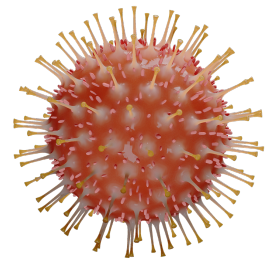




VAN DE VOORZITTER  
HENK VAN DEN BROEK

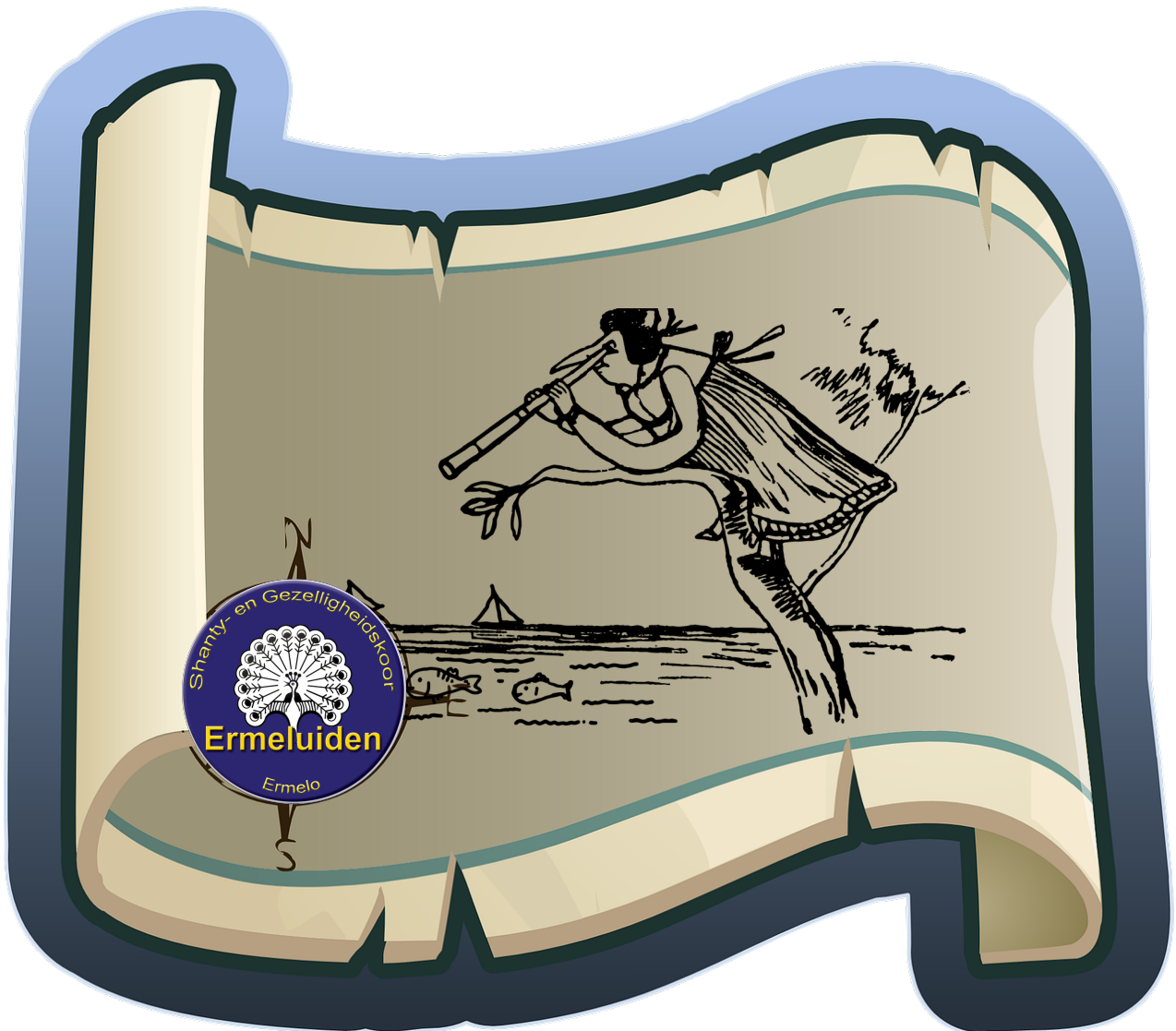
Jaar-  
verslag

KOOR IN  
CORONATIJD



# “SCHEEPSPROAT” NR.8

VOORJAARSUITGAVE MET EXTRA JAARVERSLAG ERMELUIDEN 2020



“Daar waar men zingt en lacht, daar zijn geen boze mensen”



**Colofon:**  
**Redactie:** Henk Slots, Arthur Kohlman en Kees Looijen  
**Vormgeving:** Arthur Kohlman  
**Foto's:** Diversen

---

### Inhoudsopgave:

Voorwoord van de voorzitter	3
Wel & Wee "Ermeluiden"	4
Oude tijden	5
Ketelbinkie	6
Als solist zingen met begeleiding van een muzikant...	7
Weten waar we over zingen, deze keer een zeilschip...	9
Samen een lied maken.	11
SS Zuiderkruis en SS Waterman	14
We varen naar Oost en we varen naar West... Deel 2	19
Het leven aan boord in de 16e eeuw	22
Op vakantie naar de Kanaaleilanden met onze zeilboot, Avalon.	25

## Voorwoord van de voorzitter

Voor U ligt alweer een nieuwe scheepsproat, verzorgd door onze redactie. We zijn inmiddels een jaar verder dan het punt van niet meer zingen. Vijf acties verder en nog steeds wachtend op de vaccinatie. Hoewel de eersten van ons misschien de eerste prik al hebben gehad. En we hopen dan ook dat het allemaal snel mag plaats vinden, zodat we weer snel kunnen zingen. Al is het maar in kleine groepen.

In dit nummer vind U ook de nieuwe actie van de redactie, een actie waarbij we zelf weer kunnen repeteren en zelf een muzikant kunnen vragen om het samen mee op te nemen. Ik ben al begonnen met oefenen om de keel weer te smeren. En ik hoop dan ook dat er velen zullen volgen.

Ik wil nog even terugkijken naar de actie erwtensoep en eenieder bedanken voor de leuke reacties. Ook nu hebben we weer een presentje voor U om van te genieten een bloemetje en een heerlijk vers eitje. Deze zijn gelegd door onze eigen kippen. We hebben er twee dus ze zijn er even druk mee geweest. Hahaha.

Ik hoop dat het U gaat smaken en wens een ieder hele fijne Paasdagen.

Vriendelijke groet,

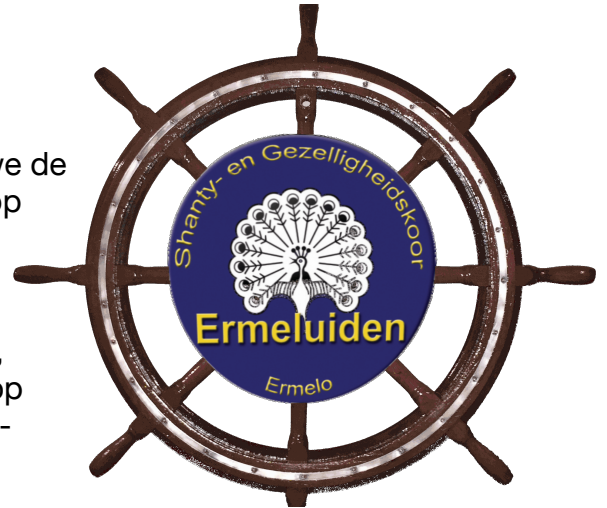
Voorzitter Henk van den Broek.



## Wel & Wee “Ermeluiden”

Beste koorvrienden en vriendinnen,

Net voor het verschijnen van dit clubblad hebben we de cirkel rondgemaakt voor wat betreft de felicitaties op de geboortedata van onze koorvrienden. Het is best lastig om voor iedereen een zo persoonlijk mogelijke kaart met passende tekst te maken. Natuurlijk lukt dat de ene keer beter dan de andere, maar het sterkt ons te weten, dat het allemaal erg op prijs gesteld wordt om zo de onderlinge band te behouden.



Naast de verjaardagen waren er ook diverse andere feestdagen binnen onze vereniging.

Zo waren eerst Sam en Marijke Schaftenaar 50 getrouwd, daarna op 25 augustus Jan en Neeltje Scholte en aan het einde van het jaar op 18 december Sjef en Gerda Görtz. Belangrijke data voor deze mensen, waarbij ik hoop dat ze daar fijne herinneringen aan hebben overgehouden.

Helaas is het niet alleen vreugde wat de klok slaat, maar ook verdriet. Zo ontviel ons Cees Spijker in de nacht van 16 oktober na een langdurig ziekbed. Zijn strijd is gestreden maar Leida moet verder.

Ook hebben we diverse vrienden een hart onder de riemgestoken met een bloemetje of een mooie kaart bij hun ziekte of na een operatie. Ook dat waren momenten waarop we de onderlinge band sterk voelden.

In deze corona tijd bepaalt de overheid de maatregelen voornamelijk op de adviezen van het RIVM en de GGD. Steeds sterker worden de geluiden om meer naar de economische en sociale aspecten van de maatschappij te kijken zonder de noodzakelijke coronamaatregelen tekort te doen. Er is echt nog wel wat te versoepelen.

Wij hopen dan ook van harte dat we in de tweede helft van dit jaar, nadat we allen zijn gevaccineerd, na de zomervakantie bijvoorbeeld, weer bij elkaar kunnen komen om lekker bij te praten, te zingen en de geleden schade in te kunnen halen. Wat te denken van al die borreltjes en lekkere hapjes die ons zijn toebedacht. Dat wordt dan vast heel gezellig.

Maar voorlopig nog even volhouden maar!

Arthur en Ine Kohlman

## Oude tijden

Door voorzitter Henk van den Broek

Ik belde Arthur op met de mededeling dat we weer een actie gaan doen voor het koor. Dat vond hij natuurlijk leuk. En zei hij, wat gaat het deze keer worden?

Nou dat zit zo. Liny was van de week erwtensoep aan het koken voor ons, en ze zei, misschien is dat ook wel wat voor het koor, leuk om te geven. En ja hoor een nieuw plan was geboren. We hebben het overlegd in het bestuur en die leek het ook wel wat.

Maar ja wie moest gaan koken? Waarop ik kon zeggen, dat doet onze koor kokkin.

Dus wij samen boodschappen gedaan en Liny begonnen met koken. 42 liter, dus aan de slag. Snijden, snijden en nog eens snijden. Want alles was vers. Afkoelen en in bakken gedaan en dan snel invriezen.

We brengen het ingevroren bij U, zodat U het kunt eten wanneer U het wilt. Een plakje roggebrood met spek hoort er ook bij.

En dan de oude tijden, Arthur vertelde ons, dat ze met Oud en Nieuw naar Aalt Hop gingen om Carbid te schieten, te zingen en ik denk een borreltje drinken, om daarna erwtensoep te eten. DIT WIST IK ECHT NIET.

Dus voor nu een bak erwtensoep, helaas moet U de rest erbij denken. Maar laten we hopen, dat het ook allemaal weer snel mogelijk is. Dit is een maaltijd bedoeld om er straks weer sterker uit te komen.

Wij wensen U een smakelijk eten.

Vriendelijke groet,

Bestuur Shantymoor "Ermeluiden"

en natuurlijk ook van **het snertmeisje**.

Ps. Ik heb Aalt Hop ook een bak gebracht.

