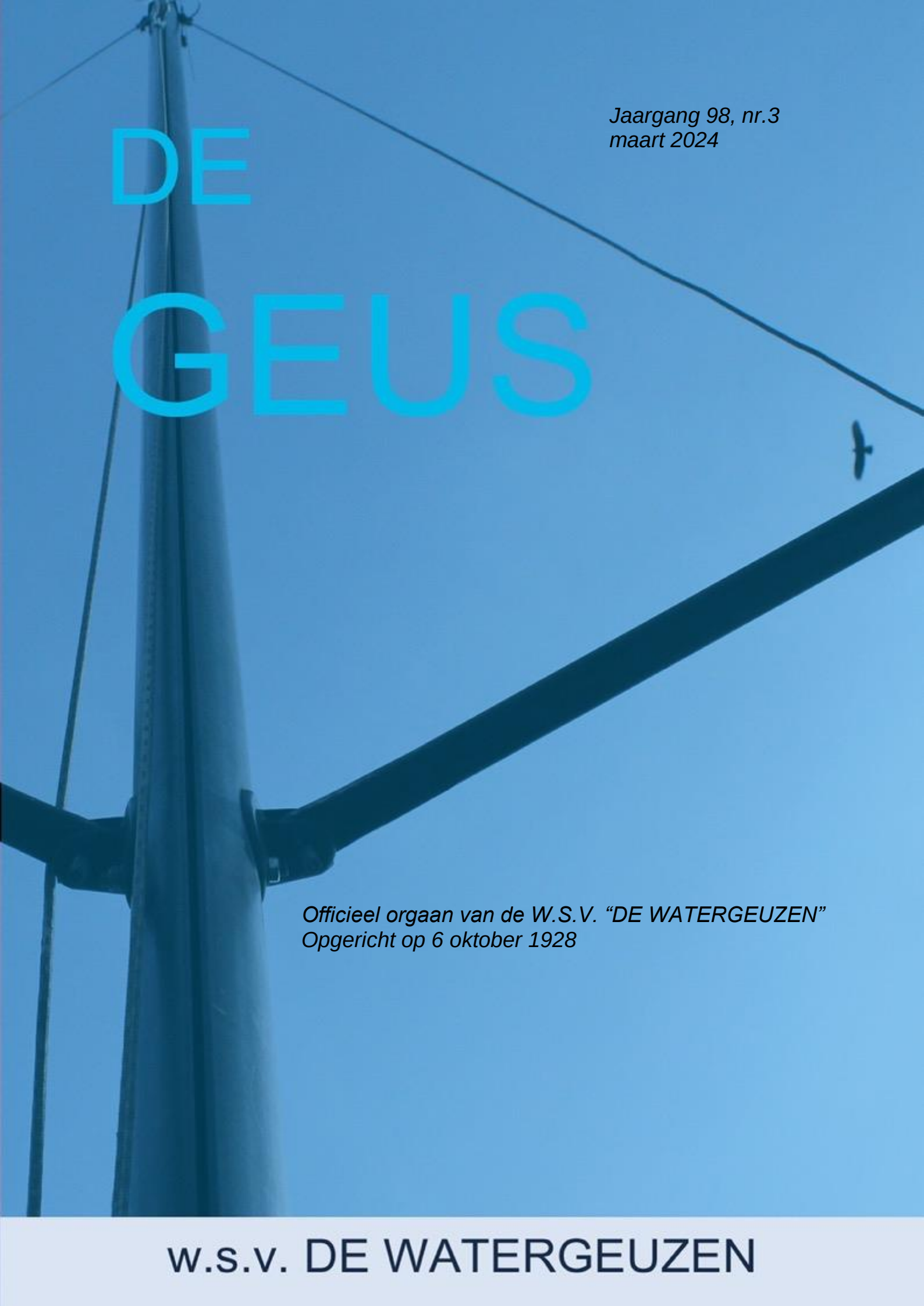




DE GEUS

*Jaargang 98, nr.3
maart 2024*

*Officieel orgaan van de W.S.V. "DE WATERGEUZEN"
Opgericht op 6 oktober 1928*

W.S.V. DE WATERGEUZEN

WSV DE WATERGEUZEN

**Bestuur, havencommissarissen,
commissies en vertrouwenspersoon**



Voorzitter

Peter Weesendorp
Entrepotdok 214
1018 AD Amsterdam
T: 06 409 97 224
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

vacature
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Eerste penningmeester

vacature
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

vacature
E: 2epenningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman
Erik Corver
Jan Schans

Havencommissaris Amsterdam

Job Bruggeman
Cornelis van der Lindenstraat 4-1
1071 TH Amsterdam
T: 06 2042 8736
E: job.bruggeman@gmail.com

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2024

Marthy Langendonk
Anne Stijkel
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 507 49 989
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Alfred Meyers (Boot van de maand)
Leo Wiegerink (Boot van de maand)
Gijs van Noort
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

Evenementencommissie

vacatures

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen/watergeus
Wifi buiten: wlk/watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

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

Internetadres: www.wsvdewatergeuzen.nl
(leden hebben een persoonlijke inlog)

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen maart 2024</i>	6
<i>Jaaragenda 2024</i>	7
<i>Aspirant-penningmeesters stellen zich voor</i>	8
<i>Aspirant-leden stellen zich voor</i>	10
<i>Deadline</i>	13
<i>Boot van de maand: de Senna</i>	15
<i>Met de Nehalennia rond Ierland</i>	18
<i>Deel 15: De terugreis van Cornwall naar Durgerdam.</i>	

Beste lezer,

Deze Geus telt heel wat meer pagina's dan de vorige. Dat komt mede omdat we begonnen zijn met een nieuwe rubriek, *Aspirant-leden stellen zich voor*. Zoals je in de februari-Geus in de *Officiële Mededelingen* hebt kunnen lezen, heeft het bestuur besloten dat aspirant-leden zich in de Geus voorstellen. In deze Geus vertellen drie aspirant-leden iets over zichzelf en hun boot. Omdat we op de ALV op 24 april moeten stemmen over de toetreding van vier nieuwe bestuursleden, stellen ook die zich even voor. In deze Geus zijn dat onze twee aspirant-penningmeesters.

In *Van de bestuurstafel* kun je lezen dat die hard aan de slag moeten vanwege de 'schuld' die onze Vinkeveens haven aan de vereniging heeft. Daar zijn flinke investeringen gedaan en ook aan de Diemerzeedijk moeten er werkzaamheden plaatsvinden die behoorlijk wat gaan kosten.

