



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.10
december 2018

DE OEGE

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** ***Nieuwjaarsborrel***
- 5** ***Hellingschema voorjaar 2019***
- 5** ***Zomerstalling 2019***
- 6** ***Zolderopruiming***
- 7** ***Thans is de loods aan de beurt ...***
- 8** ***Koop een boot ...***
- 11** ***Een bijzonder tochtje in de buurt***
- 16** ***Met de Nehalennia naar de Hebriden, deel 2***

Van de redactie

Beste lezer,

Zoals je ziet heeft de redactie niet stilgezeten en staat er weer een nieuwe Geus op het scherm, de laatste van dit zonovergoten jaar. Hij is dit keer niet zo dik als de vorige, maar toch goed gevuld.

Het bruist in onze vereniging van de activiteiten en de voorzitter heeft in Van de bestuurstafel dan ook weer het nodige te melden. Zo kondigt hij aan dat er weer een winterwandeling zal worden gehouden. Voordat het zover is hebben we eerst de nieuwjaarsreceptie, dit keer op zondag 6 januari. In deze Geus vind je de uitnodiging hiervoor. Verder plaatsen wij nogmaals het stukje van onze secretaris over de aanmelding voor een zomerligplaats en kun je op het hellingschema zien wanneer je boot weer te water gaat.

2018 was een jubileumjaar en daarom heeft collega-redacteur Pieta voor een aantal Geuzen oudere leden geïnterviewd die leuke dingen konden vertellen over hoe het er in onze vereniging in het verleden aan toeling. In deze Geus heeft ze een artikel geplaatst uit een oude Waterkampioen, waarin verslag wordt gedaan van een zeer belangrijke doe-het-zelfactiviteit: de bouw van onze loods in de jaren dertig van de vorige eeuw. Over doe-het-zelfactiviteiten, maar dan aan de eigen boot, gaat ook het stukje van Eilard Jacobs. Leden die voor hun boot nog goedkope bootmaterialen zoeken raad ik aan even naar de foto's te kijken waarop je allerlei tweedehandsspullen ziet uitgestald. Een oud-lid heeft ze om-niet bij Job achtergelaten. Verder vind je aan het eind van deze Geus weer een verslag van mijn reis door de Britse wateren, dit keer van mijn mooie maar soms ook spannende tocht door het Bristol Channel. Dat je ook veel dichterbij huis schitterende tochten kunt maken laat Gijs van Noort zien in zijn verslag van een tocht over de Vecht en de plassen die daaraan grenzen.

Veel leesplezier en natuurlijk zeer goede feestdagen en een goed uiteinde toegewenst, hopelijk zien we elkaar op de nieuwjaarsborrel op 6 januari.

Jaap van der Harst, namens de redactie.

Van de bestuurstafel

De meeste leden hebben hun boot in een winterslaap gebracht en het is te koud of te nat om te klussen. Een enkeling vaart door en een andere enkeling heeft dermate grote plannen dat er de hele winter geklust wordt. Voor mij is het een periode van rust.

Om het verenigingsleven niet in slaap te sussen, organiseren we een aantal activiteiten. We zijn begonnen met een geslaagde afsluiting van het seizoen. De opkomst was prima en Maaïke had weer voor de hapjes gezorgd. De nieuwjaarsbijeenkomst was altijd al een vast onderdeel van de jaarlijkse activiteiten en de pubquiz is dat inmiddels ook al geworden. We willen nu ook de jaarlijkse winterwandeling weer van onder het stof vandaan halen. Noteer vast zondag 10 maart voor de wandeling. Heb je er ideeën voor of wil je iets organiseren, meld je dan.

In het bestuur gaan we aan de slag om de begroting voor het komend jaar in elkaar te spijkeren. Als basis hiervoor gebruiken we een inmiddels behoorlijk goed gevuld meerjarenprogramma. De havencommissarissen hebben veel inbreng geleverd voor de meerjarenplanning. Durgerdam hebben we daarbij nog even laten liggen omdat we nog steeds niet weten wat er met de dijk gaat gebeuren. De plannen zijn inmiddels wel vergevorderd. Op 9 januari is er weer een voorlichtingsbijeenkomst.

Daarnaast zijn we als bestuur bezig om een risico-inventarisatie te maken. Veiligheid in onze havens heeft de hoogste prioriteit. Uitglijden op een gladde steiger of een ongeluk bij het hellingen, het kan zo maar gebeuren als je de risico's niet kent en geen maatregelen neemt. Maar verbetering van de veiligheid is geen monopolie van het bestuur. Ieder lid wordt geacht onveilige situaties te vermelden en/of er zelf iets aan te doen. Als onderdeel van de verbetering van de veiligheid hebben we inmiddels in Vinkeveen en op de Diemerzeedijk een AED. We hopen volgend jaar voor leden die dit willen een cursus over het gebruik ervan te kunnen geven.

Op naar het nieuwe jaar. Ik hoop u in grote getale te zien op de nieuwjaarsbijeenkomst.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen

Nieuw adres:	J.F. van der Harst Valentijnkade 116 1095 JL Amsterdam	Opgezegd:	C. v.d. Laar R. Köster O. Dorn A. Dirkmaat
--------------	--	-----------	---

Agenda

Nieuwjaarsborrel	zondag 6 januari, 13u00
Winterwandeling	zondag 10 maart
Algemene ledenvergadering	woensdag 27 maart, 20u00

Nieuwjaarsborrel



Op zondag 6 januari 2019 luiden we het nieuwe jaar in. Onder het genot van een hapje en drankje kunnen we elkaar de hand schudden, ervaringen uitwisselen over de tochten die we het afgelopen jaar hebben gemaakt en onze plannen voor het nieuwe jaar delen. Vanaf 13.00 uur is iedereen van harte welkom in het clubhuis aan de Diemerzeedijk.

Hellingschema voorjaar 2019

Het hellingschema staat al op de site: <https://www.wsvdewatergeuzen.nl/informatie/downloads/category/25-vj2017>.

Zomerstalling 2019

(Herhaling van bericht uit de november-Geus)

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

Zolderopruiming

Oud-lid Frans Barends vond bij zijn zolderopruiming nog bootonderdelen. Job heeft ze gefotografeerd en het resultaat ziet u hieronder. Er zitten mooie spullen bij! Geïnteresseerd? Stuur een mailtje naar Job: hc.asd.watergeuzen@gmail.com.



Thans is de loods aan de beurt ...

Nee, dit is geen aankondiging dat Job nu ook de loods gaat opknappen. Wel is het een prachtig voorbeeld van waar een Watersportvereniging groot in kan zijn: samen de schouders eronder in een grijs verleden (september 1933, Waterkampioen).

Pieta van het veld



DE WATERGEUZEN AAN HET BOUWEN.

De Watersport-vereniging „De Watergeuzen”, gevestigd te Amsterdam aan het Bovendiep bij de Iepenslootersluis, is weer aan het bouwen, nadat dit voorjaar de haven was aangelegd, met ligplaatsen voor 53 vaartuigen. Thans is de loods voor winterberging aan de beurt, nadat de langverwachte bouwvergunning daarvoor

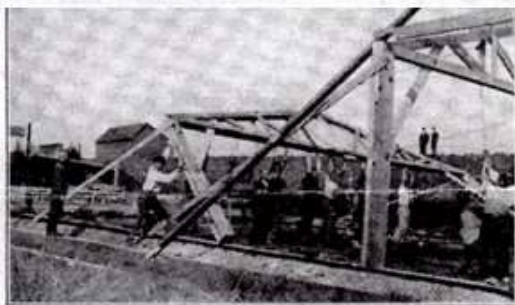
De wording van de loods der „Watergeuzen”.



De leden hielpen duchtig mee!

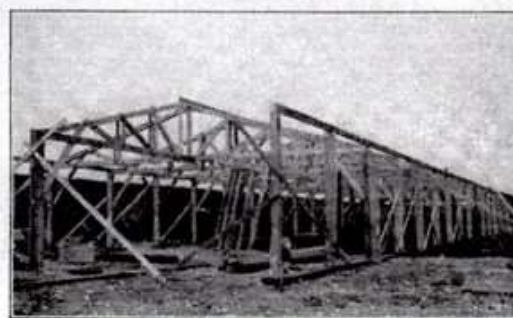
is afgekomen. Ook de kano-groep zal daar een plaats kunnen vinden.

Het werk wordt in eigen beheer uitgevoerd. Des Zaterdags en Zondags wordt er door ver-



Weer een spant!

schillende leden flink mee aangepakt, hetgeen een belangrijke besparing van arbeidsloon betekent. De lengte van het gebouw is 57 M., de breedte 11 M. in één overspanning, dus zonder



Er komt perspectief in.