*Naschrift redactie:*

Dan weten de oud koorleden ook nog wel, dat er een jaar was met erwtensoep bij Aalt Hop, dat volledig overstuur was gegaan en er met spoed nieuwe gemaakt moest worden!

(Aalt zal dat nooit vergeten.)



# Ketelbinkie

Door Cees van Harten

Omdat ik nog niet zo lang lid van Ermeluiden ben en omdat daarna Corona de nadere kennismaking verstoorde, dacht ik in eerste instantie een soort van kennismaking voor scheepsproat te schrijven. Maar hoe saai zijn vaak dat soort artikelen.

Mijn werkzame leven voltrok zich langs verschillende parallele lijnen, dus misschien toch nog interessant genoeg voor een volgende keer.

Eerst maar eens mijn ervaringen als een soort van ketelbinkie.

Tijdens mijn studententijd in Delft was ik lid van een studentenvereniging en binnen die vereniging word je dan weer lid van een clubje in mijn geval meerdere clubjes een voor sport en een voor gezelligheid ( drank?). In het gezelligheids clubje genaamd "Octopus" waren veel zeilers en dus werd er in de zomer gezeild op het IJsselmeer, de Waddenzee en op de Zeeuwse wateren.

In de zomer van 1965 ging ik voor de eerste keer mee als jongste met allemaal ouderejaars dus ik had niet veel te vertellen , zeg maar een soort van ketelbinkie.



De schuit was een Tjalk zonder motor en de kapitein was een ouderejaars waarvan ik toendertijd nog in de veronderstelling verkeerde dat hij er verstand van had, want direct bij het uitzeilen van de eerste haven (Bunschoten) brulde hij heel kortdaat "OORLAM VOOR DE HELE BEMANNING"

Ik herinner me nog de eerste averij bij het uit de haven zeilen van of Enkhuizen of Hoorn (excuus), omdat we de wind verkeerd inschatten werden we tegen de dijk geduwd. Wat doet een kapitein (ouderejaars) in zo'n geval, jawel de jongste maat moet het oplossen. Dus kleren uit, want die moet dan het water in en daarna krijgt hij het anker (van een Tjalk!!! ) in zijn handen geduwd en moet dat zo ver als mogelijk van de dijk af zwemmen om het daar te laten vallen opdat de schuit dan van de dijk kan worden losgetrokken.

Op die manier zwemmen, met je neus nog net boven water en het anker aan het touw onder water houden is best een klus, maar zoals jullie weten, ik ben er nog.

Overigens heb ik aan die vakanties leuke herinneringen vooral aan de havens van Enkhuizen Hoorn en Medemblik, de drank vloede rijkelijk en er werd ook gezongen jawel, maar ik herinner me vooral de schunnige tekst dus daar gaan we het niet over hebben. Ook in Zeeland hebben we gezeild, we vertrokken uit Hellevoetsluis, onder het zingen van:

IN HELLEVOETSLUIS DAAR STAAT EEN HUIS.... DAT HUIS ZIT VOL MET.....enz.

Maar daarover een andere keer,

Gegroet Erme Luiden

## Als solist zingen met begeleiding van een muzikant...

**Kun je dat?..... Durf je dat ???.....**

Naar idee van Henk Slots



Het zal naar verwachting nog wel een behoorlijk aantal maanden duren voordat we **als koor** in zijn geheel weer samen kunnen zingen en ook het bijgaand idee in de praktijk brengen zal nog wel enige weken duren:

Ons idee:

We nodigen **jullie als koorleden** allemaal uit, niemand uitgezonderd, om een lied te kiezen en dat zelf **individueel** ten gehore te brengen met begeleiding van een van onze muzikanten. Te beginnen dus met één persoon, later als iets meer mogelijk is en de veiligheid het toelaat evt. op te voeren tot twee misschien drie personen samen onder speciale condities.

Het te kiezen lied kan gekozen worden uit onze koorbundel, maar mag ook iets anders zijn, als het maar met de zee, het zeemansleven etc. te maken heeft en dat is behoorlijk uitgebreid.

Als je een lied uit onze koorbundel ten gehore wilt brengen is het natuurlijk fantastisch dat je dat in de toonhoogte zingt, die als tenor of bas bij je past. Als dat niet gaat omdat je de stemsteun van je maten mist, zing dan hoe of het je uitkomt. Het belangrijkste is **dat je zingt**, want je zult bij het oefenen merken dat je stem achteruit is gegaan, alleen door weer regelmatig te zingen komt de kracht en vastheid van je stem terug, **oefenen dus**.

Breng ook het geleerde, zoals de buikademhaling weer in praktijk en je zult zien dat het geleidelijk aan weer wat beter gaat. De bedoeling is verder dat het gepresteerde ten gehore wordt gebracht voor de overige koorleden, bijv. via de app of via de laptop, er moet dus vooraf goed worden geoefend om tot een aanvaardbare uitvoering te komen, het moet dus wel enigszins redelijk klinken en de solist moet er zelf uiteraard tevreden over zijn en toestemming geven. Als dirigent zal ik natuurlijk zoals jullie van mij gewend zijn, een kritisch oor hebben en evt. nog aanvullende tips geven. Wees niet te bescheiden, jullie kunnen allemaal zingen, dat is bewezen, dus wat let je !

We kunnen moeilijk inschatten in hoeverre jullie als koorleden hiervoor enthousiasme **kunnen en willen** opbrengen en zich hiervoor willen aanmelden, (we schatten minstens een man of tien, maar hopen stilletjes op meer). We moeten zeggen dat er voor de limmerickwedstrijd en muzikale-kenniskwis 'redelijk' wat belangstelling bestond. Dat geeft dus hoop !!!



### Maar nu gaat het om de praktische uitvoering:

Voorlopig mogen er nog maar maximaal twee mensen op gepaste afstand bij elkaar zijn, logisch is, dus een zanger en een begeleidend muzikant. Als door grondig voor-oefenen de solist en de muzikant van mening zijn dat het lied ten gehore gebracht kan worden zoeken wij een manier om het betreffende lied op te nemen.

De muzikale begeleiding zal afwisselend worden gedaan, ook afhankelijk van het gekozen lied. Wij regelen de opname mogelijkheid, altijd rekening houdend met "safety first" dus altijd rekening houdend met de bestaande richtlijnen. De zanger zal altijd op gepaste afstand van de muzikant zitten of staan. Door gebruik te maken van een microfoon zal men minder hard hoeven te zingen, minder gespetter dus. De microfoon zal na gebruik weer worden ontsmet. De muzikant kan een mondkapje dragen.



De daad is nu aan jullie, schriftelijk opgeven met het te zingen lied bij:

Redactie Scheepsproat

Ton de Kruijf





## Weten waar we over zingen, deze keer een zeilschip...

Door Henk Slots

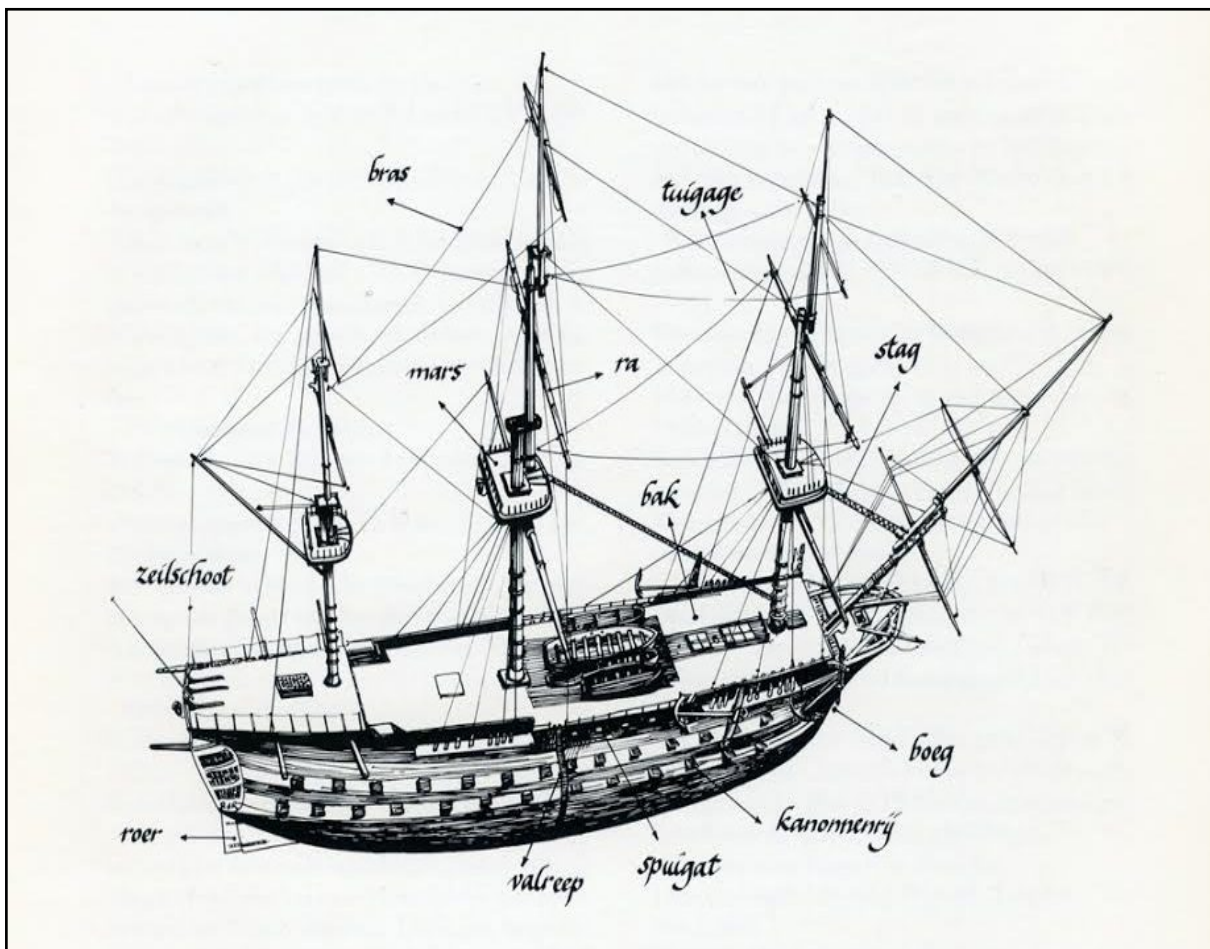
**Tuigage**....verzamelnaam voor al het touwwerk, alle zeilen en beweegbaar want om een schip te laten bewegen.....

**Ra**.....een aan de mast bevestigde, horizontale, draaibare boom waaronder een zeil gezet kan worden.....

**Bras**....lijn verbonden met het uiteinde van een ra met als doel de ra t.o.v. de wind te kunnen draaien.....

**Mars**.....het touw waarmee een zeil middels een marlsteek(rijgsteek)aan een rondhout wordt geslagen.....

**Stag**....touw of staalkabel aan de voor- of achterzijde van de mast om hem in de juiste stand te houden.....



**Zeilschoot**.....het touw waarmee de stand van het grootzeil wordt geregeld t.o.v. de lengterichting van het schip.....

**Roer**.....het zware stuk hout aan de achtersteven, dat dient om het schip te wenden of een draaiende beweging te laten maken, of een niet gewenste richting, bijv. ontstaan door een waterstroming, tegen te gaan.....