Onze columnist en 'winterligger' Eiland Jacobs stuurde ons een verhaaltje met de titel *Deadline*. Zijn schip ligt 's winters aan de Diemerzeedijk en voordat hij daar weg moet, moet er nog een hoop onderhoudswerk plaatsvinden. Of dat nog lukt...? *Boot van de Maand* is deze keer de motorkruiser Senna. De eigenaren, Marion en Willem de Jong, komen uit een echte watersportfamilie en vertellen ook over de reizen die ze met het schip van hun (schoon)vader gemaakt hebben. Deze Geus eindigt met het laatste verhaal over mijn reis naar Ierland. Je kunt erin lezen hoe mijn terugreis langs de Engelse zuidkust en de oversteek van Het Kanaal zijn verlopen en wat ik heb beleefd voor de Franse kust.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Met het nieuwe seizoen in aantocht en de komende ALV is er voor het bestuur veel werk te verzetten. En dan is er goed nieuws en slecht nieuws. Goed nieuws is dat zich vier leden aangemeld hebben om tot het bestuur toe te treden. Deze keer niet alleen oude mannen, maar gelukkig ook de jongere garde en een vrouw. En leden die recent lid geworden zijn en dus een andere kijk hebben op het reilen en zeilen in de vereniging. Mits de leden in de ALV akkoord, gaan hebben we dan ook weer twee penningmeesters. Het minder mooie nieuws is dat door het vertrek van twee penningmeesters in één jaar het bijhouden en verwerken van de financiële administratie een hele klus is geweest. Zorgwekkend is de financiële situatie van Vinkeveen. De benodigde investeringen in Vinkeveen hebben ertoe geleid dat de ‘schuld’ van Vinkeveen aan de vereniging hoog is opgelopen. Op de ALV komen we hierop terug.

Eindelijk goed nieuws uit Durgerdam. Het baggerwerk is klaar en binnenkort worden de palen gezet en kunnen de handen uit de mouwen om nieuwe steigers te maken. Zoals het er nu naar uit ziet, is alles weer klaar voor het nieuwe seizoen.

Op de Diemerzeedijk komen een aantal sluipende problemen naar voren die in de komende tijd veel geld gaan kosten. De verzakking van de zijloods en het clubhuis in combinatie met een vaker voorkomende hoogwaterstand zal er toe leiden dat er funderingswerken uitgevoerd moeten worden. Het komende jaar gaan we kijken wat we moeten doen en wat het kost. Daarnaast voeren we samen met de negen andere watersportbedrijven aan de Derde Diem een strijd met de Gemeente Amsterdam over de toewijzing van het gebied als milieuzone. Een ander kostbaar onderwerp is dat de Derde Diem dichtslibt en het open houden van de vaargeulen niet lang uitgesteld kan worden. Ook op dit punt zoeken we gezamenlijk naar oplossingen.

Op het gebied van veiligheid hebben we weer een stap gezet met de “veiligheidskaarten”. Op deze kaarten zijn veiligheidsinstructies te lezen

voor bijvoorbeeld het gebruik van de zaagmachine. Dat u zich aan de instructies houdt is vanzelfsprekend.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen maart 2024

Mutaties:

1. Nieuwe aanmeldingen: Max Tania, Sander Carmiggelt, Mark Damen
2. Nieuwe permanente leden: Janine Geskus
3. Opzeggingen: Hans Faber

Besluiten:

De bestuursvergadering van 1 april wordt i.v.m. Pasen verplaatst naar 8 april.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2024

Bestuursvergadering	8 april
Algemene ledenvergadering	24 april
Keuring boordbrandblussers	28 april, 12 – 16 uur
Seizoensopening	28 april, 16 uur
Bestuursvergadering	6 mei
„ „	3 juni
Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	1 juli
„ „	2 september
„ „	7 oktober
„ „	4 november
Seizoensluiting	17 november
Bestuursvergadering	2 december
Laatste dag aanmelding zomerstalling	31 december

Aspirant-penningmeesters stellen zich voor



Leo Polak (midden) en Maurits Cassee (rechts) verdiepen zich in de financiën van onze vereniging en scheidend penningmeester Kees Visser heeft er zo te zien alle vertrouwen in dat die bij hen in goede handen zijn.

Ik ben **Leo Polak**, geboren te Amsterdam, 39 jaar. Ik kom niet echt uit een watersportfamilie, al hebben mijn ouders wel een paar jaar een Valkje op de Loosdrechtse Plassen gehad en heb ik toen een paar lessen genomen. Verder heb ik ooit een sloepje gered dat na Koninginnedag was verlaten bij het Centraal Station. Daar heb ik een paar jaar in de Amsterdamse binnenstad mee gevaren, waar ik ontzettend van genoot. Maar toen voor de tweede keer mijn buitenboordmotor was gestolen, het achterstallig onderhoud wel heel erg werd én Waternet mijn ligplaats aan een toeristenbotenverhuur had gegeven, was ik er klaar mee. Maar door de ervaringen met het Valkje en nog een handvol andere zeil- en windsurfervaringen, was er bij mij een sterk verlangen aangewakkerd om zelf een zeilbootje te

hebben. Dat verlangen werd zo groot dat ik mij nu, na nog een aantal lessen en een eerste CWO-diplomaatje, waag aan mijn eerste zeilbootje, een (knalroze) Neptun 22.

Zoekend naar een ligplaats vond ik op 15 minuten fietsen de Watergeuzen aan de Diemerzeedijk, waar ik met staande mast net naar toe kan varen. (Al schraapte ik door het hoge water de laatste keer toch met mijn vaantje langs de onderkant van de A10. De droom is toch een plekje in Durgerdam...). Een prachtige haven met heel fijne, behulpzame mensen. Ik draag graag een steentje bij door te helpen de financiële administratie draaiende te houden. Ik heb geen financiële achtergrond, dus dat is nog best een uitdaging, maar als technisch natuurkundige zou ik daar samen met Maurits en het bestuur toch uit moeten kunnen komen. Ik kijk ernaar uit.

Groeten,
Leo

Ik ben naar **Maurits Cassee**, 30 jaar oud en woonachtig in Abcoude. In de aanloop naar de aanschaf van onze sloep was ik op zoek naar een leuke haven. Na 'warmdraaien' op de wal aan de Diemerzeedijk heb ik nu tot mijn grote plezier een plaatsje in Vinkeveen. Inmiddels ben ik een paar seizoenen lidmaatschap verder en is de tijd rijp om ook een bijdrage te leveren aan de club. Op het vlak van de financiën moet er veel gebeuren, zo bleek uit berichten in de Geus. Daar wil ik samen met Leo mijn tanden in zetten. Op de komende ALV hoop ik samen met hem toe te treden tot het bestuur. Omdat ook de scenario's voor Vinkeveen op de agenda staan, is het gelijk een mooie vuurdoop. Ik kijk ernaar uit om een bijdrage te leveren en hoop nog vele jaren bij de vereniging betrokken te zijn.

