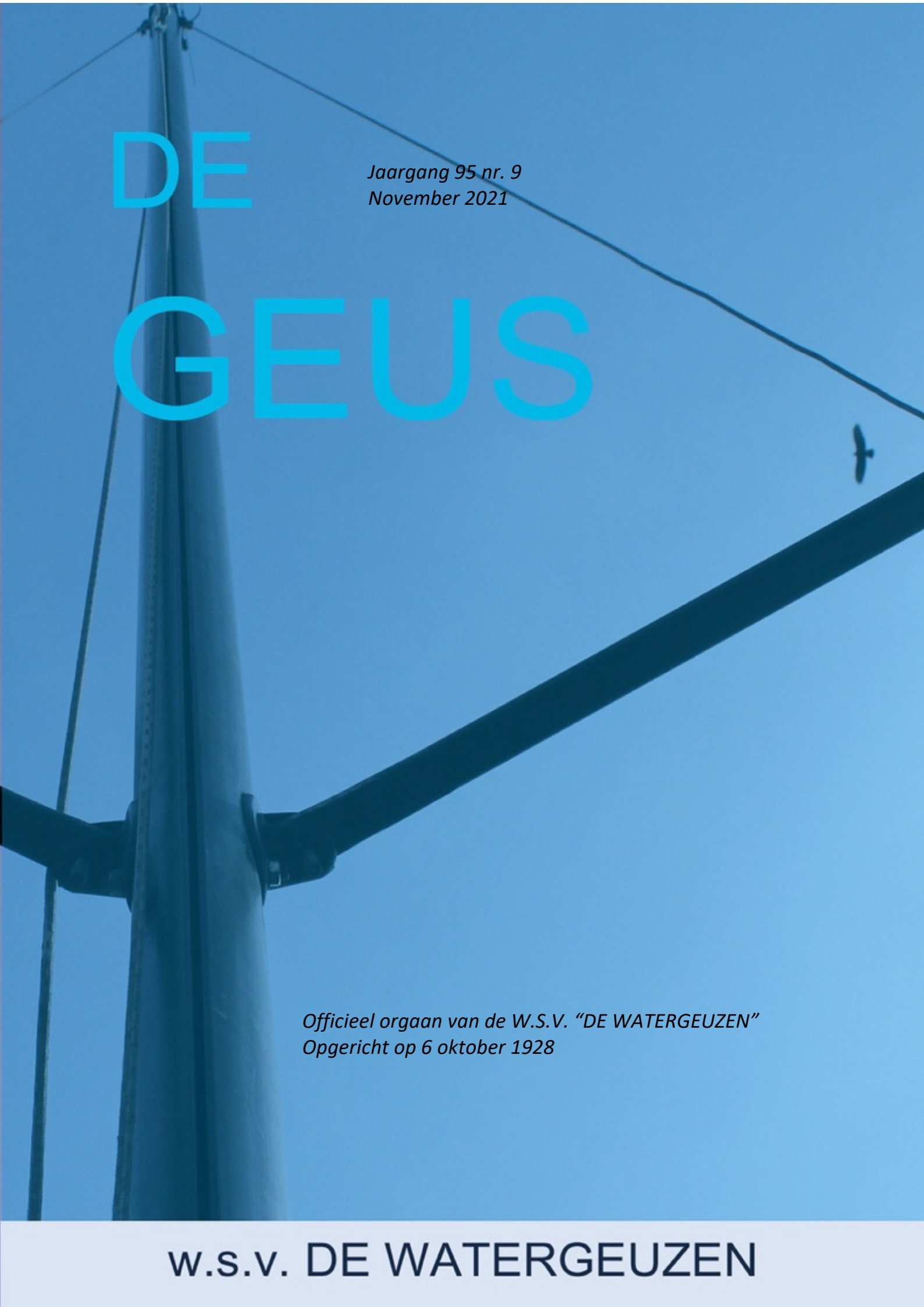




DE GEUS

*Jaargang 95 nr. 9
November 2021*

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

W.S.V. DE WATERGEUZEN

Wsv De Watergeuzen



BESTUUR, HC'S EN COMMISSIES

Voorzitter

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

Vicevoorzitter

Gijs van Noort
T: 06 489 12 602
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

Maarten Trijsburg
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Penningmeester

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

Tweede Penningmeester

Kees Visser
E: 2epenningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Algemeen bestuursleden

Job Bruggeman
Tijs Meertens

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Durgerdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Kennismakingscommissie

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

Redactiecommissie

Jaap van der Harst (redacteur)
T: 06 303 29 621
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Boris Ellens (redacteur)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Reus)
Alfred Meijers (redacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Gijs van Noort (bestuursvertegenwoordiger)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Veiligheid en het beheer op de havens

Tijs Meertens
T: 0655867517

Clubhuis

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

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
Transvaalkade 17 hs
1092 JK Amsterdam
T: 06 245 85 706
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

Financiën

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

Internetadres

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

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<i>3</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>4</i>
<i>Officiële mededelingen, november 2021</i>	<i>5</i>
<i>Jaaragenda 2021</i>	<i>5</i>
<i>Plat</i>	<i>5</i>
<i>Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne, deel 1</i>	<i>8</i>

Beste lezer,

Een vereniging kan alleen bestaan als de leden dingen met elkaar delen. Wij hebben allemaal dezelfde hobby en praten daar op de steiger of bij de nieuwjaarsreceptie en de afsluiting of opening van het seizoen graag over. “Hoe was het op het wad?”, “Welke 2-componentenlak gebruik jij?”, “Wat voor gereedschap heb ik nodig om mijn onderwaterschip kaal te halen?”. Maar in deze donkere maanden kom je bij onze havens weinig leden tegen en helaas is er dit jaar geen feestelijke afsluiting van het seizoen. Of de nieuwjaarsreceptie doorgang kan vinden is ook nog maar de vraag.