**Boeg**.....voorste punt/deel van de voorsteven van een schip.....

**Bak**.....in het voorste deel van het schip, het dek boven het vooronder.....

**Spuigat**.....een opening in de verschansing van een schip om overgekomen buiswater zo snel mogelijk weer overboord te lozen.....

**Valreep**.....de loopplank van een schip, dikwijls met (een) leuning(en).....

**Kannonenrij**.....scheepskannonen, die vanuit een geschutspoort het vuur kunnen openen.....



## Samen een lied maken.

Door Henk Slots



Een eigen lied maken



*Samen een lied maken ? Kunnen we dat ? Gaan we het proberen ?*

*Okay.....beginnen we eerst simpel en pakken een bestaande melodie en maken daar een andere tekst op.....*

*Het onderstaande lied 'I am sailing' kun je vinden op 'You tube music' gezongen door Rod Stewart (lyrics), compleet met tekst en was destijds een grote hit.*

Ik heb hieronder een soort voorbeeld gemaakt en heb de bestaande tekst wat aangevuld. Dit zou zomaar een lied kunnen worden dat we met het koor bij het begin van het corona-vrije tijdperk met z'n allen op een gezelligheidsavond kunnen gaan zingen, natuurlijk eerst na nauw overleg met onze dirigent en onze arrangeur. Op deze manier is destijds ook '24 rozen' van Toon Hermans in ons repertoire binnengekomen, nadat ik het eerst op een Nieuwjaarsbijeenkomst had binnengebracht. We hebben dat lied toen die bewuste avond wisselend door vrouwen en mannen en ook allemaal samen gezongen. Jullie kunnen mijn aangevulde tekst nog wat gaan verbeteren of zelf een nieuwe tekst ontwikkelen, ik wil maar zeggen mijn fantasie is ook maar beperkt. De tekst moet als het kan wel slaan op iets wat met de zee en/of het zeemansleven te maken heeft of alles wat zich daarom heen afspeelt en dat is heel wat. Maar..... je kunt natuurlijk ook een andere melodie pakken en je ongebreidelde fantasie daar op los laten. Het lied moet natuurlijk wel geschikt zijn om te zingen met ons koor.

Als ik bij een bestaand lied een nieuwe tekst maak, tel ik altijd de lettergrepen die in het couplet en het refrein zitten en weet dan hoeveel lettergrepen ik moet invullen. Een tekst uit het Engels vertalen in een Nederlandse versie is ook mogelijk maar dan kom je soms wat kleine problemen tegen. Over het algemeen hebben de Engelsen minder woorden nodig om iets uit te drukken dan wij. Voorbeeldje: "Als de Engelsman zegt: "Go home" dan zeggen wij niet "Ga huis" maar "Ga naar huis " en gebruiken dus een lettergreepje meer. Wil je een compleet nieuw lied maken, dus niet alleen de tekst maar ook nog de melodie dan moet je van zeer goede muzikale huize komen. Maar waarom niet geprobeerd, niet geschoten is altijd mis en onze arrangeur zal je altijd behulpzaam zijn. Maar nogmaals het is zeker niet eenvoudig. Je ziet dat je op diverse niveaus bezig kunt zijn:

- Mijn tekst verbeteren/aanvullen
- Een bestaande melodie en de tekst veranderen
- Een nieuwe melodie en een tekst maken
- Een nieuwe melodie en iemand anders een tekst laten maken

Kies en ga lekker aan de slag. Hoeveel tijd we je geven? Laten we zeggen twee maanden en dan gaan we eens kijken wie of er een muzikaal ei gelegd heeft. En dan nu naar het lied ' I am sailing ' om maar eens met iets te beginnen, mijn 'aangevulde' tekst is mogelijk voor verbetering vatbaar (zie ook 'You tube')

<b>Solist:</b>	1.	...I AM SAILING.....I AM SAILING.....
		HOME AGAIN.....'CROSS THE SEA
		I AM SAILING.....STORMY WATERS.....
		TO BE NEAR YOU.....TO BE FREE.....
	2.	...I AM FLYING.....I AM FLYING.....
		LIKE A BIRD.....'CROSS THE SKY.....
		I AM FLYING.....PASSING HIGH CLOUDS.....
		TO BE WITH YOU.....TO BE FREE.....
	3.	.....CAN YOU HEAR ME.....CAN YOU HEAR ME.....
		THROUGH THE DARK NIGHT.....FAR AWAY.....
		I AM DYING.....FOR EVER TRYING.....
		TO BE WITH YOU.....WHO CAN SAY.....
<b>Aanvulling Mannen:</b>	1.	.....IK GA ZEILEN.....EN AL ZEILEND.....
		T'RUG NAAR JOUW.....OVER ZEE.....
		IK GA ZEILEN.....STORM EN REGEN.....
		HOU ME TEGEN.....ZEIL MAAR MEE.....
<b>Aanvulling vrouwen:</b>	2.	IK GA VLIEGEN.....EN AL VLIEGEND.....
		ALS EEN VOGEL.....OVER ZEE.....
		IK GA VLIEGEN.....DOOR DE WOLKEN.....
		Vlieg NAAR JOU TOE.....EN NEEM JE MEE.....
<b>Aanvulling Mannen:</b>	3.	.....KUN JE ME HOREN.....KUN JE ME HOREN.....
		IN HET DONKER.....VAN DE NACHT.....
		IK MOET WACHTEN.....EN ZAL SMACHTEN.....
		'K WIL BIJ JOU ZIJN.....WANT JIJ WACHT...
<b>Aanvulling vrouwen:</b>	4.	.....WIJ GAAN VAREN.....WIJ GAAN VAREN.....
		IN DE VERTE.....RUIGE ZEE.....
		WOESTE BAREN.....VOL GEVAREN.....
		STEEDS MAAR VAREN.....VAAR MAAR MEE.....
<b>Aanvulling Samen</b>	5 (2x)	WIJ ZIJN BINNEN.....IN DE HAVEN.....

	AANGELEGD.....STEVIG KOORD.....
	WIJ ZIJN BINNEN.....IN DE HAVEN.....
	EN ZIJN HAPPY..... NU VAN BOORD.....
	WIJ ZIJN BINNEN.....IN DE HAVEN.....
	AANGELEGD.....STEVIG KOORD.....
	WIJ ZIJN BINNEN.....IN DE HAVEN.....
	EN ZIJN HAPPY.....NU VAN BOORD.....

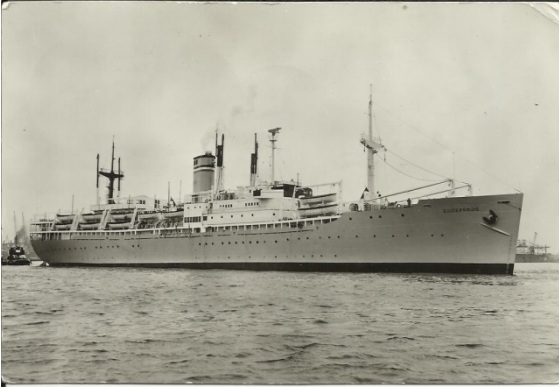
Is het dit jaar weer?



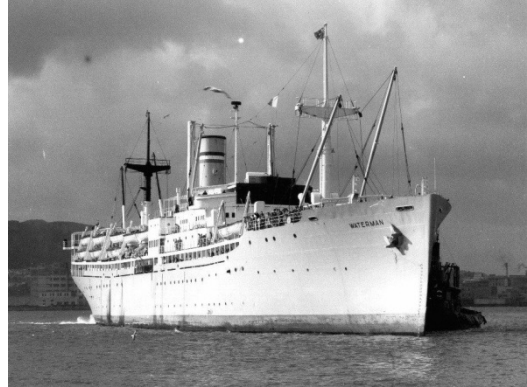
## SS Zuiderkruis en SS Waterman

Door Jan Scholte

Dit verhaal gaat over twee grote schepen, die alles te maken hebben met onze vaderlandse historie, maar ook – hoe vreemd kan het zijn – met ons shantykoor!



SS Zuiderkruis



SS Waterman

### De SS Zuiderkruis

Voor de liefhebbers eerst wat technische gegevens. De Zuiderkruis werd gebouwd op de Oregon Shipbuilding Corp. Portland in de Ver. Staten met bouwnummer MC Hull No.103. De kiellegging vond plaats op 13 maart 1944 en de tewaterlating en doop op 5 mei 1944. Op 25 mei 1944 is het schip in de vaart genomen en op 29 oktober 1969 heeft het zijn dienstbaar leven beëindigd.

De Zuiderkruis was een passagiersschip, dat als vergroot Victory troepentransportschip met de naam Cranston Victory werd gebouwd en een van de drie schepen (Zuiderkruis, Waterman en Groote Beer), die na de Tweede Wereldoorlog door de Staat der Nederlanden werd aangekocht van de US War Shipping Administration. Voor oorlogsomstandigheden was de romp versterkt en het schip was geschikt voor het vervoer van zo'n 1600 man. Alle accommodaties konden geventileerd en verwarmd worden.

Het schip werd korte tijd onder Amerikaanse vlag geëxploiteerd door de South Atlantic Steamship Co. uit Savannah, maar opgelegd en te koop gezet in 1946. De Nederlandse staat kocht het schip in 1947, gaf het onder de naam Zuiderkruis in beheer bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd te Rotterdam om het te kunnen inzetten als troepentransportschip voor het vervoer naar Nederlands-Indië en later naar Nieuw-Guinea. In haar militaire functie verzorgde de Zuiderkruis ook een van de transporten van Molukse militairen en hun gezinnen naar Nederland.

In 1951 werd het schip omgebouwd tot emigrantenschip bij de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam. Het kreeg een extra dek, de brug werd bovenop gezet en naar voren verplaatst. De accommodaties werden geschikt gemaakt voor 841 passagiers. Achterop kwamen een sport- en een zonedek. De tonnage ging naar 9.126 brt. In juni 1951 werd het schip opgeleverd.

In 1961 werd het schip overgedragen aan Scheepvaartmij. Trans-Ocean te 's-Gravenhage. In 1962 werd het omgebouwd tot logementsschip voor de Koninklijke Marine in Den Helder, in september 1963 overgedragen. Het kreeg het pennantnummer A8<sub>53</sub>.

Op 29 oktober 1969 werd het schip voor de sloop verkocht aan Intershitra te Rotterdam, maar doorverkocht aan een Spaanse scheepssloperij in Bilbao. Gesloopt vanaf 27 november 1969.

## **De SS Waterman**

Ook de SS Waterman was een passagiersschip, dat als vergroot Victory troepentransportschip met de naam SS La Grande Victory werd gebouwd en een van de drie schepen, die na de Tweede Wereldoorlog door de Staat der Nederlanden werd aangekocht van de US War Shipping Administration. Ook dit schip kreeg een versterkte romp. Het kon zo'n 1600 man vervoeren en had ook alle accommodaties geventileerd en verwarmd.

De Nederlandse Staat kocht ook dit schip in 1947 en gaf het de naam Waterman. Eveneens in beheer bij de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd werd de Waterman inzetbaar als troepen-transportschip voor het vervoer naar Nederlands-Indië en later naar Nieuw-Guinea. Op de terugweg werden repatrianten vervoerd.

In 1951 werd ook de Waterman omgebouwd tot emigrantenschip: het kreeg ook een extra dek, de brug werd bovenop gezet en naar voren geplaatst en de accommodaties werden geschikt gemaakt voor 831 passagiers. Ook dit schip kreeg toen een sport- en een zonedek. De tonnage ging van 7.606 naar 9.177 brt. In 1951 werd het schip opgeleverd voor een eerste reis naar Australië.