Groeten,

Maurits

Aspirant-leden stellen zich voor



Beste leden van Watersportvereniging de Watergeuzen, wij zijn **Jaap** (geb.1951) en **Mary Berge** (geb.1952). Drie jaar geleden hebben we een Oudhuyzer sloep gekocht van 6,20 meter met een motor in de bun. We mogen ons schip dit jaar neerleggen langs de passantensteiger aan de Diemerzeedijk, later krijgen we een box. We maken met onze labrador regelmatig dagtochtjes rondom Amsterdam en komen eind van de dag altijd weer terug in de haven en zijn daar dus vaak te vinden. Als hobby ben ik (Jaap) vrijwilliger op de blusboot Jan van Heyde II. We zoeken nog bokken voor de winterstalling. Als iemand weet hoe ik daaraan kan komen, hoor ik het graag.



Groetjes en tot ziens,

Jaap en Mary



Ik ben **Gerrit Koenen** en mijn vrouw **Finy** en ik zijn de trotse bezitters van een Babilja kruiser met de naam **Vrijheid**. De boot is van staal en 9,5 meter lang en 2,80 meter breed. Haar bouwjaar is 1980 en vanaf 2020 zijn wij de eigenaar. Onze favoriete zomer- en winterligplaats zou de haven in Vinkeveen zijn, omdat wij ons daar in de weekenden het meest ophouden, en als we een dag extra hebben graag een rondje Weesp, Ouderkerk, Utrecht, Bodegraven of Uithoorn varen. Hebben we langer de tijd dan gaan we nog wel eens de randmeren op of via A'dam richting Zaandam en Purmerend. Er zijn nog vele wateren die we willen ontdekken. Voor de vereniging kan ik veel hand- en spandiensten verrichten. Ik ben een manusje van alles.





Mijn naam is **Sander Verhof**, eigenaar van de ONJ **Nescio**, een (open) werkboot van 7.6 x 2.6 meter met kajuit. Ze is in 2000 gebouwd in Weesp. Momenteel heb ik een ligplaats aan de Diemerzeedijk, vanwaar ik veel tripjes maak met vrienden en kinderen (Mats & Nora) in Amsterdam en omstreken. 's Winters wil ik het schip op de wal stallen, het liefst in een verwarmde loods

Leuk om te vermelden is dat twee medeleden (Rudolf & Janine) dezelfde ONJ hebben. We knopen ze in de zomer graag aan elkaar om te genieten van de ondergaande zon!

Ik werk als strategieconsultant voor Start-ups & Scale-ups. Ik adviseer voornamelijk bij digitale transformatietrajecten.



Deadline

Na vele regendagen begint het droog en een beetje lenteachtig te worden nu ik dit stukje schrijf. En dat is maar goed ook want ik heb een deadline gekregen.

Ons schip is wintergast in de haven aan de Diemerzeedijk. Van november tot en met maart ligt het daar en kan het onderhoud plaatsvinden. Dit jaar zijn er echt twee beperkende factoren: het weer en ik. Over het weer zal ik het maar niet hebben en over mijn beperking heb ik ook al geschreven. Bij mij is half december een knie vervangen. Het gaat overigens prima met die knie, dank u. Maar voor scheepsonderhoud was het toch wel een beperkende factor. Ik kon bijna drie maanden eigenlijk niet aan het schip werken. Nou zag ik dat natuurlijk aankomen en dus heb ik vóór de operatie al flink gewerkt. Maar nu de maand maart is aangebroken ligt er toch nog heel veel werk te wachten. Behalve dat het veel is, heb ik ook een deadline gekregen: Onze onovertroffen havencommissaris Job heeft ons winterliggers namelijk wel dringend verzocht om voor 1 april de ligplek vrij te maken voor de rechtmatige boxhouders.

Op zich is het natuurlijk niet nieuw dat ik moet zorgen dat het schip vaarklaar is voor eind maart, maar het is wel nieuw met een stevige werk-pauze. Dus aan de slag. Een van de klusproblemen is dat de vierkante koker voorop waar de kluiverboom aan bevestigd is, niet meer goed functioneert. Die is namelijk afgescheurd, niet door de kluiverboom, maar door de ankerketting die er dwars doorheen gevoerd is. Ik heb besloten dat ik die koker niet terug hoef. Ik maak een andere constructie, waarbij het draaipunt van de kluiverboom op de as van de ankerrol komt.

Het overtollige ijzer mag er dus af en omdat dit gepaard gaat met een vonkenregen moet ik het schip eerst verhalen naar de vlotten bij de helling. Dat lukt allemaal wel, maar mijn knie heeft nog niet de soepelheid die vroeger zo gewoon was, dus stapte ik heel voorzichtig op het, eigenlijk helemaal niet zo wiebelige, vlot. Aan boord klimmen vanaf een laag vlot was ook een oefening die ik in het revalidatietraject nog niet was tegengekomen



De door dwarskracht op het anker afgescheurde koker.

.Maar goed, het slijpwerk is gebeurd en dankzij een hogedrukgebied boven Scandinavië waren er voldoende droge dagen voor het onvermijdelijke verfwerk daarna. Wel zonnig, maar vanaf het Markermeer woei er een frisse wind over de dijk. Echt aflakweer is het nog niet, dus het blijft nog maar even bij primeren. Ik wacht met het aflakken wel tot de aangename temperaturen. Dat zal niet voor de deadline gebeuren, varen wel.

Maar vóór er gevaren kan worden wacht er tenminste nog één klus (even afgezien van het optuigen overigens): de kajuit opruimen. Ik weet niet hoe het jullie vergaat, maar na een winter klussen is de kajuit omgetoverd tot verf- en gereedschapshok. Die verf en het toebehoren moeten weer worden opgeborgen en het gereedschap moet weer op zijn plaats, evenals overigens alle andere onbestemde losse voorwerpen die ik in de loop van de winter “maar even ergens heb neergelegd” want “opruimen komt wel

als ik weer ga varen”. Dat vertaalt zich nu in: “Varen kan pas weer als ik opgeruimd heb”.

Eilard Jacobs

Boot van de Maand: de Senna

van Marion en Willem de Jong

Waar het ooit begon...