Wat we gelukkig nog wel hebben is een facebookpagina en natuurlijk De Geus. Wil je je belevenissen op het water met andere leden delen of heb je waardevolle tips voor motor- of scheepsonderhoud, kruip dan even achter je computer en mail ze als Word-document naar ons redactieadres. Het hoeft niet allemaal perfect geschreven te zijn, in overleg met de afzender breng ik waar nodig verbeteringen aan.

In *Plat* deelt Eilard Jacobs met ons zijn ervaringen met ieder najaar een terugkerend ritueel: het strijken van zijn twee masten. En ik hoop je in De Geus een beetje te laten meegenieten van mijn schitterende, maar soms ook behoorlijk enerverende reis naar de zuidkust van Bretagne. In deze Geus staat het verslag van de tocht van Durgerdam naar Normandië, waarbij het al op de eerste dag even spannend werd.

Maar we beginnen ons clubblad weer met de stukken die van het bestuur afkomstig zijn. In *Van de bestuurstafel* kun je o.a. lezen dat de plannen voor de dijkverzwaring in Durgerdam weer veranderd zijn. En in de *Officiële Mededelingen* kun je zien dat we weer een aantal nieuwe (aspirant)leden kunnen verwelkomen.

Veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Mijn gemoedstoestand en het weer vandaag zijn in volledige harmonie met elkaar. Grijs is het en zo voelt het bij mij. De nieuwe coronamaatregelen hebben onze goede voornemens voor een mooie jaarafsluiting gedwarsboomd. Eindelijk de mogelijkheid om elkaar weer eens te zien, maar het mag niet zo zijn. Hopelijk kunnen we het inhalen met de nieuwjaarsborrel.

Alle boten die de kant op konden zijn weer veilig aan wal gezet. Op de Diemerzeedijk konden we gebruik maken van onze vorkheftruck en van onze nieuwe 'locomotief'. Weer minder gesjouw, geduw en getrek. En weer veel dank aan allen die zich onder leiding van Job en Rinus ingezet hebben.

In Durgerdam is inmiddels bekend dat uitvoering van het ontwerp voor de dijk niet mogelijk is, omdat er dan huizen zullen verzakken. Het idee is nu om een ontwerp te maken waarbij de veiligheid voor 10 jaar gegarandeerd is en niet voor 50 jaar. Dan zijn er nog steeds werkzaamheden nodig, maar minder ingrijpend. Op deze wijze wordt er tijd 'gekocht' om de funderingen van de woningen te verbeteren. In januari wordt het voorstel bestuurlijk besproken. Het kan voor de watersportverenigingen nog steeds betekenen dat er werkzaamheden uitgevoerd zullen worden waardoor de havens geraakt worden, maar wanneer is nu dus nog steeds onduidelijk. We wachten dus nog even af.

Peter Weesendorp



Officiële Mededelingen, november 2021

- De geplande seizoensluiting zal vanwege de nieuw geldende coronamaatregelen geannuleerd worden.
- Het aspirant-lidmaatschap wordt toegekend aan:
 - Ben Du Pain
 - Chris Kersbergen
 - Barend van Wonderen
 - Marco Galesloot
 - Cazimir Boon
 - Thea van Roon-Kuik
- Het permanent lidmaatschap wordt toegekend aan Jirk Braak
- Nieuwe aanmeldingen: Niels van Gaans
- Afmeldingen: Paul van Vliet

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2021

Bestuursvergadering	13 december
Sluiting aanmelding zomerligplaats 2022	31 december

Plat

Een zeilschip ziet eruit als een zeilschip zolang er een mast op staat. Maar de winter breekt aan en dan gaat de mast plat. Een aantal maanden is het dan een zeilloos-schip.

Het was dit jaar al laat in oktober toen ik onze Odyssee van de zomerligplaats in Friesland naar Durgerdam voer. Nog een dag met mooi weer een paar uur gezeild en toen was het hoog tijd om af te tuigen. Dat gaat op de een of andere manier altijd een stuk vlotter dan het omgekeerde, het op-tuigen in het voorjaar, maar een hoop werk blijft het. Zeilen afslaan en vooral het netjes opdoeken, schoten opschieten, enz.. Maar het *piece de resistance* is natuurlijk het strijken van de mast.

Ons schip is een kits, dus is er niet één maar zijn er twee masten te strijken. Nou is dat gelukkig niet meteen twee keer zoveel werk, want de

bezaansmast is kleiner. Ons schip heeft een zelfstrijkinstallatie, dat lijkt een voordeel, maar soms wou ik maar dat ik de mast ook gewoon moet laten hijsen, een bijna 10 m. houten mast is namelijk nogal zwaar. Het schip is ook een klassieker en dat betekent dat het ouderwets gestaagd is met veel te veel staaldraad (en wantspanners die in de loop van het seizoen soms aardig vast gaan zitten).

Inmiddels hebben we het schip alweer 14 jaar en dus begint er langzamerhand enige routine te ontstaan. Daar staat tegenover dat mast strijken niet het meest geliefde onderdeel van onze hobby is en dat we dat als het enigszins kan beperken tot één keer per jaar. Dus die routine is in het najaar alweer aardig weggezakt. Het is noodzakelijk om een bepaalde volgorde van werkzaamheden aan te houden, eerst moet bijvoorbeeld het voorstag met rolfok worden losgekoppeld en daarna het strijkwant (dat niet het voorstag is) op de sprenkel bevestigd worden want anders zit de fokroller in de baan van de sprenkel. Verder hecht ik eraan dat de mast pas naar beneden komt als ik dat wil en niet eerder, dus ik zorg altijd voor een back up door de fokkenval mee te laten lopen met het strijken. Als dan alles klaar is, de strijktalie belegd op de mastkoker, kan de boel zakken.



De mast ligt plat en het is geen zeilboot meer.