Foto's E. Hartog.

middendrager. Het benodigde kapitaal is hoofdzakelijk in eigen kring bijeengebracht, waarvoor een 3 pCt. obligatieleening, groot f 5000.—, is uitgegeven, welke in 5 jaar moet worden afgelost. Benzinepomp, W.C. en waterleiding zijn reeds aanwezig; vooral dit laatste is een aanwinst, daar men vroeger voor drinkwater steeds naar de Zeeburgersluis moest. Ook voor een zwemtrap is gezorgd.

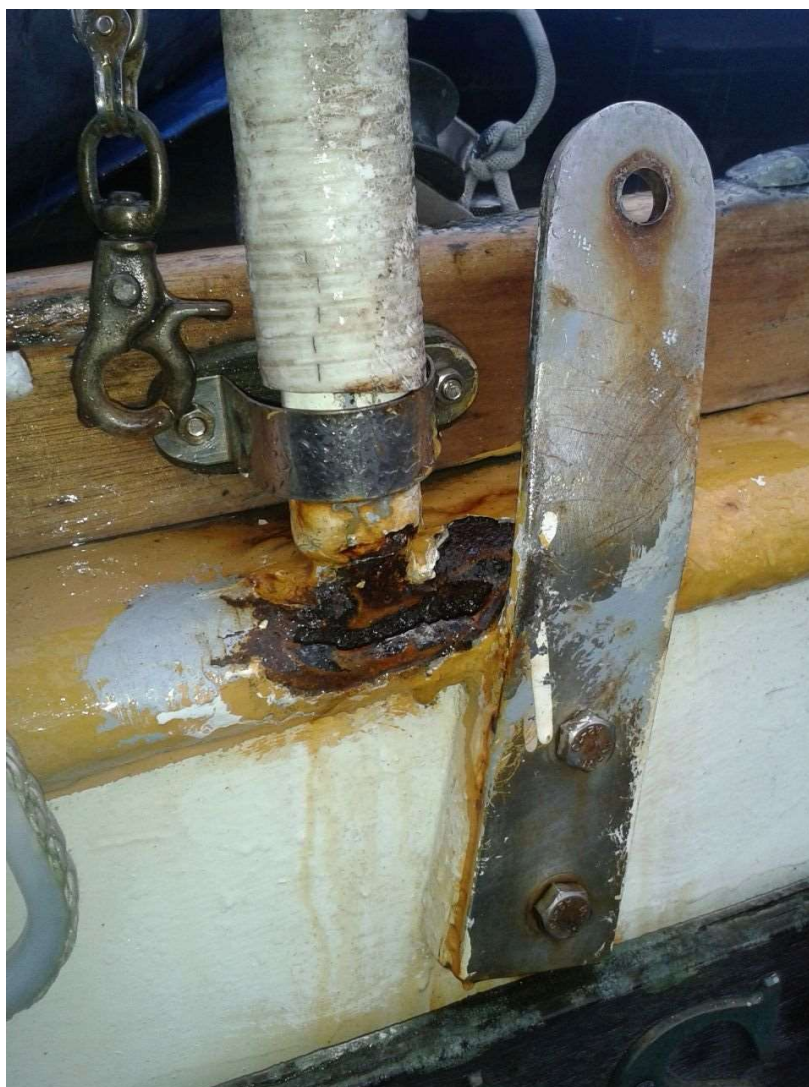
Bijgaande foto's geven een aardig beeld van het werk. De opening zal binnenkort feestelijk geschieden, waarbij enige zusterverenigingen zullen worden uitgenoodigd.

Behalve de haven met loods beschikt de vereniging over een eigen kampeerterein aan de 3e Diem. Het volgend jaar hoopt zij op wedstrijdgebied meer naar voren te komen dan tot nu toe, daar tot nu toe slechts een enkel succesje van de kano-groep kon geboekt worden. De vereniging bloeit; er heerscht een uitstekende geest van saamhoorigheid en haar toekomst is zeker niet donker!

J. SCHERPENISSE,
1e Voorzitter.

Koop een boot ...

Een boot zonder werk eraan bestaat vast wel, de kosten zitten hem dan wel in de aanschaf. Bij een oude boot, zoals Leo heeft (en ikzelf trouwens ook) verschuift het kostenplaatje keurig van aanschaf naar onderhoud. Je kunt het totale uitgavenniveau ongeveer gelijk houden door dit onderhoud niet zelf te doen. Je levert het schip na het vaarseizoen af bij de werf met de woorden: "Het gebruikelijke lakwerk, Gerrit, en zie maar wat er verder nog moet gebeuren". Maar wij eenvoudige Watergeuzen doen ons onderhoud zelf. Niet dat het dan geen geld kost. O nee, de watersportzaak doet goede watersportzaken met mij. Maar het kost wel een beetje minder geld. Maar meer tijd, dat wel; véél meer tijd. En die tijd, daar hebben we het nu dan even over.



Een stalen scepter op een stalen schip, dat wil nog weleens roesten.

Nu is tijd een relatief begrip (vrij naar Albert Einstein). Ik behoor tot de babyboomers met zeeën van vrije tijd. Maar goed, voor mij geldt natuurlijk ook dat ik soms weleens liever wat anders doe dan aan de boot klussen. Ermee varen bijvoorbeeld, maar ook partner, (klein)kinderen, vrienden, huis(houden), met mooi weer fietsen en nog veel meer dingen willen tijd van mij. Dus toch maar een paar tips dan.

Werken aan de boot is inspannend, moeilijk, frustrerend, krampachtig, ontmoedigend, vervelend, tijdrovend, maar eigenlijk best leuk. Ik heb er tenminste best plezier in als ik iets wat stuk of lelijk is weer heel en mooi maak.

Klussen die lastig en een substantiële tijdsbesteding zijn doe ik natuurlijk buiten het vaarseizoen. Ik begin daar zelfs al mee vóór Sinterklaas. Dat betekent overigens wel dat ín het vaarseizoen alles heel moet blijven. Helaas kan ik dat niet garanderen.

Schilderwerk is zo'n klus, maar helaas, aflakken doe je niet in de winter en zeker niet als je schip buiten ligt, zoals het mijne. Dat wordt dus toch het voorjaar als het eigenlijk al weer vaarweer is. Ik probeer te voorkomen dat het schilderwerk mij al te zeer belemmert om van het mooie weer te genieten door het aflakken gewoon op een mooie dag te doen als ik al weer varende ben. Dat betekent wel dat ik na de winterstalling nog enige tijd met een rijst-met-krentenboot vaar omdat op allerlei plekjes wel primer zit, maar nog geen lak. Ik zit daar niet zo mee.



Een ijskastje inbouwen kan ook een hele klus zijn.

“En het onderwaterschip dan?” zul je zeggen. Ik doe dat altijd in het najaar. Een weekje ergens op de kant (ik ben toch te zwaar voor de helling van de Diemerzeedijk) en dan gaat het schip tot en met het berghout vaarklaar weer te water. Dat is vaak wel even aanpoten, maar dan kan je in het voorjaar ook varen als het van het weer moet.

Geeft dit nu voldoende lucht? Vooralsnog slaag ik er op deze manier in het verouderingsproces van de boot voldoende te remmen (tenminste als mijn eigen verouderingsproces het een beetje kalm aan blijft doen). Als ik op een winterse dag weer over de steiger van de Diemerzeedijk naar het schip loop, hopenend dat het werken aan boord me een beetje zal opwarmen, dan put ik nog steeds voldoende moed uit het komende vaarseizoen en de plannen daarvoor (die hooguit in afgeslankte vorm gaan worden uitgevoerd). Maar of ik er nog zo over denk als ik in maart, nog maar halverwege de *to do list*, met verkleumde handen in een onmogelijke houding en geurend naar dieselolie, probeer het brandstofprobleem van afgelopen zomer op te lossen ...

Eilard Jacobs

Een bijzonder tochtje in de buurt

Vanzelfsprekend is de Vecht een prachtig doel voor een vaartochtje, vooral als je maar één of twee dagen de tijd hebt.

Varend over deze oude rivier zijn de Loosdrechtse Plassen een logisch doel, maar een nadeel is wel dat het er vaak erg druk kan zijn, zeker bij mooi weer. Een heel mooi alternatief is de Spiegelplas, voorheen de Spiegelpolder.



Prachtig helder water op de Spiegelplas.

In deze polder, die ten oosten van Nederhorst den Berg lag is men eind jaren dertig begonnen met zandwinning. Vooral in de jaren zeventig heeft dit een hoge vlucht genomen (onder meer voor het bouwen van de Bijlmer) en zo is een meer ontstaan dat op sommige plekken wel 50 meter diep is.