De route naar onze huidige boot, de Senna (ligt op C11) begint al vroeg: als je vader helemaal gek is van varen, dan ga je automatisch mee met de stroom! De sloep die hij als scheepstimmerman zelf had opgebouwd was zijn eerste boot. Daarna kwam een wat grotere, een Beachcraft motorsailer, waar mijn ouders, inmiddels gepensioneerd, een rondje Europa mee deden. Die trip voeren we af en toe een stukje mee. Zo'n 30 jaar geleden zochten we ze op toen ze in Parijs op de Seine lagen. Een jaar later verbleven ze een tijdje op Mallorca, dus een leuke trip voor onze kinderen om daar even naartoe te gaan.



Met de Beachcraft van mijn vader op de Middellandse Zee.

Zelf heb ik in 2005 nog een mooi stuk meegevaren langs de kust van Portugal, vanaf Lissabon naar beneden, die fantastische bocht om en vervolgens vliegend weer terug vanaf Faro. Wat ben ik af en toe ziek geweest onderweg, maar wat een mooie herinnering! Zijn laatste boot was weer een maatje kleiner. Toen hij die vanwege zijn leeftijd zelf niet meer kon varen is deze boot overgegaan naar mijn broer Frank (ook een Watergeus). Zo bleef deze ook in de familie!

Uiteindelijk was en blijft het varen dus gewoon wel een familiedingetje waar je gewild of ongewild mee 'besmet' wordt. En later beslis je dan toch zelf om aan een boot te beginnen. Of eigenlijk... het komt spontaan op je pad! Dat moment kwam toen mijn oom (jawel, ook hij had een boot) de diagnose Alzheimer kreeg en niet meer mocht varen. Zijn boot moest weg en er werd bij hem thuis nog een briefje gevonden... Zijn boot (een Van Leeuwenschouw) mocht naar Marion! Dat was voor ons fantastisch en we waren heel blij met onze eerste eigen boot, maar het was ook wel een uitdaging, de jaren van 'verborgen' dementie bij mijn oom hadden gezorgd voor veel achterstallig onderhoud en er was werk aan de winkel. Dit speelde zich af in 2020. Mijn broer Frank was al lid van de Watergeuzen, zijn zoon Bas ook en zo was het logisch dat wij zouden aansluiten zodra er een plekje vrij was aan de Diemerzeedijk.

In mei 2020 konden we de loods in en kon het serieuze werk beginnen. Een paar maanden klussen met veel hulp van onze lieve familie leverde een mooi resultaat op en we waren klaar voor wat vaarplezier! Echter... een motorprobleem (iets met een verdwaald impeller schoepje...) gooide roet in het eten en maakte dat we lang aan het zoeken waren, maar toen dat eenmaal was opgelost konden we eindelijk wat varen. Ook dat was spannend, want we hadden nog niet veel ervaring met zelfstandig varen.



Onze Van Leeuwenschouw, waarmee we bij de Watergeuzen kwamen, voor en na de klus.

Het varen vonden we heel leuk, maar de boot zelf bleek qua formaat en inrichting eigenlijk niet geschikt voor ons vanwege de beperkte stahoogte en ruimte. Toen kwam het idee om deze toch maar in te ruilen voor een iets hoger model. Na veel zoeken en bezichtigingen vonden we onze Ariadne Stentor. Overal stahoogte en een aparte slaapkajuit, helemaal perfect! Proefvaart gemaakt, alles was goed en de deal werd gesloten. Maar... tijdens de eerste trip vanaf Vinkeveen naar de haven werden we wederom getrakteerd op motorproblemen (vuile tank deze keer), jawel, en natuurlijk op het gevreesde Amsterdam-Rijnkanaal omdat het daar weer zo lekker hobbelde. Gelukkig waren we erop voorbereid en was de boot van Frank met ons meegevaren en zo werden we door hem richting de haven gesleept.

Deze boot had helaas ook wat achterstallig onderhoud en dus gingen we ook nu weer eerst de loods in voor best wel wat zweetdruppelmaanden!



Trots op 'onze Senna (Ariadne Stentor).

De loods in was voor het hellingteam ook een spannende exercitie in verband met de hoogte en vooral de breedte van de boot. Maar ze hebben de klus toch weer geklaard, waarvoor veel dank, want het is nergens zo leuk klussen als in onze loods. Een paar maanden flink aan de slag (wederom met hulp van de familie) heeft een mooi resultaat opgeleverd. Daarbij leer je, omdat je dan vaak op de haven bent, ook andere leden kennen en dat maakt het ook leuk!

Nu nog 'even' de motor en elektronica controleren en dan kunnen we eindelijk gaan varen! Uiteraard nog wel wat leuke verbeterklusjes te gaan, maar die zullen altijd blijven komen... Dan wordt het tijd om onze boot goed te leren kennen want we hebben, los van het meevaren op andere boten, zelf nog niet heel veel vaaruren gemaakt. Laat het voorjaar maar komen, wij zijn er bijna klaar voor!

Fijn vaarseizoen allemaal!

Marion en Willem de Jong

Jouw boot ook Boot van de Maand? Stuur dan een mailtje aan Alfred Meyers (ama4architecture@yahoo.com) en/of Leo Wiegerink (leowiegerink@gmail.com).

Met de Nehalennia rond Ierland

Deel 15: De terugreis van Cornwall naar Durgerdam.



Met een stevige bakstagwind de Mount Bay uit.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik na een snelle oversteek van Ierland naar Cornwall een week verwaaid heb gelegen in Newlyn. Toen de wind wat geluwd was, wilde ik mijn teugreis weer voortzetten en heb ik afscheid genomen van mijn gezellige Nederlandse buurman. De volgende haven waar ik naartoe wilde was Falmouth. Met een rif in het grootzeil en een driekwart uitgerolde genua ben ik naar Lizard Point, de oostkaap van de Mount Bay, gezeild. De windkracht was aanvankelijk niet meer dan 4 en in de baai stonden geen hoge golven, maar toen ik Het Kanaal naderde namen wind en golfslag behoorlijk toe. De windsnelheid was vaak 20 knoop, eind windkracht 5 dus, en overal stonden schuimkoppen.



Lizard Point, waar ik hard tegenstroom krijg.

In de baai had ik wind en stroom in de rug gehad, maar net voor Lizard Point begon ik stroom tegen te krijgen en vlak voor de kaap was hij pal tegen. De grondsnelheid was op een gegeven moment niet meer dan 2

tot 3 knoop. Het voordeel was dat ik lang van het uitzicht op de indrukwekkende kaap met de witte vuurtoren en gebouwen kon genieten, maar ik wilde ook voor etenstijd op mijn bestemming zijn en heb daarom de motor bij gezet. Die kon weer uit toen ik de kaap was gepasseerd, want van tegenstroom was opeens niet veel meer te merken. Ik moest nu hoog aan de wind zeilen om Falmouth te bereiken, maar het was al snel duidelijk dat ik dat niet in één slag zou halen. Als ik de slag helemaal zou afmaken, zou ik niet in Falmouth maar in Fowey uitkomen. Omdat het schip veel harder liep dan ik verwacht had, vroeg ik me af of ik daar niet beter naartoe kon varen, met deze snelheid zou ik daar ruim voor het donker arriveren. Ik besloot om mijn bestemming te wijzigen en na een mooie zeiltocht kwam aan het eind van de middag de kaap in zicht waarachter Fowey lag en de gelijknamige rivier uitmondde.