O ja, dat is waar ook, het is een kits, dus eerst moet de bezaansmast zakken. Dat gaat gelukkig heel makkelijk met behulp van het strijkwant aan de mussenstag, en na 14 jaar vergeet ik eigenlijk ook niet meer dat eerst te doen.

Maar, alle stagen los en het strijkwant en de fokkenval met een knik in de schoot wil nog niet zeggen dat de mast nu wil zakken. Die zit nog stevig klem in de mastkoker. Een beetje duwen tegen de mast heeft evenveel effect als toen de mast nog stevig gestaagd stond, dus moet ik aan de hekstag trekken, dan komt hij wel. Zoals meestal de laatste jaren doe ik het maststrijken in mijn eentje en het is toch altijd weer te hopen dat als ik achterop een ruk aan de hekstag geef, ik de boel vóór goed belegd heb. Ik ben natuurlijk te voorzichtig en moet een paar keer naar voren om ruimte te geven en naar achteren om te trekken. Maar bij enig achteroverhellen gooit de mast zijn niet onaanzienlijke gewicht in de strijd en doet de zwaartekracht het zware werk. Tijdens het zakken moet ik steeds opletten wat er nu weer blijft haken, en dan stoppen en de boel klaren voor ik weer verder kan.

Uiteindelijk ligt de mast in de mik en de spaghetti op het dek. Die spaghetti moet ordelijk worden opgeruimd, maar dan zijn we er nog niet. De mast moet namelijk nog uit de koker en naar voren, anders is het schip 4 meter langer en dat is ongunstig voor het winterstallingstarief om nog maar niet te spreken van het manoeuvreren. De mastbout moet natuurlijk weer met enig geweld uit de mastkoker geslagen worden, waarbij ik ervoor moet waken dat de schroefdraad heel blijft. Doordat de mik een rol heeft lukt het me zelfs ook om alleen de mast naar voren te schuiven. Inmiddels weet ik ook dat ik, vóórdat ik dat doe, wel even de elektra en de marifoon moet afkoppelen.

Zo met de mast plat ziet het er niet meer uit als een zeilschip en ik krijg dan ook plotseling erg de behoefte om naar de Diemerzeedijk te varen en de wintertent op te spannen.

Over een paar maanden mag de mast weer overeind, dat is een stuk meer werk dan het strijken, maar dan heb je tenminste weer een zeilschip.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne

Deel 1: Van Durgerdam naar Normandië.



Aambeeldwolk boven Wassenaar.

Dit jaar had ik eigenlijk het 'rondje Ierland' willen maken dat verleden jaar al op het programma stond, maar helaas gooide het coronavirus weer roet in het eten. Zowel in Groot-Brittannië als in Ierland zou ik bij aankomst 14 dagen niet van mijn schip af mogen. Een andere reden was dat ik pas vrij laat kon vertrekken omdat er een nieuwe motor in mijn schip geplaatst moest worden. De tijd om nog helemaal rond Ierland te varen werd daarvoor wel erg kort. In België was bij een verblijf van meer dan 2 dagen ook een quarantaineplicht van kracht en moest men zich laten testen, maar Frankrijk versoepelde begin juni de toegang voor buitenlanders. Testen was niet nodig als je kon aantonen dat je gevaccineerd was en je moest een formulier bij je hebben waarop je verklaarde geen corona-gerelateerde klachten te hebben.

Op 18 juni ben ik naar IJmuiden gevaren. Met het stabiele, warme zomerweer was het helaas afgelopen, maar de warme lucht liet zich niet zomaar verdrijven. 's Nachts had het wat geregend, maar overdag was het broeierig warm en nevelachtig. Toen ik in IJmuiden het zoete water verruilde

voor het zoute, had ik nog tijd genoeg om met de stroom in de rug door te varen naar Scheveningen. Het weerbericht waarschuwde echter voor onweersbuien met hagel en zware windstoten. Mijn ervaring is dat, zeker als het water nog vrij koud is, onweersbuien boven zee flink getemperd worden. Dat leek ook nu het geval te zijn. Boven land dreven veel wolken die gemakkelijk tot buien zouden kunnen uitgroeien, maar op zee was de lucht bijna helemaal blauw. De kust oogde grijsig, maar was nog goed te zien, en met een zwak tot matig oostenwindje half in de rug en alleen de genua uitgerold, ben ik naar Scheveningen gezeild. Omdat de golven door de aflandige wind dwars tegen de bijna altijd aanwezige noordwestelijke deining inliepen, was het golfpatroon niet erg aangenaam, maar voor het overige was het een vrij relaxte tocht, tenminste tot voor Noordwijk. Daar zag ik voor me plotseling vanuit het niets een enorme bui ontstaan. Het zag er dreigend uit. Ik hoopte dat hij over land langs me heen zou trekken, maar de bui trok juist de zee op.

Ik heb me snel in mijn zeilpak gehesen, gelukkig nog net op tijd, want de eerste druppels begonnen al snel te vallen. Ook draaide de wind plotseling, zodat de genua bak stond. Terwijl ik hem snel losgooide en naar bakboord trok, gaf de kustwacht een stormwaarschuwing af voor windkracht 6. In de districten Vlissingen, Zierikzee, Hoek van Holland en IJmuiden zou de wind zuidwest zijn, in de noordelijke districten noordoost. De zuidwestenwind had mij al bereikt en nam snel in kracht toe, vooral toen er een vrijwel ondoordringbaar regengordijn over me heentrok. Het zicht nam af tot enkele tientallen meters en ik zag de windmeter oplopen tot 15 meter per seconde, ruim windkracht 7. Gelukkig hield ik de boot goed onder controle. Ieder nadeel heeft zijn voordeel, en in dit geval was dat niet alleen de enorme snelheid waarmee het schip door het water spoot, maar ook dat de vervelende golven door de striemende regen helemaal platgeslagen werden. Erg lang duurde het niet, na een minuut of tien regende het al bijna niet meer en nam de wind weer even snel af. Het probleem werd nu dat hij alle kanten uitdraaide. Ik was dan ook voortdurend bezig om de stand van mijn zeil aan te passen, maar toen de bui helemaal was overgetrokken, werd de wind westzuidwest.