In 1952 ging het beheer over naar de NASM (de Holland-Amerika Lijn) te Rotterdam.

Op 14 maart 1957 werd het schip midden op de Atlantische Oceaan, op weg naar Canada, aangevaren door het 7.174-ton Italiaanse schip SS Merit. Aan boord waren 845 emigranten. De Waterman seinde dat er geen onmiddellijk gevaar was en dat ook het andere schip veilig was. De Waterman was uit Rotterdam vertrokken op 11 maart 1957. Bij de aanvaring in de mist werd het achterschip getroffen. Terug gevaren naar Brest in Frankrijk konden de passagiers overstappen op het zusterschip Zuiderkruis en alsnog naar Halifax worden vervoerd. Net als de Zuiderkruis werd de Waterman in 1961 overgedragen aan Scheepvaartmij. Trans-Ocean te Den Haag; de exploitatie bleef bij de NASM. In dat jaar werden ook de passagiersverblijven verbouwd tot luxe 'tourist class' accommodaties om meer passagiers te trekken, omdat het aantal emigranten langzaam steeds verder terugliep. Het schip bleef reizen maken over de oceaan, naar Australië en Nieuw-Zeeland. In 1962 werd het schip samen met de Groote Beer gecharterd als accommodatie voor de Gemenebestspelen te Fremantle in Australië.

In januari 1963 maakte de Waterman haar laatste reis naar Australië en Nieuw-Zeeland. Zij werd later dat jaar verkocht aan John Latsis, een Grieks familiebedrijf. Het schip kreeg toen de naam 'Margarita'. Eind 1969 werd het voor sloop verkocht naar Onomichi in Japan.

## De SS Zuiderkruis, SS Waterman en Ermeluiden

Welke relatie is er nu tussen Ermeluiden en de historie van de schepen SS Zuiderkruis en SS Waterman? Hiervoor moeten we naar het begin van de jaren zestig in de vorige eeuw. Na de onafhankelijkheidsoorlog van Indonesië tussen 1945 en 1949 maakte het westelijk deel van Nieuw-Guinea tot 1962 als Nederlands-Nieuw-Guinea deel uit van het Koninkrijk der Nederlanden. Het was het laatste restant van de Nederlandse koloniën in deze regio. In 1956 liet het Nederlands koloniaal gezag de Obano-opstand in het Wis-selmerengebied neerslaan door het Korps Mariniers. Hierbij vielen meer dan 100 doden.



Tijdens de regeerperiode van de Amerikaanse president John F. Kennedy (1961-1963) intensiverde Indonesië zijn campagne om Nieuw-Guinea in te lijven. De Verenigde Staten en de Verenigde Naties oefenden toenemende druk uit op Nederland om hieraan toe te geven.

Als antwoord op de activiteit van gewapende Indonesische infiltranten en de dreiging van een Indonesische invasie plande Nederland in 1962 om zo'n 10.000 militairen naar Nederlands-Nieuw-Guinea te sturen.



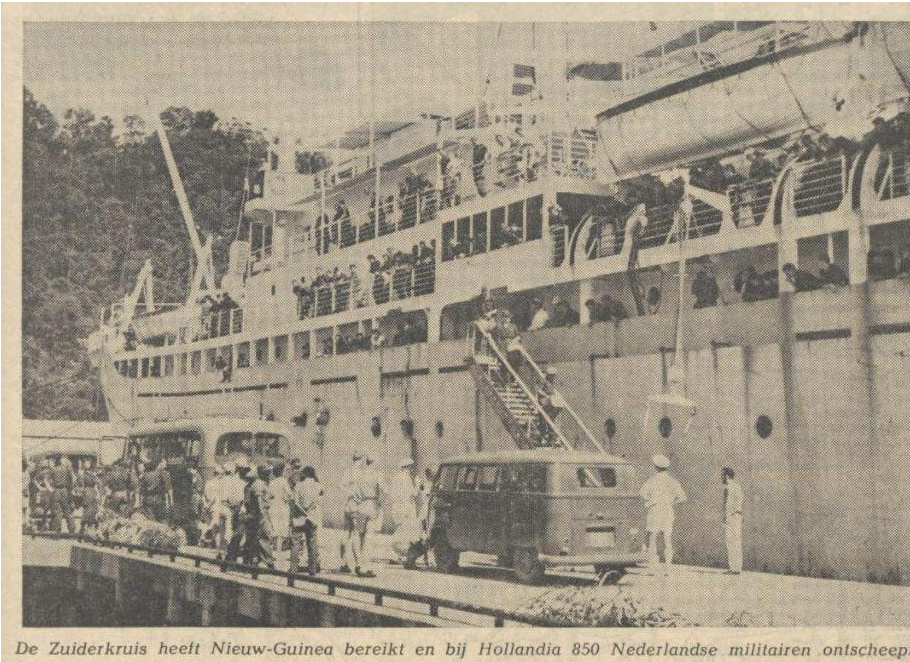
In 1960 was ondergetekende (voortaan 'ik') in Groningen begonnen met een studie theologie. Ik was gemotiveerd en de studie ging goed. Ik haalde in het eerste jaar al mijn tentamens.

Toen kreeg ik in 1961 een brief uit Den Haag, waarin me werd meegedeeld, dat ik werd opgeroepen om mijn dienstplicht te gaan vervullen. Ik moest op korte termijn opkomen in Maastricht en na mijn opleiding daar zou ik in het voorjaar van 1962 met het troepentransportschip SS Zuiderkruis vertrekken naar Nieuw-Guinea om er een halt toe te roepen aan Indonesische infiltranten. Ik heb toen bij het Ministerie van Defensie vanwege mijn studie theologie, die goed liep, om uitstel van dienstplicht gevraagd tot na mijn afstuderen. Het antwoord uit Den Haag luidde: "Vanwege uw studie tot het uitvoe-



ren van een geestelijk ambt geven wij u bij deze vrijstelling van dienstplicht, zelfs in tijd van oorlog". Dus niet het gevraagde uitstel, maar definitief afstel. Mijn studie kon ik dus voortzetten en de reis met de SS Zuiderkruis ging niet door.

Dit verhaal vertelde ik een keer tijdens de pauze van een oefenavond van Ermeluiden aan de oprichter van ons koor, Hans Otten. Waarop Hans tegen mij zei, dat, als ik wèl met de SS Zuiderkruis scheep was gegaan naar Nieuw-Guinea, wij elkaar al veel eerder hadden kunnen leren kennen en elkaar al op de boot tegen het lijf hadden kunnen lopen!



*De Zuiderkruis heeft Nieuw-Guinea bereikt en bij Hollandia 850 Nederlandse militairen ontscheept.*

Toen ik dit verhaal over Hans Otten en mijzelf ook een keer, veel later, aan Henk Slots vertelde, bleek, dat ook Henk in 1962 naar Nieuw-Guinea moest! Niet met de SS Zuiderkruis, maar met het zusterschip de SS Waterman. Hans, Henk en ik hadden elkaar dus al jaren geleden op Nieuw-Guinea kunnen tegenkomen!

En eigenlijk is mijn verhaal hier nog niet uit. Henk Slots vertelde me onlangs in een mail, dat zijn Truusje destijds, tien jaar eerder dan Henk (dus in 1952), als jonge emigrante op dezelfde SS Waterman naar Nieuw-Zeeland was gevaren!

Twee historische schepen hebben in het leven van drie koorleden eenzelfde rol gespeeld. Pas veel later werd het ontdekt.

Naschrift redactie:

Zoals Jan Scholte al schreef behoorden beide schepen tot de 'Victory' klasse. Deze klasse schepen was de opvolger van de beroemd/beruchte 'Liberty' klasse. Omdat de bondgenoten van de Amerikanen, waar ook ter wereld, een enorme behoefte hadden aan goederen zowel voor de oorlogsvoering als voor de civiele sector, moest er in korte tijd een grote hoeveelheid schepen worden ontworpen. Dat werd conform de Amerikaanse werkwijze min of meer lopendebandwerk, seriebouw dus. Duurde de bouw in eerste instantie nog 231 dagen men wist het te versnellen tot de ongelooflijke tijd van 41 dagen. Het schip was behalve groot ook handig in het gebruik, tanks en pantservoertuigen hoefden niet aan boord getakeld te worden maar konden min of meer het dek oprijden. Het was behalve een snelle bouw ook een minder kwalitatieve bouw, dat bleek bij het gebruik in de praktijk. De schepen, die altijd in een groot konvooi voeren, bijv. van de Verenigde Staten naar de ijsvrije haven Moermansk om bondgenoot de Sovjet Unie van

middelen te voorzien, werden altijd begeleid door torpedobootjagers om aanvallen van de Duitse onderzeeërs te weerstaan. Dat ging voor de 'Liberty' boten dikwijls mis omdat de schepen te langzaam waren en de U-boten onder water sneller waren. Vele 'Liberty' schepen werden naar de kelder gejaagd waarbij veel bemanningen en materiaal verloren ging. Ook hadden de schepen bij calamiteiten de neiging om te breken, ze hadden geringe bepantsering en een geringe treffer midscheeps was vaak al fataal. Totaal heeft men in serie 2751 'Liberties' gebouwd. Vanwege de tekortkomingen ging men over tot de bouw van de 'Victory' klasse en daar heeft men, ook weer seriebouw, 531 schepen van gebouwd. De vaarsnelheid werd verhoogd van 11 knopen, ruim 20 km per uur, naar 15 tot 17 knopen, 28 km tot 31 km per uur. Door de verhoging van de snelheid konden de Duitse U-boten de konvooien veel moeilijker volgen en moesten vaker aan de oppervlakte komen om hun torpedo's op gewenste afstand te kunnen afvuren, waardoor ze veel kwetsbaarder werden en de konvooi begeleidende torpedobootjagers meer kans kregen om ze af te schieten.

### **Overzicht sponsoren Ermeluiden:**

Wij zijn Merlin

Gall & Gall

Van Buuren Schildersbedrijf

Vandenbrink Trading

Notaris Doorn

Pieper Bouwmaterialen

Hoveniersbedrijf Dennis Offenbergh

Arko-Video

E.Noorderijk

## We varen naar Oost en we varen naar West... Deel 2

Door Gert Scherpenzeel

Aan het hoofd van de WIC (West Indische Compagnie) stond de directie, Heeren XIX genaamd. Daarin zaten vertegenwoordigers van de 6 deelnemende kamers (steden of streken van het land) en een afgevaardigde van de Staten-Generaal.

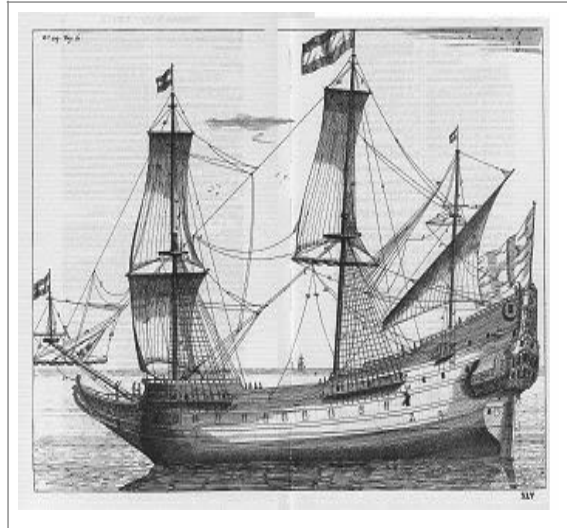
Aan het hoofd van de OIC(Oost Indische compagnie ) stonden de Heeren XVII. Zij vertegenwoordigde de steden/streken Amsterdam, Zeeland, Enkhuizen/Hoorn en Delft/Rotterdam. Ze maakten gebruik van de zelfde scheepswerven en andere faciliteiten. De grotere werven lagen op Texel en bij Hellevoetsluis en Rammekes op Walcheren.