Aangemeerd voor Fowey.

Het opvaren van de rivier was weer een feest. Aan beide zijden rezen de oevers met de daartegen aangeplakte witte huizen hoog op. Ik vond snel een plekje aan een nog helemaal lege losliggende steiger vlak onder de beboste oever tegenover het stadje. De havendienst was nog bemand en even later kwam er een bootje langs om het havengeld te innen. Terwijl ik buiten zat te eten, kwamen er een paar jachten aan die ook vastmaakten

aan de steiger. Ik had verwacht dat mijn Nederlandse buurman uit Newlyn ook zou arriveren, maar ik heb hem de rest van de terugreis niet meer gezien. 's Ochtends kwam er een bootje langs met een Engelsman die me hartelijk begroette en zei dat hij het zeer op prijs stelde dat een inwoner van de Europese Unie zijn land bezocht. Waarschijnlijk was het geen Brexit-aanhanger.

In de loop van de morgen heb ik dit schitterende plekje weer verlaten en koers gezet naar een nog mooiere overnachtingsplek, in de River Yealm. Het afscheid van Fowey was ook het afscheid van Cornwall, want de River Yealm ligt in Devon, een stukje ten oosten van Plymouth. De wind was sterk afgenomen en naast de zeilen had ik ook de motor nodig. Toen ik ter hoogte van Plymouth voer, hoorde ik een vreemd geluid. Er bonkte ergens iets, maar waar het precies vandaan kwam was me een raadsel. Ik dacht in eerste instantie uit mijn schip, maar toen ik even rondkeek zag ik een oorlogsschip en hoorde ik dat het gebonk daarvandaan kwam. Het was het geluid van een kanon dat salvo's afvuurde, hoogstwaarschijnlijk met losse flodders, want anders had de kustwacht wel gemeld dat andere schepen uit de buurt moesten blijven.



Aangemeerd in de Yealm.

Aan het eind van de middag had ik de spectaculaire, maar zeer nauwe ingang van de Yealm bereikt. Ik kende die goed, maar was weer zeer onder de indruk van de ruim 100 meter hoge, steile heuvelwand waar ik vlak langs moest. Daarna volgde er een scherpe draai waarbij ik precies de geleidebakens op de andere oever op één lijn moest houden, en na nog een draai had ik de rivier bereikt. Het lag er vol met meerboeien en slalommend tussen de aangemeerde jachten ben ik naar de midden in de rivier liggende steiger gevaren waar ik aan wilde leggen. Alle plaatsen waren bezet, dus er zat niets anders op dan vast te maken aan een schip. Er stond veel stroom en mensen die mijn lijnen aan konden pakken zag ik niet, maar gelukkig voer de havenmeester me al tegemoet en die is snel het schip opgegaan waarlangs ik wilde aanleggen. Daarna kon ik met volle teugen genieten van het uitzicht op de hoge beboste oevers, waar op een paar plaatsen vlak langs het water schitterende villa's stonden. Stroomopwaarts keek ik uit op de witte huizen van het dorpje Newton.



Uitzicht op Newton.

Ik had nog graag een dagje van dit mooie plekje willen genieten, maar het was al bijna half september en begin oktober wilde ik toch wel Het Kanaal zijn overgestoken. De volgende morgen heb ik daarom weer zee gekozen en koers gezet naar Dartmouth. De weersomstandigheden waren wat

minder gunstig, want de wind was naar het oosten gedraaid en daarom tot aan Start Point, de westkaap van de Lyme Bay, pal tegen. Kruisen zou te veel tijd kosten en er zat niets anders op dan op de motor tegen de golven in te hakken. Gelukkig was de windkracht niet meer dan eind 3 begin 4. Het zicht was niet optimaal en de kust zag er wat grijs uit, maar omdat ik bij Start Point dicht onder de kust voer, kon ik weer genieten van het uitzicht op de indrukwekkende rotswanden met het witte vuurtorentje erop. Er stond veel stroom en het water was er zeer onrustig, overal stonden schuimkoppen en het schip ging flink tekeer. Daarna werd het gelukkig een stuk rustiger. De koers werd nu bijna noord en tot aan Dartmouth kon ik nog even lekker zeilen. Ook het opvaren van de Dartmond, met aan beide zijden de oude forten waartussen in 1588 een ketting was gespannen om de Spaanse Armada tegen te houden, was weer een feest. Aan stuurboord lag tegen de steile heuvelwand het dorpje King Wear en daar was de grote marina waar ik wilde overnachten. Aan de passantensteiger vond ik snel een plekje.



Aangemeerd aan de passantensteiger voor King Wear.

Daar kon ik wat langer van het uitzicht op de heuvelwanden genieten, want de wind was de volgende dag weer oost en nog wat in kracht toegenomen. Om weer verder naar het oosten te varen, moest ik de grote Lyme Bay oversteken en ik vond het niet aantrekkelijk om bijna 12 uur tegen wind en golven in te moeten hakken. 's Morgens ben ik met het veerpontje overgestoken naar Dartmouth om daar inkopen te doen. Helaas was het wat buiig en de rest van de dag heb ik op de boot doorgebracht om de grote achterstand bij het schrijven van mijn reisverslagen een beetje weg te werken.



Doorkijkje over de Dart vanuit King Wear.

De dag erna had de regen plaatsgemaakt voor een stralend blauwe hemel, maar de wind was nog steeds pal oost en matig tot vrij krachtig. Ik ben daarom nog blijven liggen en heb 's middags een flinke wandeling gemaakt. Tussen de oever van de rivier en het spoor van het oude stoomtreintje vlak ernaast liep een mooi wandelpad. Via een paadje door het bos op de steil oplopende oever ben ik weer terug gewandeld. De doorkijkjes over de rivier waren schitterend.