De wind was nog net sterk genoeg om te kunnen zeilen, maar omdat ik er rekening mee hield dat hij inderdaad toe zou nemen tot de verwachte 6 beaufort, wilde ik zo snel mogelijk in Scheveningen zijn en heb ik de motor erbij gezet. Er waren inmiddels meer buien ontstaan, maar die bleven allemaal boven de kust hangen. Op zee scheen de zon weer en ik kon genieten van het uitzicht op een indrukwekkende aambeeldwolk boven Wassenaar en een fraaie regenboog boven Scheveningen. De windverwachting kwam echter totaal niet uit. Wellicht voer ik precies in het gebied waar

de zuidwestenwind op de noordoostenwind botste, want hij nam steeds meer af en toen ik de haven binnen tufte was het bladstil.



Regenboog boven Scheveningen.

De volgende dag wilde ik een flinke klapper maken en in één ruk naar de Oosterschelde varen, mijn tussenstop op weg naar Oostende. De tocht was heel wat minder spectaculair dan die van de vorige dag. Er stond een zwak westenwindje dat tegen de avond naar het noordoosten zou draaien en het was totaal bewolkt en grijs. Toen ik de monding van de Nieuwe Waterweg overstak werd het wat spannender vanwege de grote zeeschepen, maar de verkeersbegeleidingsdienst hield alles goed in de gaten. Ik kreeg toestemming om over te steken, maar toen er een groot vrachtschip op ramkoers lag, werd mij verzocht om het achterlangs te passeren. Daarna kwam er weer een schip mijn kant uit, maar daarvan kreeg de loods de opdracht om achter mij langs te gaan. Ik moest wel precies mijn koers en snelheid aanhouden.



Voor de Nieuwe Waterweg moet dit schip achter me langs.

Helaas stond er te weinig wind om alleen op de zeilen voldoende snelheid te halen. Alleen op de Roompot, waar de wind inmiddels noordoost was geworden en ook wat toenam, kon ik nog even lekker zeilen. Na de schutting door de Roompotsluis was de vraag waar ik zou overnachten: in de Roompot Marina op Noord-Beveland of op mijn favoriete ankerplekje bij de Neeltje Jansplaat, achter de Oosterscheldedam? Omdat ik daar waarschijnlijk rustiger zou liggen dan in de marina, waar de noordoostenwind precies de haveningang in blies, koos ik voor het laatste. Er lagen maar twee schepen voor anker en ik had alle ruimte om een veilig ankerplekje op te zoeken. Nadat ik me ervan vergewist had dat het anker goed hield, heb ik lekker een biertje ontkurkt. Mijn avondmaal had ik al op zee verorberd.

Voordat ik mijn kooi opzocht heb ik zekerheidshalve nog even naar het weerbericht van de Nederlandse kustwacht geluisterd. Daarvan schrok ik. Er was namelijk een onweersfront in aantocht met zware buien die gepaard konden gaan met hagel en windvlagen van windkracht 8. Voor anker liggen in zulke omstandigheden is riskant, maar verkassen naar de marina was geen optie meer. De boeitjes vanaf de ankerplek naar de hoofdgeul waren onverlicht en terwijl ik naar het weerbericht luisterde zag

ik het in het zuiden al voortdurend weerlichten. Telkens knetterde het even flink op de marifoon. Ik had al eens op hetzelfde ankerplekje gelegen toen er een onweersbui met zware windstoten overtrok en toen hield het anker prima. Het had zich zelfs zo diep in de taaie klei ingegraven dat ik grote moeite had om het er weer uit te krijgen. Ik hoopte maar dat dat nu weer het geval zou zijn. Zekerheidshalve heb ik na het weerbericht de antennekabel losgekoppeld. Rond tweeën had het front de Oosterschelde bereikt. De regen roffelde zeker een half uur op het kajuitdak, zodat er van slapen niet veel terechtwam, maar onweten deed het gelukkig nauwelijks en harde windvlagen bleven me bespaard. Gaandeweg ging de stortbui over in gestage regen, maar een paar uur later herhaalde het scenario zich.

Toen ik opstond was de atmosfeer gelukkig helemaal tot rust gekomen en scheen er een vriendelijk zonnetje de kajuit binnen. Wel was het schip bijna 180 gedraaid. De twee andere schepen waren al vertrokken. Ik zou pas in de loop van de middag stroom mee krijgen en ben daarom vrij laat vertrokken. Terwijl ik het schip in gereedheid bracht ontdekte ik gelukkig op tijd dat de rothkicker los zat. De bevestigingsbout was losgeschoten en lag een stukje verder op het dek. Waarschijnlijk was het splitpennetje afgebroken. Nadat ik de bout weer had bevestigd en wat steviger had geborgd, kon de motor worden gestart en het anker worden gehieuwd. Ook nu had het zich weer behoorlijk vastgezogen. Op de hand omhoog trekken ging niet, maar door een van de lieren op de mast als ankerlier te gebruiken lukte het gelukkig wel. Er plakten flinke hompen klei aan het anker en op het voordek was het een smeerboel, maar tijd en gelegenheid om het allemaal schoon te maken, had ik niet.