Als je wel eens bij de Batavia in Lelystad bent geweest ,dan weet je hoe groot zo'n spiegelretourschip van de Oost Indische compagnie was. De grootste waren voor Zeeland 48 meter. De overige kamers (onderafdelingen) deden het met 45 meter.

Het wrak van de Batavia is ook te bezichtigen, maar dan moet je wel naar Freemantel in Australië.



De Fluit het scheepstype waarmee de West Indische compagnie de meeste lading vervoerde was maximaal 40 meter lang en 5,5 m breed met een laadvermogen van zo'n 800 ton. Ter vergelijking: Een moderne Nederlandse kustvaarder kan wel 100 meter lang zijn en een laadvermogen van 1800 ton hebben. De fluit mistte de hoge opbouw van het achterschip van het spiegelretourschip. De Fluit liep niet zo op naar achteren. De Spiegel is die hoge vaak fraai uitgewerkte, met houtsnijwerk versierde achterzijde.



### Spiegelretourschip

De tuigages (zeilen) van beide schepen konden gelijk zijn, zoals je ziet. Het driehoekige zeil aan de achterste mast wordt qua vorm latijnzeil genoemd. De voormasten en middelste masten van beide schepen zijn dwars-getuigd. Dat wil zeggen dat haaks aan de mast houten dwarsbalken hangen die "ra" worden genoemd. Onder de ra, hing evenwijdig aan de ra, een dik touw waarop de matrozen hun werk moesten doen bij het los en vastmaken van het zeil aan de ra. Dat daarbij veel ongelukken gebeurden zal duidelijk zijn: "een hand voor het schip en één voor jezelf". Bij storm is dat levensgevaarlijk.

De grootste dwarsgetuigde zeilschepen konden wel 6 razeilen boven elkaar hebben. De allerbovenste heette dan Grootscheizeil. Het is nu ook wel duidelijk waarom een stuurman soms maar 1 mast onder zijn bevel had. Het was zeker bij harde wind een heel werk alles goed voor elkaar te krijgen.

De OIC en WIC schreven voor dat voor hun schepen eikenhout moest worden gebruikt.. Dat was beter bestand tegen de tropische wateren. Voor het waterdicht maken werden teer en pek gebruikt. Ook werd zo verrotting van romp en tuigage tegen gegaan. Om het schip te beschermen tegen houtworm werd over de eiken delen nog een laag grenenhouten planken gezet. Ook werd het deel onder de waterlijn, het onderschip, ingesmeerd met een middel dat uit gom, traan en zwavel was samengesteld om verrotting te voorkomen en het schip waterdicht te maken. Hierdoor kreeg het onderschip een vaalwitte kleur. De binnenzijde van het schip moest regelmatig met zout water worden gereinigd om verrotting te voorkomen.

Heen en weer...

Tussen 1595 en 1795 vertrokken 4700 schepen vanuit Nederland naar Azië. De reis terug werd gemaakt door slechts 3400 schepen. De overige bleven op de plaats van bestemming en werden daar ingezet voor kortere reizen bijvoorbeeld naar Australië of Nieuw-Zeeland en vervolgens gesloopt.

Op 29 april 1623 vertrekt de Hollandia van Goeree. Ze maakt deel uit van de Nassause vloot bestaande uit 12 schepen onder bevel van admiraal 't Hermite (op 2 juni 1624 overleed hij aan boord van de Amsterdam) en vice-admiraal Schapenham aan boord van de Delft nam het commando over. Men kwam op 29 augustus 1625 in Batavia aan.

De tweede reis maakt de Hollandia tussen Batavia 6 november 1627 en Texel 28 juni 1628 via Kaap de Goede Hoop en St. Helena. Ze wordt daarna op Texel gesloopt.

Het is 1624. Een smaldeel van de WIC gewapend met 450 kanonnen en 3300 manschappen vertrekt onder leiding van admiraal Jacob Willekes en vice-admiraal Piet Hein. Het verzamelt zich bij de Kaap Verdische eilanden voor de kust van Afrika bij Senegal. Het schip van de leider van de expeditie "De Hoop" bereikte op 5 januari 1624 de baai van St. Vincent. Onderweg was men ter nauwer nood ontsnapt aan een confrontatie met de beruchte Duinkerker kapers die in Spaanse dienst het kanaal onveilig maakten.

In de baai aangekomen werden reparaties aan het schip uitgevoerd en al het touwwerk werd vervangen. Onder leiding van kok en bottelier werden de voorraden vlees en fruit aangevuld. Het zou nog 24 dagen duren voor het tweede schip van de expeditie de baai zou bereiken. Na bijna 2 maanden wachten waren de Hollandia (deze naam wordt vaker gebruikt) het derde en vierde schip nog niet aangekomen, waarop men besloot door te varen met 2 schepen naar Bahia, Brazilië.

Veel later bleek dat de Hollandia en de Samson buiten de baai bij het eiland voor anker hadden gelegen, maar bevreesd waren dat de schepen in de baai tot een Spaanse vloot behoorden. Toen men na enige tijd toch eens een voorzichtige verkenning met roeiboten deed, ontdekte men de vergissing. Bij terugkeer van de roeiboten was de nacht al bijna gevallen en kon men niet meer gaan varen.

Die nacht brak een vreselijk onweer los en de schepen moest van hun ankers af en gaan varen om de storm het hoofd te bieden. Van de Hollandia vonden de opvarenden van de schepen in de baai wat wrakhout en de conclusie was snel getrokken: vergaan.

De twee schepen verlieten tenslotte de baai en koersten samen naar Brazilië. Daar werd bij een reeks gevechten, waarbij de kanonnen van de WIC-schepen aan land werden gebracht om de strijd te ondersteunen, werd Bahia veroverd. Na diverse kleine en grote schermutselingen bleef het noordoosten van Brazilië in Nederlandse handen en het Zuidelijke deel in die van de Portugezen.

## Het leven aan boord in de 16e eeuw

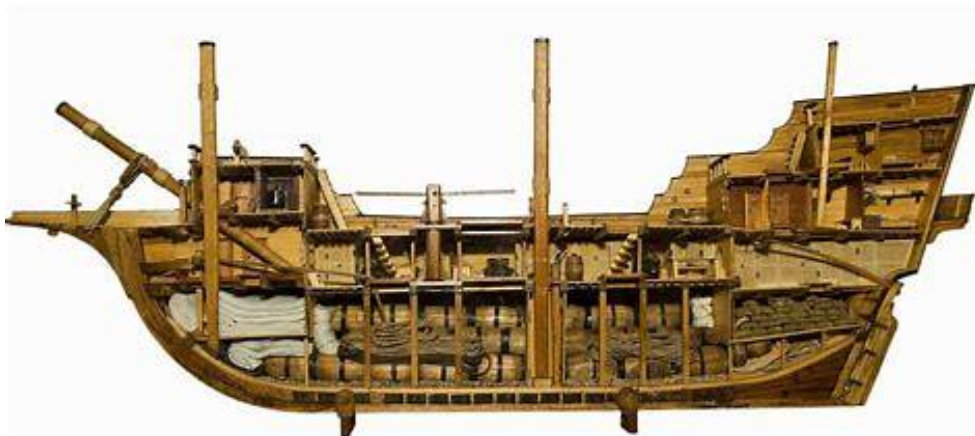
Door Gert Scherpenzeel

Door allerlei omstandigheden onderweg was het noodzakelijk dat de schepen in ieder geval met voldoende bemanningsleden aan boord vertrokken, maar dat was lang niet altijd het geval. De manier waarop de bemanning werd geronseld droeg daar niet aan bij. De laatste “zeelui” werden wel in de kroeg dronken gevoerd, kregen een stuk voorgelegd om te tekenen en waren daarmee verzekerd van een onvrijwillige zeereis.

Op een Fluit, een driemaster zonder de hoge “kasteel” opbouw op het achterschip met een laadvermogen van zo’n 600 ton, werkten zo’n 50-90 man. De grootste fluiten voeren op Brazilië, sommige konden wel 1000 ton vervoeren.

Op Jachten, die ook op Brazilië voeren werkten zo’n 30-40 man. Het kwam wel voor, blijkt uit de oude verslagen, dat slechts 12 man de oversteek van Holland naar Brazilië, Recife overleefden in 1633. Dat werd door de directie als verantwoord beschouwd. De grotere jachten werden Fregat genoemd. Deze konden wel met 20 kanonnen bewapend zijn. Beide type schepen konden in oorlogstijd ook ingezet worden binnen de oorlogsvloot naast de al eerder genoemde Retourschepen.

Bij een groot oorlogsschip is sprake van 38 stukken geschut en 84 soldaten. Daarnaast nog eens 100 mannen die bemanningslid of passagier waren. Totaal 184 opvarenden. Aan boord was er naast het standsverschil ook een ruimtelijke tweedeling. Op het achterdek verbleven de officieren en de hogere onderofficieren, de schipper, de stuurlieden, de schrijver, de opperchirurgijn en de dominee. Het eten en de slaapmogelijkheden waren voor deze groep veel beter dan voor de rest die “voor” de grote mast hun onderkomen hadden.



Doorsnede met ruim en tussendek

De matrozen sliepen in hangmatten op de “overloop”, een deel van het ruim en de soldaten sliepen tussendeks in kooien. Ook had de kok vaak daar zijn kombuis. Er werd binnen gekookt: de rook en damp zorgden voor een slechte atmosfeer.

## De bak

In de wereld van de scouting bestaan de zeeverkennerers. De jongere scouts, zeeverkennerers, zijn ingedeeld in bakken: net alsvroeger. Iedereen die niet mee at aan de kajuitstafel bij de schipper, werd door de bottelier ingedeeld in een groep van meestal 7 personen, zo'n groep werd een "bak" genoemd. Zij aten de hele reis samen uit de zelfde grote etensbak. Ze werden ingedeeld naar rang en werkzaamheden. De kok en de bottelier en hun maten aten dus samen. Net als de groep onderofficieren en matrozen die de fokkemast tot werkterrein hadden.

De werkzaamheden aan boord werden in ploegendienst gedaan door vaste groepen opvarenden op een vast tijdstip. Die groepen droegen de namen van de prinsen van Oranje: Prinsenkwartier (Willem), het graaf Maurits-kwartier en het graaf Ernst-kwartier. Bootsman en kwartiermeester gaven leiding aan zo'n groep, waartoe ook de kok en zijn mensen, maar ook timmerlieden, chirurgijns en ziekentrouster hoorden.



## Fluit

### Orde en tucht

Tussen de soldaten aan boord en de bemanning bestond voortdurende vijandschap, waarbij veel gescholden werd. De matrozen werden wel hottentot, jan aan de mast of pikbroek genoemd. De soldaten waren bokkepoten, hagedissen of slangevellen.

Aan boord heerste bij de Verenigde Oostindische Compagnie een strenge orde handhaving. Van de WIC is daar veel minder over bekend. Elk VOC-schip had zijn eigen Scheepsraad die recht sprak aan boord. In die raad zaten de belangrijkste officieren, de aanwezige kooplieden en de bevelhebber van de soldaten. Veel vergrijpen werden met geldboetes afgedaan. Dat is begrijpelijk als je zuinig met personeel moet omgaan. Ziektes aan boord maakten vaak al veel slachtoffers. Een straf als kielhalen werd daarom niet licht opgelegd, omdat het risico van niet overleven van de te straffen persoon evident was. Bij kielhalen werd de gestrafte onder het schip doorgetrokken. De onderzijde van het schip zat vol scherpe schelpen die bij het onder het schip doortrekken van te te straffen persoon deze vreselijk konden verwonden.

## De Nederlandse vloot voor Recife

### Een groot succes voor de WIC

Suiker was in de 17<sup>e</sup> – eeuw enorm belangrijk geworden voor de WIC. Door de oorlog met Spanje kon de WIC doen wat ze wilde, maar toen er in 1621 een bestand kwam, dreigde een einde aan de handel. De WIC stelde voor Brazilië te veroveren. Het begin van de Suikeroorlog.

Op 14 februari 1630 verscheen voor de Braziliaanse kust een vloot van 65 schepen van de WIC. Na een korte schermutseling werd Recife ingenomen. De stad viel gemakkelijk met al haar forten voor de Nederlanders, die de suikerplantages en alles wat daar toebehoorde overnamen en verder exploiteerden.

Met 121 suikermolens was Recife de suikerhoofdstad van Zuid-Amerika. Allerlei geloven en huidskleuren bevolkten de stad. De eerste 2 synagogen op het Amerikaanse continent werden er gebouwd en het handelscentrum van Recife stond bekend onder de naam Rua dos Judeus (Jodenstraat). Door allerlei tegenslagen werden de Nederlanders in 1654 verdreven.

### **Beste lezers,**

In 2020 mochten we vier uitgaven van dit clubblad verzorgen. Hoewel we in de Zendingkerk voor de drukkosten slechts weinig hoeven te betalen, lopen de kosten toch best op. Reden waarom dit jaar gekozen is voor slechts twee uitgaven.

Weet iemand een sponsor voor ons blad of een A3 print mogelijkheid om deze kosten te beperken!

Neem contact op met de redactie.



# Op vakantie naar de Kanaaleilanden met onze zeilboot, Avalon.

Door Dick en Rita Kanselaar

Het is zo ver. We zijn vertrokken, samen met onze kat Boeffie, op 24 mei 2009, een stralende dag, uitgezwaaid door diverse mensen.

Onze vaardoelen zijn een aantal Britse Kanaaleilanden.

Onze eerste tussenstop was Muiden. Daar had ik eerst nog een symposium over:

“De toekomst van het IJsselmeer”.

Na afloop hiervan vertrokken richting Amsterdam om daar te overnachten. Deze nacht was er heel veel wind onweer en regen voorspeld. Gelukkig lagen we heel beschut in de haven van Aeolus tussen hoge flats.

*Dinsdag 26 mei.* Toch besloten om vandaag door te varen naar IJmuiden, ondanks tegenwind en regen. Door de “sluizen van IJmuiden” en snel een plekje gezocht in de buitenjachthaven op zout water. Hier kwamen onze oudste zoon en schoondochter gezellig op bezoek om afscheid te nemen en ons een goede reis te wensen.

*Woensdag 27.* Wakker geworden met een staalblauwe lucht, maar wel met windkracht 6/7. Lekker blijven liggen en de nodige klusjes gedaan aan boord. Weerberichten luisteren en reis van morgen voorbereiden. Als deze morgen kloppen, willen we omstreeks 10.00 uur vertrekken richting Scheveningen.

*Donderdag 28 Mei.* Vertrokken, na de boot eerst van heel veel zand te hebben ontdaan. Met een lekkere westen wind van kracht 4 a 5 vertrokken. De Avalon liep een gangetje van zo'n 6 tot 7 knopen. 1 Knoop is 1.852 kmph, is dus 12 tot 13 kilometer per uur. Een zeemijl is overigens 1852 meter,

Hierdoor al omstreeks 15.30 uur in de haven van Scheveningen. Uiteraard even de boulevard op geweest en boodschappen gedaan. Een mooie tocht, maar wel de hele dag de motor bij omdat er te weinig wind was.

Kwam ook nog een “steigerenoot” uit Ermelo de haven in gevaren. Uiteraard geholpen met aanleggen en even bijgepraat.

*Vrijdag 29 mei.* Vroeg op gestaan, 5.45 uur, zodat we op tijd konden vertrekken. Richting Zeebrugge of Blankenberge in België. Bleek na ruim 70 mijl, 130 kilometer, Blankenberge te zijn. Een mooie tocht, maar wel weer de hele dag de motor bij omdat er te weinig wind was. Drika, onze stuurautomaat, heeft het meeste gestuurd vandaag.

*Zaterdag 30 mei.* Eerst water getankt. Daarna boodschappen gedaan. In de middag mijn broer en schoonzus op bezoek. Waren met hun caravan in Gent op vakantie. Met elkaar naar Brugge geweest in hun auto. Is een heel leuke stad waar je goed kunt eten en, vooral drinken met al die lekkere verschillende biersoorten. Terug op de boot met broerlief nog diesel wezen halen in jerrycans. Afscheid genomen en ter kooi gegaan.

*Zondag 31 mei.* Eerste Pinksterdag. Blauwe lichten en lekkere temperatuur. Om 10.30 uur vertrokken met als eerste doel Duinkerken en kijken of we dit halen. Heerlijke oostenwind 4 a 5. Ook nog even een “bierfestijn” in de kajuit. Wilde iets pakken en raakte per ongeluk een lipje van een bierblikje aan. Snel en rakelings langs Rita's hoofd, naar buiten gegooid en daarna alles op dweilen.

Het laatste stuk naar Duinkerken is het erg goed uitkijken geblazen. Liggen veel zandbanken, dus zigzaggend van boei naar boei de haven in. Bleek gezellig druk te zijn. Dit vanwege een tocht van de Nederlandse vereniging van Toerzeilers.

*Maandag 1 juni.* Mooi weer met een beetje bewolking en een windje van 4 a 5, ideaal zeilweer dus. Na de tocht uitgestippeld te hebben op de kaartplotter vertrokken richting Calais of zelfs Boulogne. Gezien het tij om 12.00 uur vertrokken. Eerste stuk nog stroom tegen, maar konden al heel goed zeilen. Inmiddels besloten om na Calais door te gaan naar Boulogne. Uiteraard Cap Gris Nez op gepaste afstand gepasseerd i.v.m. rare stromingen en valwinden vanaf de kust. Het verliep allemaal zeer voorspoedig met de wind en stroom mee. Regelmatig tot 8 knopen! qua snelheid. Na ruim 44 mijl in de haven. Gegeten, even de benen gestrekt en daarna ter kooi.

*Dinsdag 2 juni.* Blijven liggen in Boulogne. Douchen, boodschappen doen en het net voor de kat aan de reling vast gemaakt. Kan deze niet makkelijk overboord vallen of spoelen. Uiteraard de binnenstad bekeken met de prachtige kathedraal de Notre Dame. Ook langs de haven gelopen met de vele kleine vissersbootjes. Die droog lagen. Het verval tussen eb en vloed is hier 4 a 5 meter. Verder voorbereidingen getroffen voor de reis van morgen.

Ook besloten om de Franse kust te blijven volgen en niet het Kanaal over te steken naar de Engelse kust. om vandaar naar de Britse Kanaaleilanden te zeilen.

*Woensdag 3 juni.* Om 9.00 uur vertrokken. Ongeveer 3 uur voor hoogwater richting Dieppe. Het eerste stuk de motor bij om voldoende snelheid te houden. Later met stroom en wind mee regelmatig tot 8 knopen qua snelheid. Hard dus, met golven van ruim 1.5 meter hoog van achter. Om 19.00 uur lagen we vast in de haven van Dieppe.

Doordat de wind recht de haven in waaide, veel golfslag en een schommelende boot.



Links onze scheepskat, Boeffie.



Hier boven onze Avalon

*Donderdag 4 Juni.* Rita Jarig. Had uiteraard de nodige vlaggetjes in de boot opgehangen en later croissantjes gehaald en wat lekkers voor bij de koffie. Toch omstreeks 11.00 uur vertrokken richting Fecamp. Al motorzeilend om 16.00 uur aangemeerd in de haven daar. Gezellig uit eten geweest samen en nog een extra borrel aan boord genomen.

*Vrijdag 5 juni.* Was fris in de kajuit dus even de kachel aan gehad. Wel een strak blauwe lucht en omstreeks 20 graden. Wat wil je nog meer! 11.00 Uur vertrokken richting Le Havre en Honfleur. Er was weinig wind en hebben het heel rustig aan gedaan. Op de Seine nog een beetje stroom tegen, maar om 19.00 uur voor de sluis van Honfleur.

Hadden, samen met nog 3 andere boten precies de laatste sluis naar binnen. Daar kwam een gezellige, hoogzwangere, havenmeester aan in haar bootje en gaf ons een prachtig plekje in de haven. Deze wordt omringt door leuke terrasjes en oude gebouwen in een ontzettend fraai stadje. We genoten van het geroezemoes, de gezellige drukte en het mooie uitzicht op dit alles.

*Zaterdag 6 Juni, 65ste D-day herdenking.*

Het was een drukte van jewelste rondom de haven, met allemaal kraampjes en stalletjes. Ook liepen er vele oude, gedecoreerde, mannen rond op deze zeer bijzondere dag in Normandië en de rest van de wereld.

De L'Eglise St. Catharina bezocht. Dit is een heel oude, grote kerk die helemaal van hout is gemaakt. Na de nodige ateliers en musea bezocht te hebben en door de diverse straatjes en steegjes te hebben geslenterd, voldaan aan de drank op de Avalon.



De haven van Honfleur bij avond



De houten kerk, St. Catharina, van binnen.

*Zondag 7 juni* Weer door het stadje geslenterd, boutique's en galerie's bekeken en naar de boulevard en het strand gelopen. Door dreigende lichten eerder richting boot. Wat een prachtig pitoresk stadje is dit toch. Echt een bezoek waard als je in de buurt bent.

*Maandag 8 juni.* Om 8.15 uur liggen we al voor de eerste opening van de sluis.

Mooi verkeerde info van een local. Hadden 3 knoop stroom tegen op de Seine. Werd ik niet blij van, maar eigen schuld. Gelukkig toch op tijd in Ouistreham en in convooi door de sluis naar Caen. Onze eerste indruk, een grote stad met veel geschiedenis.

We passeerden ook de Pegasusbrug, een replica van de beroemde brug uit de tweede wereldoorlog. Hier was het allereerste begin van operatie D-day met luchtlandingen van gliders. De oude brug staat als monument op de kant bij het Pegasus-museum over deze periode. Nog even de wal op gegaan in Caen om de benen te strekken. Daarna snel de kooi in en lekker slapen, want het was fris buiten en het regende.

*Dinsdag 9 juni.* Nog steeds fris met af en toe regen en tussendoor zonneschijn. Op het vouwfietsje naar het Memorial en de St. Jean kerk, de Saint Piere kerk en het Chateau geweest. Erg mooi en ook indrukwekkend. Ook Jeane 'd Arc te paard bewonderd. Na de oorlog is deze universiteitsstad weer volledig herbouwd.

In de geschiedenis van Caen blijft Willen de Veroveraar een grote rol spelen als hertog van Normandië en koning van Engeland. Hij had een relatie met nicht Mathilde. Zij bouwden hier 2 prachtige kerken als boetedoening. De Abbaye aux Damer en de Abbaye Aux Hommes.

Allemaal bij elkaar heel veel om te zien in deze stad.

*Woensdag 10 juni.* In convooi terug richting Ouistreham. Vlak bij de Pegasusbrug leggen we aan om de brug en het Memorial Pegasus museum te bezoeken. Naast alle andere dingen ook een indrukwekkende film gezien waarin verteld werd hoe alles georganiseerd was voor de bevrijding van Normandië. Na dit alles bekeken te hebben en over de oude brug gelopen te hebben verder richting Ouistreham gevaren.



Links een foto uit het museum van de Pegasus brug met op de achtergrond een van de 6 Horsa zweefvliegtuigen die gebruikt waren bij deze aanval.

Rechts de huidige brug waar we net door gevaren zijn.

*Donderdag 11 juni.* In de haven blijven liggen. Er was te veel wind en ook nog van de verkeerde kant. Naar het museum, er zijn er vele in deze omgeving, de Grote Bunker geweest. Ook het strand van de invasie op gelopen waar veel troepen aan land kwamen.

*Vrijdag 12 juni.* Bewolkt en geen wind. Konden pas om 11 uur door de sluis in Ouistraham. Al motorzeilend richting St. Vaast-la-Hougue. Drika, onze stuurautomaat, had het druk. Wij konden heerlijk een boek lezen en af en toe om ons heen kijken of alles goed ging. Hier voor anker gegaan. Met laag water kan je namelijk niet door de sluis de haven in. Ligt dan een heel stuk strand in plaats van water. Is hier ruim 5 meter verval, vandaar. Is indrukwekkend als je zo langs deze Normandische kust, met namen als Sword- Juno-, Gold-, Omaha- en Utah Beach vaart op eigen kiel, waar vele soldaten het leven lieten bij het begin van de bevrijding van West- Europa. En waar je de restanten van de 2 provisorische kunstmatige havens, met de codenaam Mulberry 1 en 2, bij Arromanches, nog duidelijk kunt zien liggen.

*Zaterdag 13 juni.* Na heerlijk geslapen te hebben, Rita met de bijboot naar de strekdam van de kade gebracht. Via een glibberige en steile stenen trap bereikte ze de stad om even de benen te strekken en rond te kijken. Haar later weer opgehaald en richting Cherbourg vertrokken rond 14.00 uur. Kwamen hier ongeveer 18.00 uur aan. Tot 's avonds laat lekker buiten gezeten met de kat op schoot.

*Zondag 14 juni.* Cherbourg onveilig gemaakt. Jeane 'd Arc te paard bekeken met daarachter de Basilique de la Trinite en de nodige andere bezienswaardigheden bewonderd. De hele dag hoorden we regelmatig de misthoorns van grote schepen. Een Nederlands echtpaar heeft nog geprobeerd te vertrekken, maar waren weer vrij snel terug van wege de dichte mist.



Links: het standbeeld van Jeane 'd Arc in Cherbourg. Rechts: mijn Jeane 'd Arc, Rita, bij het beeld van de Heilige Rita. O.a. beschermheilige van verloren zaken en zieken en gewonden.

*Maandag 15 juni.* Als de weerberichten kloppen, zou het goed weer zijn om naar het Britse eiland Guernsey te zeilen. Wij vertrekken met 6 zeilboten rond 13.30 uur tegelijk dezelfde richting op. De eerste mijlen gaan tegen wind en stroom in.

Toen kwamen we bij het beruchte en beroemde stuk Kanaal van de Alderney Race aan. Een zeestraat tussen het eiland Alderney en Cap de la Hague. Hier wordt voor gewaarschuwd in de watersportboeken als een heel verraderlijk stuk water met onverwachte hoge brekende golven tot wel 4 meter en heel vreemde en chaotische stromingen met snelheden tot wel 12 knopen toe. Gelukkig was het rustig weer en klopte mijn berekening helemaal. Hierdoor waren we er op het juiste tijdstip en konden we de "Race" zonder problemen passeren.

Omstreeks 21.30 uur, na een verder mooie zeiltocht, kwamen we in de haven van Guernsey aan. Hier werden we door de havenmeester naar een ponton in de voorhaven verwezen. De eerste vraag van hem was of we ook "animals" aan boord hadden. Hier zijn ze erg streng i.v.m. hondsdoelheid en andere eventuele dierziekten. Omdat we onze kat aan boord hadden en deze persé niet aan wal mocht komen moesten wij dus aan de pontons blijven liggen. Wel waren alle papieren en zijn paspoort in orde. Inclusief de benodigde inenting en bloedonderzoeken. Wij dus steeds met de bijboot naar de vaste wal en terug roeien. Zelf vond ik dat juist wel leuk, het roeien met de bijboot, dus was dat helemaal geen probleem.

*Dinsdag 16 juni.* Door alle bedrijvigheid in de haven gewekt op engelse tijd. Is 1 uur vroeger dan bij ons. Veel zeilboten lagen te wachten tot het water hoog genoeg was om

over de drempel van de binnenhaven te kunnen. Daar konden ze aan steigers liggen en hoefden ze niet steeds naar de wal te roeien.

Samen de wal op gegaan, info ingewonnen en boodschappen gedaan. Moest erg wennen aan het links rijden hier. Ging bijna een keer fout omdat ik dus de verkeerde kant op keek. Het eiland Guernsey heeft ongeveer 65.000 inwoners en een oppervlakte van 63 km<sup>2</sup> met hoofdstad Saint Peter Port en het hoogste punt Hautnez van 111 meter. Het wordt ook gezien als een belastingparadijs omdat het niet onder het Verenigd Koninkrijk valt maar onder Brits Kroonbezit. Er worden daar geen vermogens- dividend- of transferbelastingen geheven. Ook geen BTW, evenals successierechten.

Eenmaal weer aan boord gezellig met een engelsman aan de praat geraakt. Hij gaf ons allerlei interessante en boeiende info over de diverse kanaaleilanden waar we zeker ons voordeel mee konden doen.

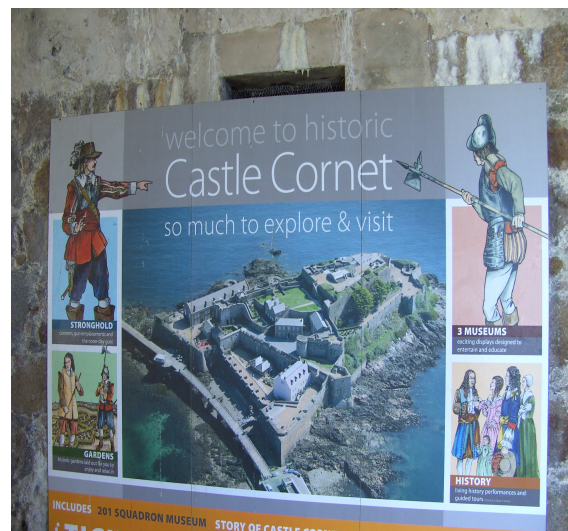
*Woensdag 17 juni.* Weer in de bijboot naar de wal. Het was heerlijk weer, maar wel nam de wind toe. Rita naar de kapper en ik op zoek naar een nog meer gedetailleerdere kaart dan ikzelf al had. De kaartplotter was overigens ook zeer gedetailleerd. Maar ik wil ook altijd een papieren kaart hebben voor als de electronica uit mocht vallen. Eenmaal weer aan boord was er van alles te zien en beleven. Verder weer via internet weerberichten en emails binnen gehaald.

*Donderdag 18 juni.* Op naar het busstation en 2 kaartjes gekocht voor een rondtour over het eiland. Op diverse plaatsen uitgestapt en de volgende bus weer genomen om van de volgende baai, kasteel, kerkje of uitzicht te genieten. Het was een heerlijke dag met mooi weer en vele indrukken.

*Vrijdag 19 juni.* Rita een grote wandeling gemaakt en diverse parken, bothanische tuinen en kerken bezocht. Ik Fort Castel Cornet, met 3 musea bezocht. Hier wordt dagelijks via een vast ritueel, echt op zijn engels, om 12.00 uur een kanon afgeschoten, met een hels kabaal tot gevolg. Vooraf gegaan door marsmuziek marcheren eerst enkele, in traditioneel gestoken uniformen, heren richting het kanon. Het fort is tussen 1206 en 1256 gebouwd ter verdediging tegen de Fransen.



Links het Castle vanaf de boot.



Rechts een overzichts foto

's Avonds in een Engelse pub een biertje gedronken.

*Zaterdag 20 juni.* Op naar Jersey. Was lastig te bezeilen met de wind pal achterlijk en flinke deining en golven. Eenmaal in de haven maakte ik een grote fout. Vertelde aan de havenmeester dat we een kat aan boord hadden. Had ik veel beter niet kunnen doen. Paniek en moesten eerst aan een onmogelijk ponton liggen en wachten tot de veterinaire dienst aan boord was geweest. Kwam na ruim een uur aan boord. Bleek het paspoort van de kat niet helemaal goed ingevuld te zijn volgens deze dierenarts. Gelukkig hoefde de kat uiteindelijk niet voor 6 maanden in quarantaine omdat opzich alles wel klopte, maar dus niet alles volgens de “regelen der kunst” ingevuld bleek te zijn. Ook hield deze dierenarts van katten en niet van honden. Alsof onze Boef dit allemaal merkte dat het om hem ging, gaf hij deze beste man heel veel kopjes en kroop zelfs op zijn schoot. Resultaat was al met al wel dat de kat zelfs niet buiten de kajuit mocht komen en dus alles dicht moest blijven en dat bij ruim 30 graden celsius. Ik heb Rita zelden zo boos gezien als toen op Jersey over deze onzinnige maatregelen volgens haar. Ze wilde eigenlijk gelijk weer vertrekken. En, ze wilde zelfs geen havengeld betalen. Dit terwijl ze normaal al roept dat ik moet gaan betalen als we ergens nog nauwelijks aangemeerd zijn. Al met al toch blijven liggen tot de volgende dag op een, overigens, waardeloze plek.

*Zondag 21 juni.* Na toch nog een leuke wandeling naar een heel mooi uitzichtspunt, rond 14.15 uur vertrokken richting het kleine eilandje Sark. Omstreeks 19.30 uur in de Derrible Bay voor anker gegaan. Hadden een prachtig uitzicht op diverse grotten die bij vloed overigens bijna geheel onder water staan. Het tijverschil is hier tussen de 10 a 11 meter! Dus heel veel ankerketting steken om goed houvast te hebben met het anker. Ondanks dat er een behoorlijke deining liep en we dus aardig lagen te schommelen, lekker geslapen.

*Maandag 22 juni.* Er was eerst wat bewolking maar verder de hele dag een strak blauwe lucht. Naar de kant geroeid en de bijboot een heel stuk de rotsen op gesjouwd, zodat we bij terugkomst niet onze bijboot ergens in het diepere water zagen dobberen en ik er naar toe zou moeten zwemmen door het grote tijverschil. Via een heel smal rotspad omhoog geklommen en het eiland wat verkend.