De volgende dag waren de omstandigheden om de Lyme Bay over te steken ideaal. De wind zou matig zijn en noordoost worden, zodat ik de baai in één slag zou kunnen oversteken. Even na zevenen, toen het net licht was, heb ik de Dart achter me gelaten. Het was zonnig en glashelder, bijna de hele kust van de baai was te zien en aan het eind van de morgen kwam de afgeplatte klifkust van Portland boven de horizon uit. Het duurde nog tot het eind van de middag voordat ik die bereikt had. De enorme draaikolk voor Portland Bill, de zuidpunt van het schiereiland, is berucht en verplaatst zich naar gelang de stand van het tij. Ik heb op de stroomkaart in de vaargids gekeken hoe ik nu Portland Bill het best kon rond en ben er met een ruime bocht omheen gevaren, zodat ik aan de buitenkant van de draaikolk naar het noorden werd geslingerd. Met de golven viel het wel mee, maar toen ik ten oosten van het schiereiland voer kreeg ik te maken met een sterke tegenstroom. Zeilen ging niet meer, de wind was pal tegen en er zat niets anders op dan de motor aan te zetten en op hoog vermogen te laten draaien. Desondanks ging het nog erg langzaam, de snelheid over de grond was niet meer dan 2 knoop. Pas toen de havendammen van Weymouth in zicht kwamen nam de stroom af. Aan het begin van de avond meerde ik af langs de passantensteiger midden in het stadje. Niet lang daarna arriveerde er een Engels zeiljacht met twee mannen erop dat aan mijn schip vastmaakte. Ze stelden zich voor en we hebben even gezellig een praatje gemaakt.



Weymouth.

Erg lang ben ik niet in Weymouth gebleven. 's Morgens heb ik even de supermarkt bezocht en 's middag heb ik koers gezet naar Lulworth Cove, het kleine, rondje baaitje langs de Jurassic Coast, waar ik drie jaar eerder had geankerd. Dat kon alleen als de wind in de noordhoek zat en omdat dat nu weer het geval was, wilde ik het weer als tussenstop op weg naar Wight gebruiken. Bovendien was het het mooiste overnachtingsplekje langs het midden van de Engelse zuidkust. Na een relaxt zeiltochtje van nog geen twee uur langs de krijtrotsen van de Jurassic Coast draaide ik tussen de rotsblokken de nauwe ingang van het baaitje in. Het was nog niet zo makkelijk om goed een plekje te vinden, want het baaitje is klein en er lagen al vijf jachten voor anker. Ik moest goed rekening houden met de diepte en mijn draaicirkel, maar na enig zoeken besloot ik om bijna in het midden het anker uit te gooien. Het hield goed en de afstand ten opzichte van de andere jachten leek groot genoeg. Daarna kon ik genieten van het uitzicht op de bijna 200 meter hoge klifwand en het idyllische val-leitje dat voor een klein strandje met een pub of restaurantje ervoor eindigde. Er waren behoorlijk wat recreanten en zo nu en dan zwommen er een paar mensen langs de boot.



Lulworth Cove.

Hoewel er wel wat deining stond heb ik goed geslapen en de volgende dag heb ik na het ontbijt het anker gelicht en koers gezet naar Wight. Daar wilde ik overnachten in Yarmouth. De wind was nog steeds noordwest en sterk genoeg om te kunnen zeilen. Omdat ik aan de wind voer en flink de stroom in de rug had, ging het hard. De hagelwitte krijtrotsen van de westpunt van Wight waren al snel te zien en aan het begin van de middag voer ik al op de Solent, het vaarwater tussen Wight en het vasteland. Toen ruim een half uur later Yarmouth in zicht kwam vond ik het zonde om nu al te stoppen en ik besloot om door te varen naar Cowes, de belangrijkste plaats van het eiland. Daar zou ik nog net voor de kentering van het tij aan kunnen komen.



Westpunt van Wight met The Needles, het rijtje rotsen voor de kaap.

Omdat het een mooie herfst dag was en bovendien zaterdag, was het enorm druk op de Solent. De jachthavens van Cowes liggen allemaal aan de Medina en samen met mij voeren er tientallen jachten de rivier op, allemaal op zoek naar een overnachtingsplek. Bij iedere jachthaven die ik passeerde vroeg ik via de marifoon of er een plekje was, maar telkens was het antwoord: "Sorry sir, we have no space anymore". Ik ben maar zover mogelijk doorgevaren en bij een grote marina schuin tegenover de stad kreeg ik te horen dat ik even geduld moest hebben en er contact met me

zou worden opgenomen als men een plekje had. Ik zag het somber in, maar aan de andere kant van de rivier was een verenigingshaven waar ik aan de buitensteiger een paar vrije plaatsen zag. De haven had geen marifoon. Op een aangemeerd jacht was een man zijn schip aan het aftuigen en ik heb hem gevraagd of ik daar kon liggen. Hij dacht van wel, maar toen ik had aangemeerd kwam er een bootje langs met twee geüniformeerde mannen van de lokale waterpolitie of beveiliging en die vertelden dat ik hier weg moest. Ze verwezen me naar een losliggende steiger midden in de rivier, maar net toen ik van plan was om daarnaartoe te varen, kreeg ik via de marifoon bericht van de marina dat er plaats was. Ik kon aanmeren in een box tussen twee jachten. Na enig zoeken vond ik de plek. Goedkoop was het er niet, maar de douche- en toiletfaciliteiten waren prima.



Oever van de Solent ten oosten van Cowes.

De eigenaar van het jacht waaraan ik had vastgemaakt wilde de volgende morgen een half uur eerder vertrekken dan ik, en omdat ik toch ruimte voor hem moest maken, besloot ik om samen met hem de lijnen los te

gooien. Er stond een lange tocht op het programma, want ik wilde in één ruk naar Brighton varen en eigenlijk nog liever naar Newhaven, een stukje oostelijker. Even voor tien ben ik vertrokken. Op de Solent had ik nog een klein beetje stroom tegen, maar bij de oostelijke ingang kenterde het tij en kreeg ik flink de stroom in de rug. Er stond genoeg wind om te kunnen zeilen, maar de snelheid was net niet voldoende om voor de volgende kentering op mijn bestemming te zijn, en daarom heb ik de motor bijgezet. De kust lag vrij ver weg en erg spectaculair was het uitzicht niet. Er lag een reeks badplaatsjes en in het binnenland waren de South Downs goed te zien, de lange heuvelrug die vrijwel parallel met de Engelse Kanaalkust naar Beachy Head loopt. Bij de Loe, een smalle doorgang tussen een langgerekt rif waar het enorm hard stroomt, werd het een beetje spannend omdat er van de andere kant twee wedstrijdjakten aankwamen die ik de ruimte moest geven. Ik wilde echter ook zoveel mogelijk afstand houden van de boeien aan weerszijden. Bij een eerdere reis was ik bijna tegen de rode ton aan gesleurd. Gelukkig voer ik net wat eerder tussen de boeien dan de twee jachten.



Brighton.