Net als de avond ervoor verliep de schutting vlot en was ik weer de enige die geschut werd. Daarna kon ik even lekker zeilen, maar helaas lukte het niet om boven de noordkust van Walcheren uit te komen en had ik de wind tot boven de Westkapelse Rassen, de grote zandbank ten westen van Westkapelle, pal tegen. De meegaande stroom zorgde ervoor dat ik daar vrij snel aankwam, maar het stroom-tegen-windeffect zorgde voor een onaangename korte golfslag. Regelmatig vloog er een flinke hoeveelheid spatwater over het voordek. Het voordeel was dat dat mooi schoon werd gespoeld. Na de passage van de Rassen werd de koers bezeild, maar omdat de snelheid te laag was, moest ik weer de motor bijzetten. Desondanks was het, vooral vanwege de overvloedige zonneschijn en het uitzicht op de hoge Walcherse duinkust en de kust van Zeeuws-Vlaanderen, een mooie, relaxte tocht. Hoewel het zondag was, waren er nog twee Zeeuwse vissersschepen aan het vissen.



Ook bij Zeebrugge is het druk.

De grote containerhefkransen van Zeebrugge waren al goed te zien en toen ik de haven naderde werd het uitkijken geblazen. Ik moest nu een T-kruising oversteken en rekening houden met schepen vanaf de Wielingen en vanuit de haven van Zeebrugge, en met schepen die vanaf de Noordzee naar Zeebrugge of de Wielingen koersten. Ik was gelukkig tijdig overgeschakeld op het kanaal van de verkeersbegeleidingsdienst. Voordat ik me meldde voor de oversteek nam die contact met me op i.v.m. een schip dat vanaf de Wielingen mijn kant uitkwam. Precieze aanwijzingen, zoals bij de oversteek van de Nieuwe Waterweg, kreeg ik niet, ik moest er alleen voor zorgen de geulen zo snel en veilig mogelijk over te steken.

Opgelucht bereikte ik de overkant van de geul, maar het leed was nog niet helemaal geleden. Toen de haven al ruim achter mij lag zag ik in de verte, ver buiten de officiële vaargeul op een plek waar je geen vrachtschepen meer verwacht, de contouren van een kusttanker die recht op mij af leek te varen. Het was gelukkig het laatste schip waarmee ik rekening moest houden. Ik passeerde alleen nog een enkel vissersschip en rond tien uur arriveerde ik bij de pieren van de Oostendse haven.



Avondstemming voor de Belgische kust.



Bijna in Oostende.

De toegangslichten stonden gelukkig op groen. Op de gastensteiger van de jachthaven werden mijn lijnen aangepakt door een Nederlandse zeiler uit Willemstad. Ook de andere schepen aan de gastensteiger waren bijna allemaal Nederlands, maar erg druk was het er niet.

De volgende dag zag het er niet erg aantrekkelijk uit. Er stond een krachtige noordoostenwind die in de haven voor nogal wat deining zorgde en het regende onophoudelijk. Ik ben in Oostende gebleven en kon mooi een begin maken met het schrijven van dit verslagje. 's Middags werd ik gebeld door een vriendelijke mevrouw van de covidbestrijdingsdienst. Op de website met reisadviezen had ik gelezen dat een doorreis door België geen probleem was, maar iedereen die langer dan 48 uur in het land verbleef, was verplicht om dat van tevoren te melden, zich te laten testen en in afwachting van de uitslag 6 dagen in quarantaine te gaan. Op overtreding van deze regels stond een boete. Omdat ik er rekening mee hield dat ik weleens meer dan 2 dagen in Oostende op beter weer zou moeten wachten, had ik dat formulier op mijn ankerplekje ingevuld en opgestuurd. Er stonden vragen in als "Uit hoeveel personen bestaat uw vakantiebubble?" "Hoe vaak wast u per dag uw handen?" en "Draagt u altijd een mondkapje?" maar gek genoeg werd er nergens gevraagd of ik al gevaccineerd was.

De vrouw van de covidbestrijdingsdienst had een sterk West-Vlaams accent dat voor de gemiddelde 'Ollander' waarschijnlijk totaal onverstaaenbaar was, maar omdat ik lang geleden een aantal zomers werkstudent was geweest bij de aanlegplaats van de veerboot in Breskens en bemanningslid was geweest op het jacht van een Bressiaander, is West-Vlaams verstaan en spreken voor mij geen probleem. Dat vergemakkelijkte de communicatie behoorlijk, maar leverde ook een paar misverstanden op. Toen ik vertelde dat ik op een boot vertoefde en het van de weersomstandigheden afhing of ik binnen 48 uur zou vertrekken, vroeg ze of ik visser was en niet lang na het gesprek ontving ik een mailtje waarin stond dat ik me als inwoner van België vanwege mijn bezoek aan het buitenland onmiddellijk moest laten testen.

De volgende morgen stond er nog steeds een krachtige noordoostenwind en het was grauw en kil, maar regenen deed het gelukkig niet meer en tussen de middag scheen er even een flauw zonnetje. De 48 uur zou 's avonds om zijn en ik had de keus tussen me laten testen of ondanks de stevige wind en de hoge golven zo snel mogelijk België te verlaten, richting Duinkerke. Met de wind in de rug zou ik daar vanzelf naartoe geblazen worden. Hoewel de windkracht nog steeds eind 5 begin 6 was, heb ik na de middag de lijnen losgegooid. De golven waren hoog en het schip rolde en slingerde behoorlijk, maar ik vond het vervelender dat het weer begon

te regenen. Door de wind in de rug kon ik niet onder de buiskap schuilen en viel de regen de kajuit in. Het eerste uur had ik nog een klein beetje stroom tegen, maar gaandeweg kreeg ik hem steeds meer mee en liep het schip steeds harder. Het laatste uur, toen het gelukkig droog werd en de golven veel lager waren omdat ik in de beschutting van de zandbanken voor de Franse kust voer, was de snelheid over de grond zelfs 9 knoop. Na een reis van nog geen 4 uur meerde ik aan in Duinkerke, waar mijn lijnen weer werden aangepakt door een Nederlandse zeiler.



Veerboot op weg naar Calais.

De volgende morgen zag het er wat beter uit. Het was nog steeds grijs, maar het regende gelukkig niet en de noordoostenwind was behoorlijk afgezwakt. Ik wilde een flinke klapper maken en in één ruk doorvaren naar Boulogne. Toen ik rond de middag vertrok had ik nog een uur stroom tegen, zodat ik tamelijk lang een niet al te mooi uitzicht had op de chemische industrie ten westen van Duinkerke. Gelukkig werd dat na de passage van Calais ruimschoots gecompenseerd door het uitzicht op de fraaie Picardische kust, waar kliffen en baaien met zacht glooiend heuvelland erachter elkaar voortdurend afwisselden. Vooral voor de kapen Blanc- en Gris-Nez stroomde het hard.



Kaap Blanc-Nez, het begin van de Picardische klifkust.



Kaap Gris-Nez

Bij Calais was het nog even een beetje spannend omdat er net een veerboot was vertrokken en er vanaf de andere kant twee veerboten naar Calais toe voeren. Ze leken allemaal op ramkoers te liggen. Ik heb contact opgenomen met het schip dat vanaf Calais op me afvoer en gevraagd of ik met dezelfde koers en snelheid kon doorvaren. De stuurvrouw antwoordde vriendelijk dat dat geen enkel probleem was. Het schip maakte een scherpe draai en voer ruim achter mij langs en de twee andere schepen voeren met een ruime bocht voor mij langs.

Het weer was inmiddels sterk verbeterd, de zon was doorgebroken en het was behoorlijk helder. De krijtrotsen van Dover en Folkestone stonden te pronken in de middagzon en ik was bijna geneigd om over te steken en toch naar Ierland te varen, maar de Britse kustwacht hielp me uit de droom. Ieder bemanningslid van een schip dat Groot-Brittannië aandeed moest een negatief testbewijs bij zich hebben dat maximaal 2 dagen oud was en diende zich daar opnieuw te laten testen. In afwachting van de uitslag mocht men niet van boord. Inwoners van landen met code rood waren sowieso niet welkom. Overtreding van de regels leverde een boete op van 10.000 pond. Dit had ik er uiteraard allemaal niet voor over en ik ben dus lekker doorgevaren naar Boulogne.



Aangemeerd in Boulogne.

Het binnenvaren daar verliep niet helemaal vlekkeloos. De keren dat ik er ben binnengelopen, koerste ik altijd in een vrijwel rechte lijn van de ingang van de voorhaven naar de ingang van de rivier waaraan de jachthaven ligt. Toen ik dat dit keer ook deed, ging het dieptealarm af en niet veel later liep ik vast. Ik wist dar er naast de geul een ondiepte lag, maar die was totaal niet gemarkeerd, nergens lagen boeitjes. Ik draaide het schip snel om en door even vol gas te geven kwam ik gelukkig weer vrij snel los, anders had ik moeten wachten totdat het water, dat nu peillaag was, weer zou stijgen. Dat mijn nieuwe motor meer vermogen heeft dan mijn oude, kwam goed van pas. In de jachthaven werden mijn lijnen door dezelfde Nederlander als in Oostende aangepakt. Ook hier waren vrijwel alle bezoekende schepen Nederlands.



Samen met een ander Nederlands jacht op weg naar Dieppe.

Lang ben ik niet in Boulogne gebleven, want de volgende morgen was het fantastisch weer om weer een flinke klapper te maken, nu naar Le Tréport, de eerste Normandische haven, 42 mijl naar het zuiden. Aanvankelijk had ik de motor nodig. Toen de wind een klein beetje toenam heb ik even de motor uitgezet om te kijken of ik alleen op de zeilen voldoende snelheid kon maken, maar dat was helaas niet het geval. Ik wilde de motor weer aanzetten, maar toen ik op de starknop drukte gebeurde er helaas niets.

Ik heb even gekeken of de brandstoffilter misschien vuil was, maar dat was niet het geval. Een verstopte brandstofleiding leek me sowieso zeer onwaarschijnlijk, want nauwelijks 5 minuten ervoor draaide de motor nog als een tierelier. Ik heb mijn motorman gebeld voor een consult. Gelukkig kreeg ik hem direct aan de lijn. Hij suggereerde dat de stopknop wellicht nog in de uitgetrokken stand stond, en ja hoor, dat was inderdaad het geval. Stom dat ik daar niet naar gekeken had, maar in de 26 jaar dat ik met dit schip vaar ging de stopknop altijd vanzelf in de neutraalstand staan. Toen ik hem daarin geduwd had, startte de motor direct.

Niet lang na dit toch even vervelende moment nam de wind nog wat toe en volgde er een schitterende zeiltocht waarbij ik de motor niet meer nodig had. De windkracht was eind 3 geworden, veel golven stonden er niet en hoog aan de wind zeilend koerste het schip met een snelheid van ruim 7 knoop naar zijn bestemming. Na Boulogne bestond de kust uit hoge keileemkliffen met daarachter zacht glooiend, groen heuvelland, hier en daar onderbroken door baaitjes met kleine badplaatsjes. Op een gegeven moment doken de heuvels en kliffen de grond in en volgde er een lang stuk laagland waar drie rivieren in zee stroomden. Na de monding van de Somme kwam het heuvelland weer terug, maar nu stond er een lang lint van krijtrotsen voor.



Kust tussen Le Tréport en Dieppe.

