



# DE GEUS

W.S.V. DE WATERGEUZEN

# Wsv De Watergeuzen



## BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

### **Voorzitter**

Peter Weesendorp  
Entrepotdok 214  
1018 AD Amsterdam  
T: 020 6022228  
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

### **Vice-voorzitter**

Arthur Goedhart  
Vossestraat 31  
1273 TP Huizen  
T: 035 5250567  
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

### **Secretaris**

Roel Habiecht  
De Maalkom 3  
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel  
T: 020 496 44 99  
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

### **Penningmeester**

René Duursma  
Prinses Marijkestraat 18  
1077 XC Amsterdam  
T: 020 675 34 34  
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

### **Twede Penningmeester**

Job Bruggeman  
Cornelis van der Lindenstraat 4-1  
1071 TH Amsterdam  
T: 06 2042 8736  
E: zepenningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

### **Algemeen Bestuurslid**

Mark Fielden  
Van Eeghenstraat 87-2  
Amsterdam  
T: 06-53843070  
E: markfielden@gmail.com

### **Havencommissaris Amsterdam**

Job Bruggeman  
Cornelis van der Lindenstraat 4-1  
1071 TH Amsterdam  
T: 06 2042 8736  
E: zepenningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

### **Havencommissaris Durgerdam**

Adri Erkelens  
Pruimenstraat 14a  
1033 KM Amsterdam  
T: 020 632 02 64  
E: a.erkelens1@kpnplanet.nl

### **Havencommissaris Vinkeveen**

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

### **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 020 684 05 53  
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621  
Koos Werneke T: 029 429 19 67

### **Redactiecommissie**

Geus-redacteuren:  
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621  
Gijs van Noort T: 06 489 12 602  
Pieta van het Veld

Hans Haytsma (webmaster)  
Carla Brinkman (webredacteur)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)  
Leo Wiegerink (beheer digitaal archief)  
Peter Weesendorp en Job Bruggeman  
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

### **Evenementencommissie**

#### Vacatures

#### **Clubhuis**

Diemerzeedijk 34  
1095 KK Amsterdam  
T: 020 692 08 43  
wifi binnen: watergeuzen / watergeus  
wifi buiten: wlk / watergeus

#### **Correspondentieadres**

WSV de Watergeuzen  
De Maalkom 3  
1191 LP Ouderkerk aan de Amstel  
T: 020 496 44 99  
E: habiecht@hetnet.nl

#### **Financiën**

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

#### **Internetadres**

[www.wsvdewatergeuzen.nl](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)

(leden hebben een persoonlijke inlog)

Jaargang 92 nr.6

juni 2018

# DE OEGEEL

Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"

Oppericht op 6 oktober 1928

## **Inhoud**

***pag.***

- 3**     ***Van de redactie***
- 3**     ***Van de bestuurstafel***
- 5**     ***Officiële mededelingen***
- 5**     ***Hard werken op Landje Diem***
- 8**     ***Petitie tegen fietsbrug over het IJ***
- 10**    ***Hoe een 90-jarige haar verjaardag vierde***
- 17**    ***Jeugdweekend in augustus 1986***
- 19**    ***Met de Nehalennia naar Groot-Brittannië en Ierland, deel 7***



## **Van de redactie**

---

Omdat Jaap van der Harst al op reis is met zijn schip deze keer een redactioneel van ondergetekende.

In deze Geus besteden we uiteraard aandacht aan het zeer geslaagde feestweekend ter gelegenheid van ons 90-jarig bestaan. Onze voorzitter Peter Weesendorp kijkt in zijn stuk "Van de Bestuurstafel" daarop tevreden terug en in het verslag van Jaap van der Harst kunt U er meer over lezen. Peter staat verder nog even stil bij het nu toch wel echt begonnen vaarseizoen, en de langzaam voortgaande ontwikkelingen rond de dijkversterking in Durgerdam. Een punt van aandacht, zo geeft onze voorzitter aan, is wederom: werkzaamheden in de diverse havens en de daaraan gekoppelde werkplicht.

Gijs van Noort doet weer verslag van de werkzaamheden op landje Diem 'na de storm' en constateert: "We dachten dat het maar een kale boel zou worden, maar eigenlijk ziet het er prima uit zo."

Ook weer iets uit het verleden. Dit keer een kinderweekend op landje Diem in 1986. Wanda Koch-Starreveld heeft mij daarover veel informatie gegeven en een aantal mooie foto's aangeleverd.

Als laatste in deze Geus het spannende sluitstuk van de reis van Jaap van der Harst met de Nehallennia naar Groot-Brittannië en Ierland.

De Geus van deze maand komt iets later uit dan gebruikelijk. De juli-Geus en vermoedelijk ook die van augustus slaan we helemaal over. In september zal er weer een Geus verschijnen.

Allemaal een fijne vaarzomer gewenst!

Pieta van het Veld, namens de redactie

## **Van de bestuurstafel**

---

Het vaarseizoen is nu toch voor de meeste leden wel van start gegaan. Hoewel ik, bij een blik in de loods, nog leden zie die hard aan het werk zijn. Anneloes en ik hebben er inmiddels al de nodige zeildagen opzitten. Nu nog zonder waterplanten in het IJmeer en Markermeer. Maar dat zal niet lang meer duren want de eerste losse stengels fonteinkruid heb ik al zien drijven. En met dat mooie weer groeit het als kool. Maar afwachten wanneer en waar er gemaaid gaat worden.

In Durgerdam komt langzamerhand meer duidelijkheid over de plannen voor de dijkversterking. Er is een behoorlijke kans dat de gevolgen voor ons heel beperkt zullen zijn. Maar zeker is het nog niet. Afhankelijk van inspraakprocedures zal het zeker nog tot 2020 duren voor er iets gaat gebeuren. We wachten het af.

Ons 90-jarig jubileum is een groot succes geweest. Natuurlijk zat het weer ook mee. Tijdens de stadswandeling werden we begeleid door enthousiaste rondleiders die veel leuke informatie over Weesp en haar bewoners gaven. Zondag was het voor de liefhebbers echt afzien. De roeiwedstrijd in twee sloepen was duidelijk geen dagelijkse kost voor de Watergeuzen. De meeste waren na zo'n 10 minuten trekken aan loodzware riemen wel zo'n beetje aan het einde van hun krachten. En dan te bedenken dat met die roeisloepen recent de HT-race geroeid is. Van Harlingen naar Terschelling in 3 uur en 10 minuten. Ik kan het me nog even niet voorstellen. Aan het einde van de middag werden we opgehaald door een sloep en naar Fort Uitermeer gebracht. Een gezellige borrel en prima eten met zo'n 65 leden. Om 9.00 uur werden we door de sloep weer teruggebracht. Ik kijk terug op een geslaagd feest. Jan, Els en Paulien: bedankt voor de organisatie.

Hoewel er al het nodige werk verricht is in de havens moet er de komende maanden nog veel gebeuren. Daar zijn nog veel handjes voor nodig. Als u dus gevraagd wordt om dat in 'werkplicht' te doen geef daar dan gehoor aan. Twee dagen per jaar is niet veel en alleen op deze manier kunnen we onze havens tegen lage kosten in stand houden.

Een aantal leden denkt dat het tewaterlaten van hun boot als werkplichtdag geldt. Gezamenlijk de boten, waaronder jouw eigen boot, in het water leggen of op de kant zetten wordt niet gezien als werkplicht.

Ik wens iedereen een mooie zomer met veel vaarplezier.

Peter Weesendorp



## Officiële mededelingen

---

Opgezegd: S. Bastiaan

Nieuwe leden: M. Tikiz  
F. van Weeghel  
M. Offerman  
M. Trijsburg  
M. Langendonk  
R. van Gemert  
G. van Onselder  
J.J. de Vor

## Hard werken op landje Diem

---



Zoals bekend heeft de laatste grote storm van dit jaar grote schade aangericht op landje Diem. Drie Italiaanse populieren van dertig meter hoog zijn omgevallen en kwamen in het water terecht.

Professionals hebben de bomen aan land weten te krijgen en hebben deze vervolgens in 'hanteerbare' delen gezaagd. Vervolgens heeft een groep enthousiaste leden het hout opgestapeld tot wallen en zijn de kleinere takken gebruikt om afscheidingen op het terrein te maken.

De spierpijn was nog niet verdwenen of deel twee van het verhaal vond plaats. Al vóór de storm was immers besloten drie grote wilgen te kappen wegens gevaar van omwaaien. Er zat veel rot hout in en de bomen waren aangetast met tondelzwam.

Deze drie bomen zijn vorige week omgezaagd en het hele landje was opnieuw bedekt met hout. Iemand met een houtkachel zou hier zijn hele leven van kunnen stoken! We waren overigens niet te vroeg met kappen. Enkele enorme bomen bleken van binnen volledig verrot.



*Landje opnieuw bedekt met hout ....*

Opnieuw trad een groep leden aan, op de vroege zaterdagochtend. Deels dezelfde harde werkers als van de eerste sessie. En opnieuw gebeurde iets dat vooraf onvoorstelbaar leek: aan het begin van de middag was het Landje schoon.



*Onvoorstelbaar: aan het begin van de middag was het landje schoon!*



*Keihard gewerkt, maar ook bijzonder gezellig ...  
(v.l.n.r. Eilard Jacobs, Jan Kamminga, Wanda Koch-Starreveld,  
John Hilberts, Marli Turion, Piet-Jan Paul; foto: Gijs van Noort)*

Het hoeft geen betoog dat hier opnieuw keihard gewerkt is, maar ook was het bijzonder gezellig. Op het moment dat de wekker gaat is het moeilijk voor te stellen, maar zo'n ochtend werken in de natuur, onder begeleiding van de vogels, pratend over boten, tochten en bijna-rampen voelt eigenlijk heel goed.

En het landje? We dachten dat het maar een kale boel zou worden, maar eigenlijk ziet het er prima uit zo. Het blijft een prachtig stukje natuur, midden in de drukke Randstad. Daar moeten we zuinig op zijn.