Sark is een opmerkelijk eilandje. De maximale breedte is 2.5 km en lengte van 4.7 km, met een totale oppervlakte van 5.5 km<sup>2</sup> en met een hoogste punt van 114 meter. Er zijn geen auto's en alleen maar zandpaden. De brandweerspuit en de bus worden door een tractor getrokken en het verdere vervoer gaat bijna allemaal met paard en wagen. Het heeft prachtige baaien en mooie kliffen. En de ca. 600 bewoners hoeven niet zo nodig alle vooruitgang van “de moderne wereld” te hebben zeggen ze. Er is dus ook niet of nauwelijks straatverlichting en er is geen politie. Het recht wordt gehandhaafd door vrijwilligers. Wereldvreemd zijn overigens totaal niet. Er is o.a. een prima internet verbinding, maar ze koesteren hun tradities en eigen wetten. Zo zijn er alleen maar rode koeien op het eiland. Ze hebben er bijvoorbeeld geen jaarlijkse paarden rennen. Dit doen zij met schapen die een teddybeer als jockey op hun rug hebben. Ook had de Seigneur, feodaal heerser, het recht om met elke eilandbruid te “slapen” in de huwelijksnacht. Overigens blijken alle Seigneuren, vanaf 1565, nooit van dit (voor) recht gebruik te hebben gemaakt volgens overlevering? In 2008 ging Sark, tot groot verdriet van veel inwoners, over in een democratie.



De volgende dag naar een andere baai, Dixcart, van Sark gevaren omdat de wind daar gunstiger was. Weer met de bijboot naar het strand en deze een heel stuk het strand op gesleept. Ging deze keer een stuk zwaarder omdat ik de buitenboormotor er achter had gehangen.

Hier weer via de rotsen omhoog geklommen en Little Sark bezocht. Terug gekomen bij de bijboot wilde Rita deze afduwen, maar door een grote golf viel ze pardoos in het ondiepe water. Ging wel mooi kopje onder, maar met haar fototoestel in haar zak. Rita aan boord geholpen en snel de sd-kaart er uit gehaald om alle fotoos te redden. Bij de boot gekomen deze gelijk op de laptop gezet en zo de fotoos behouden. Toestel was total loss door het zoute water.

*Woensdag 24 juni.* Onze jongste zoon Marc gebeld, deze was jarig en voor hem gezongen. Daarna vertrokken naar Guernsey. De havenmeester, met een prachtige en indrukwekkenden snor, kende ons nog. Over ons "avontuur" met de kat op Jersey had hij een helder en duidelijk antwoord. Ze zijn daar totaal paranoide vond hij. Heerlijk uit eten gegaan om samen de verjaardag van Marc, helaas op afstand, te vieren.

*Donderdag 25 juni.* De morgen begon wat mistig. Gelukkig trok dit vrij snel op met als gevolg een heerlijk aangename temperatuur. Eerst grote schoonmaak gehouden, boodschappen gedaan en water en diesel getankt. Daarna op de motor vertrokken wederom richting Sark en voor anker in La Grande Greve baai. Rita wilde nog even de benen strekken. Haar aan wal gebracht en via een hele stijle trap van 333 treden stond ze op de smalle scheidingsweg tussen Sark en Little Sark. Ze moest dus ook alle 333 treden weer af. Ik had een mooi boek en bleef lekker aan boord lezen. Heb 's avonds met de bijboot diverse grotten bekeken.

*Vrijdag 26 juni.* Heel vroeg wakker gemaakt door een Hollands stel die naast ons lagen. Zij dachten dat hun ankerketting onder onze boot lag en problemen op zou kunnen gaan leveren. Opgelost en nog weer lekker ter kooi gegaan.

Na een rustig ontbijt Rita weer op het strand af gezet. Ze wilde nog La Seignerie's Gardens zien en het bij behorende kerkje. Heeft onderweg het nodige stof gehapt van de diverse paard en wagens, een tractor en de nodige fietsers door de droge stuwende zandwegen. Ook het Pilcher monument bekeken. En via allerlei sluip en kruip door weggetjes weer richting strand en de 333 treden naar beneden. Haar op gepikt en terug geroeid naar de Avalon. Na het eten samen naar de Victor Hugo Cave geroeid. Een heel indrukwekkende grot waar we met je bijbootje een heel stuk in kan varen.





De trap met de, getelde, 333 treden.



Op de achtergrond de Avalon voor anker.

*Zaterdag 27 juni.* Na het ontbijt samen weer alle 333 treden op en naar het dorpje gewandeld. Waren allerlei kraampjes en de nodige muziek en folkloristische gebruiken en activiteiten. 's Avonds gezellig op het strand gebarbequet. Ook nog samen een paar pilsjes wezen drinken op Little Sark in het Sablonnerie Hotel. Erg sjiek en dus vast heel duur. Belastingvrij en dus voor 3 pilsjes maar 4.50 euro betaald. Dat we het eiland Sark erg mooi vonden, zal wel duidelijk zijn na bovenstaande.

*Zondag 28 juni.* Omstreeks 11 uur vertrokken naar het piep kleine eilandje Herm. Met de nodige stroom mee ging dit best vlot. Aan gekomen Rita afgezet om het eiland te verkennen. Zelf aan boord gebleven omdat hier voor anker gaan best een avontuur is met een verval van meer dan 9 meter en de nodige onzichtbare rotsen onderwater. Goede ankerplaats gevonden en Rita later weer op gehaald in de bijboot. Daarna samen het eiland op gegaan en het klein kerkje, de Saint Tugual's Chapel uit de 11e eeuw en andere bezienswaardigheden bekeken.

Het eilandje is ongeveer 2.4 km lang en 0.8 km breed, met een oppervlakte van 2km<sup>2</sup> met het hoogste punt, Monku van 70 meter. Het heeft ca. 60 inwoners. De grootste lengte loopt van noord naar zuid, waardoor je aan de ene kant zandstranden hebt en het aan de andere kant, waar wij voor anker lagen, erg rotsachtig is. Het eiland werd op dat moment verhuurd door de regering van Guernsey aan een echtpaar die tevens eigenaren zijn van alle bedrijfjes op het eiland.



Eiland Herm bij eb. Op de achtergrond Guernsey



Rita ophalen met de bijboot.

Later in de avond weer richting Guernsey gevaren en aan de pontons aangelegd. Want op het hobbelige en knobbelige water en de vele rotsen bij Herm, wil je niet de nacht achter het anker door brengen. Bijna niemand deed dit overigens, gezien deze omstandigheden.

*Maandag 29 juni.* Vannacht heeft het geregend. Waren we aardig ontwend dat dit ook nog bestond. Na het douchen, water innemen en diesel tanken, vertrokken richting Alderney. Weerberichten waren gunstig. Het zonnetje scheen, we hadden lekker veel stroom mee en de wind was prima om te zeilen. Onze stuurautomaat "Drika" was druk aan het werk en wij genieten. Tussen het eiland en een grote rotsformatie, "the Swing" met een maximale breedte van 150 meter, door gevaren. Onze snelheid was bijna 14 knopen! door de zeer sterke stroming tussen deze twee. Een stuurfout en zeg maar dag met je handje naar je boot en de wereld. Maar een prachtige uitdaging om te doen. De wind was ondertussen wel weg gevallen, dus op de moter en grootzeil er doorheen. Gelukkig niet veel last gehad van grote draaikolken en dwars golven.

Rond 14.45 uur lagen we vast aan een mooring in de baai. Dit is een boei die heel stevig verankerd zit in de bodem en met boven op die boei een groot stalen oog waar je de zeilboot aan vast legt. De bijboot van boord en naar de kant geroeid. Nog naar het dorp gewandeld. Het was erg rustig op straat. Er was zelfs een slijterij met sterke drank uit de tap. Alderney is het op 2 na grootste kanaaleiland en ligt 15 kilometer van de franse kust vandaan. Is 7.7 km<sup>2</sup> groot, 5.8 km lang en maximaal 2.3.km breed en het hoogste punt is 90 meter, met ca. 2400 inwoners. Het heeft ook zijn eigen wetgevende vergadering, bestaande uit 12 afgevaardigden. In het dorpje Saint Anne heb je een prachtige kerk, de St.Anne's Church. Het heeft ook een spoorlijntje, de Alderney Railway. Deze wordt door vrijwilligers onderhouden. In de zomer wordt deze vooral door toeristen gebruikt, waar deze eigenlijk ook alleen voor bedoeld is.

*Dinsdag 30 juni.* Vannacht “ruzie” met de mooring gehad. We lagen er regelmatig tegenaan te stoten. Rita aan de wal gezet. Zelf aan boord gebleven. De nodige regenbuien over ons heen gehad zowaar. Lagen veel te schommelen in de baai. Dat noemen ze de beruchte z.g. “Alderney rol”. Later samen de wal op en de nodige forten en mooie baaien gezien.

*Woensdag 1 juli.* Na een nacht met veel deining en de weerberichten bekeken en geluisterd te hebben, besloten te vertrekken naar Cherbourg.

Dag Kanaaleilanden. We hebben genoten van al jullie mooi's. Het was een heerlijke tijd en meer dan de moeite waard om jullie te bezoeken.

Na Cherbourg rustig richting “huis” gezeild. En via de nodige tussenstops in o.a. plaatsen als St. Vaast-la-Haague, Grandcamp, Fecamp, Saint Valerij en Caux, Boulogne, Duinkerken, Oostende en Vlissingen weer in Nederlandse wateren aan gekomen. In Nederland ook nog de nodige havens aan gedaan voor we weer in Ermelo aan meerden op onze vaste ligplaats.

We zijn ruim twee maanden weg geweest en hebben een paar prachtige maanden gehad. Samen met onze scheepskat “Boeffie”, op onze Zeilboot de “Avalon”.

### Voor de meer geïnteresseerden wat extra informatie over onze Contest 30.

De Avalon is een polyester schip. Gebouwd in Nederland in 1969 in Alkmaar het merk is een Contest 30 en weegt leeg ongeveer 4.5. ton. Het is 9.15 meter lang en 2.79 cm breed. De diepgang is 1.45 meter. Het totale zeiloppervlakte is 51 m2. Er staat een 3 cilinder Perkins dieselmotor in van 25 pk en er wordt gestuurd middels een helmstok.

Ook beschik ik uiteraard over de nodige electronica aan boord om op een verantwoorde manier te kunnen varen. Dit zijn o.a. marifoon, radar, dieptemeter, log, kaartplotter en navtex met als extra een weerberichtontvanger en een laptop.

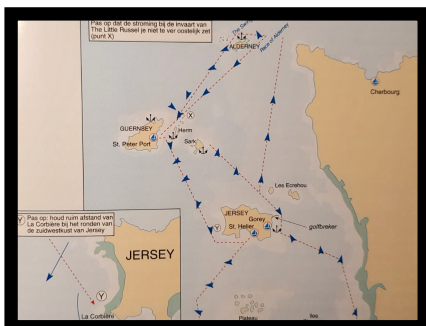
De naam “Avalon” komt overigens uit de sagen en myten van king Arthur. Het is het mytische eiland achter de horizon, waar wij altijd naar op zoek zijn, maar gelukkig nooit zullen vinden, zodat we kunnen blijven zoeken waar het toch ligt.

We hebben tijdens deze reis bijna 1100 mijl gevaren. Is ruim 2000 kilometer.

Hebben in totaal 218 liter diesel verstoekt, wat Euro 227,25 heeft gekost.

Aan liggelden waren we intotaal Euro 994.65 kwijt.

Bijna alle gegevens komen uit het dagboek van Rita, wat ze heel nauwkeurig bij hield.





Zie bijlage

Jaar-  
verslag