Aan het eind van de middag kwamen de door de zon beschenen gebouwen op de boulevard van Brighton in zicht en nam de stroom flink af. Newhaven zou ik waarschijnlijk niet voor het donker bereiken en ik besloot in de marina van Brighton te overnachten. De havenmeester wees me een plekje aan de passantensteiger toe. Toen ik een uurtje later nog lekker in het avondzonnetje van mijn avondmaal zat te genieten kwamen er een man en een vrouw langs van een Nederlands zeiljacht dat een stukje verderop lag. Ze waren mij twee jaar eerder in Le Tréport tegengekomen toen ik op weg was naar Bretagne. Ik herkende ze niet, maar zij hadden mij en mijn schip wel herkend. Ze waren veertien dagen op vakantie en wilden nog een stukje naar het westen, maar moesten helaas even pas op de plaats maken omdat ze motorproblemen hadden.

De volgende dag wilde ik weer een stukje naar het oosten varen, maar eerst moest ik mijn proviand aanvullen. Gelukkig was er vlakbij de jachthaven een grote, goed gesorteerde supermarkt. Toen ik er aankwam viel het me op dat er bijna geen auto's op de parkeerplaats stonden en binnen zag het er donker uit. Ik raadpleegde de website en daar stond dat de supermarkt tot 24.00 uur geopend was. Ik zag een paar mensen met boodschappentassen bij de hoofdingang staan die blijkbaar ook niet wisten dat de zaak gesloten was. Op de deur stond waarom dat het geval was: Koningin Elisabeth werd die dag begraven en om het personeel de gelegenheid te geven om het grote verdriet te verwerken, was de zaak gesloten. Toen ik terugliep zag ik dat de andere winkels in het winkelcentrum ook gesloten waren. Gelukkig had ik nog wat noodvoorraden aan boord.



Seven Sisters.

Mijn volgende bestemming was Eastbourne. Erg lang varen was het niet, maar vanwege de passage van de Beachy Head en de Seven Sisters, de rij golvende krijtrotsen voor de indrukwekkende de kaap, was het een mooie tocht. Boven land hingen donkere buienwolken, maar op zee scheen de zon overvloedig en het wit van de rotsen straalde me tegemoet.



Beachy Head is gerond.

Na ruim twee uur varen had ik de kaap gerond en een uurtje later kon ik mijn zeil strijken en naar de sluis varen die toegang gaf tot de enorme jachthaven. Ik kreeg hetzelfde plekje toegewezen als op de heenreis en nog voordat het begon te schemeren kon ik in de kuip dineren. Daarna moest ik de volgende etappe van mijn terugreis voorbereiden. Daarbij kon ik kiezen voor doorvaren naar Dover en dan oversteken naar Duinkerke, of van Eastbourne oversteken naar Boulogne Toen ik de getijdentabel en de stroomkaarten raadpleegde was het al snel duidelijk dat tweede optie het meest aantrekkelijk was. Als ik naar Dover zou varen, zou ik namelijk

op een gegeven moment de stroom pal tegen krijgen en dan zeer laat aankomen. Stak ik over naar Boulogne dan zou ik ook met tegenstroom te maken krijgen. Die zou me schuin naar het westen wegzetten, maar dat kon ik compenseren door me eerst met de van de oceaan afkomende vloedstroom zover mogelijk naar het oosten te laten duwen. Er was ook nog een andere reden om niet voor Dover te kiezen. De haven daar werd nog steeds gerenoveerd en wilde ik er overnachten dan moest ik een dag van tevoren een plekje reserveren. De oversteek zou ruim tien uur duren en ik heb 's avonds een flinke stapel boterhammen voor het ontbijt en de lunch klaargemaakt.



Gastanker in de oostgaande shipping lane.

Om halfzeven ging de wekker en toen ik de sluis binnenvoer was de zon net opgekomen. Veel wind werd er niet verwacht, dus het zou waarschijnlijk een motortocht worden. De dag ervoor had ik daarom mijn dieseltank helemaal vol gegoooid. De schutting verliep vlot en nadat ik mijn

grootzeil had gehesen kon ik recht naar Boulogne koersen. Schuin achter me stond Beachy Head te pronken in de ochtendzon en schuin voor me lag de rij donkere kliffen bij Hastings. Het was ongelooflijk helder en tot vlak voor de Franse kust kon ik ze nog zien. Ook de krijtrotsen bij Folkestone en Dover waren vrijwel de hele reis zichtbaar. In de loop van de morgen had ik de westwaartse shipping lane bereikt. De meeste schepen voeren ruim voor of achter me langs, maar één keer heb ik mijn koers toch een beetje verlegd om een schip voor me langs te laten gaan. Daarna volgden de naar het oosten varende schepen, maar daarvoor hoefde ik geen enkele keer mijn koers te veranderen. Het viel me op hoeveel gastankers er voeren, vrijwel allemaal met bestemming Rotterdam of Antwerpen. De Franse kust zag ik ook al en aan het eind van de middag kwam Boulogne in zicht, de koepel van de enorme basiliek in de oude bovenstad stak boven alles uit. Jammer was alleen dat ik niet in Boulogne maar bij een van de badplaatsen ten zuiden ervan dreigde uit te komen. De eerste helft van de tocht was ik wel sterk naar het noordoosten geduwd, maar de westgaande stroom duwde mij nog iets sterker terug. Er zat niets anders op dan sterk bij te sturen, waardoor ik de stroom bijna pal tegen kreeg en het het laatste uur niet snel meer ging.



Aangemeerd in Boulogne.

Aan het begin van de avond had ik de jachthaven bereikt. De havenmeester was nog aanwezig en ik vond snel een plekje. De volgende haven waar ik naartoe wilde was Duinkerke, maar als ik daar tijdig wilde aankomen, moest ik heel vroeg vertrekken en mijn proviand moest nu toch nodig worden aangevuld. Ik ben daarom de volgende dag in Boulogne gebleven. De supermarkt lag gelukkig niet ver weg. Boulogne kende ik goed, maar de omgeving kende ik nog niet. Ik heb daarom mijn fietsje uitgevouwen en ben langs de rivier waaraan de jachthaven lag een stuk het binnenland in gefietst. Het was bijna windstil en daarom ideaal fietsweer, alleen moest ik soms even flink klimmen, maar daarna volgde er steevast een snelle afdaling. Het landschap leek sterk op het heuvelende heggenslandschap in Engeland en het zuiden van Ierland. Alleen aan de architectuur en de voor het dorpscafé pétanc spelende mannen kon ik zien dat ik in Frankrijk was. Verder maakte het gebied een dichtbevolkte indruk, als ik het ene dorp uit was begon een paar kilometer verder al het volgende. Met een grote bocht richting de kust ben ik weer teruggefietst.



Uitzicht op Boulogne tijdens mijn fietstochtje.

De volgende morgen heb ik land weer verruild voor het water en koers gezet naar Duinkerke. Het weer was uitstekend, alleen stond er bijna geen wind. Ik had flink de stroom in de rug en de kapen Gris Nez en Blanc Nez

kwamen al snel in zicht. Aan de overkant stonden de krijtrotsen van Folkestone en Dover te schitteren in de ochtendzon.



De laatste kaap van mijn reis, Blanc Nez, is gerond.

Toen ik de baai voor Gris Nez overstak zag ik ter hoogte van het badplaatsje Wissant iets vreemds. Het leek wel of er in de baai een paar honderd meter schuin voor me een donkere rots lag met allemaal aalscholvers erop, maar hier lagen helemaal geen rotsen. Ik heb de verreijker gepakt en toen zag ik wat het was: een donkere rubberboot of eigenlijk meer een groot opblaasbaar vlot, met een hoop donkere hoofden erop, hoogstwaarschijnlijk van mensen uit Afrika die aan het oversteken waren naar Groot-Brittannië. Het bewoog zich uiterst traag in westelijke richting. Ik vond het een levensgevaarlijke situatie, de rand van het vlot stak maar een paar decimeter boven het water uit en golven zouden daar makkelijk overheen kunnen slaan, met alle gevolgen van dien, en met deze snelheid zou het nooit tijdig kunnen uitwijken voor grote schepen. Hoewel ik me realiseerde dat de droom van de opvarenden om Engeland

te bereiken in duigen zou vallen en ze er waarschijnlijk veel geld voor hadden betaald, besloot ik de kustwacht te waarschuwen, het veiligheidsaspect was het belangrijkste. Ik heb de marifoon gepakt en via kanaal 16, het noodkanaal, de Franse kustwacht opgeroepen, maar tot mijn grote ongenoegen werd er niet geantwoord. Ik heb het nog een aantal malen geprobeerd, maar zonder resultaat. Inmiddels was het vlot ook door anderen gesignaleerd, want een langsvarend speedbootje verlegde zijn koers en voer er een paar maal omheen. Ik besloot het er maar bij te laten. Ruim een half uur later was ik Gris Nez en ook Kaap Blanc Nez gepasseerd en daar zag ik een boot van de Franse kustwacht de richting uit varen waar het vlot zich inmiddels moest bevinden. Hoogstwaarschijnlijk zijn de opvarenden ervan afgehaald en teruggebracht naar Frankrijk.



Aangemeerd in Duinkerke.

De rest van de tocht verliep zonder problemen en in de loop van de middag had ik al de haven van Duinkerke bereikt. Lang ben ik er niet gebleven, want de volgende dag was het goed weer om door te varen naar Oostende. Er stond wat meer wind dan de dag ervoor. Omdat hij noord was, kon ik het traject grotendeels zeilend afleggen. Toen ik de Franse territoriale wateren had verlaten heb ik via kanaal 16 contact opgenomen met de Belgische kustwacht om mijn marifoon te testen. Er werd direct

geantwoord en gezegd dat de ontvangst goed was. Dat de Franse kustwacht de dag ervoor mijn oproepen niet had beantwoord, lag dus hoogstwaarschijnlijk niet aan mijn marifoon.



Aangemeerd in Oostende.

Toen ik de jachthaven van Oostende binnenvoer, was de havenmeester nog aanwezig en ik kreeg één van de nog vrije plekjes aan de gastensteiger toegewezen. Daar werd het in de loop van de avond en ook de volgende morgen steeds drukker, want er waren dit weekend zeilwedstrijden. Over gebrek aan wind hadden de deelnemers de eerste dag bepaald geen klagen, want de windkracht was ruim 6. Voor mij woei het echter te hard en omdat de wind bovendien oost en dus pal tegen was, ben ik in Oostende gebleven. 's Middags heb ik een bezoekje gebracht aan het James Ensorhuis, het woonhuis van de gelijknamige schilder. Het is nu een museum, met voornamelijk tekeningen en een paar nog authentiek gemeubileerde kamers en de nog helemaal in originele staat verkerende souvenirwinkel van zijn tante.



Bijna bij de Michiel de Ruyterhaven in Vlissingen.

De volgende dag was het een stuk rustiger. Voor de wedstrijdzeilers waarschijnlijk te rustig, maar voor mij prima om op de motor naar Vlissingen te varen. Toen ik de grens met Nederland was gepasseerd heb ik nog een keer de marifoon getest en de Nederlandse kustwacht gevraagd hoe de ontvangst was, en ook hier was het antwoord: “Luid en duidelijk”. Hoewel de schepen af en aan voeren, ging het oversteken van de Wielingengeul vrij makkelijk, maar voor de Vlissingse boulevard moest ik een snelle uitwijkmanoeuvre uitvoeren omdat een groot containerschip dat net beloodst was, de geul langs de Walcherse kust in wilde draaien. Omdat ik vanwege de voortdurend langsvarende loodsboten niet graag lang voor het bruggetje van de Michiel de Ruyterhaven lig te wachten, had ik de havenmeester al telefonisch op de hoogte gesteld van mijn komst. Hij opende het bruggetje snel en wees me een box toe. Ik heb er een paar dagen gelegen, want het woei stevig en er vielen voortdurend buien. Eén van mijn Zeeuwse vrienden heeft me er opgezocht en ik heb een bezoekje gebracht aan het MuZEEum, waar herdacht werd dat Vlissingen zich in de eerste week van april 1572 als eerste Nederlandse stad eigenhandig bevrijd heeft van de Spanjaarden.



Buienwolk boven de Zeeuws-Vlaamse oever van de Westerschelde.

Hoewel het nog wat buigig was, werd het na drie dagen een stuk rustiger en ben ik over de Westerschelde en door het Kanaal door Zuid-Beveland naar Wemeldinge gevaren. Daar stapte een vriend op die ik naar zijn woonplaats Goes heb gebracht. Van daaraf ben ik via Zierikzee, Oude Tonge, Willemstad, Dordrecht, Gouda, Leiden en Haarlem naar Dordrecht gevaren, waar ik 18 oktober, precies vijf maanden na mijn vertrek, ben gearriveerd. Ik heb weer genoten van het Zeeuwse en Hollandse stedenschoon, daar kan geen enkele stad in Ierland tegenop. Maar dat land heeft weer een kust die heel wat spectaculairder is dan de onze. Ik heb met volle teugen van het uitzicht op de indrukwekkende kliffen, kapen en bergen genoten en ik hoop dat ik jullie een beetje heb kunnen laten meegenieten.

Jaap van der Harst