Aan het begin van de avond kwam de opening tussen de krijtrotsen in zicht waarin Le Tréport lag. Het heeft een getijdenhaven met een sluis die tussen 4 uur voor en 4 uur na hoogwater bediend wordt. Rond laagwater staat de geul die ernaartoe leidt helemaal droog. Ik had uitgerekend dat de sluis vanaf ongeveer halfacht bediend zou worden, en toen ik ter hoogte van de haveningang voer was het net halfacht geweest. Zekerheidshalve heb ik even contact op proberen te nemen met de sluiswachter, maar er werd niet geantwoord. Wat me opviel was dat er in het gebied waar ik voer behoorlijk wat schepen uit Le Tréport aan het vissen waren. Die waren al minstens 8 uur op zee en ik had verleden jaar gezien dat ze allemaal naar binnen kwamen toen de sluis weer openging. Ik vermoedde daarom dat die nog niet werd bediend en vroeg me af wat ik moest doen: koers zetten naar de haven en daar wachten totdat de sluis bediend werd of doorvaren naar Dieppe, de haven waar ik de volgende dag naartoe wilde? Dat was nog maar 13,5 mijl varen en het voordeel van Dieppe was dat je er altijd kon binnenlopen. Het nadeel was wel dat ik dan zeker anderhalf uur op de motor tegen wind en stroom zou moeten inhakken. Maar wachten totdat de sluis openging en de vissersschepen, die voorrang hadden, allemaal waren geschut, zou waarschijnlijk net zoveel tijd kosten. Ik heb Tréport daarom links laten liggen en ben doorgevaren naar Dieppe, het eerste halfuur nog zeilend en met de stroom in de rug, maar daarna helaas tegen de wind in hakkend en met steeds meer tegenstroom. Het laatste halfuur liep het schip niet harder dan 3 knoop.

Rond tien uur voer ik de haven binnen, waar ik snel een mooi plekje vond, tussen bijna allemaal Nederlandse jachten. Mijn lijnen werden dit keer aangepakt door een echtpaar uit Zierikzee. Na mij kwam er nog een aantal Nederlandse schepen binnen en naast me meerde een Belgisch jacht aan waarvan een bemanningslid in Boulogne een praatje met me had gemaakt. Toen ik in de kuip een snelle maar voedzame maaltijd verorberde, begon het al een beetje te schemeren, maar ik kon nog genieten van een leuk uitzicht op de hoge, crèmekleurige huizen met de witte luiken en de krijtrotsen naast de haveningang. De volgende morgen zou dat helaas niet meer kunnen, want het weerbericht voorspelde een zeer regenachtige dag.



Dieppe, uitzicht op de krijtrotsen naast de havenmonding.

De regen kwam 's nachts al, in de vorm van stevige plensbuien. Toen ik opstond regende het niet erg hard, maar wel gestaag, en dat zou zo de hele dag blijven. Veel trek om de hele tijd in de regen te zitten en niet veel te zien van de mooie krijtrotsen, had ik niet. Ik ben daarom in Dieppe gebleven en heb 's middags een wandelingetje door het oude stadscentrum gemaakt. De twee fraaie middeleeuwse kerken boden een uitstekende beschutting tegen de regen. Ik heb ook twee tentoonstellingen bezocht, een over de transformatie van de militaire vestingstad Dieppe tot badplaats en een andere met schilderijen die betrekking hadden op de zee. Ik kon er prima mijn Frans ophalen, want ik was de enige bezoeker en de beheerders wilden graag een praatje maken.



Oude binnenstad van Dieppe.

De volgende morgen regende het nog steeds, maar het wolkendek was niet meer zo dik en de verwachting was dat het 's middags zou opklaren. Ik heb daarom besloten om door te varen naar Fécamp. Toen ik dat aan mijn Belgische buurman vertelde, had die een onaangename boodschap: de jachthaven in Fécamp werd tijdelijk gebruikt voor offshore-activiteiten i.v.m. de aanleg van een windpark en er waren daarom maar 6 gastplekken. Ik heb snel de havenmeester van Fécamp gebeld en gevraagd of ik in haar haven een plekje kon reserveren. Dat kon niet en was ook niet nodig, er was plek zat en ik moest zelf een box zoeken. Loos alarm dus. Voor mijn vertrek heb ik nog even wat brood gekocht. Het was zaterdagmorgen en markt, en ondanks de regen was het gezellig druk in de stad. Minder gezellig was dat er, net als verleden jaar in Saint-Malo en bij Mont-Saint-Michel, groepjes zwaarbewapende militairen tussen de mensenmassa patrouilleerden. Waarschijnlijk een vorm van terrorismepreventie.



Bijna in Fécamp.

Na de middag werd het gelukkig droog en volgde er een rustige zeiltocht langs de hoge krijtrotsen. De hoogste stond vlak naast de haveningang van Fécamp. Ik meerde af naast het schip van de Nederlanders die in Dieppe mijn lijnen hadden aangepakt en ook nu namen ze die aan. De volgende morgen heb ik even een wandelingetje rondom de havens gemaakt en me weer voorzien van vers brood, en na middag heb ik koers gezet naar Le Havre. Net als de vorige dag was het ideaal zeilweer. Omdat de wind zuidoost was, was hij aflagdig en stonde er nauwelijks golven. Vanwege de grillige vormen van de krijtrotsen was de kust hier het mooist. Bij krijtrotsen langs de Kanaalkust denken we altijd aan Engeland, maar vergeleken met de lange Normandische krijtrotskust stellen de vrij korte stukjes Engelse krijtrotskust niet zoveel voor.



Kust tussen Fécamp en Le Havre.

Na de passage van de enorme olieterminal ten noordwesten van Le Havre was het afgelopen met het zeilen en ook met het mooie weer. De kust boog hier naar zuidoosten en ik kreeg nu de wind pal tegen. Recht voor me dreef een enorme bui met een indrukwekkend regengordijn mijn kant uit. Net toen de navigatie wat gecompliceerder werd omdat ik tussen een paar zandbanken door moest, openden de hemelsluizen zich en was het zicht niet veel meer dan enkele tientallen meters. Onder de buiskap bleef het redelijk droog en door voortdurend het plotterscherm in de gaten te houden kon ik veilig naar Le Havre koersen. Toen ik de jachthaven binnenliep scheen de zon weer en ik kon lekker buiten van mijn avondmaal genieten. Ook hier lagen aan de gastensteiger bijna alleen Nederlandse schepen. Eén van de opvarenden kwam even een praatje maken. Hij was in Vlissingen loods geweest en bleek een hoop loodsen gekend te hebben die in het buurtje van mijn ouders woonden.



