



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: 2epeningmeester@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: 2epeningmeester@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
(leden hebben een persoonlijke inlog)

Jaargang 92 nr.9
november 2018

DE OEGEEL

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

Opgericht op 6 oktober 1928

Inhoud

pag.

- 3** ***Van de redactie***
- 4** ***Van de bestuurstafel***
- 5** ***Officiële mededelingen***
- 5** ***Agenda***
- 5** ***Zomerstalling 2019***
- 6** ***Gezellige afsluiting van het seizoen***
- 7** ***Vinkeveen: het wordt mooi!***
- 9** ***Koop een boot en werk je niet dood***
- 10** ***Leven in de dieseltank***
- 17** ***Scharrelen op de Duitse wadden***
- 23** ***Met de Nehalennia naar de Hebriden, deel 1***

Van de redactie

Beste lezer,

Na een tocht van ruim vijf maanden naar de Hebriden neem ik het stokje weer van Pieta over. Wat ik onderweg allemaal heb beleefd, kun je al in deze Geus lezen, maar traditiegetrouw laten we natuurlijk eerst onze voorzitter aan het woord. Peter meldt eerst twee minder leuke ervaringen: de stremming van een brug over de Vecht en de lage waterstand in Durgerdam, waardoor het afgelopen zomer hard werken was om de haven in en uit te varen. Maar daarna neemt zijn stukje een positieve wending en laat hij zien wat er door onze leden allemaal voor werk is verricht aan de Diemerzeedijk en in Vinkeveen. Over wat er bij de laatste haven letterlijk en figuurlijk op de schop is genomen kun je in deze Geus nog meer lezen. Er wordt in onze vereniging niet alleen hard gewerkt, er vinden ook gezellige bijeenkomsten plaats, zoals de feestelijke afsluiting van het seizoen op 11 november. In deze Geus wordt er verslag van gedaan.

Verder staan in deze november-Geus twee zeer lezenswaardige technische artikelen. Eén van René Duursma, behalve penningmeester ook gediplomeerd chemicus. Hij laat ons meekijken in zijn dieseltank en beschrijft welke motorellende de daar welig tierende bacteriën kunnen veroorzaken en wat daartegen valt te doen. Leo Wiegerink snijdt in zijn artikel een probleem aan dat iedere ijzerenbootbezitter zal herkennen: de eeuwige strijd tegen roest. Hij roept leden die hem meer kunnen vertellen over effectieve roestpreventie en -bestrijding op om te reageren.

Voor de liefhebbers van reisverhalen staat er in deze Geus een leuk en informatief verslag van een tocht over de Duitse en Nederlandse Wadden die collega-redacteur Gijs van Noort deze zomer maakte. Hierboven schreef ik al dat je ook kunt lezen wat ik heb beleefd op mijn reis naar de Hebriden. In deze Geus doe ik verslag van mijn tocht van Durgerdam naar Cornwall. Tot slot wijs ik nog op een oproep van secretaris Roel Habiecht die zeer belangrijk is voor iedereen die nog geen zomerligplaats heeft of daar (tijdelijk) geen gebruik meer van wil maken. Aan- of afmelden daarvoor moet voor 1 januari a.s. gebeuren.

Al met al is dit een zeer gevarieerde en ook behoorlijke dikke Geus geworden. Ik hoop dat de omvang je er niet van weerhoudt om hem met rode oortjes te lezen en wens je veel leesplezier toe.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Aangezien mijn boot al vele jaren in Weesp de kant op gaat, was half oktober het moment aangebroken dat ik de koers van mijn boot richting de Vecht moest verleggen. De weersvoorspelling was goed alleen gooide de brug over de sluis in Muiden roet in het eten. Door een defect aan de draaibrug zou de brug 4 weken buiten dienst zijn. Nog geen twee weken later was het Ger Janssen die mij op de hoogte bracht dat door een noodreparatie de brug toch kon draaien. In Durgerdam aangekomen diende zich een tweede probleem aan. De lage waterstand. Met mijn 1,80 m diepgang ben ik gewend dat ik in de sloot naar de haven door de bagger ga. Maar de waterstand was door de langdurige droogte ook in het IJsselmeer zeer laag. Het was dus even werken voor mijn 27 pk Volvo Penta dieseltje.

Waar het ook hard werken was, was in Vinkeveen en aan de Diemerzeedijk. Job en Rinus hebben met inzet van vele leden enorme klussen verricht. In Vinkeveen is de parkeerplaats opgehoogd. Niks geen dure aannemer met groot materieel maar veel handjes, scheppen en kruiwagens. Aan de Diemerzeedijk heeft het clubhuis een ware metamorfose ondergaan. Daarnaast ligt er weer een nieuwe steiger en is het dak van de loods aangepakt. De ergste lekkages zijn daarmee verholpen. Nu de kar nieuwe lagers heeft zal het hellingen een feest worden. Er is dus heel veel werk verzet in de vereniging en daar mogen we trots op zijn.

Voor het meeste werk hebben we de leden voor werkplicht opgeroepen. Een enkeling daargelaten wordt aan de oproep gehoor gegeven. En na het werk is meestal de conclusie dat het eigenlijk wel leuk is om met andere leden samen de handjes te laten wapperen. Je leert elkaar zo ook nog eens kennen. Ook in het komende jaar zullen nog veel handjes nodig zijn om alle onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Ik reken weer op jullie inzet.

En om het seizoen goed af te sluiten hebben we op zondag 11 november de sluiting van het seizoen in het clubhuis. Ik hoop er veel leden te zien.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Nieuwe leden: M.Hardebol
F.Ruesink
P.Seitner
B.Ellens

Agenda

Nieuwjaarsreceptie zondag 6 januari, 13u00
Algemene ledenvergadering woensdag 27 maart, 20u00

Zomerstalling 2019

Om tijdig een juiste indeling van de havens te kunnen maken vraag ik uw aandacht voor het volgende:

Als u al een box heeft en deze wilt behouden hoeft u niets te doen.

Als u een box heeft en deze wilt opzeggen gelieve u dit voor 1 januari aan mij te melden.

Als u nog geen box heeft en er graag één wilt hebben dient u zich voor 1 januari te melden onder opgave van bootnaam, lengte en breedte en de gewenste haven.

Na 1 januari gaan we aan de zomerindeling werken. Bij meer aanmelding dan beschikbare boxen wordt de verdeling gemaakt op basis van lidmaatschapnummer.

Even voor de goede orde; als u zich vorig jaar opgegeven hebt, en geen box gekregen hebt, komt u dit jaar niet automatisch op de lijst. Opnieuw opgeven dus. Dit om teleurstellingen te voorkomen.

Met vriendelijke groeten,

Roel Habiecht, secretaris

Gezellige afsluiting van het seizoen



Tijdens de kennismakingsbijeenkomsten met mensen die zich aanmelden voor onze vereniging wordt er altijd op gewezen dat we een club willen zijn met een bloeiend verenigingsleven. Daar horen gezellige bijeenkomsten bij, zoals de nieuwjaarreceptie en de opening van het seizoen.



Lekker bijpraten

Ik herinner me nog dat we eind september ook een sluitingstocht hadden, maar daarvoor was op een gegeven moment te weinig animo. De laatste jaren waren er in het najaar echter wel bijeenkomsten met lekkere hapjes en drankjes en ik opperde verleden jaar om daarvan een traditie te maken, zodat we weer een afsluiting van het seizoen hebben. Dat is nu gebeurd

en op zondag 11 november hebben we in een vol clubhuis gezellig nagepraat over het voorbije seizoen en onze plannen voor de komende zomer. Maaike, Rudolf en Jan zorgden ervoor dat iedereen voorzien werd van lekkere hapjes en drankjes en ik wil ze daarvoor hartelijk bedanken.

Jaap van der Harst

Vinkeveen: het wordt mooi!



Zo'n vier á vijf jaar geleden werd in de jachthaven van de Watergeuzen in Vinkeveen begonnen met de bouw van het nieuwe clubgebouw.

Door veel tegenslag, wisseling van havenmeesters en andere omstandigheden verliepen de bouw en de inrichting met veel oponthoud. Tot drie seizoenen geleden plotseling de vlam in de pan sloeg en iedereen enthousiast werd over het te volgen proces.

Met man en macht werd door de leden (helaas niet allemaal) gewerkt om het gebouw dat er inmiddels stond, aan de buitenkant en ook de binnenkant af te werken en te verfraaien. Er kwam een nieuw keukenblok, een nieuwe koel/vrieskast en een fraaie bar. Nieuwe tuinstoelen met kussens en mooie raambekleding werden aangeschaft en langzamerhand kwamen er steeds meer leuke en gezellige dingen aan de muur.



Inmiddels is het terrein verhoogd en opnieuw ingezaaid en is ook het toiletgebouw onderhanden genomen. De elektriciteitsdraden zijn vernieuwd en de toiletten en de doucheruimte zijn geschilderd en verfraaid.



Er is een nieuw rolhek en ook een nieuwe fietsenstalling gekomen. Tot slot zijn dit najaar de oprit en de parkeerplaats aangepakt. De jachthaven begint een lust voor het oog te worden.



Als alles klaar is komt er in het nieuwe seizoen vast wel een mooie foto-reportage!

Cate Schenk

Koop een boot en werk je *niet* dood



Wie kent niet het gezegde: “Koop een boot en werk je dood”? Na vele jaren wonen op woonboten en na vier jaar klussen aan ons sleepbootje leef ik nog altijd en ik ben van plan dat nog heel lang te blijven doen! Maar niettemin ... op het gebied van klussen voel ik me nog altijd een amateur, met roest als grootste vijand. Die vijand heeft één

groot voordeel in de ongelijke strijd: tijd. Roest doet soms net of hij weg is, ikzelf laat me graag bedotten door een mooi verflaagje, maar dan ineens dringt het weer onverbiddelijk tot me door dat die geduldige roest traag maar gestaag zich weer iets verder heeft doorgevreten. En de fijne illusie die de boot me vaak schenkt is weer even wreed verstoord.