Gijs van Noort

## **Petitie tegen fietsbrug over het IJ**

---

*Onderstaande oproep met column ('Pharos' uit Spiegel der Zeilvaart) van Peter Fokkens verscheen onlangs in het periodiek van Zeilvereniging Het Y in Durgerdam. Graag neemt de redactie deze over, om ook de leden van de Watergeuzen te wijzen op de mogelijkheid de petitie te ondertekenen!*

Ik stuur zelden verzoeken door om petitie te tekenen, maar dit keer maak ik graag een uitzondering. Anderhalf jaar geleden schreef ik onderstaande column. Inmiddels is een deel van de Amsterdammers er ook van overtuigd dat bruggen over het IJ een onzalig idee zijn. Ik steun ze van harte, en beveel hun petitie graag bij je aan. De column vormt hopelijk een extra motivatie.

<https://geenbrugoverhetij.petities.nl/>

### **Half IJ, Lege Dop**

... De Noord-Zuidlijn stevent de Betuwelijn qua maatschappelijke impact, kosten- en tijdsoverschrijdingen schaterlachend voorbij. En hoewel de lijn nog niet eens is opgeleverd, heeft Amsterdam al weer een nieuwe hersenschim omarmd, waarvan de baten waarschijnlijk eveneens niet tegen de kosten op zullen wegen, maar die niettemin gerealiseerd moet en zal worden.

Dit keer moet het verkeer over water aan de fiets worden opgeofferd. Amsterdam, dat met het brede, open en onoverbrugde IJ uniek in de wereld is, heeft ingezet op meerdere (!) brugverbindingen. De 'Sprong over het IJ' wordt het genoemd. Die is niet voor auto's, want er is geen ruimte voor lange opritten. Volgens de wethouders staat echter een groeiend aantal fietsers te trappelen om twee maal daags een col van de tweede categorie te nemen om de overkant te bereiken.

### **Noord-Zuid**

Nu zijn er vele manieren te bedenken om aan de andere kant te komen. Er varen al ponten, die prima hun werk doen, en de genoemde Noord-Zuidlijn komt er. Bizar genoeg werd het dichtbij de IJ-oever geprojecteerde station Sixhaven, waar zeer voorspelbaar in de toekomst de meeste opstappers zijn, uit de plannen geschrapt. Ook was niemand zo slim om naast de metrobaan ruimte te maken voor een fiets- voetverbinding, wat gezien de moeite en kosten van die tunnel toch een logische en relatief goedkope in- greep geweest zou zijn. Ik weet het, u valt nu ook van uw stoel van verbazing, maar zo is het toch echt. De drie keer teveel kostende

tunnel is niet geschikt voor fietsers. En dus moet er een brug bijkomen, of twee. Of nog een tunnel. Of een kabelbaan. Of alle drie. Vier. Snapt u het nog?

Aan mooie plannen ontbreekt het niet. Een eerste uitnodiging leverde maar liefst 71 ontwerpen op, van volstrekt idioot tot schitterend en intrigerend. En zeker kun je prachtige bruggen bouwen over het IJ. De vraag is: ten koste van wat?

Ten koste van de grote cruisevaart, om te beginnen. Daarvoor worden na twintig jaar soebatten de sluisen van IJmuiden voor 900 miljoen euro aangepast. Een brug over het IJ laat voor de grotere cruiseschepen echter te weinig ruimte over om te draaien bij de Pas-sagiers Terminal Amsterdam, die niet voor niets op loopafstand van het centrum gebouwd is. Dus wordt de PTA verplaatst naar het westelijk havengebied, waar nog geen toerist dood gevonden wil worden. Geschatte kosten: 150 miljoen.

Ook Sail Amsterdam, het grootste maritieme evenement ter wereld en een cashcow van jewelste, zit niet op bruggen te wachten. Zelfs al kunnen die open, dan nog vormen ze een gigantisch obstakel voor de vele honderden schepen die dagelijks naar de major sightseeing objects komen kijken. Hetzelfde geldt voor recreatieve zeilers, en voor de grootste commercieel varende zeilvloot ter wereld, de Nederlandse chartervaart. Nu heeft Amsterdam aan charterschepen een broertje dood, getuige de vele pogingen van het Amsterdamse havenbedrijf om ze het leven zuur te maken. Amsterdam wil héél graag historische schepen in de stad, zolang ze maar nergens aanleggen. Een typisch Amsterdamse paradox. Ook varen is straks uit den boze, want hoeveel tijd kost het om zo'n brug open en dicht te draaien? Teveel, zal ongetwijfeld het oordeel zijn, en dus zal zo'n brug alleen open gaan als het echt nodig is, dat wil zeggen als het heel veel geld oplevert. En dat doet de chartervaart nu eenmaal niet.

## **Half IJ**

Een half-bevaarbaar IJ en wat holle frasen over de pracht van de historische zeilvaart in de stad, maar geen ligplaatsen, geen voorzieningen, geen welkom, dat is wat de hoofdstad doet om zijn maritieme erfenis te eren. Half IJ of Lege Dop? In plaats van 'of' heb ik er in de titel niet voor niets een komma tussen gezet. ..."

## Hoe een 90-jarige haar verjaardag vierde

---



*Dwars door Weesp op weg naar de haven waar het jubileumfeest zal beginnen.*

Op 19 mei was het zover. Het pinksterweekend was aangebroken en onze vereniging zou in Weesp haar 90-jarig bestaan vieren. Het weerbericht was veelbelovend, er stond voor beide pinksterdagen warm zomerweer op het programma, maar toen we zaterdagmorgen met vijf schepen vanuit Durgerdam richting Muiden voeren, was daar nog weinig van de merken. De zon hield zich schuil onder een dik, grijs wolkendek, het zicht was matig en veel warmer dan een graad of 12 was het niet. In Muiden konden we bijna direct geschut worden en ook de daarop volgende brug werd vlot bediend. Voor de spoorbrug moesten we even wachten, maar daarna ging alles zeer snel en rond half drie lag iedereen keurig aangemeerd in een box van Watersportvereniging De Vecht. Daar lagen al een paar schepen uit Vinkeveen en één van de Diemerzeedijk en later arriveerde er nog een schip uit Durgerdam.

Om half vier moesten we ons verzamelen bij het toegangshek van de haven, waar een rondleiding zou starten door het historische centrum van Weesp. Eén van de gidsen was al aanwezig, maar de andere moest gewekt worden uit zijn middagslaapje. Hij dacht dat de rondleiding pas om half vijf zou beginnen.



*De rondleiding door Weesp is begonnen. Terwijl we op weg naar het fort aan de Ossenmarkt even moeten wachten voor een brug, kijkt de gids in haar map.*

Een groot probleem was dat niet, tijdens het wachten kon de al aanwezige gids ons interessante dingen vertellen over de geschiedenis van Weesp. Zo hoorden we dat er in een document uit de 12<sup>e</sup> eeuw voor het eerst gesproken werd over het gehucht Wezepe, dat Weesp in 1355 stadsrechten kreeg, en dat het niet alleen drinkwater uit de Vecht leverde aan Amsterdam, maar tot aan de 18<sup>e</sup> eeuw de belangrijkste bier- en jeneverstad van Nederland was. De VOC was een belangrijke klant. Daarna ging het economisch wat minder, maar in de 19<sup>e</sup> eeuw kreeg de stad weer een oppepper door de komst van de chocoladefabriek van Van Houten.

Toen de andere gids arriveerde en even snel probeerde te testen of we wisten wanneer Weesp stadsrechten had gekregen, werd de groep opgesplitst en begon de stadswandeling. De tocht van onze groep ging eerst naar het fort aan de Ossenmarkt, een van de forten van de Stelling van Amsterdam en nu een schitterend cultuurcentrum, waar we een leuke rondleiding kregen.



*Bij de sluis van de vroeger zeer belangrijke verbinding met de Amstel, krijgen we uitleg en vertelt de gids over de plannen met de voormalige Rooms-Katholieke kerk.*

Daarna leidde de gids ons door het fraaie centrum van de stad, waarbij ze ons informatie gaf over de herkomst van de straatnamen, de geschiedenis van de Laurenskerk en de plannen met de voormalige Rooms-Katholieke kerk, waarvan de fundamenten zijn verrot en de torenhaan is gestolen, maar die nu wordt gerenoveerd en een brouwerij onder haar dak krijgt. Zeer de moeite waard was het bezoek aan de Joodse synagoge, waar na de Tweede Wereldoorlog een spijkerbroekenwinkel en een garage in was gevestigd. Hij is nu weer helemaal gerestaureerd en eens in de veertien dagen wordt hij door de Joodse gemeente gebruikt. Na twee uur genoten te hebben van het Weespse stedenschoon en de interessante informatie van onze gids, overhandigde Jan Mögelin haar namens de vereniging als dank een fles wijn en namen we afscheid. De eerste, zeer geslaagde middag van ons jubileumfeest zat erop.

Voor pinkstermorgen stond er een sloepenrace op het programma. Echt uitslapen was er niet bij, om half tien moesten de roeiers zich verzamelen. De groep jubileumvierders was inmiddels een stuk groter geworden omdat er een aantal mensen met de auto, fiets of het openbaar vervoer naar Weesp was gekomen. Eerst werden er een aantal vrijwilligers geronseld om de twee sloepen van het verhuurbedrijf naar de steiger van de jachthaven te roeien.



*De roeiers die de sloepen van het verhuurbedrijf naar de steiger van de jachthaven gaan roeien, schepen zich in.*

De verhuurders legden kort uit hoe het roeien in zijn werk ging en traden op als stuurman en stuurvrouw. Nadat er vier ploegen waren geformeerd stapten de roeiers van ploeg 1 en 2 in hun sloep kon de race beginnen, maar eerst werd er even geoefend. Als oud-zeeverkenner klonk het “haal op gelijk” me bekend in de oren, maar met het ‘gelijk’ wilde het niet altijd lukken. Er was ons uitgelegd dat we gelijk op moesten gaan met de slagroeier, maar hem precies volgen en dan ook nog ervoor zorgen dat het blad van je roeiriem precies verticaal in het water gaat, was soms een beetje te veel van het goede. Desondanks had onze sloep een betere start dan de sloep van groep 2, maar onze voorsprong werd gaandeweg steeds kleiner en vlak voor de ronding van het jurybootje had groep 2 duidelijk de leiding. Tijdens het ronding ging er echter wat mis en verloor groep 2 haar koppositie. Het lukte de ploeg niet om ploeg 1 nog in te halen en die werd dan ook de winnaar. De strijd tussen ploeg 3 en 4 was minstens zo spannend en eindigde met een duidelijke overwinning van groep 3.

Groep 1 en 3 moesten dus tegen elkaar strijden in de finale, maar de samenstelling van beide groepen veranderde wat. Roeien vergt behoorlijk wat oefening en spierkracht, en een aantal roeiers had geen trek meer om nog een inspannende prestatie te leveren. Hun plaatsen werden ingenomen door roeiers uit de twee andere groepen en mensen die zich niet voor

het roeien hadden opgegeven. Vlak na de start gingen groep 1 en 3 nog even gelijk op, maar gaandeweg bouwde groep 3 een voorsprong op die steeds groter werd. Het lukte groep 1 niet om die weg te werken en groep 3 werd overduidelijk de winnaar.



*Met het haal-op-gelijk wil het nog niet helemaal lukken, maar desondanks is groep 3 (of is het een andere groep?) hard op weg naar de finish.*

Na dit sportieve deel van het jubileumweekend kon iedereen weer een paar uur op krachten komen. Daarna volgde er een tocht over de Vecht per motorsloep naar Paviljoen Uit & Meer, waar het verjaardagsmaal zou worden genuttigd. Vanwege de overvloedige zonneshijn en de aangename temperatuur, was het een mooie tocht en waren we niet de enigen die op de fraaie rivier voeren. Na ruim twintig minuten meerden we aan. De groep jubileumvierders was nu een stuk groter dan in Weesp, een aantal mensen was op eigen gelegenheid naar Uit en Meer gekomen.

Bij een jubileumviering hoort natuurlijk een jubileumtoespraak en nadat iedereen was voorzien van een drankje nam voorzitter Peter het woord.



*Peter houdt zijn jubileumspeech.*

Eerst reikte hij aan de slagroeiërs van de twee finalistengroepen de prijzen uit, daarna schetste hij kort de geschiedenis van onze vereniging, ooit begonnen als club die watersport beoefende in zelf gebouwde kano's. Die kano's werden gaandeweg vervangen door BM'ers en andere open boten en nog wat later kwamen er wat kajuitjachtjes. Er is na die beginperiode enorm veel veranderd. Was een vakantietocht naar de Loosdrechtse Plas- sen toen een hele onderneming, nu draaien sommige leden hun hand niet om voor een 'rondje Groot-Britannië'. Naast de haven aan de Diemerzee- dijk, waar alles begon, kregen we in Durgerdam en Vinkeveen een haven en vanwege deze drie toplocaties typeerde Peter onze club als een 'vier- sterrenvereniging'. Hij twijfelde er niet aan dat ze zeker de eerbiedwaar- dige leeftijd van 100 jaar zal bereiken. Tot slot bedankte hij Jan Mögelin en de andere leden van de jubileumcommissie voor de organisatie van dit feest.

Het personeel had intussen op een lange tafel bakken en schalen met heerlijke salades, groentes en andere lekkernijen neergezet en bij een stalletje konden warme gerechten gehaald worden. Het culinaire en te- vens laatste deel van het programma kon beginnen en voorzien van een drankje en een bord met lekkere gerechten werd er gezellig gekletst.



*Gekoesterd door het avondzonnetje wordt er onder het genot van een ijsje of een drankje nog gezellig nagetafeld.*

Toen de zon al aardig gezakt was en het wat frisser begon te worden, kwam de sloep ons weer ophalen. De mensen die mee terug gingen namen afscheid van de mensen die op eigen gelegenheid waren gekomen. Na de terugtocht was het feest officieel afgelopen, maar de volgende morgen hebben we op het zonovergoten terras voor het clubhuis nog gezellig een koffie met gebak genuttigd. Daarna werd het tijd om te vertrekken, de schepen uit Durgerdam of andere Markermeer-havens richting Muiden en de 'Vinkeveners' de andere kant op.

We kunnen terugkijken op een zeer geslaagd en oergezellig jubileumweekend, perfect georganiseerd door Jan, Ger, Els, Paulien en Henk (ik hoop dat ik geen mens ben vergeten). Allemaal hartstikke bedankt, fantastisch gedaan, over tien jaar mogen jullie weer zo'n mooi feest organiseren!

Jaap van der Harst

## Jeugdweekend op 16 en 17 augustus 1986

---

In de jaren '50 kwam Ger Koch in buurthuis Ons Huis in de Rozenstraat.



Daar organiseerden ze onder andere roeien met Werry's op de Amstel en ook een jeugdkamp op Vinkeveen, waar Ger fijne herinneringen aan had overgehouden.

In 1986, toen hij lid was van de Toer-wedstrijdcommissie van de Watergeuzen, probeerde hij dit daarom ook voor de Watergeuzenjeugd van de grond te krijgen.

Er werd een groep ouders warm gedraaid om een jeugdweekend te organiseren op Landje Diem, dat zou moeten plaatsvinden op 16 en 17 augustus. De ouders waren zelf overigens niet welkom op dat weekend. Marion Mögelin, haar vriend Ron en Carla en Fred Schaafsma (Toer-wedstrijdcommissie) werden benoemd tot begeleiders.

De sleper Westertoren zou de kinderen naar Landje Diem brengen. Op zaterdag 16 augustus lag hij klaar voor vertrek. Aan boord ongeveer twintig Geusjes, twee optimistjes en meneer Nielsen. Hij voer naar het kampement dat door vele vaders was opgebouwd op Landje Diem. Tenten, een wc-gelegenheid, tafels, banken en kratten met eten en drinken, bekers enzovoort, alles was door hen geregeld, maar nu moesten ze weg. De begeleiders namen het over van de ouders.



Er was veel te doen. Op een kampvuur broodjes bakken bijvoorbeeld. Een mast was horizontaal boven het water gelegd en diende als strijdtoneel voor kussengevechten. Ook waren er touwtrek-en roeiwedstrijden.



*Ger Koch bedankt Marion Mögelin*

Zondag de 17de kwam de Westertoren om de jeugd weer op te halen en naar het clubhuis aan de Diemerzeedijk te brengen. De ouders kregen hun kinderen weer in goede gezondheid terug en Ger Koch bedankte de vier begeleiders en de hulptroepen voor het geslaagde weekend. De kinderen hadden er erg van genoten en zullen er mooie herinneringen aan hebben overgehouden.

Wanda Koch-Starreveld en Pieta van het Veld

## Met de Nehallennia naar Groot-Brittannië en Ierland

---

### Deel 7: Kilmore Quay (Ierland) – Durgerdam



*De oversteek van de Ierse Zee zit er bijna op, maar voor de kust van Wales nemen windkracht en golfhoogte flink toe.*

In de mei-Geus heb ik verteld dat ik na een vrij snelle reis langs de Ierse oostkust verwaaid lag in Kilmore Quay, bij de zuidoostpunt van Ierland. Van daaruit wilde ik de Ierse Zee oversteken naar Milford Haven, in Wales. Er waren twee stormen over de haven geraasd, maar gelukkig duurde de tweede niet zo lang en kon ik vrij rustig slapen. Mijn bedoeling was om de volgende dag de oversteek te maken. Omdat het een flink stuk varen was, ruim 60 mijl, en ik het liefst voor donker aan wilde komen, wilde ik bijtijds vertrekken. Ik had de wekker op 6 uur gezet, maar toen ik rond vieren de wind nog door het want hoorde fluiten, besloot ik om mijn vertrek nog een dag uit te stellen. Ik heb de wekker uitgezet en ben weer lekker gaan slapen. Toen ik om zeven uur wakker werd en naar buiten keek zag ik dat het bijna onbewolkt was en er niet veel wind meer stond. Ik heb nog even het weerbericht geraadpleegd en dat zag er vrij goed uit. De noordwestenwind zou matig tot vrij krachtig zijn en de volgende dag zou het even hard waaien. Het had dus weinig zin om mijn oversteek nog een dag uit te stellen en ik besloot om toch te vertrekken.

Rechtstreeks vanuit de haveningang richting Milford Haven koersen kon niet, omdat er ten oosten van de haven een langgerekt rif lag dat recht naar het zuiden liep. Ik ben eerst op de motor naar de doorgang in het rif gevaren en toen ik goed op koers lag heb ik de genua uitgerold en ben ik met een lekker gangetje richting de Ierse Zee gezeild. Hoewel de zon volop scheen en zowel de windsterkte als de windrichting zeer gunstig waren, was het zeker in het begin geen erg aangename tocht. Er stonden flinke golven en omdat ik de wind schuin in de rug had, rolde en slingerde het schip behoorlijk. Op deze ruimewindse koersen worden zelfs ervaren zeezeilers nog vaak zeeziek. Ik had weinig te doen en had graag een boek willen lezen, maar daar waagde ik me maar niet aan. Het was ook behoorlijk fris, pas na twaalfen werd de warmte van de zon voelbaar. Toen ik na een uur of drie varen de zuidoostpunt van Ierland achter mij had gelaten veranderde de golfslag. De golven die eerst uit het noordwesten kwamen mengden zich hier met een lange, zuidwestelijke oceaandeining, wat het er niet rustiger op maakte.

De lage Ierse zuidoostkust verdween aan het eind van de morgen uit het zicht, maar de hoge heuvels in het binnenland waren nog tot op het midden van de Ierse Zee te zien. Daarna duurde het niet lang meer voordat de kust van Wales zichtbaar werd. Omdat de wind wat afnam werd het gaandeweg rustiger en begon het schip minder te rollen. Bang om zeeziek te worden was ik niet meer en ik heb bijna de hele middag zitten lezen. De windafname had ook tot gevolg dat de snelheid van het schip terugliep naar een krappe vier knopen. Ik zou daardoor veel te laat aankomen en heb daarom de snelheid wat opgekrikt door de motor erbij te zetten. De Ierse kustwacht gaf echter tegelijkertijd een windwaarschuwing af voor windkracht zes op de Ierse Zee, en aan het eind van de middag kon ik de motor weer uitzetten. De hoge heuvelachtige kust van Wales kwam snel naderbij en toen ik aan het eind van de middag een onbewoond rotseiland was gepasseerd kon ik de heuvels al zien waar de monding lag van de rivier de Cleddau, die ik een stuk op moest varen om bij Milford Haven te komen. Langs de rivier staan overal olieterminals en er varen dan ook voortdurend grote tankers in en uit. Toen ik de monding van de rivier een mijl of drie genaderd was kwam er een tanker naar buiten en ruim een mijl voor me voer er een naar binnen. Het kostte me dan ook geen enkele moeite om de monding te vinden, ik hoefde alleen maar achter de tanker aan te varen. Een paar mijl voor de monding nam de wind behoorlijk toe en ik zeilde als een Vliegende Hollander naar binnen, maar achter de imposante heuvels langs de oevers van de rivier werd het snel rustiger.

Het was inmiddels bijna half acht en het begon al flink te schemeren. Havens die ik niet ken vaar ik bij voorkeur bij daglicht binnen, maar omdat het naar de jachthaven nog ruim een uur varen was, zou dat helaas niet

lukken. Gelukkig was de vaargeul uitstekend betond en mede dankzij de plotter lukte het vrij gemakkelijk om het toegangsgeultje naar de sluis van de jachthaven te vinden. Vlak ervoor heb ik de zeilen gestreken en de marifoon gepakt om me te melden voor de schutting. Die zou over een minuut of twintig plaatsvinden en ik kon zo lang wachten aan een ponton. Omdat dat onverlicht was, kon ik onmogelijk zien hoever ik er precies van verwijderd was, maar het aanleggen verliep goed. Ik had me de moeite kunnen besparen want vrijwel direct daarna meldde de havenmeester dat ik de sluis kolk kon binnenvaren. Ik kon er vastmaken aan een ponton. Toen ik er bijna voor lag kwam de havenmeester er snel naartoe om mijn lijnen aan te pakken en me het gebruikelijke aanmeldformulier te geven. Nadat ik had ingevuld, kreeg ik een plattegrond van de haven en wees hij de box aan waarin ik moest aanmeren. Toen ik die indraaide stond hij opnieuw klaar om mijn lijnen aan te pakken. Een fantastische service!

De volgende dag heb ik eerst de lastigste etappe van mijn reis voorbereid: de oversteek van het Bristol Kanaal en de ronding van Land's End, de uiterste westpunt van Cornwall, waar het Kanaal, de Atlantische Oceaan en het Bristol Kanaal bij elkaar komen en een zeer gevaarlijke zee kan staan. Mijn idee was om het Bristol Kanaal verder in te varen, het dan op een smal punt over te steken en vervolgens van haven naar haven hopen richting Land's End te varen. Maar toen ik mijn vaargidsen en kaarten raadpleegde werd ik snel uit de droom geholpen. Er lagen aan de noordkust van Devon en Cornwall wel een aantal havens, volgens de vaargids allemaal zeer pittoresk, met leuke trapstraatjes en schilderachtige huizen, maar het waren allemaal getijdehavens die alleen rond hoogwater binnengelopen konden worden en bij eb droogvielen. Vaak bestond de bodem uit hard zand, zodat het schip bij droogvallen helemaal scheef zou komen te liggen. Om dat te voorkomen kon er wel aangemeerd worden aan kademuuren, maar die hadden dan weer geen trapjes. Het waren bovendien vaak haventjes die niet goed beschermd waren tegen stevige noordenwinden. Omdat de wind de komende dagen in de noordhoek zou zitten, was het dus sowieso niet erg verstandig om deze lagerwalhaventjes aan te doen. Er was maar één oplossing: als ik nog thuis wilde komen moest ik rechtstreeks vanuit Milford Haven naar Lands's End varen, een afstand van ruim 110 mijl die ik alleen kon overbruggen als ik een nacht zou doorvaren.

's Nachts doorvaren had ik één keer gedaan, op mijn reis naar de Baltische staten en Finland, toen ik vanuit het Zweedse Gotland de Oostzee ben overgestoken naar Letland. Ik had er geen goede herinneringen aan. Het was vreselijk koud en omdat er niets was te zien, geen schepen, maan of sterren, leken de nachtelijke uren uiterst traag te verlopen. Ik had weinig

trek in een herhaling van dit donkere avontuur dat nu nog langer zou duren, maar er zat niets anders op. Volgens de weerberichten zouden de windkracht en windrichting de volgende dag in ieder geval zeer gunstig zijn voor deze oversteek. Ik moest naar het zuiden en er werd een vrij krachtige tot matige noordwestenwind verwacht die tegen de morgen zou afnemen. Vooral dat laatste was belangrijk omdat ik dan bij Land's End zou zijn. Er stond daar een sterke stroom en als het hard woei was het er een heksenketel. De stroom wilde ik bij de ronding in de rug hebben. Volgens mijn berekening moest ik dan de volgende middag even na tweeën vertrekken.



*Milford Haven*

Na al dit rekenwerk heb ik nog een uurtje door Milford Haven gewandeld. Het was een vrij saai plaatsje met een centrum dat uit een aantal recht op elkaar staande straten bestond, maar op de hoge oever van de Cleddau liep een wandelpromenade waar mooie Victoriaans villa's stonden en wat lager slingerde een leuk pad langs de oeverwand. Net als in Ierland en Schotland waren veel informatieborden tweetalig. Opvallend was dat er in veel tuinen palmbomen stonden. Het uitzicht over de rivier en de zacht glooiende heuvels aan de overkant was mooi. De volgende morgen heb ik eerst het schip goed bevoorrad. Ik heb in een vorig verslag al verteld dat het aanbod van groente en fruit in de kleine supermarkten In Groot-Brittannië vaak bedroevend is, en hetzelfde geldt voor de vleesproducten.

Vegetarische vleesvervangers heb ik nergens gezien. Vlak bij de haven stond een grote supermarkt waar ik een wat ruimer aanbod van groente en fruit verwachtte, maar dat viel tegen. Met het bierassortiment was het heel wat beter gesteld. Ze verkochten hier zelfs Duvel en Leffe Blond, mijn twee lievelingsbieren. Met twee volle boodschappentassen ben ik weer richting de boot gewandeld.

Omdat de tocht die ik voor de boeg had meer dan twintig uur zou duren en ik er rekening mee moest houden dat ik urenlang op de motor zou moeten varen, heb ik eerst de brandstoftank helemaal gevuld. Schutten hoefde ik dit keer niet omdat het waterpeil in het havenbassin vrijwel gelijk was met dat in de rivier. Daar stond voldoende wind om te zeilen en met alleen de genua uitgerold ben ik naar de monding gevaren. Ik werd ingelopen door een grote Griekse tanker die mij precies bij de scherpe bocht vlak voor de monding passeerde. Om hem de ruimte te geven ben ik buiten de boeien gaan varen. Daarna kwam er nog een veerboot die ik ook ruim moest laten passeren. Nadat ik door een grote vloot open zeilbootjes was gemanoevreerd die waarschijnlijk net buiten de monding hadden deelgenomen aan een wedstrijd, kon ik de navigatie overlaten aan de stuurautomaat. Ik was niet de enige oversteker. Een Brits zeiljacht dat vlak bij me aan de steiger had gelegen, voer ook richting Land's End. Ik had 's morgens met de eigenaar een praatje gemaakt. Zijn vrouw en hij waren na een verblijf op de Caraïben de Atlantische Oceaan overgestoken. Voor mij was de nachtelijke oversteek van het Bristol Kanaal een hele onderneming, voor hen was het een peulenschil. Ze waren een klein half uur voor mij vertrokken. Met het blote oog was hun schip niet meer te zien, maar op de plotter zag ik het een mijl of drie voor mij varen. Omdat ik eerst nog vrij dicht onder de beschutting van de hoge zuidkust van Wales voer, stonden er in het begin geen erg hoge golven en was de windkracht niet meer dan vier beaufort



*Afscheid van Wales. De hoge kliffen aan de monding van de Cleddau liggen achter me en de lange oversteek van het Bristol Channel kan beginnen.*

Toen ik wat verder van de kust kwam nam de wind toe tot windkracht vijf en zag ik overal schuimkoppen verschijnen. Omdat ik ruime wind voer rolde het schip behoorlijk, maar gelukkig niet zo erg als tijdens de oversteek van de Ierse Zee. Veel was er niet te zien. In de verte zag ik alleen nog het grijze silhouet van de Griekse tanker en toen het al begon te schemeren voer er vlak voor mij een Franse vistrawler. Ik hoefde er gelukkig niet voor uit te wijken. Op de plotter was te zien dat er op deze zaterdagavond meer vissers actief waren en meer naar het westen voeren een paar vrachtschepen. Wat mij wel een verontrustte was dat de AIS-signalen die de schepen uitzonden soms wegvielen, ook het Britse jacht dat voor me voer was op een gegeven moment niet meer te zien. Ik moest dus ook goed om mij heen kijken, maar na het visserschip zag ik vrijwel de hele nacht geen enkel schip meer. De hele dag was het zwaarbewolkt geweest en toen het donker begon te worden was er geen ster of maan te zien. In de kuip zorgden de plotter en de andere apparatuur voor licht, daarbuiten was alles aardedonker, van de rest van het schip en van de golven zag ik niets.

Ik had op een gegeven moment wel trek in een stevige kop erwtensoep, maar helaas rolde het schip te veel om zonder problemen een blik te openen en de inhoud op te warmen. Mijn avondmaal bestond dit keer daarom

uit boterhammen met kaas, die ik al voor mijn vertrek had klaargemaakt. Het rollen van het schip werd nog verergerd doordat de wind wat draaide en ik bijna pal voor de wind voer. Het gevolg was ook dat de genua zo nu en dan bak stond. Omdat ik hem niet kon zien was het lastig om hem in de goede stand te zetten. Dat lukte alleen als ik hem met het deklicht verlichtte. Even na middernacht begon het te regenen, wat de tocht er niet aangenamer op maakte. Omdat ik voor de wind voer had het geen zin om beschutting te zoeken onder de buiskap en ik moest de kajuitingang afsluiten. Iedere keer als ik even naar binnen ging regende het flink in en werden de vloer en ook de kaartentafel behoorlijk nat. Dat ging urenlang zo door. De windkracht nam gaandeweg af tot begin vier eind drie en omdat ik stroom tegen begon te krijgen, werd de snelheid onvoldoende om op tijd bij Land's End te zijn. Er zat dus niets anders op dan de motor aan te zetten. Een voordeel was wel dat de zee wat rustiger werd en het schip minder rolde, zodat ik nu wel wat warmes kon klaarmaken.



*Na een donkere en natte nacht op het Bristol Channel klaart het steeds meer op en kan ik genieten van een mooie zonsopgang.*

Desondanks vond ik het bepaald geen aangename tocht. Ik had zo genoten van het zeilen tussen de schitterende Schotse eilanden dat ik van plan was om volgend jaar weer naar Schotland te varen en ik wilde graag ook weer naar Dublin, maar dan zou ik weer deze nachtelijke oversteek moeten maken en daar had ik absoluut geen trek meer in. De laatste uren

zorgden echter voor een positieve wending. Ten eerste hield het om een uur of vijf op met regenen en werden de lichten zichtbaar van de stadjes en dorpjes aan de noordkust van Cornwall. Nog positiever was dat de maan tevoorschijn kwam, niet meer dan een flinterdun sikkeltje en aanvankelijk nog erg waterig, maar hij werd steeds helderder en op een gegeven moment zag ik ook overal sterren. Even voor zessen verschenen er in het oosten wat lichtstrepen en boven de horizon hing als een grillig gebergte een rij imposante donkerblauwe stapelwolken. Daarboven werd de hemel snel blauw. De wolken die mij een onaangename nacht hadden bezorgd, dreven langzaam verder oostwaarts en rond half zeven kon ik genieten van een schitterende zonsopgang.



*Kaap Lizard, het westelijkste puntje van Land's End en Engeland*

De hoge kust van Cornwall was al duidelijk te zien, maar het duurde toch nog ruim twee uur voordat Land's End in zicht kwam. Ik kon het op twee manieren ronden. Vlak voor de kust lag een klein rotseilandje waar ik met een grote bocht omheen kon varen, maar ik kon ook tussen het eilandje en de kust varen. Omdat er veel stroom stond en de doorgang vrij nauw was, adviseerde de vaargids om er niet doorheen te varen bij ruwe zee. Omdat het tij over een uur zou kenteren zou er niet veel stroom staan, en de zee was door het wegvallen van de wind een stuk rustiger geworden. Ik koos daarom voor de nauwe doorgang vlak onder de hoge rotsen en ik heb er bepaald geen spijt van. Vanuit het glasheldere water rees de ruim

honderd meter hoge, door de ochtendzon beschenen rotswand recht uit het water op. Daarvoor stond een groep zeer grillig gevormde puntige rotsen als een rij schildwachten opgesteld en op het plateau van de meest vooruitstekende rots, Kaap Lizard, stond een groot wit gebouw. Ik was diep onder de indruk van deze schoonheid, het afzien tijdens de donkere en natte nacht werd er ruimschoots door gecompenseerd. De passage van de kaap kostte ruim een uur en was een van de mooiste stukjes van mijn reis.



*Grillige rotsen voor Land's End*

Op het plotterscherf was nu weer het Britse jacht te zien dat voor mij was vertrokken en ik zag het ook met het blote oog. Omdat het had gekozen voor de passage buiten het rotseilandje om, had ik het ingehaald. Rond negenen draaide ik het Kanaal in, waar ik weer flink kon genieten, nu van een groep dolfijnen, drie aan stuurboord en drie aan bakboord, die ter verwelkoming een waterballet voor me opvoerden. Hoe ze het klaarspeelden weet ik niet, maar iedere keer sprongen ze alle zes precies op hetzelfde moment het water uit. Ik heb uiteraard geprobeerd om er foto's van te maken, maar ze waren me iedere keer te snel af. Als ik ze uit het water zag springen en de knop indrukte waren ze weer onder water. Meer dan een paar ruggen heb ik niet kunnen vastleggen.



*In het Kanaal word ik verwelkomd door een groep dolfijnen.*

In het Bristol Kanaal voor Land's End, toen het al helemaal licht was, had ik sterk de neiging om even in te dutten. Als ik eraan toegaf, gleed ik onmiddellijk weg in een droom, maar tegelijk was ik nog zo wakker dat ik een paar minuten erna kon besluiten om even om me heen te kijken. Daarna keerde ik iedere keer weer direct terug in dromenland. Kennelijk had die korte droomslaapjes me goed gedaan, ik merkte totaal niet dat ik een nacht had doorgehaald. Ik was aanvankelijk van plan om naar Nelly, vlak om de hoek van Land's End te varen, maar ik zou daar al om half elf zijn en het was schitterend weer. Na een kop sterke koffie voelde ik me nog fitter, en hoewel ik stroom tegen had besloot ik om door te varen naar Falmouth. Erg snel ging het niet, maar omdat de zon overvloedig scheen en het zeer helder was, was het een mooie tocht. Vooral de laatste tien mijl voor Fall-out waren schitterend. Ik moest weer een imposante kaap rond en kwam in een door hoge heuvels omzoomde baai. Daarna voer ik tussen de heuvels de monding van de rivier de Fal binnen. Ik vond snel een plekje in de gastenhaven en vanuit de kuip had ik een leuk uitzicht op de tegen de heuvels gebouwde stad. 's Avond heb ik nog geprobeerd om mijn reis voor de volgende dag voor te bereiden, maar daar kwam niet veel van terecht, mijn hersenen stonden nu in de slaapstand. Ik heb snel mijn kooi opgezocht en daarna ruim tien uur geslapen.



*Als je door de schilderachtige trapstraatjes van Falmouth naar boven klimt, kun je voortdurend genieten van dit soort uitzichten.*

De volgende morgen heb ik een leuke wandeling gemaakt door het oude en gezellige universiteitsstadje. Via smalle, schilderachtige trapstraatjes ben ik naar top van de heuvels gewandeld. Het uitzicht over de monding van de Fal was schitterend. Ver onder me zag ik mijn schip liggen. Ook hier stonden in veel tuinen palmbomen. Omdat ik vanaf het begin van de middag stroom mee zou hebben, wilde ik rond de middag vertrekken, maar de lange reis van de vorige dag had veel brandstof gekost en ik wilde daarom eerst de brandstoftank volgooien. Het havenpersoneel bleek echter tot twee uur lunchpauze te hebben en daarna moesten de tanks van de pomp nog vol gegooid worden. Ik baalde er een beetje van want ik wilde een flink stuk varen, naar Plymouth, bijna 40 mijl, en door deze vertraging zou ik daar hoogstwaarschijnlijk niet voor het donker aankomen. Toen ik de zeilen had gehesen en de monding van de Fal uitvoer stond er al een flinke stroom. Er stond ook een lekkere wind, ruim 4 beaufort, maar omdat hij noord was en ik dus onder hogerwal voer, stonden er weinig golven. Omdat het zonnig en helder weer was, was het een mooie tocht, vooral in het begin, toen ik vlak langs de steile heuvels bij de monding van de Fal voer. Daarna moest ik een langgerekte baai oversteken en lag de kust verder weg, maar het uitzicht bleef mooi.



*Vuurtorentje aan de monding van de Fal*

Zoals ik al had gevreesd lukte het me niet om Plymouth voor het donker te bereiken. Ik schreef hierboven al dat ik bij voorkeur geen voor mij onbekende havens in het donker binnenloop, maar ik had er inmiddels al aardig wat ervaring mee. Omdat je voortdurend bezig bent om al die lichten van boeien en bakens te identificeren, is het in ieder geval niet saai. Op de plotter zie je wel waar je precies bent, maar een euvel van de elektronische kaart is dat lang niet alle boeien erop staan, je moet dus ook telkens de papieren kaart raadplegen. Voortdurend overschakelend van wat er op de kaart stond en wat ik om me heen zag, lukte het me prima om bij Falmouth mijn weg te vinden tussen het woud van boeien en bakens, maar op een gegeven moment zag ik schuin achter me een schip dat ook de toegangsgeul invoer. Wat het binnenvaren van het havengebied gecompliceerd maakte, was dat er in de brede ingang een langgerekt kunstmatig rif was aangelegd om de haven tegen zuidwestenwinden te beschermen. Na het rif maakte de toegangsgeul een scherpe bocht naar stuurboord. Het schip achter me was wellicht bang dat ik rechtdoor zou varen, wat had gekund want voor jachten was dat mogelijk, en gaf door één korte stoot aan dat het van plan was naar stuurboord te draaien. Om hem alle ruimte te geven heb ik de boeienlijn aan de uiterste stuurboorzijde van het vaarwater opgezocht. Dat was blijkbaar nog niet voldoende, want daarna gaf hij het signaal de hij een vaarwater aan stuurboord wilde indraaien. Het enige wat ik nog kon doen was pas op de plaats te maken

om hem te laten passeren. Nadat dat gebeurd was, kwam er nog een grote veerboot aan die ik de ruimte moest geven. Daarna kon ik me volledig concentreren op het zoeken van de toegangseul naar de jachthaven en de sluis. Net als in Milford Haven lag er in de sluis kolk een drijvende steiger waaraan ik kon vastmaken en kwam de sluiswachter naar beneden om me het aanmeldformulier te laten invullen en te zeggen waar ik kon aanmeren.



*Aangemeerd in het oude stadshart van Plymouth*

Omdat het donker was zag ik niet veel van de omgeving, maar aan de vele neonlichten aan de gevels was te zien dat het waarschijnlijk een uitgaansgebied was. De volgende dag, toen het schitterend weer was, kon ik uiteraard alles veel beter bekijken. Plymouth is in de Tweede Wereldoorlog helaas grotendeels verwoest, maar de haven lag precies in het oude deel van de stad dat gespaard is gebleven. Na het ontbijt heb ik er een leuke wandeling gemaakt. De stad heeft een belangrijke rol gespeeld in de maritieme en koloniale geschiedenis van Engeland. De Pilgrim Fathers, die vanwege geloofsvervolging eerst naar Nederland zijn gevlucht en in Leiden hebben gewoond, zijn hier vandaan met de Mayflower naar Amerika geëmigreerd.



*Mini-eilandje met baken ten oosten van Plymouth*

Ik had graag het Mayflower-museum bezocht, maar na het oponthoud in Ierland had ik me voorgenomen om alle dagen met goed zeilweer zoveel mogelijk te benutten omdat ik bang was dat ik anders veel te laat in Nederland zou aankomen. Het werd nu steeds vroeger donker en er zouden ongetwijfeld nog dagen komen waarop ik niet kon zeilen. Ik heb daarom aan het eind van de morgen Plymouth weer verlaten en ben naar Dartmouth gezeild. Het was een schitterende tocht. Niet alleen het weer was mooi, ik heb ook genoten van het uitzicht op de hoge kust. Die liep eerst een stuk naar het zuidoosten, daarna moest ik een zeer imposante kaap rond en een stuk naar het noorden varen. Wat de kust erg afwisselend maakte was dat hij op een aantal plaatsen werd onderbroken door mondingen van riviertjes waaraan kleine stadjes lagen. Ook Dartmouth lag een stukje landinwaarts aan zo'n rivier, de Dart. Aan beide kanten van de monding stond aan de voet van de heuvels een kasteel. Toen ik de rivier op voer, vond ik de omgeving overweldigend. Het deed me sterk aan Noorwegen denken, alleen is het daar wat rotsachtiger en ruiger. In de jachthaven vond ik snel een plekje. Het begon al wat te schemeren en toen ik de huik over het grootzeil had gelegd, was het helemaal donker.



*Kasteel aan de westoever van de Dartmonding*

Ik had op de onlineweerberichten gezien dat het de volgende dag afgelopen zou zijn met het mooie weer en ik de komende drie dagen waarschijnlijk niet zou kunnen zeilen. 's Ochtends was het echter mooi weer en ik overwoog om toch te vertrekken, maar omdat het me niet verstandig leek om de weersvoorzichten te negeren ben ik blijven liggen. Gelukkig maar, want aan het eind van de morgen begon het snel te betrekken en stevig te waaien en 's middags ging het ook flink regenen. De volgende dag woei het nog harder, maar regende het gelukkig minder. Nadat ik van de havenmeester een wandelkaart had gekregen ben ik tussen de buien door met de veerpont overgestoken naar het centrum van Dartmouth. Ik heb het mooie stadje verkend en op advies van de havenmeester een "cream tea" genuttigd, een pot thee met een soort gebakje waarop vruchtenjam en roomboter wordt gesmeerd. Ze vertelde dat in Cornwall de roomboter onder de jam wordt gesmeerd en in Devon de jam onder de roomboter, een zeer belangrijk verschil waar de inwoners van beide graafschappen sterk aan hechten. Ik was nu in Devon en heb dus de Devonse smeerwijze gehanteerd. Na dit zeer Engelse theeritueel had ik nog naar een van de kastelen bij de Dartmonding willen wandelen, maar helaas begon het weer te regenen.



*Aangemeerd aan de gastensteiger tegenover Dartmouth*

Na Dartmouth zou er een vrij lang en moeilijk traject volgen. Ik moest de lange en vrij ver landinwaarts lopende Lyme Bay over en dan het eiland Portland rond. In etappes de baai oversteken leverde nauwelijks voordeel op en bovendien konden een paar havens in de baai alleen rond hoogwater binnen worden gelopen. Er zat dus niet veel anders op dan de baai in één ruk over te steken, wat betekende dat ik ook een stuk de stroom tegen zou hebben en het laatste stuk in het donker zou moeten varen. De ronding van Portland was ook geen sinecure. Onder de zuidpunt kolken de eb- en de vloedstroom door de botsing tegen het eiland in een enorme draaikolk rond. Volgens mijn vaargids was het er bij ruwe zee een heksenketel waar menig schip met man en muis is vergaan. Omdat ik het nog een beetje te vroeg vind voor een zeemansgraf, moest ik goed uitzoeken hoe ik deze hindernis het beste kon nemen. Ik moest in ieder geval zorgen dat ik bij de draaikolk de stroom in de rug had. Zou ik door het oog van de kolk varen dan kwam ik een soort carrousel terecht waar moeilijk uit te komen was, maar als ik de buitenbocht zou nemen werd ik met een boog om Portland heen geslingerd, eerst naar het zuiden, dan naar het oosten en vervolgens naar het noorden, richting Weymouth, de haven waar ik heen wilde. Met het oog op de zeegang moest het ook niet al te hard waaien, bij voorkeur niet meer dan drie of vier beaufort.



*De stadshaven van Dartmouth*

Afgaande op de weerberichten zag het ernaar uit dat ik nog een dag in Dartmouth zou moeten blijven. 's Nachts lag het schip behoorlijk aan zijn lijnen te rukken omdat er een flinke deining vanaf het Kanaal de rivier op kwam, maar de volgende ochtend was de wind geluwd en was de zon weer te zien. Ik raadpleegde nog snel het weerbericht. Er werd nu veel minder wind verwacht en ik ben snel vertrokken. Tot aan de ronding van de westelijke kaap van de Lyme Bay had ik de stroom nog mee, daarna had ik hem ruim zes uur tegen. Alleen op de zeilen maakte ik te weinig vaart en ik heb daarom de motor erbij gezet.

Aan het eind van de middag kwam Portland in zicht. Het zag eruit als een dikke plak schuin afgesneden kaas. Het duurde echter nog uren voordat ik in buurt van de draaikolk kwam en toen ik op zuidelijke buitenbocht afkoerste was het al helemaal donker en zag ik aan het geknipper van de vuurtoren waar de zuidpunt van het eiland lag. Gelukkig stond er weinig wind meer en waren er nauwelijks golven. Waar de draaikolk lag was afhankelijk van het tij, en op grond van de gegevens uit de stroomatlas en de getijdetafel kon ik dat vrij nauwkeurig bepalen. Toen ik het licht van de vuurtoren schuin voor me zag begon ik te merken dat de stroom steeds sterker werd. Eerst was mijn grondsnelheid ruim zes knopen, daarna werd hij een knoop of acht en nog wat later voer ik ruim tien knopen. Ik stuurde naar het oosten, maar ik werd hard naar het zuiden geduwd. Bang dat ik

ergens in Bretagne zou uitkomen was ik niet, want ik wist dat “the Race”, zo noemen de Engelsen de draaikolk, mij straks naar het oosten en dan naar het noorden zou slingeren. Toen dat inderdaad gebeurde lag er een door twee kardinale tonnen gemarkeerde zandbank voor me. Afgaande op de kaartgegevens was het er diep genoeg, maar zekerheidshalve ben ik er maar omheen gevaren.



*Aangemeerd in het centrum van Weymouth*

Daarna duurde het nog ruim anderhalf uur voordat ik de haven van Weymouth binnenvoer. Dat ging vrij gemakkelijk en langs de kades van de Wey, die dwars door de stad stroomt, zag ik al snel de gastensteigers waar ik kon aanmeren. Bijna voor het kantoor van de havenmeester was een vrije plek. Op de steiger zaten drie mannen die hun hoofden verborgen hielden onder een capuchon. Toen ik de steiger naderde stonden ze snel op en liepen ze hard weg. Drugsgebruikers, zwervers? Ik lag in het hartje van de stad en er liepen meer vreemde types rond, bij een geparkeerde auto stonden twee mannen en een vrouw luid ruzie te maken. Afgezien van de aanlegplaatsen in het het Caledonisch Kanaal en het Crinan Kanaal, was dit de eerste aanlegplek die niet door een hek was afgesloten. Ik heb mijn luiken maar goed afgesloten en ben lekker gaan slapen, tevreden dat de lange tocht en de ronding van Portland probleemloos waren verlopen.



*Krijtrotskust tussen Weymouth en Poole Harbour*

De volgende morgen werd ik rond half acht wakker door een zeer luide vrouwenstem vlakbij de boot. Ik dacht dat er misschien weer wat randfiguren op de steiger zaten, maar toen ik het luik opendeed zag ik dat de stem afkomstig was van een vrouw met een hondje die op de kade gezellig zat te kletsen met een man. Toen ze mij zag werd ik direct begroet met een hartelijk “good morning sir”. Een goede morgen was het zeker. De zon scheen, de temperatuur was aangenaam en tijdens het ontbijt heb ik genoten van het uitzicht op de pastelkleurige gevels langs de rivier. Veel heb ik verder niet van Weymouth gezien, er stond weer een lange tocht op het programma. Nadat ik inkopen had gedaan in de drukke hoofdstraat, heb ik weer de zeilen gehesen. De wind was zuidzuidwest en sterk genoeg om halve wind naar het oosten te kunnen zeilen, richting Poole, ongeveer 15 mijl ten westen van het eiland Wight. Alhoewel ik aan lagerwal voer stonden er geen erg hoge golven, zeker in het begin niet, toen ik nog onder de beschutting van Portland voer. Het was aangenaam nazomerweer, voor het eerst sinds maanden ging de temperatuur richting de 20 graden, en het uitzicht op de hoge kust was mooi. Vooral op het laatst, toen ik de imposante kaap Anvil Point had gerond en een lang lint van krijtrotsen passeerde. De door de avondzon beschenen krijtrotsen aan de zuidwestpunt van Wight waren ook goed te zien.



*Avondstemming bij de krijtrotsen voor Poole Harbour*

Toen ik nog langs de krijtrotsen voer ging de zon onder en bij de monding van Poole Harbour begon het al aardig te schemeren. Poole Harbour is een groot krekengebied dat ver landinwaarts loopt. Om bij de jachthaven van Poole te komen moest ik nog een flink stuk varen. Toen ik de toegangseul invoer werd het helemaal donker. Gelukkig was de geul goed betond, maar omdat er veel aftakkingen waren was het nog niet zo eenvoudig om de geul naar de haven te vinden. Ik moest goed uitkijken dat ik binnen de boeienlijn bleef want daarbuiten lagen honderden jachten aan meerboeien. Ze waren onverlicht en pas te zien als ik ze tot op een meter of twintig was genaderd. Hoewel ik al aardig bedreven was in het navigeren in het donker, bleef de waarneming lastig. Op een gegeven moment zag ik een aantal verlichte ramen voor me. Omdat er een oever was dacht ik dat ze bij een hotel of restaurant hoorden, maar toen ik ze plotseling zag verschuiven, kreeg ik in de gaten dat het de ramen waren van een veerpont.

Toen ik de ingang van de jachthaven had gevonden probeerde ik contact op te nemen met de havenmeester om te vragen waar ik kon liggen, maar ik kreeg geen antwoord. Ik vond echter snel een plaatsje. Daarna ben ik toch even bij het havenkantoor gaan kijken. De havenmeester, een zeer vriendelijke oude baas, bleek nog aanwezig te zijn. Er lagen veel superdeluxejachten in de marina en ik verwachtte een torenhoog havengeld, maar

de havenmeester zei lachend dat ik een nachtje gratis in zijn haven mocht vertoeven omdat hij de administratie al had afgesloten. Ik kon wel gewoon van de douches en toiletten gebruik maken.



*Als ik 's morgens Poole Harbour uit vaar, ben ik niet de enige.*

Ik had in de toegangseul naar Poole Harbour gemerkt dat er enorm veel stroom stond. Om die de volgende morgen weer in de rug te hebben, moest ik vrij vroeg vertrekken. Tussen zeven en acht voer ik weer de geul uit. Ik was er op deze zaterdagmorgen bepaald niet de enige. Er voeren tientallen jachten naar buiten, een aantal had een wedstrijdvlaggetje in het want. Toen ik de geul bijna was uitgevaren kon ik mijn koers naar het oosten verleggen. Het was mijn bedoeling om de Solent op te varen, het vaarwater tussen Wight en het Engelse vasteland, en dan te stoppen in Yarmouth of als ik nog tijd over had in Cowes, allebei op Wight. Het was helaas niet zo helder als de vorige dag, maar de hoge rotskust van Wight was al te zien, en ruim anderhalf uur na mijn vertrek bereikte ik de westelijke ingang van de Solent. Op de stroomkaart had ik al gezien dat hier een flinke stroom stond, maar zo erg had ik het niet verwacht. Ik kwam in een kolkende stroomversnelling terecht. Hoewel er maar een matige wind stond, stonden er overal schuimkoppen. Ik moest goed afstand houden van de toegangsboei. Na een minuut of vijf werd het een stuk rustiger en

kon ik genieten van het schitterende uitzicht op de krijtrotsen aan de westpunt van het eiland. Voor de hoge kaap lag een rij kleine krijtrotseilandjes. Op het een na laatste stond een vuurtoren. Schitterend!



*Westpunt van Wight.*

De tocht ging veel sneller dan ik had ingeschat, na een uurtje was ik al bij Yarmouth en aan het eind van de morgen was ik bij Cowes. Ik vond het zonde om nu al te stoppen en besloot om Wight niet aan te doen maar door te varen naar Portsmouth. De Solent is de bakermat van de zeilsport en overal werden zeilwedstrijden gehouden. Om de deelnemers niet te hinderen, moest ik goed kijken hoe de wedstrijdbanen liepen en de boeien die de schepen rondden ruim passeren. Bij iedere rondingsboei lagen rubberbootjes om passerende schepen te vragen om afstand te houden. Aan het begin van de middag was ik bij de geul die naar de haven van Portsmouth en het achterliggende krekengebied leidde, maar het binnenvaren was nog niet zo makkelijk. Van alle Britse havens is Portsmouth de drukste. Er voeren voortdurend veerboten in en uit en toen ik er aankwam kwam er stroom jachten naar buiten. Jachten mochten alleen naar binnen of buiten varen aan de uiterste westkant van de geul en als ze naar de oostkant wilden oversteken moesten ze daar toestemming voor vragen. Aan de westkant lagen twee grote zeer goed beschutte marina's waar ik zou kunnen overnachten, maar ik had ook gezien dat er aan de oostkant midden in de stad een kleine jachthaven was. Omdat ik graag lig aangemeerd in het hartje van een stad, ging mijn voorkeur daarnaar uit, maar helaas vermeldde mijn havenhandboek niets over de faciliteiten.



*Portsmouth, aangemeerd langs een oude Thamesbarge*

Toen ik voor de ingang van een van de marina's dobberde, zag ik een speedbootje van de havendienst met twee mannen erin. Ik wenkte ze om te vragen of zij iets wisten over de faciliteiten in de haven aan de andere oever. Veel konden ze er niet over zeggen, maar ze wilden wel toestemming voor me vragen om over te steken, dan kon ik zelf een kijkje nemen. Die toestemming kreeg ik en even later stak ik snel het vaarwater over. Niet ver van de ingang van de jachthaven moest ik nog even hard achteruitslaan omdat er een grote veerboot die op me was ingelopen plotseling een scherpe bocht naar stuurboord maakte om een veerhaven in te draaien. Ik legde aan op een plekje dat nog open was, maar vrijwel onmiddellijk kwam er een werkstudent naar me toe die me zeer beleefd vertelde dat ik daar niet kon liggen, maar wel kon aanmeren aan een oude Thamesbarge aan de buitensteiger. Omdat ik gemerkt had dat er nogal wat deining stond in de haven, hield ik een slag om de arm wat de overnachting betreft. Terwijl ik naar de Thamesbarge toe voer, liep de werkstudent er snel naartoe om mijn lijnen aan te pakken.



*Het oude havengebied van Portsmouth is omgetoverd tot een hypermodern, bruisend stadshart.*

Spijt van mijn keus voor deze haven had ik bepaald niet, er stond wel wat deining, maar vergeleken met wat ik een paar keer in de Noorse fjorden had meegemaakt stelde het niet veel voor, ik zou hier lekker in slaap gewiegd worden. De haven lag midden in een uitgaans- en winkelgebied, hier niet oud zoals in Plymouth, maar hypermodern. Voor het leuke plekje in dit moderne stadshart moest wel een behoorlijke prijs betaald worden, 35 pond, maar die kon ik grotendeels wegstrepen tegen de gratis ligplaats in Poole. Ruim veertig jaar geleden had ik Portsmouth al eens bezocht tijdens een fietsvakantie, en toen vond ik het een weinig aantrekkelijke, vervallen plaats, met een centrum dat in de Tweede Wereldoorlog grotendeels is weggebombardeerd, maar de stad had een complete facelift ondergaan. Er was een aantrekkelijk waterfront gecreëerd met een wandelpromenade die gedeeltelijk over de oude verdedigingsmuren liep waarvoor een klein standje lag. Overal stonden bankjes, op sommige plekken in rijen, vanwaar je een mooi uitzicht had over de Solent, en op een gezellig pleintje voor een paar pubs bij de oude haven zaten en stonden veel mensen in het zonnetje van een pint te genieten.



*Op het strandje voor de oude vestingwal van Portsmouth is het in de nazomerzon goed toeven.*

Om van de stroom te kunnen profiteren ben ik de volgende morgen weer tijds vertrokken. Het was mooi nazomerweer, maar de zwakke tot matige wind was naar het zuidoosten gedraaid en daarom de eerste tien mijl pal tegen. Bij zuidoostenwind is het zicht altijd wat minder, zeker in het najaar, en dat was ook nu het geval. De vrij lage kust en ook de hoge heuvels van de South Downs in het binnenland waren nog wel te zien, maar alles was wat grijsig. Bij de voorbereiding van mijn tocht had ik gezien dat ik weer een ver uitstekende kaap moest passeren, Silsey Bill. Eronder lag een bij iedere Kanaalzeiler bekende maar ook beruchte nauwe passage, de Looe, waar enorm veel stroom staat en het zeer gevaarlijk kan zijn bij harde wind. Ik kon er doorheen of omheen varen. Omdat het laatste een omweg was en het met de golfslag wel meeviel, koos ik voor het eerste. De groene en de rode boei die de ingang markeerden waren al van verre zichtbaar, maar ik zag ook dat ertussen en eromheen overal schuimkoppen stonden. Ik kreeg steeds meer stroom in de rug en de boeien naderden steeds sneller. Ik probeerde zoveel mogelijk naar het midden te sturen, maar de stroom had me flink te pakken en ik dreef gevaarlijk snel richting de groene boei. Alleen door vol gas te geven lukte het me om hem op krap tien meter te ontwijken. Was mijn motor er op dat moment mee gestopt dan was ik er zeker tegen aangeknald. Als ik dit nog

eens doe dan weet ik dat ik veel eerder het midden van het vaarwater moet aanhouden.

Na dit spannende stukje werd het snel rustiger. Omdat mijn koers nu bijna noordoost was, kon ik mijn weg hoog aan de wind zeilend vervolgen. Er stonden drie mogelijke bestemmingen op het programma: Littlehampton, Shoreham en Brighton. Omdat ik al aan het begin van de middag bij Littlehampton was besloot ik om door te varen. Rond vieren was ik al dicht bij Shoreham. Omdat ik de volgende dag weer een flink stuk naar het oosten wilde varen, wilde ik het liefst de oostelijkste haven bereiken. Daarom besloot ik om door te varen naar Brighton, hoewel dat niet zeilend zou gaan omdat de wind helaas net iets te oostelijk was. Helaas nam de wind nog wat toe en werden de golven wat hoger. De laatste tien mijlen op de motor waren dan ook niet het aangenaamste deel van de tocht, maar om een uur of vijf draaide ik met een tevreden gevoel de ingang van de enorme jachthaven binnen. In mijn havenhandboek stond dat er in de voorhaven voldoende ruimte was om de zeilen te strijken en het schip aanlegklaar te maken, maar dat viel behoorlijk tegen omdat er een smal, kronkelig geultje liep. Pas toen ik dat door was gevaren en de haven had bereikt kwam er wat ruimte. Nadat ik eerst brandstof had getankt, legde ik vast aan een van de gastensteigers.

Het was behoorlijk goed nazomerweer en de barometer stond hoog, maar toen ik 's avonds de weerberichten bekeek zag ik dat het de volgende dag langdurig zou regenen. De kustwacht waarschuwde ook voor slecht zicht en mistvelden. Aan urenlang in de regen zitten heb ik sowieso een grote hekel en ik wilde graag de kust goed kunnen zien omdat er nu een van de mooiste stukken Kanaalkust zou komen: een lange krijtrotskust met als hoogtepunt de indrukwekkende kaap Beachy Head. Ik ging er daarom van uit dat ik de volgende dag hoogstwaarschijnlijk in Brighton zou blijven. 's Avonds heb ik nog even een was gedraaid. Zoals ik al vaker had meegeemaakt, was een van de twee wasmachines en ook een van de twee drogers "out of order". Toen ik mijn was had gedraaid en de droger aanzette die het zou moeten doen, weigerde die ik ook dienst, de munten die ik erin gooide kwamen weer terug. Het havenpersoneel kon mij niet helpen want dat was al naar huis. Ik baalde ervan want als ik de volgende morgen toch zou vertrekken zat ik opgezaald met een portie natte was. Rond elfen zag ik echter licht branden in het havenkantoor. Er zat een nachthavenmeester die al een klacht over de drogers had gehad en ze daarom had gereset. Ze deden het nu weer en even na middernacht had ik gelukkig weer een droge was.



*Brighton, chique appartementen uit de Victoriaanse tijd*

De volgende morgen was het inderdaad grijs en regenachtig en ik besloot om in Brighton te blijven. 's Middags klaarde het behoorlijk op en nadat ik met een volle boodschappentas was teruggekeerd van de supermarkt heb ik een leuk fietstochtje gemaakt over de kilometerslange, chique boulevard, waar de goed geconserveerde Victoriaanse villa's en paleisachtige appartementencomplexen nog herinnerden aan de tijd waarin de Engelse upperclass hier flaneerde.

Na dit dagje Brighton ben ik de dag erna weer verder oostwaarts gevaren naar de volgende badplaats, Eastbourne. De golvende krijtrotskust en vooral Beachy Head waren schitterend, maar door het wat nevelige weer was alles helaas ook wat grijsig. Toen ik de imposante kaap had gerond kwam Eastbourne snel in zicht. De grote jachthaven, die afgesloten was door een sluis, lag een paar kilometer ten oosten van de badplaats, eromheen stonden moderne appartementencomplexen. In Eastbourne zelf ben ik niet geweest, toen ik in de jachthaven aanmeerde was het al een beetje te laat om er naartoe te fietsen. 's Avonds heb ik me vooral beziggehouden met de voorbereiding van de volgende en tegelijk laatste etappe van mijn 'rondje Groot-Brittannië': de tocht naar Dover. Havens die ik op elk uur kon binnenlopen lagen er tussen Eastbourne en Dover niet, dus ik moest dit lange traject in één ruk afleggen. In mijn vaargids stond dat het mogelijk was om in tien uur van Eastbourne naar Ramsgate te varen als je slim

gebruik maakte van de stroom, maar dat vergde een behoorlijke uitzoekering. In het Kanaal komen een stukje ten oosten van Beachy Head twee vloedstromen bij elkaar: een oostwaarts lopende vanaf de oceaan en een westwaarts lopende vanaf de Noordzee. De kunst was om met de oostwaartse stroom in de rug te arriveren bij de stroom vanuit de Noordzee op het moment dat die terug begon te lopen. Maar dan moest je wel weten waar die stromen precies bij elkaar komen en dat werd op de stroomkaartjes helaas niet precies weergegeven. Ik wilde graag geloven wat er mijn vaargids stond, maar volgens mijn berekening zou ik altijd de stroom een aantal uren tegen krijgen.



*Beachy Head*

Ik besloot de proef op de som te nemen en de volgende morgen te vertrekken op een tijdstip waarop ik in ieder geval de stroom vanaf de oceaan in de rug zou hebben. Toen ik rond elfen vertrok had ik inderdaad de stroom in de rug en gek genoeg bleef dat tijdens de ruim acht uur durende tocht zo. De vaargids had dus gelijk, maar op grond van de gegevens van de stroomkaarten en de getijdentabel kon ik er geen verklaring voor geven. Het was tijdens de hele tocht weer licht nevelig en grijsig. De kust, die over het algemeen vrij laag en weinig spectaculair was, was nog wel te zien. Veel wind stond er niet, zodat ik bijna het hele stuk op de motor heb gevaren. Toen ik nog een mijl van de havenpiers van Dover verwijderd was heb ik de verkeersbegeleiding gemeld dat ik naar de jachthaven

wilde. Wat veerbootverkeer betreft is Dover de drukste haven van Groot-Brittannië en ieder schip is verplicht om ruim van tevoren te melden dat het de haven in of uit wil. Ik werd verzocht om naar de westelijke haveningang te varen en me daar opnieuw te melden. Toen ik dat deed kreeg ik te horen dat ik daar moest wachten totdat ik toestemming zou krijgen om naar binnen te varen. Na een minuut of tien, toen er net een veerboot de haven was uitgevaren, werd het toegangsein op groen gezet en mocht ik naar de jachthaven varen. Het toegangsein daar werd ook op groen gezet en via de marifoon gaf de havenmeester door in welke box ik kon liggen. Het was inmiddels een beetje gaan motregen en van de mooie krijtrotsen en het imposante Dover Castle was helaas weinig te zien.



*Afscheid van Groot-Brittannië. Ik heb de haven van Dover verlaten om over te steken naar Duinkerken.*

De volgende morgen moest ik verkassen naar een ander deel van de haven, want ik wilde rond elven vertrekken en de haven waar ik lag had een sluis die om negen uur werd afgesloten. Nadat ik nog even naar de supermarkt was geweest en diesel had getankt, was het tijd om te vertrekken. Met het rustige, nevelige nazomerweer was het afgelopen. 's Nachts had het flink geregend, maar 's morgens was het vrij zonnig en helder en er stond een matige tot vrij krachtige zuidwestenwind, ideaal voor het maken van een snelle oversteek.



*Een paar mijl voor Duinkerken kan ik weer genieten van een mooie zonsondergang.*

Nadat ik toestemming had gevraagd om de haven te verlaten, heb ik met pijn in het hart afscheid genomen van Engeland. Mijn 'rondje Groot-Brittannië', waar ik precies vier maanden over had gedaan, zat erop. De krijtrotsen en het imposante Dover Castle stonden te pronken in de ochtendzon en waren nog tot voor Calais zichtbaar. Mooier had het afscheid van Albion niet kunnen zijn. De oversteek was een fluitje van een cent. Er stonden weliswaar flinke golven, maar het schip rolde nauwelijks. Omdat ik halve wind voer en zoveel mogelijk snelheid wilde maken, zeilde ik zowel op het grootzeil als op de volledig uitgerolde genua. Het schip liep zo'n zes tot zeven knopen en drie uur na mijn vertrek was ik al bij Calais. Hoewel er flink wat schepen door de shipping lane's voeren hoefde ik nergens voor uit te wijken. De veerboten van en naar Calais en Duinkerken, die dezelfde koers voeren, liet ik ruim passeren. Ik had in Calais kunnen stoppen, maar mijn bedoeling was om in één ruk door te varen naar Duinkerken, ruim het dubbele van de afstand die ik al had afgelegd. Omdat ik nu vrij dicht onder de Franse kust voer, nam de golfslag af. Ook was er wat minder wind. Even voor achten, toe het al flink begon te schemeren, meerde ik aan in de jachthaven van Duinkerken.



*Duinkerken*

's Nachts regende het even, maar de volgende morgen leek het rustige nazomerweer weer te zijn teruggekeerd. Het was weliswaar grijs, maar ook relatief warm en erg veel wind stond er niet. Zeilend, maar zo nu en dan ook op de motor, heb ik koers gezet naar Oostende. Omdat de wind in het begin pal zuid was en ik dicht onder de wal voer, stonden er nauwelijks golven. Na een zeer rustige en relaxte tocht meerde ik aan het eind van de middag aan in de jachthaven van de Royal North Sea Yacht Club, waar ik hartelijk werd verwelkomd door de havenmeester. Een plaatsje vinden was nog niet zo makkelijk want de haven was bijna helemaal gevuld met jachten uit Duinkerken die bezig waren met een sluitingstocht.

De volgende dag wilde ik in één ruk doorvaren naar Vlissingen. Omdat de wind naar het noordwesten was gedraaid en het bovendien zwaarbewolkt was, was het een stuk frisser dan de vorige dag. Alleen op de zeilen was de snelheid helaas te laag om bijtijds in Vlissingen te arriveren en ik had dus weer de motor nodig. Tot aan Zeebrugge had ik de stroom in de rug, daarna had ik hem pal tegen en moest ik de motor een tandje hoger zetten. Hoewel het niet glashelder was, waren de hoge duinen van Walcheren al bij Zeebrugge te zien. Van een afstand leek het een hoge klifkust. Een uurtje later werd ook Vlissingen zichtbaar. Het was inmiddels mooi weer geworden, boven de Noordzee klaarde het helemaal op. Achter me zag ik alleen maar blauwe lucht en voor me stonden de hoge gebouwen

op de Vlissingse boulevard te pronken in de namiddagzon. Mooier had de nadering van mijn geboortestad niet kunnen zijn. Om half zes voer ik de Michiel de Ruyterhaven binnen, de vroegere vissershaven, waar ik als jongen vaak te vinden was als de viskotters binnenkwamen en de manden met garnalen en vis op de wal werden gehesen.



*Gerard, mijn opstapper, geniet van het stedenschoon in Goes.*

Mijn lange en soms zeer enerverende tocht zat er bijna op. Omdat een paar in Zeeland wonende vrienden mij wilden opzoeken, ben ik twee dagen in Vlissingen gebleven. Daarna heb ik nog twee weken van het Zeeuwse en Hollandse stedenschoon genoten, en ik moet eerlijk zeggen dat het Britse en Ierse stedenschoon daar niet aan kan tippen. Eerst ben ik met een opstapper via Middelburg, Veere en Goes naar Zierikzee gevaren. Omdat hij Zeeland niet kende, zijn we in iedere plaats een dag gebleven. Na dit gezellige weekje ben ik via de staandemastroute alleen verder gevaren, eerst naar Oude Tonge en Willemstad en toen naar Dordrecht, Gouda, Leiden en Haarlem, waar ik iedere keer een dag ben blijven liggen. Wat het weer betreft leek het einde van mijn reis veel op het begin. Hij begon zeer zomers en warm en eindigde ook zo, in Leiden was het zelfs bijna 25 graden! Op 21 oktober lag ik weer op mijn vertrouwde plekje in Durgerdam en ik kon terugkijken op een mooie reis die ruim vijf maanden had geduurd. Hoewel de navigatie in Groot-Brittannië en Ierland

vanwege de vele getijdenhavens en de vaak sterke stroom niet altijd eenvoudig was, wil ik dit jaar weer naar Schotland, maar dan niet meer via de Noordzee, maar langs Wales en de Engelse westkust. Hoe die tocht is verlopen hoop ik in de komende najaars- en winter-Geuzen te vertellen. Tot dan!

Jaap van der Harst