Dit meer is bereikbaar via de Zanderijsluis. Deze heeft in het vaarseizoen wat merkwaardige bedieningstijden (9.30-12.30 uur en daarna pas om 17.30-20.30 uur). Een voordeel van deze tijden is dat de plas heel rustig is: er liggen wat bootjes bij Nederhorst den Berg, maar veel bezoek 'van buiten' komt er niet. Dus als je het met de sluitijden een beetje goed uitzoekt kun je hier een prachtig weekend doorbrengen.

Deze zomer hebben we de Spiegelplas weer eens bezocht met ons motorbootje, de Bonk 2. Vrijdagavond zijn we vertrokken.

Vanaf de Diemerzeedijk ben je er in ongeveer anderhalf uur: je kunt het Amsterdam-Rijnkanaal een stukje afvaren tot bij Weesp. Dan ga je door Weesp heen om op de Vecht vervolgens richting Nederhorst den Berg te varen. Sneller gaat het door, zoals wij nu ook deden, direct naar Nigtevegt te varen: je hoeft dan maar één brug te passeren om direct op de Vecht te komen terwijl je er via Weesp vier moet passeren.

Eénmaal op de Vecht voeren we stapvoets de Vecht af, richting Muiden, genietend van de prachtige oevers en buitenhuizen, om na ongeveer een half uur de Zanderijsluis aan stuurboord te zien. Opvallend is dat de sluiswachters hier altijd een buitengewoon goed humeur lijken te hebben en graag een praatje maken. Het moet ook een bijzonder rustig baantje zijn, want veel bootjes passeren er niet.

Er is een behoorlijk verval. Eenmaal afgedaald vaar je de plas op: in het zuid-oostelijk deel van de plas ligt een reeks eilanden met daarachter een kreek met hier en daar een aanlegplaats. Prachtig, glashelder water en verlaten romantische plekjes.



Zanderijsluis: flink verval.

De volgende dag zijn we boodschappen gaan doen in Nederhorst den Berg, waar een boodschappensteiger is. Deze is wat lastig te vinden: het beste is richting het grootste kerkgebouw te varen, om vervolgens de kreek bij de molen in te varen. Aan het eind daarvan ligt de steiger aan bakboord.



De kreek achter de eilanden.

Hoewel het een prachtig weekeind was zagen we nauwelijks andere watersporters. Opvallend was een groot motorjacht dat voor anker lag. Toen we zondagochtend vertrokken ging dit gelijk met ons de sluis in en hoewel later aangekomen, wilde de sluiswachter toch dat dit jacht als eerste de sluis in zou varen. Het werd bemand door vier zwijgzame heren met zonnebrillen en een overdaad aan tattoos. Toen ze ons voorbij de sluis invoeren zei ik om het ijs te breken dat het maar ongelijk verdeeld is in de wereld. Zonder enige reactie bleven de heren me uitdrukkingloos aankijken vanachter hun zonnebrillen, en omdat een verschillend gevoel voor humor tot nare situaties kan leiden besloot ik verder maar geen contact te zoeken. Nog twee sloepjes met gezinnen sloten aan in de sluis en zo kwamen we weer op de Vecht, die we richting Muiden afvoeren.



Doorkijkje vanuit de kreek.



Muiderslot.

We vinden het altijd weer een prachtig moment om in Muiden de sluisen en het Muiderslot te passeren om daarna het wijde open water van het Markermeer op te varen, met in de verte Pampus en dat merkwaardige wrak aan stuurboordzijde, van iets dat ooit een prachtige houten tweemas-ter moet zijn geweest.



Wrak bij Muiden.

De oevers tussen Muiden en IJburg zijn ook erg mooi: veel 'nieuwe natuur', ruige oevers, een eiland waarachter het goed ankeren is en verrassende binnenmeertjes.

Kortom: een rondje Vecht met de Spiegelpolder laat je op een verrassende manier ervaren dat er vlakbij veel plekken zijn waar je prima aan de drukte kunt ontsnappen. Als je tenminste een bootje hebt.

Gijs van Noort

Met de Nehalennia naar de Hebriden

Deel 2: Door het Bristol Channel.



Land's End, dit keer wat grijsig, maar weer zeer indrukwekkend.

In mijn eerste verslag heb ik verteld dat ik na een vrij rustige, maar soms ook behoorlijk mistige tocht lag aangemeerd in Newlyn, aan de zuidkust van Cornwall. Vandaaruit wilde ik Land's End ronden en een aantal plaatsen aan het Bristol Channel bezoeken. Ik wilde in ieder geval een bezoek brengen aan de oude Engelse universiteitsstad Bristol. Tussen Land's End en die stad lagen een aantal schilderachtige plaatsjes met pittoreske haventjes, maar het probleem was dat het bijna allemaal getijdehavens waren die helemaal droogvielen. Als mijn schip weg zou zakken in het slib was dat geen enkel probleem, maar de bodem bestond overall uit stenen of hard zand. De enige manier om het schip overeind te houden was door het tegen een kademuur te laten leunen, maar vaak waren er geen trapjes en voorzieningen om te verhinderen dat het schip om zou vallen. De enige plaats aan de zuidkant van het Bristol Channel waar ik veilig kon aanmeren

was Padstow. Dat had een haven die niet droogviel, omdat hij afgesloten werd.

Het was naar Padstow 61 mijl varen en om die afstand binnen een dag af te kunnen leggen moest ik de hele tijd de stroom in de rug hebben. Ik mocht er in ieder geval niet later dan een uur na hoogwater arriveren omdat de deur die toegang gaf tot de haven alleen tussen een uur voor en een uur na hoogwater open stond. Dat betekende dat ik de volgende morgen om vijf uur moest vertrekken. Dan had ik in het Kanaal nog de ebstroom in de rug en als ik bij Land's End was kreeg ik de vloedstroom mee. Met een snelheid van gemiddeld 5 knopen zou ik ruim voor hoogwater bij Padstow zijn. Ik heb de wekker op half vijf gezet en alvast een stapeltje boterhammen voor het ontbijt en de lunch van de volgende dag klaargemaakt.

Toen de wekker afging, schemerde het nog, maar toen ik na het nuttigen van een extra sterke kop koffie de motor startte, was het helemaal licht. De zon liet zich helaas niet zien en net zoals de vorige dag was het zicht niet optimaal. Desondanks was de passage van Land's End, met zijn ruim honderd meter hoge rotskust, weer zeer indrukwekkend. Omdat er weinig wind stond ben ik, net als vorig jaar, tussen de kust en het eilandje met de vuurtoren gevaren. Hoewel het tij nog maar net gekenterd was, stond daar al een behoorlijke stroom en was het er niet erg rustig. Ik begrijp daarom goed waarom de vaargids het afraadt om met wat hardere wind deze route te nemen. Dan is het hier een heksenketel.

In het Bristol Channel voer ik in het begin nog vrij dicht onder de kust, maar gaandeweg kwam die steeds verder weg te liggen en zag ik er steeds minder van. Toen op een gegeven moment de zon doorbrak en de lucht steeds blauwer werd, hoopte ik dat het zicht zou verbeteren, maar het tegendeel was het geval, tot vlak voor Padstow heb ik van de kust bijna niets meer gezien. Het stadje lag een kilometer of drie landinwaarts aan een rivier die bij laagwater grotendeels droogviel. Toen ik de rivier opvoer, was het half vijf en nog veel te vroeg om de haven in te kunnen varen, de havengeul lag nog helemaal droog. Via de marifoon vroeg ik aan de havenmeester wanneer de toegangsdeur geopend zou

worden. Dat zou pas 's avonds om half tien zijn. Er zat dus niets anders op dan hier te wachten. In de vaargids stond dat er voor wachtende schepen ten zuiden van de splitsingsboei naar de havengeul ankerplekken waren en ik vroeg de havenmeester of ik daar kon liggen. Hij zei dat er iemand van de havendienst naar me toe zou komen om me naar een meerboei te brengen. Kort daarna kwam er met grote snelheid een bootje van de havendienst aan. De bestuurder vroeg me om achter hem aan te varen naar een meerboei waarvan de eigenaar die dag hoogstwaarschijnlijk geen gebruik zou maken. Mocht hij toch komen, dan moest ik maar aanmeren langs een veerpontje dat aan een andere meerboei lag.



Padstow, uitzicht vanaf mijn plekje aan de meerboei.

Omdat er een sterke stroom stond was het bepaald niet makkelijk om met de pikhaak het boeitje naar me toe te trekken en vervolgens mijn voorlijn door een lus te halen, maar de beloning was groot. Aan de ene oever van de rivier lag een breed strand met hoge duinen erachter, aan de andere kant had ik uitzicht op een hoge heuvel met een monument erop. Naar zee toe keek ik uit

op de hoge rotsen aan weerszijden van de riviermonding en landinwaarts lag zacht glooiend groen heuvelland met door heggen omzoomde weilanden en akkers. Een mooier uitzicht kon ik me nauwelijks wensen. Gaandeweg kwamen er meer jachten die aan meerboeien gingen liggen of ankerden. Kort voor half tien ging de toegangsdeur open en even later zette de havenmeester het licht op groen. Ik kreeg een plekje toegewezen helemaal in de hoek van de haven, naast een Brits jacht.