Maar ik laat me niet snel ontmoedigen. Dus hup, aan de slag! O nee, er wordt vanmiddag regen verwacht en dan heeft roest bikken niet zoveel zin. Bovendien moet het wel een klein beetje leuk blijven. Aha: vrijdag is het droog! O nee, dan heb ik een afspraak. In het weekend dan maar. En ja hoor, het lukt me om één reeks verdachte ‘plekjes’ (helaas niet allemaal) én af te krabben én te schuren én er een laagje primer overheen te zetten. Dat moet goed drogen, morgen verder. O nee, dan regent het weer. Nou ja, ik zie nog wel. Dat ‘nog wel zien’ wordt op de lange baan geschoven en dat ene laagje primer was natuurlijk onvoldoende.

Ik kan nog lang zo doorgaan. En ik heb meer vragen dan antwoorden! Ja, internet staat vol met antwoorden. Maar die zijn allerminst eenduidig, meestal slecht onderbouwd en vaak erg onrealistisch. Dat geldt ook voor adviezen van fabrikanten. Die kun je vaak alleen maar uitvoeren als je je baan opzegt en met boot en al naar een mediterraan land verhuist. Wat moet ik met een advies als ‘de hele zaak (dek, gangboord, berghout, ...) kaal maken, dan een laag twee-componentenprimer, vervolgens twee lagen van dit, een laag van dat en drie aflaklagen?

Vragen, vragen, vragen ...

Bijvoorbeeld: hoe zit het met twee-componentenprimer op een oude één-component verflaag? Kun je daar met een één-componentproduct op verder werken? Wat moeten we vinden van de ‘nieuwe loodmenie’, na het

verbieden van de ouderwetse ‘echte’ loodmenie? Is een gewone primer beter of moet je juist allebei gebruiken, het één over het ander? Of ook nog ijzermenie, in plaats van of in combinatie met? Zijn al die menies en primers poreus, zoals ik las, en moet je er beslist zo snel mogelijk een aflaklaag overheen zetten? Of twee? Of drie (o nee, genade...)? Is loodijzermenie misschien een goed alternatief? Hoe zit het met de hechting van al die producten, op de ondergrond en onderling? Wat te denken van Owatrol impregneerolie? Alleen nuttig als tijdelijke oplossing, zoals vroeger lijnolie? Of zinvol als eerste laag, wanneer het je niet lukt om alle roest goed te verwijderen? Of moeten we C.I.P. gaan gebruiken, ook een Owatrol-product, in feite (als ik het goed heb) een mengsel van Owatrol-olie met ijzermenie)? Op de site lees ik: “in plaats van zandstralen”. Nou, als dát geen bemoedigende tekst is!

Ik heb wel gemerkt dat velen het ‘leed’ herkennen en met dezelfde en nog vele andere vragen zitten. Als ik het onderwerp ‘roest’ en ‘onderhoud’ op de jachthaven aansnijdt, krijg ik twee soorten reacties: leuke tips en eigen ellende. Meestal wel gekruid met humor, soms ook berusting. En ja, van een bos bloemen kun je ook genieten en je berust erin dat die gaat verwelken. Moeten we onze boten dan maar als bossen bloemen beschouwen en een cursus Zen gaan volgen?

Wie van de lezers heeft écht praktische tips om het verwelken van een stalen schip zo lang mogelijk uit te stellen? Wie wil een artikel schrijven over een subthema of kent een ander die dat misschien zou kunnen? Ook al hebt u maar één ideetje of eigen vragen: reageer! De bedoeling is met elkaar bij te dragen aan een serie gedegen maar praktische artikelen. Niet een soort forum dus, daarvan zijn er al genoeg! Reacties naar: redactie@wsvdewatergeuzen.nl.

Leo Wiegerink

Leven in de dieseltank

Eerst zal ik mij maar even voorstellen: René Duursma, penningmeester van Watersportvereniging “De Watergeuzen” en van de Dehler Club Nederland. Inderdaad, ik heb een Dehler sinds 2000, geheten “Elwing”, type 28 Top uit 1993 met dieselmotor. Inmiddels heb ik dus 18 jaar ervaring met “leven in de dieseltank”.

Met leven in de dieseltank bedoel ik de bacteriën die zich lekker voelen op de afscheiding van water en diesel. Omdat tegenwoordig verplicht biodiesel bijgemengd wordt bij echte diesel moet iedereen rekening houden met die bacteriën, want er zit water in biodiesel.

Als er veel bacteriën zijn dan klonteren ze samen tot vlokken of zelfs vellen. Ze gaan overal zitten en kunnen de binnenkant van de tank helemaal bedekken. Zolang ze blijven zitten is er niet veel aan de hand, maar als je een stukje vaart op bewegend water zoals Amsterdam-Rijnkanaal of IJsselmeer met een leuk windje dan kunnen ze loskomen en in je brandstofsysteem komen. Als het vellen of vlokken zijn dan slaat je motor geheid af en dat wil je niet op het kanaal met 4-baks duwvaart. Die vellen of vlokken worden ook wel op zijn Engels *sludge* genoemd.

Ik merkte na een paar jaar varen dat de motor het moeilijk had in het voorjaar na de winterstalling. Slecht starten, hard bonken bij het lopen en de boot kwam niet op snelheid. De oplossing was een tankje verse diesel uit de pomp erbij gieten en wat bestrijdingsmiddel en het liep weer als een tierelier. Nog een paar jaar verder werd deze oplossing wat minder wat ik merkte aan de snelheid die te laag bleef.



Figuur 1: Hier moest het groffilter maar komen; links is nog een stukje van het fijnfilter te zien met opschrift "BOSCH".

Een goed ogenblik om eens verder te kijken is natuurlijk tijdens de winterstalling. Er zit een diesel-fijnfilter op mijn 1-cilinder Volvo-Penta 2001B en dat filter moet jaarlijks vervangen worden. Na losschroeven van het filter zet ik het omgekeerd in een potje zodat ik een leeg en niet lekkend filter naar de gemeentewerf kan brengen. Het viel me op dat er met de jaren steeds meer troep in het potje te zien was. Ook kwam ik steeds meer verhalen tegen over vervuiling in diesel, dus vond ik het tijd een extra groffilter in de dieseltoevoer te monteren, zie figuur 1. Ook dat laat ik jaarlijks leeglopen voor ik het afvoer. Ik merkte ongeveer 5 jaar geleden dat er viezigheid óp het filter bleef liggen. Eerst waren het vlokjes en druppels water, maar figuur 2 laat zien dat één week later het water en de vlokjes elkaar gevonden hadden en er vrolijk nieuwe bacteriën groeiden.



Figuur 2: Het bezinksel uit het groffilter

Kennelijk had ik ook last van sludge. Het werd helemaal duidelijk toen de dieselniveaumeter vast kwam te staan. Tijd om de binnenkant van de tank eens te inspecteren. Een eerste inspectie ging door het gat van de tankmeter, zo'n 3 cm groot. Flink loeren en ja, ik zag zwarte viezigheid in de diesel drijven. Met een keukenpapiertje ben ik eens gaan vissen en het resultaat is in figuur 3 te zien.



Figuur 3: De drab of 'sludge' uit de tank op een keukenpapiertje

Dus tijd voor steviger maatregelen. Allereerst de niveaumeter voorzichtig opengemaakt en er zat een flinke hoeveelheid zwarte drab in waardoor de vlotter vastgelopen was. Nieuwe meter gekocht, maar ook een inspectiegat in de tank gemaakt waar ik met mijn hand door kan. De hele tank heb ik leeggepompt en vanbinnen schoongeveegd met keukenpapier en thinner. Het RVS van de tankbodem glom me tegemoet.

Waar ik ook achter kwam was dat er al een groffilter gemonteerd was, maar wel verstopt in de bakskist vlak bij de dieseltank. Het is nogal primitief want ik moest een bergvak losschroeven om erbij te komen. Toen ik dit filter open maakte schrok ik echt. In 15 jaar was een 5 mm dikke laag aangroei op het filter ontstaan en er stond 5 cm water in. Onbegrijpelijk dat er nog diesel doorheen kwam.

Nadat ik de hele zaak schoon had gemaakt moest het wel schoon blijven. Daarbij kwam de test "Diesel bug treatments" uit het blad "Practical Boat Owner" van pas, zie <https://www.pbo.co.uk/gear/12-diesel-bug-treatments-tested-43353>. Een van de beste middelen zou Starbrite Star Tron zijn, dat blauwe goedje. Ik heb een flinke hoeveelheid toegevoegd aan verse diesel en dat voorjaar liep de motor weer als een tierelier. Als ik diesel in de tank aanvulde deed ik er altijd een flinke scheut Starbrite Star Tron bij.

Maar het voorjaar daarna merkte ik dat de motor toch niet helemaal soepel liep. Dit jaar, dus twee jaar na de radicale schoonmaak, merkte ik dat de oude kwalen weer terug waren. Dan maar weer eens in de tank kijken. Voorjaar 2018 zag ik alweer lichte aanzetten, maar in het najaar kon ik echte aanzetten in de tank zien, zie figuur 4.



Figuur 4: Aangroei op de bodem van de dieseltank vóór toevoegen van Grotamar 81



Figuur 5: Aangroei op dezelfde plaats een week later

Ik zag flinke slieren met donkere stukjes erin die op water wezen. Dat lichtblauwe Startron werkte duidelijk niet goed genoeg. Ik had nog een fles Grotamar 71 staan, dus die er maar bij gedaan maar dat werkte ook niet best omdat het al 10 jaar oud was. De houdbaarheid is 2 jaar.

Dan maar het volgend spulletje uit de PBO-test, Grotamar 82, geprobeerd en dat werkt wel. Het werkt zo goed dat de Nederlandse overheid het niet toegelaten heeft. Via Internet is er toch wel aan te komen en ik heb dat in een stevige dosering toegevoegd. In het Engels is dat een 'shock'-dosering, om alle bacteriën in de tank in een keer geheel om zeep te helpen. Na een week nog eens gekeken in de tank en het resultaat is duidelijk: de slierten worden minder, zie figuur 5. Komende winter zal ik alles maar weer uitnemen want als er water bij die slieren komen gaat het feestje voor de bacteriën gewoon verder zoals figuur 2 laat zien. Volgens de PBO-test wordt de aanwezige sludge afgebroken tot losse deeltjes die makkelijk te filteren zijn. Maar filters hebben een beperkte capaciteit, dus een tank met heel vieze diesel kan de filters verstopen. Zover wil ik het niet laten komen, dus ga ik de tank aan de binnenkant nog een keer schoonvegen.

In de gebruiksaanwijzing van Grotamar 82 staat nog een keer dat je dit goedje nodig hebt omdat alle diesel uit de pomp 5% biodiesel bevat en daar zit water in. Dat water gaat niet vanzelf weg en het bezinkt ook maar voor een deel. Het is helaas maar al te waar, merkte ik.

Hoe merk ik het verschil? Toen ik de Elwing kocht liep-ie op de motor 6 knopen. Met sludge in de tank zakte dat naar 5 knopen maar een week na toevoeging van Grotamar 81 haalde ik de 6 knopen weer. Ook niet onbelangrijk: de motor loopt soepeler en heeft geen hard metalig bijgeluid meer bij elke cilinderslag. Dat geluid is de invloed van het water in de diesel. Water kan voor een heel klein deel in diesel oplossen. Wat er dan over is wordt bij de productie tot heel fijne druppeltjes uiteengeslagen. Hoe water de verbranding beïnvloedt kan ik niet voorspellen omdat water chemisch gezien nogal afwijkend is. Maar teveel water geeft een andere ontsteking, waardoor de motor 'bonkt'. Ook wordt de verbranding zelf anders wat een metalig bijgeluid geeft. Liever geen water dus. Onze bootmotoren zijn nogal rechtlijnig: een bepaald volume vloeistof wordt in de cilinder gespoten en door het samenpersen van lucht en vloeistof stijgt de temperatuur en dan moet het maar ontbranden. Als een deel van de diesel vervangen wordt door water dan is het geleverde vermogen minder omdat er minder diesel in de cilinder gaat, maar vooral omdat het water verdampt en dat kost heel veel energie. Het ogenblik waarop de verbrandingstemperatuur bereikt wordt zal anders liggen. Moderne automotoren zijn daarin beter,

deze kijken voortdurend naar de verbranding en regelen dan het injectievolume bij. Misschien dat de nieuwste generatie boottieselmotoren dat tegenwoordig ook doet, maar daar heb ik geen zicht op.

Daarnaast claimt Grotamar 81 dat het meer water laat oplossen in diesel, waardoor kleine druppeltjes verdwijnen. Hoe dat bij de verbranding uitwerkt weet ik niet, maar als gediplomeerd chemicus durf ik wel te zeggen dat waterdruppeltjes bij de verbranding in één klap in waterdamp overgaan. De stoffen in Grotamar 81 zullen voor een deel een chemische binding met water aangaan en het geheel kan wel in diesel oplossen. De chemische binding moet bij de verbranding weer uiteenvallen maar dat gaat wel geleidelijker en bij hogere temperaturen.

Is GTL (gas-to-liquid) diesel een oplossing? De claim is dat het schoner is en nauwelijks water bevat. Een druppel water zakt erdoorheen en blijft op de bodem liggen. In een schone tank zal het goed werken. Maar het lost bestaande aanzettingen die al in de tank zitten niet op. De bacteriën overleven in alle hoekjes en gaatjes. Komen ze water tegen in contact met diesel of GTL dan is dat voor hen *Gefundenes Fressen* en gaan ze doen wat elke bacterie het liefste wil: een hele familie van bacteriën worden. Om het echt uit te bannen heb je de biociden zoals in Grotamar of andere goedjes nodig. Ook is GTL duurder en heeft het een kleinere energie-inhoud. Anders gezegd: je moet er meer van verstoken voor hetzelfde resultaat, dubbel duur dus. Nou zal mij dat worst wezen want ik verstook maar twee 5-liter tankjes per jaar, maar met een grote boot kan dat anders liggen. De leveranciers van GTL schermen met het cetaangetal dat hoger is dan van gewone diesel. In gewoon Nederlands: de temperatuur in de cilinder tijdens de verbranding is wat hoger. Ik durf niet te zeggen hoeveel, maar ook bij oudere of gevoelige motortjes zou dit geen probleem mogen geven.

Al met al, bij deze doe ik een stevige aanbeveling om vooral je dieseltank eens zorgvuldig te inspecteren. Wees voorbereid op viezigheid maar doe er wel wat aan want je wilt niet met een afgeslagen motor op het Amsterdam-Rijnkanaal overvaren worden door een duwbak.

René Duursma

Scharrelen op de Duitse Wadden



Terugkeer na het oesterplukken

We hebben een prachtige zomer achter de rug. Zó lang mooi en stabiel weer bood natuurlijk mogelijkheden voor de watersporter.

Zo wilden wij al langer alle Duitse waddeneilanden eens aandoen: verder dan Just waren we nooit gekomen. We hebben een klein motorbootje, een Doerak 780, en die is bepaald niet gebouwd voor het varen op groot water. Maar omdat we er al 15 jaar mee over de wadden varen hebben we wel enige handigheid ontwikkeld om de grootste scheepsrampen te vermijden (of, zoals onze kinderen zeggen, hebben we domweg geluk gehad tot nu toe).

Een risicofactor voor boten met grote ramen, zeker als die nog rubber sponningen hebben, is een hoge golf die de ruiten eruit kan slaan. Op zee spannen we dan ook altijd een hoes met daarin houten platen voor de voorste ramen. Ook is het belangrijk goede navigatieapparatuur mee te nemen: fantastisch is het programma Navionics, waarmee je vooraf routes kunt uitzetten en je jezelf ziet varen in de zeekaart, zodat ook bij slecht zicht geen problemen ontstaan. Verder kun je als lid van vereniging 'De Wadvaarders' gratis gebruik maken van de app Quicktide. Hier voer je je diepgang in en vervolgens kun je precies bekijken in welke tijdspanne je bepaalde ondieptes kunt passeren: een superding dat veel vastlopen voorkomt en het heeft mogelijk gemaakt dat we op de terugreis eens vier wantijen op één tij zijn gepasseerd. Natuurlijk nemen we ook papieren zeekaarten, een stromenboek en getijdentabellen mee en maken we meerdere keren per dag gebruik van apps als Windfinder en Windguru.

Ook een belangrijke voorzorgsmaatregel is het meenemen van telefoonnummers van de KNRM en de Duitse reddingsdienst: als er iets aan de

hand zou zijn hoef je de marifoon niet te gebruiken. Deze wordt ook uitgeluisterd door commerciële reddingsmaatschappijtjes die een klein vermogen voor hun diensten in rekening brengen.

Maar goed: het allerbelangrijkst is natuurlijk dat de boot technisch op orde is en zelf loop ik elke ochtend de motor even na op olie, koeling, eventuele lekkages etc. Alleen al voor het gevoel...

Bij Lauwersoog zijn we het Wad opgegaan en hebben eerst wat rondgescharreld bij Oost-Ameland en Schier. Je kunt aan de oostkant van deze eilanden prachtig droogvallen en ook de haventjes zijn hier heel gezellig. Lauwersoog heeft een buitenhaven, die handig is om nog even spullen aan te schaffen voor de boot (in de coöperatie) en gewone boodschappen te doen (in de winkel bij Jachthaven Het Boze Wif aan de andere kant van de dijk). En niet te vergeten: om voor een krats de meest verse vis te kopen tegenover de visafslag.



Droogvallen bij Ameland

Vervolgens hebben we de getijdenhaven van Noordpolderzijl weer eens bezocht: deze was door verzanding jaren niet bereikbaar, maar het gerucht ging dat er gebaggerd was en inderdaad konden we er binnenvaren.

Schitterende omgeving met bijzondere buitendijkse gebieden en natuurlijk brachten we een traditioneel bezoekje aan het oude café achter de dijk: het legendarische 't Zielhoes.

Daarna was het tijd om over te steken naar het eerste van de zeven Duitse eilanden, Borkum. Met als puntje van aandacht het passeren van de Eems: groot water met veel stroming, kans op hoge golven en daarbij scheepvaartverkeer met snelle zeeschepen. Maar zoals zo vaak deze zomer was het prachtig en rustig weer en na een kleine twee uur varen tuften we de oude Kriegsmarinehaven van Borkum binnen. Dit is één van de twee keuzes die je hier hebt: er is ook een 'gewone' jachthaven met een heel gezellig terras en restaurantje.

Wij kozen voor de grote haven uit de Tweede Wereldoorlog die nu onder meer dienst doet als vluchthaven: we waren hier eens eerder aangespoeld na een veel zwaardere overtocht en waren toen gecharmeerd van de volstrekte desolaatheid van het gebied: de reusachtige drijvende steigers uit de oorlog en het kale, winderige kazerneterrein waar ook gewoond wordt. Prima omgeving voor een aflevering van Derrick ('Harrie, hol mal das Wagen').

Toch was de haven veranderd: er is meer professionele activiteit gekomen door de windmolenparken in de buurt en er lagen veel meer zeiljachten dan de vorige keer. Voor zeilers die van de Noordzee komen is dit een prima plek natuurlijk.

Omdat ons bootje enigszins atypisch is in deze omgeving worden we doorgaans, na enig nadenkend krabben op het hoofd, op een aparte plek gelegd. Jachten kunnen niet tegen zo'n kort bootje aanleggen en omgekeerd wordt ook niet als logisch gezien. Gevolg is dat we de tijdens deze reis ook in drukke havens meestal alleen op een relatief rustig plekje liggen, met om ons heen rijen van vier of vijf zeiljachten tegen elkaar aan.

De bewoonde wereld van Borkum ligt een half uurtje fietsen van de haven. Ook kun je er, zoals op meer Duitse Waddeneilanden, met een treintje naartoe. Overigens: Borkum heeft mooie natuurgebieden, maar het bebouwde deel vinden wij niet erg interessant.

Onze volgende stop was Just. Dit bereik je door via een met prikken bebakend geultje onder Borkum door te varen tot je bij groter water komt. Ook hier blijkt het met de zeehonden prima te gaan: regelmatig duikt er een zwart bolletje nieuwsgierig op in de buurt van de boot, en de platen liggen vol rustende dieren.



Zonsondergang voor Just

Wat een verschil tussen Just en Borkum! Het eerste dat opvalt is dat op Just geen autoverkeer is toegestaan en ook de eilanders zelf bedienen zich van paard en wagen. Er hangt een ouderwets soort rust over het eiland, versterkt door een charmant orkestje dat 's zomers op het plein in de muziektent speelt, het oude Kürort en de rieten strandstoelen. Zoals bijna op elk Duits eiland is er wel een klein vliegveld, niet meer dan een weiland, voor sportvliegtuigjes.

Ook andere eilanden hebben het autoverkeer uitgebannen: bijvoorbeeld Baltrum, ons volgende eiland. Daar zijn zelfs fietsen 'nicht erwünscht'. Op de heenweg hadden we Norderney even overgeslagen: dit deden we op de terugweg aan. Norderney is enigszins met Borkum te vergelijken: het heeft een grote haven met een goed restaurant. Op Norderney is ook diesel te bunkeren. Punt van aandacht in Duitsland is overigens wel dat er geen gasflessen te koop of te vullen zijn, die aansluiten op het Nederlandse systeem. Daar kwamen we gelukkig pas op de terugweg achter.



Onderweg naar Baltrum

De laatste eilanden zijn Langeoog, Spiekeroog en Wangeroog. Vooral de eerste twee zijn heel bijzonder: gemoedelijk, met een prachtige natuur.

Liggend op Wangeroog fantaseerden we over doorvaren naar Denemarken en de Oostzee: qua tijd op dit moment te hoog gegrepen, maar ooit.... De manier waarop we nu de Duitse wadden bevaren hebben, steeds één of twee nachten blijven, dan weer een uur of twee á drie doorvaren naar de volgende stop werkt prima en je legt uiteindelijk verbazingwekkende afstanden af. Kwestie van rustig doortuffen.



Uitzicht vanuit de oude haven van Hindeloopen

Ook de terugtocht liep voorspoedig. Weliswaar nog wat harde wind op het Nederlandse Wad en het traditionele gehannes met het anker (bij Engelmanplaat dit keer: s'nachts losgeslagen van het anker en door de harde wind steeds verder richting de plaat gezet. Gelukkig doet de oude diesel wat die op zo'n moment moet doen.... Verder liep de reis via Harlingen en het IJsselmeer als een zonnetje. In het museum van Hindeloopen hebben we ons nog wat verder verdiept in de relatie tussen de Hindelooper klederdracht en Indiase 'sitsen', bedrukte stoffen die de Hindeloopers van de andere kant van de wereld haalden om hun extravagante kleding mee te maken. Sinds we een Indiase schoondochter hebben heeft dit onze aandacht getrokken. Ook drie eeuwen geleden bleek de wereld soms opvallend klein. En wat een prachtig oud haventje heeft dit piepkleine vissersdorpje toch!

Na Hindeloopen was het tijd om, na meer dan een maand varen, huiswaarts te gaan. Veel prachtige ervaringen rijker en, na al het zoute water, weer genoeg te klussen in het vooruitzicht: roest bikken! Maar dat was het meer dan waard.

Gijs van Noort

Met de Nehalennia naar de Hebriden

Deel 1: Van Durgerdam naar Cornwall

In de Geuzen van afgelopen voorjaar en winter heb ik verteld wat ik beleefd heb tijdens mijn 'rondje Groot-Brittannië'. Ik vond het in Schotland zo mooi dat ik er dit jaar graag weer naartoe wilde. Verleden jaar was ik er langs de Noordzeekust naartoe gevaren, nu wilde ik dat via het Bristol Channel, Wales en het eiland Man doen. Mijn hoofddoel was om de Hebriden, de eilanden voor de noordwestkust van Schotland, te bezoeken. Zou ik genoeg tijd hebben dan wilde ik ook naar de Orkneys en dan via een stukje Noordzee en het Caledonisch Kanaal weer terugvaren. De verdere terugtocht zou weer langs de Ierse oostkust gaan. Of dat allemaal gelukt is en wat ik onderweg heb beleefd, kun je hieronder en in de volgende Geuzen lezen. Ik wil hier wel alvast verklappen dat het niet alleen een heel mooie, maar soms ook behoorlijk enerverende en spannende reis was.

Op 22 mei, de dinsdag na ons jubileumweekend, ben ik vertrokken naar IJmuiden. Omdat ik 's middags stroom mee zou hebben, wilde ik proberen om in één keer door te varen naar Scheveningen. Toen ik opstond regende het, maar toen ik rond elven de motor startte was het gelukkig droog en bepaald niet koud en op het Noorzeekanaal liet de zon zich soms even zien. In IJmuiden werd ik vlot geschut en rond drieën koerste ik met volle zeilen langzaam naar het zuiden. Op zee verschilde het weer enorm van dat op land. Terwijl het daar zwaar bewolkt was, was er op zee geen wolkje aan de lucht, maar het was er vanwege de noordelijke zeewind zeker tien graden kouder. Ik heb mijn korte broek dan ook snel verruild voor een lange en een thermohemd aangetrokken. Jammer was dat het zicht niet al te best was. De kust was nog wel zichtbaar, maar IJmuiden verdween al snel uit het zicht en van de hoge gebouwen van Den Haag was nog helemaal niets te zien. Jammer was ook dat de wind vaak te zwak was om alleen op de zeilen voldoende vaart

te maken. Ik moest dan ook regelmatig de motor erbij zetten, anders zou ik niet voor de kentering in Scheveningen arriveren. Toen ik daar ruim vier uur later aankwam, hing er een zeer dreigende onweersachtige lucht, maar gelukkig vielen er niet meer dan een paar spetters uit en ik kon buiten van mijn avondmaal genieten.

De volgende morgen heb ik eerst het schip flink bevoorraad, daarna ben ik rond de middag vertrokken. Ik wilde een flinke klapper maken, richting de Oosterscheldedam, om vandaaruit de dag erna over te steken naar Oostende. Het weer was bijna hetzelfde als dat van de dag ervoor, maar er stond nog minder wind. Daardoor was het iets warmer, maar ik had nu bijna permanent de motor nodig. Het oversteken van de Maasmond bij Hoek van Holland is bijna altijd spannend, maar gelukkig hoefde ik voor geen enkel binnenkomend of uitvarend schip uit te wijken. Na de oversteek voer ik steeds verder van de kust en zag ik tot aan Schouwen alleen water om me heen. Toen ik de Roompot indraaide kwam er wat wind en tot aan de Roompotsluis kon ik lekker zeilen.

Toen ik bij de sluis arriveerde was de vraag waar ik zou kunnen overnachten. Verleden jaar had ik gezien dat er aan de buitenzijde een vlot lag waaraan ik zou kunnen aanmeren. Het werd ook in de Wateralmanak genoemd, maar helaas lag het er niet meer. Omdat er op de steigers voor de sluis stond dat die uitsluitend bestemd waren voor schepen die geschut wilden worden, heb ik een schutting aangevraagd om te kijken of er aan de Oosterschelde-kant misschien aanmeermogelijkheden waren. Het schutten ging snel, maar toen ik de sluis verlaten had zag ik dat de steigers aan bakboord waar vroeger veel schepen overnachtten, ook verdwenen waren. Alleen aan stuurboord waren twee haventjes voor sportvisboten en professionele vissersboten. Ik besloot er poolshoogte te nemen. Bij het eerste haventje hing een bord dat er niet aangemeerd mocht worden zonder toestemming van de eigenaar. Daar kon ik dus niet liggen. Bij het haventje ernaast stond op een paal dat er ligplaatsen verhuurd werden, met een telefoonnummer en de naam van een website. Ik besloot

daar maar aan te meren, aan de steigers waren nog veel open plaatsen.

Toen ik net mijn lijnen had vastgemaakt, voer er een visser langs. Hij groette me vriendelijk en ik vroeg of ik hier kon blijven liggen. Dat was volgens hem geen enkel probleem en havengeld hoefde ik voor één nachtje niet te betalen. Even later zag ik echter een wat bozige man over de dijk naar de steiger benen. Hij liep naar mijn schip en zei dat hij de eigenaar van de haven was en er door de sluiswachter op was geattendeerd dat ik hier was aange-meerd. Ik had hem direct moeten bellen, maar ik kon hier wel blijven liggen, het havengeld was 15 euro. Nadat ik het hem had overhandigd draaide hij wat bij en wenste hij me een goede nacht toe. Daarna ging hij weer snel weg. De visser had het tafereeltje met enige verbazing gadeslagen en toen de man weg was vroeg hij wat die was komen doen. Toen ik vertelde dat het de haveneigenaar was die 15 euro was komen innen, moest hij hartelijk lachen. Hij kende de man en zei dat die helemaal niet de eigenaar van de haven was. Dat hij me 15 euro havengeld had gevraagd vond hij belachelijk. Wie ik moest geloven? Mijn nachtrust heeft er in ieder geval niet onder geleden en de volgende morgen heb ik lekker in het zonnetje mijn eitje gepeld. Omdat ik pas vanaf een uur of twee stroom mee zou krijgen had ik ruim de tijd om wat achterstallig poetswerk en een handwasje te doen.

Rond de middag ben ik vertrokken. Het schutten ging weer zeer vlot. Het weer leek veel op dat van de twee vorige dagen, alleen was het warmer. Ook was het zicht aanvankelijk wat beter. Vanaf mijn aanlegplekje kon ik vaag de imposante kerktoren van Zierikzee zien en voor de noordkust van Walcheren was het zicht ook nog redelijk goed, maar toen ik op volle zee kwam verdween de vuurtoren van Westkapelle al snel uit het zicht en zag ik urenlang alleen nog water en lucht. Die was vrijwel helemaal blauw, er dreef alleen wat cirrus. Eerst stond er nog voldoende wind om te kunnen zeilen, maar op de Noordzee had ik de motor nodig.

Ik koerste in een rechte lijn over de Vlakte van de Raan en het verdronken eiland Schooneveld, waar Michiel de Ruyter nog slag heeft geleverd met de Engelsen, naar Oostende. Er voeren vrij

veel vissersschepen, vrijwel allemaal uit Zeeuwse vissersplaatsen, waaronder mijn geboortestad. Toen ik in de buurt kwam van de Wielingengeul, zag ik daar ook veel schepen en ook op de geul naar Zeebrugge en de Wielingen was het behoorlijk druk. Toen ik die over wilde oversteken, kwam er van zee een groot vrachtschip mijn kant uit, maar het was gelukkig nog ver genoeg weg om er veilig voorlangs te kunnen. Het weer was inmiddels behoorlijk verslechterd. 's Morgens was er op het scheepsweerbericht gewaarschuwd voor onweersbuien met hagel en windstoten tot 35 knopen en het zag er naar uit dat die er nu aankwamen. Toen ik nog in de Nederlandse territoriale wateren voer, was de blauwe lucht al in korte tijd helemaal grijs geworden en voor de Vlaamse kust begon het er echt dreigend uit te zien. Het werd steeds donkerder en na de oversteek van de geul begon het te regenen, maar daar bleef het ook bij. Er was geen enkele donderklap te horen of bliksem te zien en van zware windstoten had ik ook geen last, integendeel, de wind viel bijna helemaal weg. Rond achten arriveerde ik in de jachthaven van Oostende, waar ik aanmeerde langsij een Duits jacht.



Aangemeerd in Oostende

De volgende dag ben ik weer tussen de middag vertrokken, richting Duinkerken. Wat het weer betreft wordt dit een wat eentonig verhaal. Weer was er weinig wind en een matig zicht. Regenen deed het gelukkig niet meer, maar zon was er helaas niet. De eindeloze rijen appartementen langs de kust waren als een grijs lint nog net te zien, maar verder was het vrij saai op het water, totdat er iets onverwachts gebeurde. Terwijl ik zittend tegen de mast in mijn boek verdiept was, zag ik iets langs fladderen. Eerst dacht ik dat het een vlinder was, maar die zie je alleen op zee als de wind afluig is. Toen ik naast me keek zag ik een klein bruin vogeltje met een mooie gele borst, waarschijnlijk een fitis of tjiftjaf. Hij zat een paar decimeter van me vandaan, maar sloeg totaal geen acht op mij. Na even rond gekeken te hebben, speurde hij alle plekje op de boot af waar zich weleens insecten zouden kunnen bevinden. Eerst ging hij tussen de lijnen kijken die aan de reling hingen, daarna was de ruimte tussen de buizen van de preekstoel en het opstapje aan de beurt en vervolgens ging hij heel de binnenkant van de voetrail langs. Het was een leuk gezicht, alleen was er niet veel voor hem te vangen. Op een gegeven moment zag ik hem niet meer, maar toen ik even naar achter liep om iets uit de kajuit te halen, zat hij onder de buiskuip. Tussen de buizen en het doek zitten altijd wat spinnetjes, dus daar zou hij wellicht iets eetbaars gevonden kunnen hebben. Misschien is hij ook nog in de kajuit geweest, maar souvenirs van zijn aanwezigheid heb ik gelukkig niet gevonden. Toen ik weer tegen de mast zat, heb ik hem nog even gezien. Daarna was de gevederde gast die je toch eerder in een tuin of bos verwacht, weer gevlogen.

Vlak voor de Franse grens kwam er gelukkig wat wind, zodat ik nog een uurtje kon zeilen. In de jachthaven van Duinkerken vond ik snel een plekje aan de gastensteiger. Er lag een nog een Nederlands jacht dat op weg was naar Engeland. De eigenaar kwam de volgende morgen even een praatje maken. Op de Nederlandse radio, die hier nog net te ontvangen was, hoorde ik dat het in Nederland een tropische dag zou worden. In de haven was het 's morgens behaaglijk warm, maar toen ik even na de middag richting Dover koerste was de temperatuur allesbehalve tropisch.

De zwakke wind was noordoost. In het grootste deel van Nederland is dat een landwind, hier is het een zeewind. Omdat de temperatuur van het zeewater niet meer dan 14 graden was, voerde de wind koude lucht aan en was het ondanks de overvloedige zonneschijn zeker tien graden koeler dan op land. Aan de kanteelwolkjes hoog in de lucht was te zien dat er kans op onweer was, maar voor het overige leek het weer veel op dat van de vorige dagen. Van de kust zag ik niet veel. Een groot gemis was dat niet, want die wordt ten westen van Duinkerken kilometers lang gedomineerd door chemische fabrieken.

Ik moest een van de drukste scheepvaartroute ter wereld oversteken, en voor het waarnemen van de schepen was ik bijna helemaal afhankelijk van mijn AIS. Om een optimaal uitzicht te hebben, ben ik weer tegen de mast gaan zitten. Lezend en om de paar minuten even om me heen kijkend was het daar goed toeven. Ik had alleen vrij laat in de gaten dat er vlak voor de boot een paar met een lijn verbonden vissersboeitje lagen. Vaar je daar tussen dan heb je een groot probleem. Gelukkig kon ik ze nog net ontwijken. Vervelend was dat de afstandsbediening van de stuurautomaat het opeens niet meer deed zodat ik niet meer vanaf mijn plekje kon sturen. Van de vier afstandsbedieningen die ik de afgelopen zes jaar heb gehad en waarvan ik er maar een hoefde te betalen, had deze het langst zonder problemen gefunctioneerd. Ik baalde er flink van, ook omdat ik het ding belangrijk was voor mijn veiligheid. Ik heb hem altijd omhangen. Zou ik tijdens het zeilen over boord vallen dan geeft het me de mogelijkheid om het schip zo te sturen dat het stil komt te liggen.

Ter hoogte van Calais doemden de eerste zeeschepen op. Op mijn plotter kon ik zien dat ze allemaal voor anker lagen en dus geen potentieel gevaar opleverden. Wel moest ik mijn koers wat verleggen. Kort nadat ik het redegebied was doorgevaren, kwam ik bij de shipping lane met schepen die naar het oosten voeren. Op de plotter zag ik dat er uit het Kanaal flink wat schepen aankwamen die al tamelijk dichtbij waren. Of ik er voor uit zou moeten wijken was moeilijk te bepalen, maar toen het eerste schip uit de nevel opdoemde voer het al voor me langs. Even later zag ik

het volgende schip, maar dat was nog zover weg dat ik er makkelijk voorlangs kon. Van de andere schepen had ik helemaal geen last. Daarna volgde al vrij snel de westwaartse shipping lane. Daar zou ik waarschijnlijk wel mijn koers moeten verleggen, want vanaf de Noordzee kwam met vrij grote snelheid een flinke pluk schepen aan. Maar ook hier gingen ze zonder problemen voor- en achter me langs. De wind was inmiddels wat toegenomen en in de Britse territoriale wateren kon ik de genna uitrollen en de motor uitzetten.

Waar ik ook goed rekening mee moest houden waren de veerboten.. Omdat die dezelfde richting uitvoeren, koerste ik een beetje boven ze, maar omdat zij via de oostelijke ingang de haven van Dover in gingen en ik dat via de westelijke ingang moest doen, moest ik op een gegeven moment hun koerslijn oversteken. Net toen ik dat wilde gaan doen, zag ik op de plotter een aantal veerboten de haven verlaten en toen ik achterom keek zag ik er een van de Franse kant op me afkomen. Ik heb even gewacht tot hij voorbij was en ben toen snel achter hem overgestoken. Kort daarna zag ik de beroemde krijtrotsen van Dover als een hoge grijze muur voor me opdoemen. De havenpielen werden ook zichtbaar en ik heb de marifoon gepakt en de havendienst gemeld dat ik naar de jachthaven wilde. Ik werd verzocht om me weer te melden als ik ongeveer 200 meter van de westelijke haveningang vandaan was.

Zo relaxt als de tocht begonnen was, zo hectisch eindigde hij. Het begon namelijk stevig te waaien, zo hard dat het bijna ondoenlijk was om buiten de pieren mijn grootzeil op te binden. Gelukkig zette de havendienst het licht vrijwel direct op groen toen ik me voor de tweede keer had gemeld en kon ik binnen de pieren mijn schip in gereedheid brengen voor het aanmeren. Het woei daar ook stevig, ruim windkracht zes, maar er stonden minder hoge golven. Omdat er werkzaamheden uitgevoerd werden kostte het even wat moeite om de kronkelige ingang naar de jachthaven te vinden. Nadat ik aan de havenmeester mijn lengte, breedte en diepgang had opgegeven kreeg ik een box toegewezen, die ik vrij snel vond.

Volgens Buienradar en Windfinder zou het tussen acht en negen uur in Dover stortregenen, maar daarvan was weinig te merken. Het was weliswaar zwaar bewolkt en wat later op de avond regende het even, maar tijdens mijn avondmaal kon ik genieten van het uitzicht op het weliswaar wat grijzige, maar daarom niet mindere imposante Dover Castle, hoog op de rotsen. De verwachting was ook dat het 's nachts flink zou onweren en de volgende dag onophoudelijk zou regenen, maar geonweerd heeft het totaal niet en toen ik de volgende morgen wakker werd scheen de zon uitbundig en was het zomers warm.

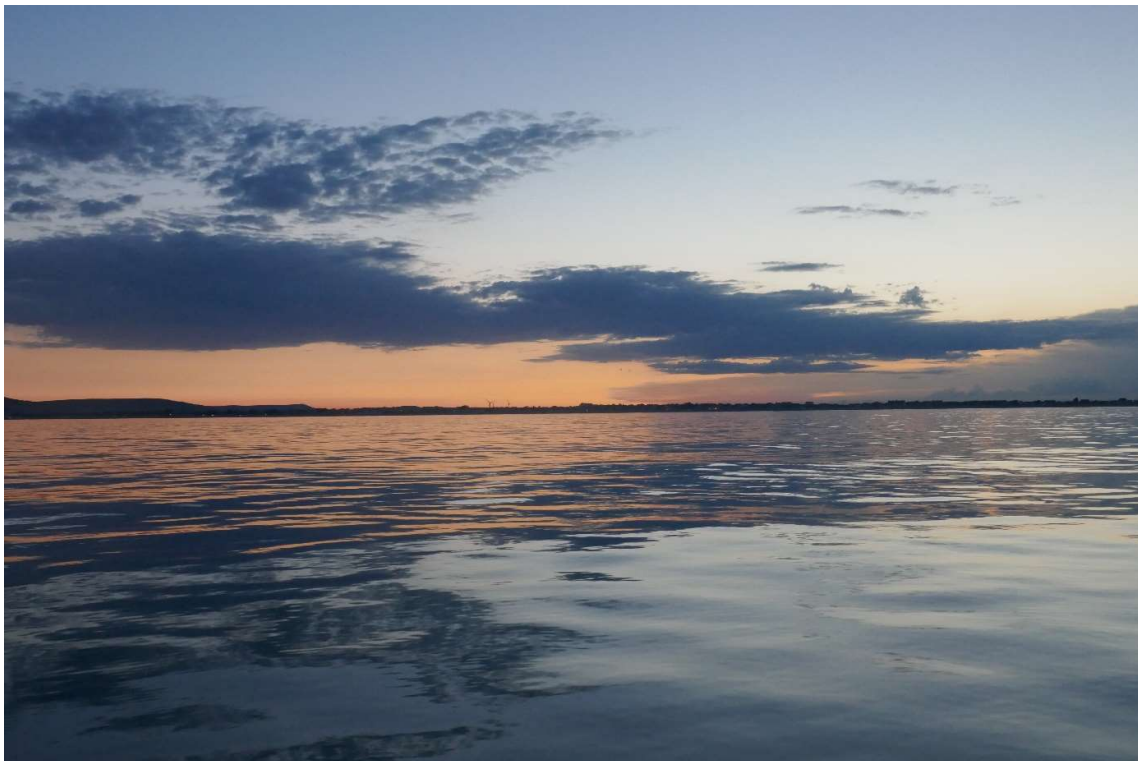


De jachthaven van Dover met hoog op de rotsen het Dover Castle

Vanwege de weersverwachting was ik ervan uitgegaan dat ik een dag in Dover zou moeten blijven, maar tussen de middag heb ik de lijnen weer losgegooid en ben ik naar Eastbourne gevaren. Van de wind die het me de vorige avond lastig had gemaakt, was niets meer te merken. Het was bijna windstil en het zicht was weer tamelijk beperkt. Toen ik de havenpielen achter me had gelaten, waren de krijtrotsen ten westen van Dover nog vaag zichtbaar, maar van de badplaats Folkestone en de krijtrotsen

daar heb ik niets gezien. Bij Dunchenes werd het wat helderder en toen ik de lange baai die daarna kwam overstak, was het zicht prima en volgde er een mooie avond met een schitterende zons-
ondergang. Een ander positief punt was dat de afstandsbedie-
ning van mijn stuurautomaat het weer deed. Omdat ik pas laat in
Eastbourne zou arriveren en de zee bijna spiegelglad was, heb
ik op het water gedineerd.

Net als de vorige dag had het weerbericht zware onweersbuien
voorspeld, maar die zijn me gelukkig bespaard gebleven. Aan
beide zijden van het Kanaal hingen wel veel hoge bloemkoolwol-
ken, maar erg onweersachtig zag het er niet uit. Toen het echter
een beetje begon te schemeren zag ik het boven het Engelse
vasteland hoog in de wolken voortdurend weerlichten. De vol-
gende dag hoorde ik dat er in Engeland ruim 2800 bliksems wa-
ren geteld, een recordaantal.



Avondstemming op weg naar Eastbourne

Toen ik in de verte de aanloopboei van de geul naar Eastbourne
zag knippen, melde ik me aan voor de sluis die toegang gaf tot

de jachthaven. Bij het binnenlopen moest ik even contact opnemen met een vaartuig dat in de haveningang bezig was met het lichten van een wrak, om te vragen aan welke kant ik het kon passeren. Aan het accent van de stuurman meende ik te horen dat het een Nederlander was en toen ik langs het vaartuig voer zag ik dat het een schip was van het Nederlandse aannemersbedrijf BosKalis. In Dover was hetzelfde bedrijf bezig met de renovatie van de haven. In de sluis kwam de uiterst vriendelijke havenmeester naar mijn schip om te zeggen in welke box ik moest liggen en tien minuten later lag ik aangemeerd op bijna het zelfde plekje waar ik verleden jaar had gelegen.



Beachy Head

De volgende dag ben ik doorgevaren naar Brighton. Tussen die badplaats en Eastbourne lag een schitterend stuk krijtrotskust: de imposante kaap Beachy Head en de Seven Sisters, een sterk golvende kust met zeven golfpieken. Het was in de haven weer zomers warm en de zon scheen overvloedig, en wat het zicht betreft had ik geluk. Het was weliswaar niet glashelder maar ook niet nevelig, en het uitzicht op de zonbeschenen krijtrotsen was

schitterend. In het begin heb ik nog proberen te zeilen, maar dat schoot niet erg op en het werd dus weer grotendeels een motortocht. Na ruim drie uur genieten kwam Brighton in zicht en via de marifoon werd me een plekje toegewezen aan de gastensteiger. Er lagen nog twee Nederlandse schepen, waaronder een Victoire. Met de bemanningen heb ik een gezellig praatje gemaakt.

Het weerbericht voorspelde voor de volgende dag veel regen en een stevige wind, ruim windkracht zes, en daarom ben ik in Brighton gebleven. Achteraf had dat niet hoeven, harder dan windkracht 4 woei het niet en met de regen viel het ook reuze mee. Alleen aan het eind van de middag heeft het een uurtje geregend. Helemaal nutteloos was mijn eerste ligdag niet, want ik had mooi de tijd om voor de Geus een stukje te schrijven over de viering van ons 90-jarig jubileum.

De volgende dag was het nog steeds vrij somber en volgens het weerbericht stond er onweer en regen op het programma, maar het zag er bepaald niet onweersachtig uit en regenen deed het ook niet. Toen het tij kenterde ben ik daarom weer vertrokken, richting Portsmouth. Het zicht was wel een stuk slechter dan de twee voorgaande dagen, zodat ik van de mooie 19^e-eeuwse boulevard van Brighton nagenoeg niets heb gezien. Maar er stond eindelijk weer eens voldoende wind om lekker te kunnen zeilen. In de loop van de middag zwakte hij echter steeds meer af en werd het zicht steeds slechter. Op een gegeven moment zag ik alleen nog een grijze mistmassa en wat water om me heen. Toen ik Portsmouth naderde kon ik op de plotter zien dat er voortdurend tankers en grote vrachtschepen langs voeren. Ze gaven om de halve minuut een geluidsein en als ze dichtbij kwamen kon ik duidelijk het gedreun van de motoren horen, maar ik heb er geen een gezien. Pas bij Portsmouth werd het zicht iets beter en kon ik vaag het strand zien met wat gebouwen erachter. Op een gegeven moment hoorde ik een zwaar brommend geluid schuin voor me. Het kwam steeds dichterbij en opeens zag ik waar het vandaan kwam. Vlak voor me koerste een hovercraft richting het strand. Sneller dan ik gedacht had kwam het super-de-luxe-haventje in het moderne winkelhart van Portsmouth in zicht, waar

ik, net als vorig jaar, wilde overnachten. Erg veel schepen lagen er niet, maar wat er lag is, was ruim bemeten, zeker vergeleken met mijn bescheiden 9-meter jachtje. Met de eigenaar van een ruim 15 meter lang zeiljacht heb ik even een praatje gemaakt.



Aangemeerd in het hartje van Portsmouth

De volgende morgen was de mist gelukkig verdwenen. Super helder was het niet, maar de kust van het eiland Wight was duidelijk te zien. Omdat ik pas na de middag de stroom mee zou krijgen, had ik 's morgens de tijd om een wandelingetje door de stad te maken. Helaas begon het wat te regenen, maar ik schatte in dat dat niet de hele dag zou duren. Toen ik de lijnen los gooide regende het nog steeds, maar op de Solent, het vaarwater tussen Wight en het vasteland, was het de eerste uren droog. Daarna trok er nog een bui over, maar toen die weg was brak de zon door en klaarde het helemaal op. Veel wind stond er niet, zodat de hele tijd de motor nodig had.

Het was mijn bedoeling om te overnachten in Yarmouth, op Wight, maar omdat ik daar al rond half vier was, ben ik doorge-

varen naar Poole Harbour, ruim 15 mijl westelijker. Het bleef zonnig en het zicht was nog steeds vrij goed, en bij het verlaten van de Solent kon ik genieten van het uitzicht op de Needles, de rij puntige krijtrotsen helemaal aan de westpunt van Wight. Het fraaie uitzicht was helaas sneller voorbij dan ik gehoopt had, want net als de vorige dag kwam er weer een mistveld aanzetten en verslechterde het zicht dramatisch. Wel bleef de zon schijnen en was de lucht helemaal blauw. Het was dus laaghangende mist, maar voor de navigatie maakte dat weinig uit, ik moest weer helemaal vertrouwen op de plotter. Daarop zag ik een Nederlands vrachtschip de geul naar Poole Harbour uitvaren. Ook hij voer blijkbaar in de mist, ik hoorde hem iedere halve minuut een geluidssignaal geven. Het liep gaandeweg tegen zessen en ik begon wat trek te krijgen. Omdat er nauwelijks golven stonden en het zicht begon te verbeteren, heb ik weer op zee mijn potje gekookt.



De westpunt van Wight met de Needles

Toen ik bij de ingang van de lange en kronkelige toegangsheul naar Poole Harbour arriveerde, was het gelukkig weer glashelder

en kon ik genieten van het mooie uitzicht op de door de avondzon beschenen heuvels en het indrukwekkende, kilometerslange krekengebied waar eindeloze rijen jachten aan meerboeien lagen. Na een half uurtje was ik bij de jachthaven. Via de marifoon kreeg ik van de havenmeester een box toegewezen. Daarna heb ik nog lekker in het zonnetje zitten lezen. Erg lang duurde dat helaas niet, want vrij plotseling verdwenen de bovenste etages van het flatgebouw op de kade in de wolken en even later was er van het hele gebouw niets meer te zien. Zou dit zo blijven, dan moest ik maar een dagje in Poole doorbrengen. De volgende morgen waren de gebouwen gelukkig weer te zien, maar het was wel zeer grijs. Volgens het scheepvaartweerbericht zou het zicht matig tot goed zijn, maar er werd wel gewaarschuwd voor mistvelden. Ik twijfelde of ik wel of niet zou vertrekken, maar toen het tussen de middag opklaarde besloot ik om de lijnen weer los te gooien en naar Weymouth te varen.

Eerst heb ik de brandstoftank gevuld, vanwege het gebrek aan wind helaas een bijna dagelijks gebeuren. Op zee werd het zicht nog wat beter en kwam de zon tevoorschijn. Ik hoopte maar dat dat zo zou blijven, want tussen Poole Harbour en Weymouth lag een mooi stuk krijtrotskust. De eerste krijtrots die ik passeerde was de Old Harold, de eerste van een aantal rotsen die als een rij tanden voor een kaap staan. Omdat het een bekende toeristische attractie is, voeren er veel rondvaartboten. Zoals bij iedere kaap stond er flink wat stroom die voor een onrustige zee zorgde. Erg veel wind was er weer niet, maar in dit geval was dat niet zo erg, want ik had hem pal tegen. Een paar mijl na Old Harold werd de krijtrotskust onderbroken door een baai met een stadje eraan en daarna volgden er nog twee hoge kapen waar het door de harde stroom behoorlijk onrustig was en het schip flink tekeerging.



Op weg naar Weymouth passeer ik Old Harold.

Vlak voor de laatste kaap was het helaas gedaan met het mooie uitzicht. Vanaf het Kanaal woeien flarden mist de kaap om en al snel was er van de hele kaap niets meer te zien. Tot aan Weymouth vertoefde ik in een klein sombergrijs wereldje en van de fraaie kust zag ik niets meer. De haveningang had ik snel gevonden en even later meerde ik aan op het plekje waar ik in september ook had gelegen, vlak voor het havenkantoor en de toiletten en douches. Helaas kon ik er niet blijven liggen en moest ik verkassen naar de overzijde en vastleggen aan een rijtje van twee jachten. Het was er behoorlijk druk, want er was in het weekend een folkfestival. Overal zaten mensen fish-and-chips te eten en ik heb mezelf ook op deze Britse lekkernij getrakteerd. 's Avonds heb ik nog even een wandelingetje gemaakt door het in de mist gehulde stadje.



Folkfestival in Weymouth; op de kade worden traditionele Dorsetse dansjes uitgevoerd.

De volgende morgen zag het er stukken beter uit. De mist leek verdwenen, de zon scheen overvloedig en de temperatuur was aangenaam. Op de kade vlak voor de boot was het nog drukker dan de vorige avond, want het folkfestival was begonnen en vond daar plaats. Dansgroepen in kledij die veel leek op die van de kaasdragers in Alkmaar en Edam, voerden er onder begeleiding van accordeons en violen traditionele dansjes uit. Weymouth is een leuk, sfeervol stadje en ik was er graag nog een dagje gebleven, maar als ik nog de Hebriden en de Orkneys wilde bezoeken, moest ik de dagen waarop er gevaren kan worden zoveel mogelijk benutten. Bovendien zou ik op de terugreis weer in Weymouth komen. Ik heb daarom aan het eind van de morgen de lijnen weer losgegooid.

De volgende plaats waar ik naartoe wilde was Kings Wear, aan de rivier de Dart, pal tegenover Dartmouth. Het was een flink stuk varen. Eerst moest ik om het schiereiland Portland heen, daarna volgde er een lange oversteek over de Lime Bay. Toen ik de haven had verlaten was het glashelder. De imposante rotskust die

ik de vorige dag niet had gezien, stond nu te pronken in de zon. De wind was west en zou daarom weer pal tegen zijn, maar om het eiland Portland te kunnen ronden moest ik eerst een stuk naar het zuiden varen. Ik hoopte daar te kunnen zeilen, maar helaas was de wind weer te zwak. Toen ik het eiland halverwege was gepasseerd zag ik de grote witte vuurtoren op de zuidpunt al staan, maar dat duurde niet lang. Weer kwam er vanaf het Kanaal een mistveld aanzetten dat alles opslokte en mijn wereldje heel klein maakte. De vuurtoren zag ik niet meer maar ik hoorde hem wel. Iedere halve minuut loeide de misthoorn, voor mij een zeer vertrouwd geluid en ook een beetje jeugdsentiment, want als het op de Westerschelde mistte was de misthoorn bij de buitenhaven van Vlissingen in de hele stad te horen. Gelukkig was het mistveld een stuk kleiner dan dat van de vorige dag. Toen ik de vuurtoren passeerde was die weer goed zichtbaar en was het mistveld helemaal verdwenen, maar de misthoorn stond nog steeds te loeien. Om optimaal van de oostgaande stroom te profiteren ben ik zo dicht mogelijk onder de wal gevaren. Omdat de wind pal tegen de stroom in woei stonden er venijnige golven en ging het schip even flink tekeer. Daarna werd het een stuk relaxter en begon de lange oversteek. Mistvelden bleven me verder gelukkig bespaard, het was erg helder en bijna de hele tijd was de kust nog te zien.



In de monding van de Dart begint het al aardig te schemeren.

Toen Portland achter de horizon was verdwenen, werd de kust bij Dartmouth zichtbaar, maar het zou nog uren duren voordat ik die bereikte. Omdat mijn maag al aardig begon te knorren en ik nog uren had te gaan, heb ik weer op het water gedineerd. Een half uurtje voordat ik de monding van de rivier de Dart had bereikt kon ik genieten van een mooie zonsondergang. Daarna werd het tijd om het schip aanlegklaar te maken. Toen ik de monding invoer begon het al wat te schemeren, maar het uitzicht op de hoge heuvels en de twee kastelen aan weerszijden was weer fantastisch. Dit was echt een van de mooiste plekken van de Engelse zuidkust. Omdat ik de jachthaven goed kende vond ik snel een plekje aan de gastensteiger, maar toen ik via de marifoon aan de havenmeester vroeg of ik er kon blijven liggen, zei ze dat ik moest verkassen naar een box. Het was inmiddels al zo donker dat het lezen van de boxnummers onmogelijk was, maar de havenmeester was naar de box toegelopen en met het lampje van haar telefoon gaf ze me signalen. Toen ik even later in haar kantoor was om mijn scheepsnaam op te geven en het havengeld te betalen, vertelde ze dat haar dienst er bijna opzat, maar dat ze weer vroeg

uit de veren moest omdat ze de volgende morgen zwemles moest geven. Ze had een druk bestaan, door de week was ze lerares schei- en natuurkunde op een middelbare school.



Het middeleeuwse dorpskerkje van Kings Wear

De haven die voor de volgende dag op het programma stond was Plymouth. Omdat ik pas na tweeën stroom mee zou krijgen had ik 's ochtends lekker de tijd om van de schitterende omgeving te genieten. Eerst ben ik door de schilderachtige, steil oplopende straatjes van Kings Wear de heuvels naast de Dartmondning opgeklommen. Toen ik het middeleeuwse dorpskerkje passeerde ben ik er even naar binnen gegaan. De kerkdienst was net afgelopen en een paar mensen stonden nog wat na te praten en koffie te drinken. Een van hen, een zeer vriendelijke super Engelse oude dame, kwam naar me toe en vroeg beleefd of ik een kopje mee wilde drinken. En er stond ook een schaal met lekkere cake. We hebben gezellig staan praten en toen ik bij het afscheid nemen vertelde dat ik in september hoogstwaarschijnlijk weer in Kings Wear zou zijn, zei ze dat ik dan maar een uurtje eerder moest komen, dan kon ik ook de kerkdienst bijwonen. Na deze

leuke ervaring heb ik een schitterende wandeling gemaakt over de heuvels die ik vanaf het water had bewonderd. Kleine stukje bos werden voortdurend afgewisseld door met meidoornheggen omzoomde weides, waardoor er telkens doorkijkjes waren naar de Dartmonding. Ik had hier graag nog wat langer willen wandelen, maar dat heb ik maar doorgeschoven naar september, als ik hier weer zou zijn op de terugreis.



Doorkijkje vanaf de heuvels naast de Dartmonding

De volgende haven waar ik wilde overnachten was Plymouth. Toen ik in de monding van de Dart mijn grootzeil had gehesen, stond er voldoende wind om te zeilen en was het gelukkig helder weer, en welgemoed zette ik koers naar de eerste kaap die ik moest ronden. Daar stond weer flink wat stroom. Vervelend was dat de stuurautomaat bij de ronding plotseling kuren vertoonde. Ik merkte dat het schip van de opgegeven koers afweek en toen ik dat probeerde te corrigeren, reageerde de automaat niet. Voor dat ik vertrok had ik ook al problemen met het ding gehad. Die waren te wijten aan een niet goed vastzittend stekkertje, maar ik vermoedde dat er nu iets anders aan de hand was. Eerst heb ik

gecontroleerd of de tiller drive, de mechanische arm die vastgekoppeld is aan de helmstok, wel goed was aangesloten. De stekker zat stevig vast, dus daar kon het niet aan liggen. Vervolgens heb ik gekeken wat er gebeurde als ik de stuurautomaat standby zette. De automaat reageerde dan wel goed op mijn commando's, maar zette ik hem in de actieve stand, dan ging het mis. Gelukkig had ik nog de tiller drive van mijn Autohelm aan boord. Toen ik die aankoppelde functioneerde alles weer perfect. De oude tiller drive had het meer dan twintig jaar goed gedaan en ik hoopte dat dat in ieder geval tijdens deze reis zo zou blijven. Op de nieuwe had ik nog garantie, maar ik vind het op zijn zachtst gezegd wel zeer merkwaardig dat bijna alle elektronica die ik de laatste zeven jaar heb aangeschaft al binnen de garantieperiode mankementen vertoonde.



Bij de eerste kaap tussen Dartmouth en Plymouth staat veel stroom.

Na de ronding van de kaap voer ik vrij dicht onder de kust, waar hoge kliffen, kleine baaitjes en riviermondingen elkaar afwisselden. Schitterend! Toen ik aan het begin van de avond de laatste

baai overstak, was het helaas gedaan met de wind. Golven waren er ook niet meer en ik heb weer op het water mijn potje gekookt. Vlak voor Plymouth kon ik weer genieten van een mooie zonsondergang. Net als in september wilde ik overnachten in de jachthaven in het hartje van de oude stad. Ik kende de vrij gecompliceerde route naar de haven nu vrij goed en toen het al aardig begon te schemeren arriveerde ik bij de sluis die toegang gaf tot de jachthaven. De sluisdeuren stonden aan beide zijden open en het licht stond op groen, dus ik kon gelijk doorvaren, tenminste dat dacht ik. Toen ik vlak voor de sluis was moest ik echter hard achteruit slaan want het licht sprong op rood. De sluiswachter wilde eerst weten wat de breedte van mijn schip was. Vervolgens zei hij dat ik door kon varen naar de F-steiger. Ik veronderstelde dat de gastensteiger was waar ik vorig jaar ook had gelegen. Maar toen ik er naartoe voer, riep de sluiswachter dat ik de andere kant uit moest, naar de steigers A t/m F. Ik passeerde eerst de E-steiger en vervolgens steiger D en C, maar waar was de F-steiger? Ik vroeg het aan de sluiswachter, maar ik kon totaal geen wijs uit zijn uitleg. Ik hoorde wel dat hij zeer beleefd achter ieder zinnetje "sir" zei, maar hij had een zwaar, zo te horen Afrikaans accent dat zijn Engels bijna onverstaanbaar maakte. Toen ik alle steigers was langs gevaren en weer terug was bij de E-steiger, vroeg ik aan een man op een schip dat daar lag, waar de F-steiger was. Die was er volgens hem helemaal niet. Toen ik dat meldde zei de sluiswachter dat ik in de eerste box van de E-steiger moest gaan liggen. De man en zijn vrouw pakten mijn lijnen aan en even later lag ik keurig aangemeerd. Toen ik volgende morgen bij het betalen van het havengeld een plattegrond van de haven kreeg, zag ik dat er wel een F-steiger was. Het was de gastensteiger waar ik eerst naartoe was gevaren. Onbegrijpelijk.



De oude havenbuurt van Plymouth

Omdat ik i.v.m. de kentering van het tij pas weer aan het begin van de middag kon vertrekken, heb ik 's morgens even een wandelingetje gemaakt door het nog goed geconserveerde historische buurtje rondom de oude haven en een bezoek gebracht aan het Mayflower Museum. Er werd interessante informatie gegeven over de Pilgrim Fathers, een groep religieuze vluchtelingen uit Midden-Engeland die eerst een aantal jaren in Leiden heeft gewoond en daarna vanuit Plymouth met de Mayflower naar Noord-Amerika is vertrokken. Een van de redenen waarom ze uit Leiden wilden vertrekken was dat hun kinderen dreigden te vernederlandsen.

Even na tweeën werd ik geschut en heb ik koers gezet naar Falmouth. De zwakke wind was pal west en daarom vrijwel het hele stuk tegen, zodat ik urenlang op de motor heb gevaren. Alleen aan het eind, toen de kust wat naar het noordwesten afboog, heb ik nog een uurtje gezeild. Het was wel zonnig, maar helaas wat minder helder dan de dag ervoor. De kust van de lange baai die ik over moest steken was nog goed te zien, maar alles zag er

een beetje grijs uit. Rond negenen voer ik de monding van de Fal binnen. De zon was net onder, de lucht was gevuld met avondrood en de vuurtoren bij de ingang begon al te knipperen. Alle plaatsen langs de steigers van de gastenhaven waren bezet, maar ik vond snel een plekje langsij een motorkruiser waar geen mens aan boord was.



Bij de monding van de Fal begint het vuurtorentje al te knipperen.

De volgende morgen scheen er een flauw zonnetje en de temperatuur was aangenaam, en ik verheugde me erop om lekker buiten te ontbijten terwijl ik kon genieten van het fraaie uitzicht op het tegen de heuvels aangeplakte universiteitsstadje. Toen ik mij had neergezet achter de kuitafel gezet en een boterham wilde pakken, ontdekte ik dat ik vergeten was om mijn brood op de tafel te zetten, maar ik meende mij ook te herinneren dat ik het net op tafel had gezet, vlak voordat ik mijn ei uit de kajuit had gehaald. Nu wordt mijn kortetermijnegeheugen er met het klimmen der jaren niet beter op, dus ik begon te twijfelen. Gebeurtenissen die zich tientallen jaren geleden heb afgespeeld herinner ik me nog scherp, maar waar ik iets tien seconden geleden heb

gelaten, weet ik vaak niet meer. Een korte zoektocht in de kuip leverde geen resultaat op, het brood lag niet op de banken of in een van de lierhandelvakjes, dus het moest nog in de kajuit liggen. Maar ook daar zag ik het niet. Toen ik weer naar buiten ging om nog eens in de kuip te kijken, hoorde ik luid meeuwengekrijs. Ik keek wat er aan de hand was en zag dat een meter of tien achter de boot een kluwen van zeker een dozijn meeuwen verwoede pogingen deden om iets open te scheuren. Toen ik nog eens goed keek zag ik wat het was: de plastic zak waar mijn brood in zat! Mijn geheugen had me dit keer dus niet in de steek gelaten. De meeuwen hadden de boterhammen nog niet bereikt, maar de zak lag te ver weg om hem uit het water te vissen en misschien was hij al lek. Mijn ontbijt was dus deze ochtend wat lichter dan gewoonlijk en bij de meeuwen stond er bruin brood op het menu.



Ook tijdens de lunch in Falmouth krijg ik ongewenst bezoek.

Omdat ik pas na de middag wilde vertrekken, had ik nog alle tijd om een bezoek te brengen aan de dichtstbijzijnde bakker en tus-

sen de middag stond er dan ook lekker vers brood op de kuintafel. Ik heb het echter pas buiten gezet toen ik niet meer naar binnen hoefde. Dat was maar goed ook, want toen ik nog maar net mijn eerste boterham uit de zak had gehaald landde er een grote zilvermeeuw op het rugleuninkje dat recht voor me aan de reling hing. Wellicht was het de rover van mijn ontbijtbrood. De landing verliep niet geheel vlekkeloos omdat het leuninkje naar achteren kantelde, maar toen de meeuw zijn evenwicht had gevonden, stond hij bijna onafgebroken te loeren naar de boterhammen die op mijn bord lagen. Gelukkig had hij nog net niet het lef om er een weg te grissen, maar de zak met vers brood heb ik angstvallig naast me gehouden.

Nadat deze ongenode gast onverrichter zake was vertrokken, heb ik de brandstoftank gevuld en ben ik om een uur of half drie de haven uitgevaren richting Newlyn, de laatste haven aan het Kanaal, vlak voor Land's End. Het was nog steeds tamelijk zonnig maar helaas ook wat grijsig. Omdat de wind west was zou ik hem het grootste deel van het traject pal tegen hebben, maar eerst moest ik een stuk zuidwaarts varen naar een grote kaap en kon ik lekker zeilen. Na de ronding moest ik een grote baai oversteken. De koers was nu helaas niet meer bezeild en ik moest ik op de motor verder. Veel wind stond er echter niet meer en het water werd steeds rustiger. Omdat ik niet eerder dan een uur of negen in de haven zou zijn heb ik weer op het water mijn warme maaltijd genuttigd.

Newlyn was voor mij een onbekende haven. Verleden jaar ben ik na de oversteek van het Bristol Channel gelijk doorgevaren naar Falmouth en heb ik Newlyn overgeslagen. In mijn vaargids stond dat het een van de belangrijkste vissershavens van Groot-Brittannië was en dat de faciliteiten voor jachten er vrij beperkt waren. De havenmond was snel gevonden, maar het vinden van de door de havenmeester aangewezen ligplaats was weer minder makkelijk. Direct na het binnenlopen vroeg ik hem waar ik kon liggen. Hij zei dat ik af moest koersen op een grote Spaanse trawler en dan moest aanleggen aan de binnenkant van de pier. Toen ik bij het schip was, dat lag aangemeerd aan de

kop van een grote betonnen steiger, zag ik aan de binnenkant van de havenpier een aantal vissersschepen liggen. Ik nam aan dat ik daar ergens moest aanleggen omdat dat immers de pier was, maar wat ik me op dat moment niet realiseerde was dat “pier” in het Engels een veel ruimere betekenis heeft. Het verwijst niet alleen naar een wandelpier of lange havendam, maar ook naar een grote steiger of aanlegdam. De havenmeester riep dat ik terug moest naar het vissersschip en er dan omheen moest varen. Maar toen ik dat deed stuitte ik op een bord waarop stond dat het voor jachten verboden was om verder te varen, dus ik nam weer contact op met de havenmeester. Die zei dat ik toch door moest varen en dan een jacht zou zien liggen waarlangs ik aan kon liggen, mits ik geen huisdieren aan boord had. Die had ik niet, dus ik merde vast aan het jacht, waarop geen mens aan boord was. Met een huisdier bedoelde hij waarschijnlijk een hond en die mocht blijkbaar niet over een buurschip lopen. Had ik er wel een aan boord gehad dan had ik hem toch niet mee kunnen nemen, want om op de wal te komen moest ik een zeker tien meter lang laddertje op klauteren.



Aangemeerd in Newlyn

Vanaf de boot had ik een leuk uitzicht op het tegen de heuvels gebouwde plaatsje, maar verder heb ik niets van Newlyn gezien. Mijn bedoeling was om de volgende morgen om Land's End heen te varen naar Padstow, aan de noordkust van Cornwall. Hoe de ronding van de westelijkste punt van Engeland is verlopen en wat ik in het Bristol Channel heb beleefd, kun je in de december-Geus lezen.

Jaap van der Harst