Le Havre.



Afscheid van Le Havre, op weg naar Ouistreham.

Ook in Le Havre ben ik maar kort gebleven. De volgende dag ben ik rond de middag de Seinebaai dwars overgestoken naar Ouistreham. Wind stond er totaal niet en het water zag er fluweelzacht uit. De jachthaven van Ouistreham lag achter een sluis die maar een paar uur voor en na hoogwater bediend werd. Het had weer het nodige rekenwerk gekost om uit te zoeken hoe laat ik moest vertrekken om op tijd bij de sluis te zijn, maar in ieder geval kwam ik ruim op tijd aan. Eigenlijk veel te vroeg, want toen de sluis open zou moeten gaan voor schepen die van zee kwamen, bleef het licht op rood staan. Ik heb even de marifoon gepakt om mij aan te melden voor de schutting, maar ook hier werd er niet geantwoord. Gelukkig was er een wachtsteiger. Na mij arriveerden er nog twee Nederlandse jachten en een Duitser, en nu was ik de lijnaanpakker.

Ruim een uur na de verwachte openingstijd werden de sluisdeuren geopend en sprong het licht op groen. Het vervelende van de Franse sluisen is dat er geen muurbolders zijn waar je snel je lijnen omheen kan gooien en de bolders op de wal staan meestal veel te ver weg. Wel hangen er verticale staalkabels waar je je lijnen achterlangs kunt halen en hier had men op de wal een soort handgrepen geplaatst waar je je lijn doorheen kon halen. Niet erg handig, vooral niet als je alleen bent, omdat je er altijd twee handen voor nodig hebt.

Omdat dat het makkelijkst ging, heb ik mijn voor- en achterlijn snel achter de staalkabels heen gehaald. Gelukkig had ik stevige handschoenen aan, want er staken allemaal roestige uiteinden van afgebroken strengen uit de kabels. Vanwege de stroom moest ik hard aan mijn lijnen trekken. Daardoor trok ik de kabels naar het schip toe en schraapte de achterste langs de reling. Hij bleef hangen achter het rugleuninkje. Omdat ik midscheeps met beide lijnen in mijn hand stond kon ik daar niets tegen doen. Het leuninkje brak af en viel de sluiskolk in. Een paar gendarmes die toekeken, vroegen of dat stuk plastic van mij was. Inderdaad, maar het weer uit het water vissen was geen optie. Gelukkig kreeg ik geen boete voor het illegaal dumpen van afval. Maar het was wel jammer dat ik nu niet meer bij het aan de wind zeilen lekker tegen het leuninkje geleund kon genieten van de snelheid waarmee het schip door het water glijdt, en het was natuurlijk ook vervelend dat de plastic soep in het water weer wat groter was geworden.

Na deze wat minder leuke kennismaking met het Franse sluiswezen vond ik langs de gastensteiger van de jachthaven snel een plekje waar ik precies in paste, tussen een enorm groot Nederlands zeiljacht en een patserig motorjacht met een Engelstalige bemanning. Het voerde de vlag van Monaco, waarschijnlijk om fiscale redenen. Vanwege het vlakke land en de hoge populieren rondom de haven zag de omgeving er wat Nederlands

uit, maar aan het jeu-de-bouleveldje onder de bomen was te zien dat ik toch echt in Frankrijk was.



De romaanse kerk van Ouistreham.

's Avonds heb ik even de benen gestrekt en ben ik naar het centrum van Ouistreham gewandeld, een leuk badplaatsje met 19^e-eeuwse villa's en een mooie romaanse kerk. Toen ik daarna aan mijn verslagje zat te werken werd er op de boot geklopt en nog voordat ik kon reageren sprong er een van de havenmeesters op de boot. Naast mij was namelijk een Frans zeiljacht gearriveerd dat probeerde vast te maken aan mijn schip. De bemanning bestond uit twee al tamelijk bejaard ogende mannen en een jongen van een jaar of twaalf, waarschijnlijk twee opa's met hun kleinzoon. Eén van hen probeerde bij mij aan boord te komen om de voorlijn vast te maken, maar dat lukte niet want die had zich om zijn been geslagen. Met hulp van de havenmeester en mij kon hij zich bevrijden. Toen de lijnen waren vastgemaakt moest het schip nog goed gepositioneerd worden en ook dat ging moeizaam. De voorlijn moest strakker gezet worden, maar dat lukte niet omdat de man in de kuip de achterlijn strak vasthield. Er werd over en weer geschreeuwd en de emoties liepen behoorlijk op. Dat laatste is iets wat me in Frankrijk vaker opvalt, zeker na mijn reizen naar het Verenigd Koninkrijk. Daar gaat bij het aanleggen ook weleens iets mis, maar wat er ook gebeurt, men blijft altijd kalm en het devies is "don't hurry, don't

worry". Aan het Franse schip meerde wat later een Nederlands schip aan, ook met een driekoppige bemanning. Omdat er nogal wat bezoeken aan de wal werden afgelegd, was het de tot 's avonds laat vrij onrustig. Om half 6 werd ik alweer gewekt door geloop op het voordek, maar niet lang daarna voeren beide buurschepen naar de sluis.

Ik wilde ook verkassen, niet om de zee weer op te zoeken, maar om via een kanaal naar Caen, de vroegere hoofdstad van Normandië, te varen en vandaaruit Bayeux te bezoeken, waar een schitterend middeleeuws wandtapijt viel te bewonderen. Wat er in Caen en Bayeux allemaal te zien was en hoe de reis naar de zuidkust van Bretagne verder is verlopen, hoop ik in de december-Geus te vertellen.

Jaap van der Harst