De volgende morgen ging om een uur of tien de havendeur weer open. Omdat mijn buurman wilde vertrekken, moest ik even plaatsmaken. Zijn plaats werd ingenomen door een jacht dat langer dan ik in Padstow wilde blijven en daarom langs de wal moest liggen. Toen ik aan het jacht had vastgemaakt en de wal op wilde om mijn wasgoed uit de wasmachine te halen, bleek dat niet te kunnen. Het buurschip zat vast in de modder en kon daardoor niet bij de wal komen. Het water zou echter nog wat stijgen en dan zou het schip naar een diepere plek verhuizen. Ik moest dus even geduld hebben, maar dat was geen enkel probleem. De buuren zaten aan de koffie met cake en nodigden mij uit om aan boord te komen. Ze kwamen uit Noord-Ierland. Toen ik vertelde dat ik daar verleden jaar de protestantse Black Saturday-mars had gezien was de reactie van de buurman: "Terrible". Hij was blij was dat hij even uit Noord-Ierland weg was. Vanwege de Brexit begonnen de spanningen tussen de protestanten en de katholieken er steeds meer op te lopen.

Na een uurtje was het water zo hoog dat het buurjacht kon verkassen. Toen ik weer was aangemeerd kwam er een Nederlands jacht naast me liggen. Ik had het ook al in Falmouth gezien en toen met de eigenaar een praatje gemaakt. Hij was met een paar vrienden onderweg naar Ierland. 's Middags heb ik door de schilderachtige straatjes van het oude stadje gewandeld en 's avonds heb ik een leuke wandeling gemaakt over de heuvels die ik de avond ervoor vanaf mijn schip had gezien.



Samen met een Nederlands jacht aangemeerd in het pittoreske haventje van Padstow.

De volgende dag wilde ik weer een stuk het Bristol Channel in varen. Bristol zou ik niet in één dag halen. De enige manier om er te komen zonder te overnachten in een van de getijdehaventjes, was over te steken naar Wales en dan via Swansea en Cardiff naar Bristol te varen. In een dag naar Swansea varen zou ook niet lukken, maar tussen Cornwall en Wales lag het eiland Lundy, grotendeels een natuureservaat, dat ik als tussenstop kon gebruiken. Er was wel een haventje, maar dat viel helemaal droog, dus de enige optie was om er te ankeren. In mijn vaargids werden twee ankerplaatsen genoemd. De beste lag bij het haventje, aan de zuidoostkant, maar omdat de wind oost zou zijn kon ik daar niet liggen. Aan de westkant kon geankerd worden in een kleine inham, Jenny's Cove. Mijn Nederlandse burens, die over wilden steken naar Milford Haven, wilden het ook als tussenstop gebruiken.



Voor anker in Jenny's Cove, het onrustige ankerplekje bij Lundy.

Hoewel het zonnetje de volgende ochtend maar flauw scheen, was de temperatuur in de haven zeer aangenaam en leek het een aardige dag te worden, maar dat viel flink tegen. Op zee was het zicht niet best, de kust verdween al snel uit het zicht en het begon te regenen. Veel was er niet te zien, zelfs het Nederlandse jacht, dat nog geen mijl voor mij voer, zag ik niet. Gelukkig zag ik wel op tijd een vissersboot en een vrachtschip waarvoor ik moest uitwijken. Na ruim zes uur varen doemde de imposante rotskust van Lundy op uit de nevel en ging ik op zoek naar Jenny's Cove. Op de plotter zag ik dat het Nederlandse jacht er al lag. Toen ik het even later met eigen ogen zag liggen, begon ik behoorlijk spijt te krijgen dat ik hier naartoe was gevaren. Er stond een flinke deining en het schip lag enorm te rollen. Vlak voor de hoge rotswand lag een Brits jacht voor anker en dat rolde nog erger. Er stond daar minder wind, maar omdat de bodem opliep was de deining er nog hoger en had je er bovendien meer last van de terugkaatsing tegen de rotsen. Ik besloot tussen de twee jachten in te gaan liggen. Toen ik het Nederlandse jacht passeerde riep

de eigenaar: "Dat wordt een onrustig nachtje!" Dat vreesde ik ook.

Mijn ankergerie had ik al in Padstow in gereedheid gebracht en zo'n veertig meter achter het Britse jacht liet ik het anker vallen. Om het zoveel mogelijk de kans te geven om zich in te graven, vierde ik mijn 30 meter lange ankerlijn bijna helemaal. Het anker leek goed te houden, maar na een minuut of vijf zag ik dat het begon te krabben, ik dreef langzaam in de richting van het Nederlandse jacht. Gelukkig had ik drie ankers aan boord, waaronder een danforthanker, waar ik zeer goede ervaringen mee had. Het is alleen moeilijk hanteerbaar omdat ik het over de reling heen moet tillen. Omdat ik veel lijn had gebruikt, kostte het flink wat tijd om het boegrolanker omhoog te krijgen. Ik maakte de ankerketting vast aan het danforthanker en voer weer naar hetzelfde plekje. Toen het anker was gevallen en ik de ankerlijn weer bijna helemaal had uitgerold, lag het schip muurvast.

Het was nu hoog tijd voor een hapje en een drankje, maar toen ik een biertje op de goede afloop van dit hachelijke avontuur wilde drinken, rolde het glas helaas bijna direct om. Ik had tijdens deze reis buitengaats al flink wat maaltijden bereid, maar dit keer ging het een stuk moeilijker. Ik heb het daarom maar eenvoudig gehouden. De rechtopstaande randen van de kajuittafel bewezen goed hun dienst, er belandde niets op de kajuitvloer. Het werd langzamerhand bedtijd, maar ik vroeg me af of er van slapen iets terecht zou komen, niet alleen vanwege het voortdurende rollen, maar ook omdat er in de kastjes van alles rammelde en tegen elkaar tikte. Nadat ik alle lawaaiveroorzakers zoveel mogelijk zeevast had gezet, heb ik mijn kooi in de voorpiek opgezocht. Daar ging het schip het meest op en neer. Het inslapen wilde aanvankelijk niet erg lukken, maar in de loop van de nacht nam de deining wat af en kwam ik gelukkig in heel andere sferen terecht.



De imposante noordkaap van Lundy.

De volgende morgen zag het er heel wat beter uit. De lucht was gelukkig niet meer grijs en de zon scheen overvloedig. De deining was ook wat minder, maar een zachtgekookt ei op tafel zetten zou waarschijnlijk een geklust ei op de kajuitvloer hebben opgeleverd, dus ook mijn ontbijt was wat soberder. Het Nederlandse jacht was al vertrokken en toen ik mijn boterhammen voor de lunch had klaargemaakt, heb ik ook het anker gelicht. Dat ging tamelijk makkelijk en even later voer ik langs de hoge rotskust naar de noordpunt van het eiland. Omdat er gevaarlijke rotsblokken en ondieptes lagen, moest ik goed uitkijken.

Toen ik het vuurtorentje op de imposante noordkaap achter me had gelaten, zette ik koers naar Swansea. Er stond wel genoeg wind om te kunnen zeilen, maar omdat hij bijna pal tegen was, had ik helaas weer de motor nodig. Na een half uurtje varen deed zich opeens een vervelend probleem voor: de motor sloeg af! Toen ik hem startte en in zijn vrij liet lopen deed hij het echter weer, ook als ik veel gas gaf, maar zette ik hem in de belaste stand dan stopte hij er onmiddellijk mee. Dat wees erop dat er

iets met de schroef aan de hand was. Er zou een lijn van een vissersboeitje in kunnen zitten, maar vissersboeitjes was ik niet tegengekomen. De kustwacht om assistentie vragen, zoals ik verleden jaar in Ierland had gedaan, leek me voorbarig. Eerst wilde ik proberen om zeilend verder te varen. Het grootzeil had ik al gehesen en toen ik de genna erbij had gezet, liep het schip hoog aan de wind en met de stroom in de rug ruim 6 knopen. Alleen zou ik niet in Swansea terecht komen maar een stuk westerlijker. Ik startte daarom na een kwartiertje weer de motor en gelukkig bleef die nu ook in de belaste stand gewoon draaien. Toen zag ik wat hoogstwaarschijnlijk de oorzaak was geweest: de voorlijn hing in het water en was in de schroef terecht gekomen. Waarschijnlijk was hij over boord gevallen toen ik bezig was om het anker op te halen. Omdat ik ondertussen ook voortdurend om me heen moest kijken om te zien of het schip niet in de richting van een rots dreef, had ik dat niet gemerkt. Opgelucht vervolgde ik mijn tocht.

Wat het leven op zee veel avontuurlijker en afwisselender maakt dan het in mijn ogen toch wat saaie landleven, is dat dit soort vervelende dingen vaak weer snel gecompenseerd worden door dingen die je op de wal niet meemaakt. Dat was nu ook het geval. Op een gegeven moment werd het water rondom de boot behoorlijk onrustig. Ik vermoedde dat er dolfijnen zwommen en dat was ook zo. Een grote groep bruinvissen had mijn boot opgemerkt en wilde mij klaarblijkelijk een tijdje gezelschap houden. Ze zwommen aan alle kanten mee, het ene moment voor de boeg uit het water springend, en dan weer ernaast of erachter. Na ruim een half uur zag ik ze alleen nog voor de boot en even later verdwenen ze uit het zicht. Na een uur waren ze echter weer terug of kwam er een andere groep. Ik heb uiteraard geprobeerd ze te fotograferen, maar iedere keer als ik de knop indrukte was ik net even te laat.

Een paar uur na dit leuke avontuur kwam de heuvelachtige kust van Wales in zicht en aan het eind van de middag voer ik langs een klein vuurtorentje de enorme baai van Swansea binnen. Om bij de jachthaven te komen moest ik eerst een sluis door. Daarna

vertelde de havenmeester waar ik kon liggen en even later lag ik aangemeerd in een box waar ik een leuk uitzicht had op een kade midden in de stad. De haven was vroeger de handelshaven van de stad geweest. Hij was zeker een kilometer lang en lag nu helemaal vol met jachten. Rondom stonden overal vrij nieuwe appartementen.



Aangemeerd in Swansea.

Nadat ik lekker in de avondzon mijn avondmaal had verorberd, heb ik de stad verkend. Een wonder van schoonheid is Swansea niet. Omdat de stad in de Tweede Wereldoorlog vrijwel helemaal is plat gebombardeerd bestaat hij vrijwel helemaal uit nieuwbouw. Ik vond het echter wel een gezellige stad. Het was zaterdagavond en in de uitgaansbuurt kon je bijna over de hoofden lopen. Voor de pubs, waar overal potige portiers een oogje in het zeil hielden, stonden veel mensen van een pint te genieten, de dames bijna allemaal in tamelijk sexy en niet zelden wat ordi uitgaanskleidij. Opvallend was dat zich hier niet alleen het uitgaande maar ook het bedelende deel van de bevolking had verzameld.



Oystermouth Castle.

De volgende morgen heb ik eerst het stadsmuseum bezocht, waar veel keramiek te zien was die in Swansea was geproduceerd, maar ook een Egyptische mummie en talloze skeletten van prehistorische dieren. Daarna ben ik doorgelopen naar een markt bij de haven, waar allerlei exotische gerechten werden verkocht. Voor het eerst van mijn leven heb ik een Koreaanse lunch genuttigd. 's Middags heb ik mijn fietsje gepakt en ben ik langs de baai gefietst, richting het vuurtorentje waar ik langs was gekomen toen ik de baai invoer. Onderweg heb ik de ruïne van het uit de 11^e eeuw daterende Oystermouth Castle bezocht. Omdat het een zeer zomerse zondagmiddag was, was het zowel in het kasteel als langs de baai erg druk. Er liep een pad waarvan de ene helft bestemd was voor wandelaars en de andere voor fietsers. Veel wandelaars liepen echter op het fietspad, zodat ik vaak slalomend tussen hen door moest fietsen. De fietsers maakten het me echter ook niet altijd gemakkelijk. Iedere keer als ik er een tegenkwam week ik keurig uit naar links, maar niet zelden ging de tegenligger dan juist naar rechts. Aan dit soort

dingen kun je merken dat Groot-Brittannië geen fietsland is, fietsers rijden vaak tussen de voetgangers en gedragen zich ook als voetgangers.



De hoge klifkust bij Penarth, een voorstadje van Cardiff.

Na dit zomerse dagje in Swansea ben ik de volgende dag richting Cardiff gevaren. Ook dit was een tamelijk relaxte tocht, zonder veel wind en golven. Helaas scheen de zon wat minder overvloedig en was het ook wat grijsig, maar de kust was goed te zien en aan de overkant van het Bristol Channel was nog net de hoge kust van Devon zichtbaar. Ook bij Cardiff moest ik weer een sluis door, daarna kwam ik in de door een lange dam afgesloten Cardiff Bay, waar ik een plaatsje heb gezocht in de grote marina van Penarth, een voorstadje van Cardiff. De marina was uitstekend geoutilleerd en lag, net als in Swansea, in een voormalige handelshaven waar nu vrij luxe huizen omheen stonden. Hij was 1865 gegraven voor de export van kolen. Penarth lag hoog op de beboste klifkust. Vanaf de boot had ik er een mooi uitzicht op.



In het centrum van Cardiff.

De volgende morgen ben ik over de afsluitdam naar het centrum van Cardiff gefietst, waar ik de kunstafdeling van het Nationaal Museum van Wales heb bezocht. Naast schilderijen uit de Italiaanse Renaissance hingen er veel Franse impressionisten en Nederlandse schilderijen uit de Gouden Eeuw, waaronder een schitterend portret van een mennonietische vrouw, geschilderd door Rembrandt, en een fraai zeegezicht van Jan van de Capelle. Ook Cardiff is geen wonder van stedenschoon, maar er staan nog wel veel huizen en gebouwen uit de Victoriaanse tijd, zoals het imposante stadhuis en het gebouw waarin het museum is gevestigd, 's Avonds heb ik een leuke wandeling gemaakt. Via een lommerrijk paadje dat zigzaggend omhoog ging ben ik de klif naast de haven opgeklommen en heb ik een bezoekje gebracht aan Penarth. Op een van de hoogste kliffen ten oosten van het stadje was een schitterend uitzichtpunt over het Bristol Channel.



De imposante noordoever van de Avon vlak voor Bristol.

De dag erna ben ik in de loop van de middag vertrokken naar Bristol. De tocht vergde een zorgvuldige planning, want Bristol ligt aan een rivier, de Avon, die bij eb vrijwel helemaal droogvalt en alleen tussen 2 uur voor en 2 uur na hoogwater bevaarbaar is. De sluis die toegang geeft tot het afgesloten deel van de rivier en de havens van de stad, wordt alleen in die periode bediend. Omdat het vanaf de monding van de Avon tot de sluis minstens een uur varen was, wilde ik minimaal een uur voor hoogwater bij de monding van de rivier zijn. Dan had ik op de rivier nog de hele tijd stroom mee. Bij de monding van de Avon is het verval tussen eb en vloed ruim 15 meter, het op een na hoogste ter wereld. Er staat in het Bristol Channel en op de Avon dan ook een enorme stroom waar bijna niet tegenin te varen valt. Omdat het springtij was, werd de sluis bij Penarth ruim een half uur later bediend dan de havenmeester me had verteld, maar ik was gelukkig op tijd bij de monding van de Avon. De tocht over de rivier was zeer de moeite waard. De eerste halve mijl ging nog door een industriegebied, daarna werden de oevers steeds groener en hoger. Vlak voor Bristol stonden aan de noordzijde zeker 100 meter hoge

rotswanden en leek het wel of ik in Noorwegen voer. De sluis was snel gevonden en aan beide zijden stonden de sluisdeuren open, maar direct achter de sluis lag een draaibrug.



Bijna in Bristol, een paar honderd meter na de brug komt de sluis..

Toen ik via het marifoonkanaal dat in de vaargids stond vermeld om een brugopening vroeg, werd er niet geantwoord. Er zat daarom niets anders op dan aan te leggen in de sluis, maar dat ging niet makkelijk. Muurbolders waren er niet en de bolders op de kade, die nog dateerden uit de tijd dat hier grote zeeschepen geschut werden, stonden zeker een meter of 10 van de wal. Trapjes waren er ook niet. Toen ik met mijn lijnen in de hand de kade op probeerde te klauteren kwamen er uit een wat verwaarloosd gebouwtje twee vriendelijke sluiswachters aansnellen. Ze pakten mijn lijnen aan en vertelden dat het marifoonkanaal dat ik gebruikt had niet juist was. De brug konden ze helaas niet openen, dat deden een paar collega's. Omdat ze niet verwacht hadden dat er nog een schip aan zou komen, waren die echter al naar huis. Er zat dus niets anders op dan voor de brug te overnachten. Omdat de sluisdeuren dicht zouden gaan, werd mijn

schip versleept naar een stukje wal tussen de brug en de sluisdeur. In het gebouwtje was een toilet en een douche, en ik kreeg de sleutel. Nadat ik had gegeten wilde ik nog een ommetje maken, maar helaas begon het te regenen.



Mijn eerste overnachtingsplek in Bristol, vlak achter de sluis.

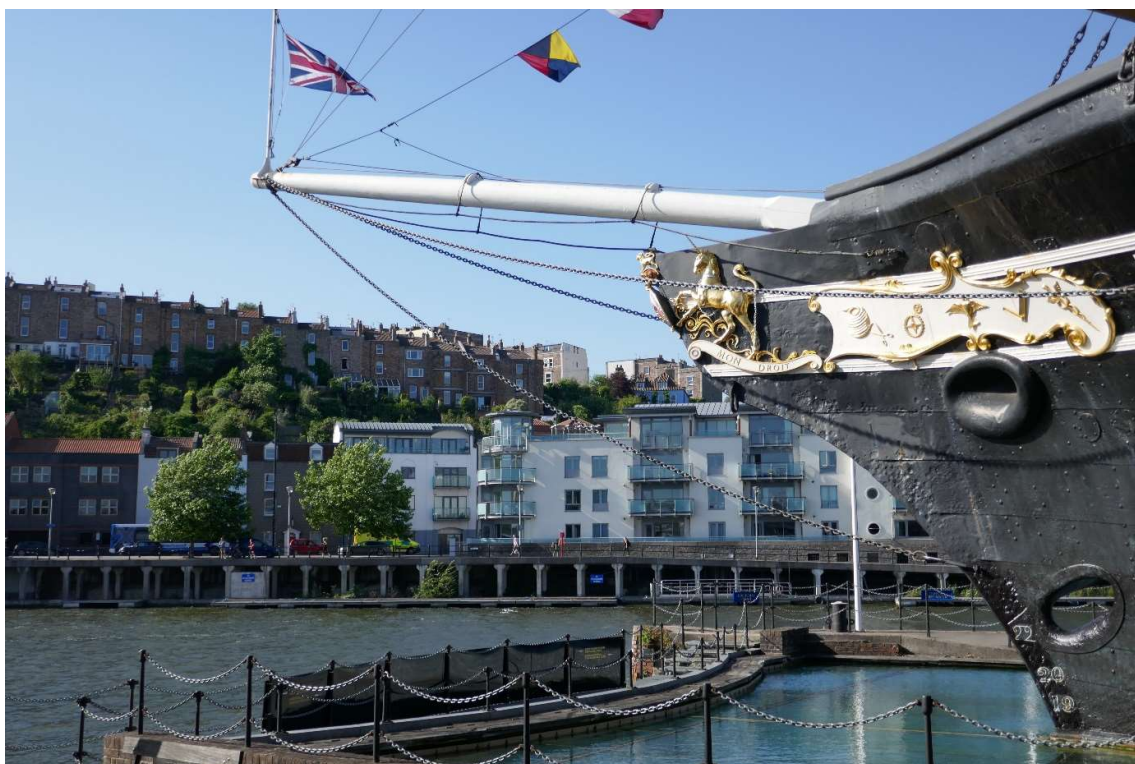
De volgende morgen om negen uur zou de brug geopend worden. Om half negen stond er al een sluiswachter bij de boot. Hij vertelde me dat ik een stukje de sluis in zou worden gesleept omdat mijn schip in de draaicirkel van de brug lag. Klokslag negen uur ging de brug open, maar direct doorvaren ging niet want ongeveer tweehonderd meter verder lag nog een brug en die werd pas om half tien geopend. Toen ik die was gepasseerd kon ik doorvaren naar de gastensteiger midden in de stad. Het binnenvaren van een grote stad vind ik altijd een van de leukste ervaringen op mijn reizen en ook nu heb ik er weer van genoten. Het plekje waar ik aanmeerde was fantastisch. Het lag midden in het uitgaanscentrum in een grachtje. Op de kade stonden hoge bomen, voor me lag een klein bruggetje waarop een paar saxofonisten jazznummers ten gehore brachten en vanuit de kuip had

ik uitzicht op de toren van de imposante kathedraal. Langs de boot voeren voortdurend rondvaartboten het grachtje in en uit.



Avondstemming in Bristol.

Met het rustige, maar ook vaak grijzige weer van de eerste drie weken van mijn reis was het inmiddels gedaan. De kustwacht had voor de Ierse Zee een windwaarschuwing voor windkracht 8 en mogelijk zelfs 9 afgegeven en in Bristol woei het ook stevig. De kruinen van de bomen kromden zich in de windvlagen, maar de zon scheen overvloedig en in de luwte van de buiskap was het aangenaam toeven. Een betere plek om verwaaid te liggen had ik me niet kunnen wensen.



De steven van de Great Britain, het eerste oceaanschip ter wereld.

's Middags moest ik eerst naar het havenkantoor om havengeld te betalen. Het lag aan de overkant van de rivier. Vlak ernaast lag een oude historische scheepswerf annex scheepvaartmuseum, waar ik een kopje koffie heb gedronken en een praatje heb gemaakt met de man die het oude pomphuis onderhield. Daar werd vroeger de stoom opgewekt die via allerlei leidingen en slangen de kranen op de kades van energie voorzag. Daarna heb ik het stoom-zeilschip Great Britain bezocht. Het was het eerste moderne oceaanschip ter wereld, ontworpen en gebouwd in Bristol in de eerste helft van de 19^e eeuw, toen het nu in verwarring verkerende Groot-Brittannië nog op alle gebieden leidinggevend was. Lange tijd heeft het emigranten vervoerd naar Australië. Aan het eind van de middag en 's avonds was het op de kade naast de boot gezellig druk. Honderden jongeren, ik denk vooral studenten, streken er neer om met een biertje onder handbereik van de avondzon te genieten en gezellig te kletsen. 's Avonds was het bij de pubs aan de overkant nogal lawaaiig, maar mijn nachtrust heeft er niet onder geleden.



De kathedraal van Bristol.

De volgende morgen heb ik eerst de imposante kathedraal bezocht en als lunch een lekkere soep genuttigd in de fraaie abdijtuin naast de kerk. Om aan het thuisfront verslag te kunnen doen van mijn reis had ik een simkaartje voor mijn modem nodig, maar dat had nog wel wat voeten in de aarde. Het liefst controleer ik na aanschaf in de winkel of alles werkt, maar dat ging nu niet omdat de computers van Vodafone overbelast waren en de verwerking van de aanschaforder 24 kon duren. De winkelmedewerker verzekerde me dat ik dan mijn modem zonder problemen kon gebruiken. Pas de volgende ochtend gaf het aan dat er verbinding was, maar er was helaas sprake van een profielfout, waardoor ik geen internet kon gebruiken. Ik moest daarom de volgende dag weer naar de winkel om een nieuw profiel te laten instellen. Dat moet blijkbaar iedere keer gebeuren bij een nieuw kaartje, maar de winkelmedewerker had daar niets van gezegd. In Londen had ik verleden jaar precies hetzelfde meegemaakt.



Bristol, 18-eeuwse herenhuizen.

Na mijn eerste bezoek aan de Vodafone-winkel heb ik het er vlakbij gelegen museum bezocht, waar behalve een imposante verzameling in Wales opgegraven prehistorische skeletten, ook veel mooie schilderijen te zien waren, vooral van Franse schilders uit de 19^e eeuw. Nederlands werk uit de Gouden Eeuw hing er ook, o.a. van Jan Steen. Niet ver van het museum lag een hoge heuvel met een park en een uitkijktoren. Heuvels en uitkijktorens beklimmen doe ik graag en ook nu was de beloning groot. Het was zeer helder en ik kon de kust van Wales zien liggen. Na mijn tweede bezoek aan de Vodafone-winkel heb ik het Georgian House bezocht, een 18^e -eeuws authentiek gemeubileerd herenhuis, dat gebouwd en bewoond was door een plantage-eigenaar die er in geslaagd was om een niet erg rendabele plantage op een Caraïbisch eiland door de aankoop van jonge sterke slaven weer rendabel te maken. Terwijl die zich onder erbarmelijke omstandigheden afbeulden kon hij in zijn herenhuis een zeer gerieflijk leven leiden. Bristol leefde in die tijd hoofdzakelijk van de slavenhandel en de handel in producten die van de plantages afkomstig waren.

Tegenover het huis stond een kerk die nu gebruikt werd voor culturele doeleinden. Toen ik er even een kijkje ging nemen, hoorde ik binnen muziek. De deur stond op een kier en ik ben voorzichtig naar binnen geglipt. Er was een orkest aan het repeteren, wellicht voor een concert dat die avond zou plaatsvinden. Toen ik na een half uurtje de kerk verliet, zag ik op een aankondiging dat dat inderdaad het geval was. Op het programma stond Beethovens vioolconcert, een van mijn lievelingsconcerten, en de 10^e symfonie van Sjostakovich. Het orkest was die duidelijk aan het oefenen. 's Avonds ben ik weer naar de kerk gegaan. Er waren nog kaartjes en ik kon ik het orkest weer horen spelen, nu niet in alledaagse kledij maar stemmig zwart gekleed. De solist speelde fantastisch en zou in het Concertgebouw een staand applaus hebben gekregen, maar hier ging het publiek hard met voeten op de vloer stampen. Dat de regels duidelijk anders waren dan bij ons had ik al aan het begin gemerkt, toen de concertmeester de trap afkwam en voor het orkest ging staan om een applaus in ontvangst te nemen. Daarna kwamen de dirigent en de solist gezamenlijk naar beneden.

Na deze culturele afsluiting van mijn 3-daagse bezoek aan Bristol heb ik de volgende morgen koers gezet naar Cardiff. Uitslapen was er niet bij want ik wilde zo vroeg geschut worden. Dan zou ik in het Bristol Channel de stroom in de rug krijgen en op tijd arriveren bij de sluis in Penarth. Op het havenkantoor had men mij verteld dat de vroegste opening van de eerste brug om 8.10 uur zou plaatsvinden en dat ik daarvoor de brugwachter de dag ervoor telefonisch op de hoogte moest stellen. Zaterdagmiddag had ik de voicemail van de havendienst ingesproken en vlak voor mijn vertrek deed ik dat nog een keer, maar omdat er gezegd werd dat ik teruggebeld zou worden maar niets had gehoord, vroeg ik me af of mijn verzoek wel was ontvangen. Dat was gelukkig het geval, toen ik om acht uur voor de brug aanmeerde kwamen de twee sluismedewerkers die me drie dagen ervoor hadden geholpen, aansnellen om me te vertellen dat de brug zo open zou gaan. Ze vroegen hoe mijn verblijf in Bristol was bevalen. Even later ging de brug open en na de passage van de

tweede brug voer ik de sluis in. De schutting ging vrij vlot en uitgezwaard door de sluiswachters voer ik de Avon op.

Omdat ik op de Avon nog stroom tegen had, ging het afvaren van de rivier een stuk minder snel dan het opvaren, maar gaandeweg werd de tegenstroom minder en toen ik rond elven de monding had bereikt was het hoogwater en kreeg ik stroom mee, precies volgens de planning. De wind, die zwak tot matig was, was helaas pal tegen en zorgde vanwege het wind-tegen-stroomeffect voor venijnige korte golfjes. Dat temperde mijn snelheid door het water behoorlijk, maar de sterke stroom sleurde me met een hoge snelheid naar het westen. Erg comfortabel varen was het niet, maar mijn bezoek aan Bristol was zeer de moeite waard geweest en dit had ik er graag voor over.

Toen ik de geul naar Cardiff indraaide had ik de wind niet meer tegen en hoopte ik te kunnen zeilen, maar omdat ik nu stroom tegen had lukte dat niet. Mijn snelheid door het water was ruim 5 knoop, maar door de tegenstroom liep het schip over de grond maar 1,5 knoop. Door de motor bijna op volle kracht te laten draaien kon ik er 4 knoop van maken, en om een uur of drie, nog ruim op tijd, arriveerde ik bij de sluis, waar ik samen met een aantal andere jachten zeer vlot geschut werd. In de jachthaven waar ik de eerste keer ook had gelegen, werd ik hartelijk begroet door de havenmeester. Ook hij informeerde hoe mijn verblijf in Bristol was bevallen.



Cardiff Castle.

De volgende morgen twijfelde ik of ik wel of niet zou doorvaren naar Swansea. Het tij was zeer gunstig, maar het weer was niet erg aantrekkelijk. De wind zou weer west en dus pal tegen zijn, maar hij was een stuk sterker dan de vorige dag en bovendien was het tamelijk grijs en nevelig. Ik ben daarom een dag blijven liggen, ook omdat ik dan in Cardiff het kasteel kon bezoeken, de belangrijkste bezienswaardigheid van de stad. Het immense kasteel, dat midden in de stad staat, was zeer de moeite waard. Eerst heb ik het oorlogsmuseum dat erbij hoort bezichtigd en ben ik door de gangen van de kasteelmuur gelopen. Ze zijn in de Tweede Wereldoorlog gebruikt als schuilplaats voor de inwoners van de stad. Daarna heb ik een rondleiding door het kasteel gevolgd. Het is ongeveer 1000 jaar oud, maar in de 19^e eeuw grondig herbouwd in neogotische stijl en zeer overdadig in Victoriaanse stijl gedecoreerd en gemeubileerd.

Na mijn bezoek aan het kasteel begon het te motregenen en woei het stevig en de volgende morgen motte het zo nu en dan nog steeds, maar het weerbericht was vrij gunstig. De wind was

weliswaar west en zou dus pal tegen zijn, maar hij was veel zwakker dan de vorige dag. Omdat het tij anders steeds ongunstiger zou vallen besloot ik om na de middag te vertrekken. 's Morgens gebeurde er echter iets vervelends. Toen ik me stond te scheren hoorde ik een bons en voelde ik de boot wat schudden. Ik keek door het kajuitraampje en zag pal naast de boot het hoge vrijboord van het grote motorjacht dat naast me lag. De eigenaar probeerde de box uit te varen, maar had het schip niet goed onder controle. Het was tegen mijn schip aangedreven en drukte met zijn vrijboord tegen mijn reling. De vrouw van de eigenaar stond met een pikhaak in haar hand op het voordek maar deed geen enkele poging om de boot weg te duwen. Toen ik dat probeerde zag ik dat de middelste scepter krom stond omdat de scepterpot door de druk was gebarsten. Ik attendeerde het echtpaar op de schade en een kwartiertje later kwam de eigenaar poolshoogte nemen. Hij verontschuldigde zich en ik moest de rekening maar aan hem geven. Omdat de reling nog goed vastzat en de schade geen gevaar opleverde, hoefde ik de scepterpot niet direct te vervangen. Dit zou een winterklus worden. Om dan weer een rekening op te sturen vond ik een heel gedoe. Ik schatte in dat een nieuwe scepterpot rond de 50 euro kostte en als ik hem door mijn bootklusjesman zou laten vervangen zou daar waarschijnlijk nog 50 euro bijkomen. Voor 100 pond wilde ik daarom de zaak afwickelen. De eigenaar van het motorjacht ging akkoord en overhandigde mij een half uurtje later het geld.

Even na twaalfen verliet ik de haven en vroeg ik aan de sluiswachter of ik geschut kon worden. De sluis zou om half een geopend worden, maar het schutten ging zeer snel. Het was net hoogwater geweest en met de stroom in de rug zeilde ik eerst een mijl of drie zuidwaarts. Daarna moest ik bijna pal naar het westen. Omdat de wind westzuidwest was, hoopte ik in één slag naar Swansea te kunnen varen, maar helaas ruimde hij wat en lukte dat niet. Ik besloot er niet op de motor tegenin te gaan varen, maar overstag te gaan. Kruisend zou ik weliswaar een langere afstand moeten afleggen, maar op de zeilen loopt het schip veel beter door de golven en bovendien zou de sterke stroom mij flink naar het westen duwen. Dat gebeurde ook. Eerst heb ik een

lange slag naar de noordkust van Devon gemaakt en daarna kon ik in één slag naar Swansea varen. Omdat het behoorlijk zonnig en helder was geworden, was het uitzicht op de meer dan vierhonderd meter hoge kust van Devon schitterend.

Aanvankelijk was de wind zwak tot matig, maar gaandeweg nam hij steeds meer toe. Het schip lag vaak zo schuin dat het water over het dek spoelde en het werd hoog tijd om de genua wat in te rollen. Toen ik dat direct na het overstag gaan wilde doen ging er echter iets mis. De genua stond even flink te klapperen en daardoor waren de achtknopen aan de uiteinden van schoten losgegaan. De schoten waren uit de blokken geschoten en nog voordat ik ze kon vastgrijpen slierden ze al door het water. De enige manier om ze te pakken te krijgen was de motor aan te zetten en even recht tegen de wind in te varen. Toen ik dat deed wapperden ze over de boot en kon ik ze vastgrijpen. Ze hingen nu allebei aan stuurboord, maar omdat ik naar Swansea alleen over stuurboord zou moeten zeilen, had ik de bakboordschoot niet nodig en heb ik geen gevaarlijke toeren uitgehaald om hem naar bakboord te brengen.

Op de plotter zag ik dat de loeiharde stroom, die ervoor zorgde dat het schip over de grond ruim 8 knopen liep, mij sterk naar het westen wegzette. Zou dat zo blijven dan kwam ik ergens ten westen van Swansea uit. Ik besloot om mijn koers voorlopig niet te wijzigen, want als het tij zou kenteren voordat ik bij de Swansea Bay was, zou de vloedstroom me weer naar het oosten wegzetten. Dat gebeurde ook, een paar mijl voor de Swansea Bay kenterde het tij en met de vloedstroom in de rug voer ik de baai binnen. Het was het eerste traject van mijn reis dat ik helemaal zeilend had afgelegd. Ik werd vlot geschut en even later meldde ik me bij de havenmeester. Hij kende mij nog en toen ik weer op zijn kantoortje was om het aanmeldingsformulier in te vullen, hebben we even gepraat over het Welsh, de officiële taal van Wales. Hij had zelf een vrij zwaar Welshs accent had en sprak de taal nog met zijn ouders. Hoewel op alle informatieborden in Wales Welsh gebruikt en de overheid van Wales veel moeite doet om de taal te behouden, had ik het nog geen mens horen

spraken. De havenmeester vertelde dat het vooral in het westen en noorden van Wales nog veel wordt gesproken.

De volgende morgen had ik mijn tocht langs de zuidkust van Wales graag voort willen zetten, maar erg aantrekkelijk zag het er niet uit. Het motregende, de top van de hoge heuvel achter de stad zat in de wolken en wat later was er van de hele heuvel niets meer te zien. Bovendien zou ik de wind weer pal tegen hebben. De volgende dag zou hij echter naar het noorden draaien. Dat was voor mij zeer gunstig en daarom ben ik in Swansea blijven liggen.

Aan de barometer was 's avonds al te zien dat er een hogedrukgebied in aantocht was en de volgende morgen was het weer totaal veranderd. Voor het eerst tijdens mijn reis was het glashelder en de heuvels rondom de Swansea Bay waren niet meer grijs, maar groen. Omdat de wind nu in de noordhoek zat was het een stuk frisser geworden, maar er was geen wolkje aan de lucht en tussen de middag, toen ik de stroom mee zou krijgen, heb ik de lijnen weer losgegooid. Uitgezwaaid door de havenmeester heb ik op de langste dag van het jaar de haven verlaten en even later volgde de schutting. Toen ik de sluis uitvoer kwam er een Nederlands jacht naar binnen. Omdat er een matige tot vrij krachtige noordenwind voorspeld was, zou ik met een halve-windse koers naar Milford Haven kunnen varen en bij deze windkracht had ik dan alleen de genua nodig. Zekerheidshalve heb ik toch het grootzeil erbij gezet. Dat bleek niet overbodig want de wind was niet noord maar noordwest en wilde ik in één slag Milford Haven halen, dan moest ik heel hoog aan de wind varen. De zeilomstandigheden leken veel op die van twee dagen ervoor. Het woei harder dan voorspeld, de wind was zo nu en dan krachtig en het schip ging weer behoorlijk schuin. Door de grote druk op het roer had de stuurautomaat het moeilijk en blokkeerde hij een paar keer. Ik heb een tijdje zelf gestuurd en op een gegeven moment de genua een stuk ingerold. De knopen aan de uiteinden van de schoten had ik extra strak aangetrokken zodat de schoten nu niet meer door de blokken konden schieten.



Kaap aan de zuidkust van Wales tussen Swansea en Dale.

Aanvankelijk was ik bang dat ik Milford Haven niet in een slag zou kunnen halen, maar de wind ruimde gaandeweg, zodat de koers bijna halve wind werd en ik de schoten wat kon vieren. Het schip lag daardoor niet meer op één oor en het varen werd ondanks de tamelijk woelige zee een stuk comfortabeler. Minder gunstig was dat de stroom in de rug, die ik hard nodig was om de lange afstand te overbruggen, steeds zwakker werd. Langzamerhand kreeg ik zelfs een beetje stroom tegen en toen ik een van de laatste kappen passeerde was de tegenstroom zelfs meer dan 3 knoop en had ik de motor nodig. Een stukje daarna zou het leed echter geleden zijn, want dan draaide ik de monding van de rivier de Cleddau in, die ik vijf mijl moest opvaren om bij Milford Haven te komen. Daar zou ik stroom mee krijgen. Maar zo ver kwam het niet.

Kort nadat ik de motor had aangezet kwam er met grote snelheid een bootje op me afvaren van het Nederlandse aannemingsbedrijf BosKalis, dat in veel Engelse haven werkzaamheden uitvoert. Vorig jaar was er bij Dunchenes ook zo'n bootje naar me

toe gekomen. Het bleek toen niets met aannemerij van doen te hebben, maar het werd gebruikt om te vertellen dat ik i.v.m. schietoefeningen mijn koers moest verleggen. Dat was nu weer het geval. Het bootje kwam langszij, er verscheen een man aan het dek die me toeriep dat ik moest overschakelen naar marifoonkanaal 8 en toen ik dat gedaan had werd me uiterst beleefd gevraagd om i.v.m. schietoefeningen mijn koers te verleggen. Ik kreeg precies te horen hoeveel graden. Toen ik dat deed werd ik zeer beleefd bedankt en me een goede reis toegewenst. Een goede reis werd het echter niet want ik voer nu niet meer naar Milford Haven maar richting Cornwall en de tegenstroom werd gaandeweg alsmaar sterker. Als dit zo doorging zou mijn avondmaal niet voor middernacht op tafel staan. Gelukkig namen wind en golfhoogte zo sterk af dat ik in staat was om iets warm te bereiden. Dit keer geen aardappelen, groente en vlees, maar bruinebonensoep uit blik. Toen ik net mijn eerste kop had genuttigd, kreeg ik weer een marifoonoproep, nu om te zeggen dat ik weer richting Milford Haven kon varen. Weer werd ik beleefd bedankt voor mijn medewerking en werd me een goede reis toegewenst.

De langste dag van het jaar was nu bijna voorbij, ik had weer een mooie zonsondergang gezien en het begon al aardig donker te worden. Gelukkig niet zo donker als toen ik verleden jaar 's nachts het Bristol Channel was overgestoken, want de halve maan scheen helder en de sterren stonden aan de lucht. Ik kon ook genieten van een vuurwerkshow, want de schietoefeningen waren begonnen. Voortdurend gingen er boven de kust lichtfakkels de lucht in en vergezeld van lichte knallen en geratel zag ik allerlei lichtgevende projectielen door de lucht vliegen die wellicht op mijn boot terecht zouden zijn gekomen als ik mijn koers niet had verlegd.



Voor anker in Dale Harbour.

De koersverlegging had tot gevolg dat ik waarschijnlijk niet voor twee of drie uur in Milford Haven zou arriveren. Ik moest immers nog 5 mijl de Cleddau opvaren en dan nog een sluis door. Daarom besloot ik om niet door te varen, maar een plekje te zoeken in Dale Harbour, geen haven in de Nederlandse zin des woords, maar een ankerbaai waar de plaatselijke zeilclub een losliggend ponton voor bezoekers had neergelegd. De vaargids waarschuwde om er niet te gaan liggen als de wind in de oost- of zuidhoek zat, maar hij was nu noord en dan lag je er goed beschut. Rond half een voer ik de baai binnen, maar omdat het ponton niet verlicht was kon ik het niet vinden. Behalve wat flauwe lichtjes van schepen die er voor anker lagen, zag ik niks en ik besloot om zelf ook voor anker te gaan. Dat ging probleemloos, het anker hield goed en nadat ik met een lekker biertje erbij nog een half uurtje heb zitten lezen, heb ik mijn kooi opgezocht. Daar was het gelukkig een stuk rustiger dan toen ik bij Lundy voor anker lag.

Toen ik wakker werd kon ik genieten van een fantastisch uitzicht. In het noorden was de kust steil en rotsig, maar ten westen daarvan werd hij heel laag en kon ik ver het langzaam oplopende, zacht golvende land in kijken. In het westen lag het strand van Dale met daarachter de witte huizen van het dorpje en in het binnenland een rij heuvels. En keek ik naar het zuiden dan had ik uitzicht op een steile beboste kust waarvoor tientallen jachten aan meerboeien lagen. Bovenop de heuvel naast de monding van de Cleddau stond een oud fort. Ik had voldoende proviand aan boord om mijn tocht te vervolgen en het liefst was ik doorgereven naar Fishguard, de eerstvolgende haven aan de westkust van Wales. Maar de wind was noord en daarom pal tegen en bovendien vrij krachtig, zelfs in de baai stonden kleine schuimkopjes. De volgende dag zou het een stuk rustiger zijn en daarom ben ik een dag voor anker blijven liggen. Wat ik daarna tijdens mijn tocht rond Wales heb beleefd, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst