeer de moeite waard. Een stukje verderop was een stadion en daaruit klonk voortdurend gejuich. Toen ik nog op de boot was, had ik al groepjes supporters vrij luidruchtig richting het stadion horen lopen en op een groot plein in de benedenstad stond een enorm scherm waarop de wedstrijd te volgen was. Er stonden honderden mensen naar te kijken.

De volgende morgen heb ik, dik ingepakt, rond half acht Boulogne verlaten en weer met alleen de genua uitgerold koers gezet naar Dieppe. Het weer was bijna hetzelfde als een dag ervoor: een matige tot vrij krachtige, koude noordenwind en zonnig, maar het zicht was wat minder. De Picardische klifkust zag er grijs uit en toen ik de Sommebaai met zijn lage kust overstak zag ik alleen nog maar water. Een stukje ten zuidwesten van de baai begon de lange Normandische krijtkust, maar ook die was niet meer dan een vage grijze band. Ik had de hele tijd flink de stroom in de rug en rond de middag naderde ik de haven van Dieppe. Omdat je er niet kunt binnenlopen als er een veerboot of vrachtschip naar buiten vaart, moet je ruim van te voren contact opnemen met de havendienst. Dat heb ik gedaan en ik kreeg te horen dat ik niet naar binnen mocht.

Er zat niets anders op dan buiten voortdurend rondjes te draaien, geen pretje want er stonden hoge golven. Intussen kon ik de genua inrollen. Meestal gaat dat vrij gemakkelijk en kan ik het op de hand doen, maar nu lukte dat alleen bij de eerste paar slagen. Daarna heb ik het met behulp van de lierhandel geprobeerd, maar ook dat ging niet, ik trok alleen maar de scepter krom waaraan het laatste blokje vastzit waar de inrollijn doorheen loopt. De oorzaak is meestal dat er tijdens het uitrollen een lus is ontstaan die in de trommel vastgeklemd zit onder een ander stuk lijn. Onder het klapperende zeil naar voren kruipen om te proberen om de windingen in de trommel uit elkaar te halen was geen optie, zeker omdat ik alleen was en er om mee heen een hele vloot wachtende schepen rond-

jes aan het draaien was. En aan het zeil strijken viel met deze wind en golfslag ook niet te denken. Ik doe dat één keer per jaar, als ik in het najaar in Durgerdam mijn schip aftuig. Als er veel wind staat is dat al een hele toer, en hier liep ik het risico om door het zeil van het voordek geveegd te worden. Ik zag maar één veilige optie: het zeil om de voorstag winden door kleine rondjes te draaien. Dat heb ik gedaan en na een flink aantal rondjes zat het zeil om het profiel. Nu moest ik natuurlijk zorgen dat ik niet meer de andere kant opdraaide. Helemaal voorkomen kon ik dat niet, want toen het vrachtschip waar het wachten op was, de haven had verlaten en alle schepen naar binnen mochten, moest ik tweemaal een draai de andere kant uitmaken en rolde de genua een stukje uit. Desalniettemin lukte het me goed om aan te leggen bij een tankstation en daarna veilig een box in te varen. Gelukkig pakte een Nederlandse buurman mijn lijnen aan.



*Dieppe.*

Daarna kon ik aan de slag met de genua. Ik heb de spanning van de inrolllijn afgehaald en geprobeerd om de windingen in de trommel uit elkaar te halen. Terwijl ik daarmee bezig was kwam er een vriendelijk Duits echtpaar langs dat vroeg of ik hulp kon gebruiken. Dat kon ik inderdaad, want eigenlijk waren er drie paar handen nodig: één om aan de trommel

te draaien, een andere om aan de inrollijn te trekken en een derde om de klapperende schoot in bedwang te houden en desgewenst aan te trekken. De vrouw deed het laatste en de man ging aan de slag met de windingen. Na een minuutje of vijf peuteren had hij die uit elkaar gehaald en kon het zeil helemaal op de hand worden ingerold. Gelukkig had het langdurige geklapper niets beschadigd. Ik heb de man en de vrouw uiteraard hartelijk bedankt en ze een drankje aangeboden, maar dat sloegen ze af. Van Dieppe heb ik niet veel meer gezien dan de omgeving van de haven. Het havenkantoor waar het havengeld betaald moest worden, lag aan de andere kant van de haven. Onderweg passeerde ik talloze terrassen waar het uit de wind en in de zon goed toeven was. Omdat het schip met zijn neus in de wind lag was het ook in de kuip heel aangenaam en ik heb buiten gedineerd. Daarna heb ik nog een klein rondje gewandeld, naar de boulevard en toen over de kade weer terug.

Mijn volgende bestemming was Fécamp. Ik ben vrij vroeg naar bed gegaan want om de volgende dag stroom in de rug te hebben, moest ik om half 7 vertrekken. Om 6 uur ging de wekker, maar toen ik het luik opendeed was de haven in een dikke mist gehuld. De boten aan de volgende steiger waren nog net zichtbaar, maar de huizen op de kade zag ik niet. Op zee zou het nog veel erger zijn, nu naar Fécamp varen was onverantwoord en ik heb mijn kooi weer opgezocht. Om 8 uur werd ik wakker en toen zag het er heel wat beter uit, de mist was helemaal opgelost en de zon ondernam voorzichtig pogingen om door het grijze wolkendek heen te breken. Hoewel ik niet meer optimaal van de stroom zou kunnen profiteren, besloot ik om te vertrekken, erg ver varen was het niet.

Mijn boterhammen voor het ontbijt en de lunch had ik de avond daarvoor al gesmeerd en ik heb snel een kop koffie gezet. Nadat ik me had aangekleed ben ik de jachthaven uitgevaren. De lichten stonden gelukkig op groen en ik kon dus direct doorvaren naar zee. Daar was het zeer rustig want er stond totaal geen wind. De genua uitrollen had geen enkele zin en zo werd het een zeer relaxte motortocht, De krijtrotsen waar ik op uitkeek werden steeds hoger, maar het zicht was niet optimaal en alles zag er wat grijs uit. Behalve de kreeftenboeitjes en de koers in de gaten houden, had

ik weinig te doen. Alleen een groep dolfijnen, de eerste die ik op deze reis tegenkwam, zorgde een tijdje voor wat afwisseling. Het was een enorm gezelschap, ik telde wel een stuk of 20 rugvinnen, en ze kruisten schuin mijn koers, maar meezwemmen met de boot deden ze niet.



*De krijtrotskaap naast de haveningang van Fécamp,*

In de loop van de middag kwam de enorme krijtrotskaap vlak naar de haveningang in zicht en niet veel later zag ik de havenpiëren al. Hoewel het al het vijfde bezoek aan Fécamp was, vond ik het binnenvaren vlak naast de 125 meter hoge rotswand, de hoogste van de hele Kanaalkust, weer zeer indrukwekkend. Tussen de piëren had ik alle ruimte om mijn lijnen klaar te leggen en mijn willen overboord te hangen. Aan de gastensteiger waren nog heel wat boxen vrij en een Nederlandse zeiler pakte mijn lijnen aan. Mijn bedoeling was om ook in Fécamp niet lang te blijven en de volgende dag door te varen naar Le Havre, vanwaar ik in één ruk de enorme Seinebaai wilde oversteken naar Cherbourg. De Duitsers die me in Dieppe hadden geholpen met de genua, lagen ook aan de steiger en toen ze langs de boot liepen hebben we even een praatje gemaakt. Ze wilden ook oversteken naar Cherbourg, maar dan vanuit Fécamp. Ik vroeg me af of ik dat ook niet beter kon doen, De tocht was dan weliswaar 8 mijl langer, maar

naar Le Havre was het 28 mijl varen en erg aantrekkelijk was de stad niet. Ik besloot daarom om ook de Seinebaai vanuit Fécamp over te steken, maar niet de volgende dag. Dan zou het namelijk stevig waaien, voor het eind van de middag en het begin van de avond stond er zelfs windkracht 6 op het programma, Dan zou ik waarschijnlijk ergens in de buurt van Cap Barfleur zijn, de noordwestkaap van het schiereiland Cotentin, waar het enorm hard stroomt. De combinatie krachtige wind en veel stroom zou daar voor gevaarlijke brekers kunnen zorgen. Bovendien vond ik het ook wel lekker om na al het intensieve varen van de laatste dagen een rustdag in te lassen en 's morgens weer eens lekker te douchen. Dat was er door het vroege opstaan telkens bij ingeschoten. Ik ben daarom de volgende dag in Fécamp gebleven.



*Fécamp, middeleeuws visserskerkje op de kaap naast de haveningang.*

's Morgens heb ik mijn mondvoorraad wat aangevuld en 's middags heb ik mijn wandelschoenen aangetrokken om de krijtrottskaap naast de haveningang te beklimmen. Er liep een steile trap naartoe. De zon scheen volop en al het geklim kostte me de nodige zweetdruppels. Ik vroeg me af of ik mijn jas niet beter op de boot had kunnen laten, maar boven had ik die hard nodig. Er stond een zeer koude, krachtige noordoostenwind en Ik

was blij dat ik niet op het water zat, Helaas was het middeleeuwse visserskerkje helemaal boven op de kaap gesloten, maar het uitzicht over Fécamp en op de krijtrotsen die naar Le Havre liepen was zeer de moeite waard, hoewel het zicht beperkt was en alles er wat grijs uitzag.



*Kust tussen Fécamp en Le Havre.*

De volgende morgen was het weer vroeg dag. Er stonden bijna 80 zee-mijlen op het programma en om die allemaal af leggen had ik zeker 14 tot 15 uur nodig. Toen om 5 uur de wekker ging was het nog donker, maar de noordwestelijke hemel kleurde al blauw en toen ik na een extra sterke kop koffie de motor had gestart en de lijnen losgooide, was het helemaal licht. Omdat de wind noordoost was, zou ik hem weer schuin in de rug hebben, maar in de loop van de dag zou hij steeds meer krimpen en zelfs noordwest worden. Dat betekende dat ik gaandeweg halve wind en aan de wind zou varen en daarbij kon ik het grootzeil goed gebruiken. Voor het eerst tijdens mijn reis heb ik de huik ervan afgehaald en in de haven heb ik het gehesen. Dat viel nog niet mee want er zat nog een dubbel rif in en dat moest ik er eerst uittrekken. Het moest allemaal in de wind gebeuren en ik moest een paar keer in de haven op en neer varen voordat het zeil de top van de mast had bereikt. Even buiten de havenpielen, nog een klein

beetje in de luwte van de kaap, heb ik de genua uitgerold. Daarna kon de tocht beginnen. Hoe verder ik van de kust kwam, hoe meer de wind toenam. Er stonden forse golven, maar de stuurautomaat kon het gelukkig allemaal goed aan.

Veel had ik niet te doen, het belangrijkste was de kreeftenboeitjes in de gaten houden. Aan een boek lezen waagde ik me daarom nog niet. Toen de kust niet meer was dan een vaag grijs lint, verwachtte ik geen boeitjes meer tegen te komen en heb ik mijn boek gepakt, maar eerst heb ik nog eens goed gekeken of er geen boeitjes lagen. Gelukkig maar, want een paar honderd meter voor me zag ik er toch een paar, en daar bleef het niet bij. Waarschijnlijk zaten ze aan een lange lijn, want ze lagen allemaal achter elkaar op vrijwel gelijke afstanden en het waren er tientallen. Was ik er tussendoor gevaren, dan had ik behoorlijk in de problemen kunnen komen, Je kunt hier dus niet veilig in het donker varen, want de boeitjes zijn niet verlicht en staan ook niet op de kaart. Zoals voorspeld draaide de wind gaandeweg naar het noorden en kon ik de schoten steeds meer aantrekken. Hij zwakte ook iets af, maar dat ging niet ten koste van de snelheid, want het schip loopt bij halve wind sneller dan bij ruime wind. Veel was er niet te zien, maar in de loop van de middag naderde ik de route van de veerboten naar Engeland en de vrachtschepen en tankers op weg naar Le Havre. Ze voeren allemaal ruim voor me langs.

De wind kromp nog verder en ik voer nu aan de wind, De snelheid, die de eerst zes uren ruim 6 tot 7 knoop over de grond was geweest, nam behoorlijk af, want ik kreeg nu stroom tegen. Precies zoals ik had gepland, kreeg ik hem weer in de rug toen Cap Barfleur in zicht kwam. "In zicht" is een groot woord, want van de lage kust was bijna niets te zien, ik zag alleen het vage, grijze silhouet van de enorme, slanke vuurtoren. Omdat ik mijlen van de kust voer, duurde het een paar uur voordat ik de kaap helemaal gerond had. Daar viel de wind helemaal weg, wat de rust op het water zeer ten goede kwam. Op een gegeven moment voer ik op bijna fluweelzacht water, alleen de lange deining zorgde voor wat reuring. Op de stukken waar het hard stroomde was het wel onrustig, maar daar was ik snel doorheen. Het kostte nog een paar uur voordat Cherbourg in zicht

kwam en daar voer ik even na achten de haven binnen. Ik had bijna 80 mijl gevaren. In de oostelijke voorhaven moest ik weer flink uitkijken, want het lag er vol met kreeftenboeitjes. Onbegrijpelijk dat men dat toelaat. Aan een van de passantensteigers vond ik snel een vrije box. Een wat hippeachtige, vriendelijke Fransman pakte mijn lijnen aan.



*Cherbourg.*

Hoewel de zon al laag stond, was het nog warm genoeg om buiten te eten, maar de volgende morgen buiten ontbijten zat er niet in, want voor het eerst regende het. Dat zou vrijwel de hele dag zo blijven en daarom ben ik in Cherbourg gebleven. 's Morgens heb ik weer aan dit verslag gewerkt en 's middags ben ik even naar het oude stadscentrum gelopen om inkoop te doen. In de oude, schilderachtige kronkelstraatjes liepen niet veel mensen. Een klein bakkerswinkeltje had nog één, zelf te snijden volkorenbrood en bij de wat armoedige jaren-50 groentehal een stukje verderop was de keus ook vrij beperkt. Terug op de boot heb ik de tocht van de volgende dag voorbereid. Ik wilde vanaf Cherbourg oversteken naar Bretagne en dan het Kanaaleiland Guernsey als tussenstop gebruiken. Tussen het dichtstbijzijnde Kanaaleiland Alderney en Cap La Hague, de zuidwestpunt van Cotentin, staat enorm veel stroom en wilde

ik daar optimaal van profiteren dan moest ik weer bijtijds vertrekken. Even na achten heb ik de lijnen losgegooid. In de voorhaven had ik alle ruimte om het grootzeil te hijsen. Dat ving wel wat wind, maar die was erg zwak en bovendien voer ik te hoog om ook de genua uit te rollen. Het werd dus weer een motortocht. De kust bestond uit groen heuvelland met door heggen omzoomde weilanden, boerderijen en hier en daar een dorpje. De stroom werd gaandeweg steeds sterker en Cap de la Hague, met de enorme kernenergiecentrale waar ook het Nederlandse kernafval verwerkt wordt, kwam al vrij snel in zicht. Windparken zie je voor de Franse kust niet, het land produceert vrijwel al zijn groene energie in kerncentrales, die vooral langs de kust staan. Die van Cap de la Hague is een van de grootste.



*Cap de la Hague.*

Bij de kaap werd de kust hoger en ruiger en ik heb weer genoten van het uitzicht op de steile uit het water oprijzende rotswanden met de slanke vuurtoren ervoor. Erg helder was het overigens niet, het Britse Kanaaleiland Alderney, dat vlak voor de kust ligt, was niet meer dan een grijze streep. Vrijwel nergens in Het Kanaal stroomt het zo hard als tussen Cap de la Hague en Alderney en de stroming in de zeestraat wordt daarom de

Race of Alderney genoemd. Bij de vuurtoren voor de kaap liep het schip al ruim 9 knoop over de grond en op een gegeven moment werd dat zelfs ruim 11 knoop. Alderney werd dan ook snel beter zichtbaar en Sark, het kleine Kanaaleiland ten zuidoosten ervan, zag ik ook al. Toen ik tussen de twee eilanden doorvoer verminderde de snelheid, maar ik had nog steeds flink de stroom in de rug en Guernsey werd ook zichtbaar. De dag was vrij grijs begonnen, maar de bewolking loste steeds meer op en toen ik Alderney achter me had gelaten was er geen wolkje meer aan de lucht.

Ik moest me nu gaan voorbereiden op de navigatie door de smalle zeestraat tussen Guernsey en het ertegenover liggende eilandje Helm. Het was de eerste keer dat ik hier voer en midden in het vaarwater stonden een aantal verlichte bakens. De vraag was aan welke kant ik ze moest passeren. In de vaargids stond de aanbevolen koers aangegeven, maar als ik die de hele tijd aanhield, dreigde ik tegen een midden in het vaarwater staand oud verdedigingsfort aan te varen. De hele tijd was de windkracht niet meer dan 2 of 3 geweest, maar het begon steeds harder te waaien en op een gegeven moment zag ik de windmeter oplopen tot ruim 23 knopen, windkracht 6 dus. Ik hoopte maar dat de wind zou afnemen als ik in de luwte van het eiland zou varen. Dat duurde echter langer dan ik verwacht had. Intussen ruimde de wind en voer ik niet meer hoog aan de wind maar ruime wind. Het werd daarom hoog tijd om de grootschoot flink te laten vieren, maar door de kracht die er op het zeil stond, zat die zo sterk vastgeklemd dat ik hem niet los kreeg. Dat was me in mijn lange zeilcarrière nog nooit overkomen. Er zat niets anders op dan het schip even in de wind te draaien zodat de druk van het zeil af was. Op een plekje waar dat veilig kon heb ik dat gedaan en het vieren van de schoot lukte nu wel.

Ik passeerde verschillende havens en ik moest even zoeken naar de ingang van de haven waar ik wilde overnachten. Toen die in zicht kwam heb ik een stukje voor de havendam het grootzeil laten zakken en opgebonden en daarna ben ik voorzichtig naar de ingang gekoerst. De lichten stonden op groen, dus ik kon naar binnen, maar ik moest goed opletten want er kwamen net een visbootje en een veerpont naar buiten en precies

voor me was een kreeftenvisser bezig om een reeks aan een lange lijn bevestigde boeitjes overboord te gooien. Onbegrijpelijk dat dat vlak voor een haven mag. Er waren twee overnachtingsmogelijkheden: in een door een deur afgesloten getijdenhaven of aan een aantal drijvende steigers in de voorhaven. Omdat ik de volgende morgen weer vroeg wilde vertrekken wilde ik daar overnachten. De steigers zag ik al, maar ervoor lag een woud aan visbootjes en jachten aan meerboeien. Over de vraag hoe ik daar veilig tussendoor kwam, hoefde ik me echter geen zorgen te maken, want toen ik nog maar net in de voorhaven was kwam er al een bootje met een havenmeester naar me toe. Ik moest hem volgen en hij wees me de plek aan waar ik moest liggen. Het was in een hoek direct aan de steiger, achter een rijtje van twee jachten. De plek was vrij ruim en het kostte me niet veel moeite om er naartoe te draaien en vast te maken. Een Engelsman die toevallig over de steiger liep, hielp me erbij.



*Fort voor de haveningang van St-Peter's Port, Guernsey.*

De havenmeester had me een plastic tasje met info over Guernsey overhandigd. Er zat ook een uitgebreid formulier van de grensbewaking bij en dat moest ik eerst invullen, anders mocht ik de wal niet op. Verder moest

ik al vanaf het binnenvaren van de territoriale wateren van de Kanaaleilanden de gele Q-vlag in het want hebben hangen, als teken dat mijn schip nog door de douane ingeklaard moest worden. Die had ik al in Cherbourg gehesen. Beide maatregelen golden ook voor schepen uit andere delen van het Verenigd Koninkrijk. Dat waren er heel wat, blijkbaar is een oversteek naar dit overzeese gebiedsdeel voor veel Britten een populair tripje. Ik heb eerst het formulier helemaal ingevuld, daarna heb ik een voedzaam scheepsmaal bereid dat ik in de kuip heb verorberd. Het schip lag met de neus in de wind en in de beschutting van de buiskap was het goed toeven.



*St-Peter's Port.*

Ik keek uit op de kade van St-Peter's Port, de hoofdplaats van Guernsey. Er stonden allemaal typisch Britse huizen waartussen kleine trapstraatjes naar een heuvelplateau liepen. Na het eten wilde ik er graag even een wandelingetje maken en ook het havenkantoor opzoeken om het havengeld te betalen, maar wat moest ik met het aanmeldformulier? Mijn Britse achterburen vertelden dat ik dat in een van de gele bussen moest stoppen die overal rondom de haven stonden of af moest geven bij het havenkantoor. Zo gezegd, zo gedaan. Goedkoop was het hier niet, voor het liggen aan een steiger zonder elektriciteit was ik ruim 43 euro kwijt,

maar dat had ik wel verwacht. Ook St- Peter's Port zelf maakte een dure indruk, alles zag er *pico bello* en veel beter onderhouden uit dan in Cherbourg. Maar Guernsey is een belastingparadijs, dus hier zal niet het armste bevolkingsdeel van het Verenigd Koninkrijk wonen. Na ruim anderhalve week in Frankrijk vond ik het leuk om daar weer even te vertoeven. Wat me opviel was het grote aantal kerkgenootschappen. In een Franse plaats tref je vrijwel alleen Rooms-Katholieke kerken aan, hier passeerde ik achtereenvolgens een Anglicaanse kerk, een Presbyteriaanse kerk, een kerk van de Methodisten, de Wesleyanen, de Baptisten en van de Quakers. Het leek Urk wel. Via smalle trapstraatjes ben ik naar boven gewandeld, waar tegen de heuvelwand schitterende tuinen waren aangelegd. Er stond een standbeeld van de Franse schrijver Victor Hugo, die hier lange tijd gewoond en gewerkt heeft.



*St-Peter's Port, uitzicht vanaf de bovenstad.*

Toen ik weer terug was bij de boot zag ik dat ik burens had gekregen. Ik wilde de volgende morgen vroeg oversteken naar Bretagne en ik moest de burens daarover natuurlijk informeren, maar ze waren helaas niet aan boord. Toen ik het verduisteringsdoek over het voorluik wilde leggen en mijn kooi wilde gaan opzoeken, stapten ze echter aan boord. Ze vertelden

dat ze ook vroeg weg wilden, om 6 uur Britse tijd, en ik stelde voor om samen de lijnen los te gooien, maar dan een half uurtje eerder. Geen probleem.

Mijn bedoeling was aanvankelijk om naar Tréguier te varen, een stadje bij het noordelijkste stukje van de Bretonse kust, en de burens wilden naar Roscoff, waar ik de dag erna naartoe wilde. Het lag een stuk westelijker en was dus een stuk langer varen, maar bij rustig weer was dat goed te doen. Ik heb nog even de weerberichten geraadpleegd en die zagen er voor zo'n lange oversteek goed uit. Het zou een zonnige dag worden met een zwakke tot matige zuidwestenwind. Dat was wel een tegenwind, maar omdat hij niet sterk was, viel er makkelijk tegenin te varen. Ik besloot daarom om mijn plannen te wijzigen en ook naar Roscoff te varen. Zou de tegenwind te sterk zijn, dan kon ik nog altijd besluiten om de steven te wenden naar Tréguier. Hoe de tocht naar Bretagne is verlopen en wat ik er heb beleefd, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst