



DE

*Jaargang 95 nr. 5
Mei 2021*

GEUS

*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: 2epeningmeester@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: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Havencommissaris Durgerdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Kennismakingscommissie

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

Redactiecommissie

Jaap van der Harst (redacteur)
T: 06 303 29 621
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Boris Ellens (redacteur)
Alfred Meijers (redacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Peter Ridderikhof (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

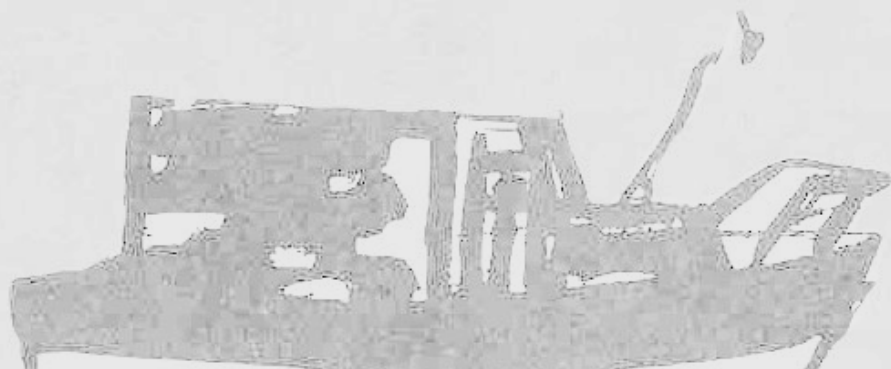
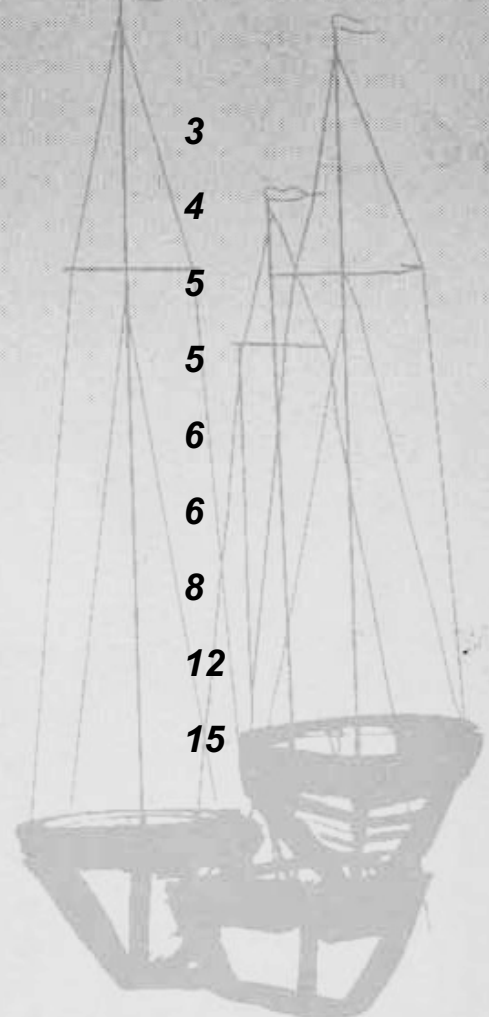
www.wsvdewatergeuzen.nl

(leden hebben een persoonlijke inlog)

DE GEUZEN

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<i>3</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>4</i>
<i>Officiële mededelingen</i>	<i>5</i>
<i>Jaaragenda 2021</i>	<i>5</i>
<i>Lezingen door en voor de Watergeuzen</i>	<i>6</i>
<i>Masttopperikelen</i>	<i>6</i>
<i>TV, radio en muziek op de boot</i>	<i>8</i>
<i>Een mooi tochtje</i>	<i>12</i>
<i>Met de Nehalennia naar Bretagne, deel 7</i>	<i>15</i>



Van de redactie

Beste lezer.

Het vaarseizoen is inmiddels aardig op gang gekomen, maar lekker vaarweer was het meestal niet. Vooral de temperatuur liet te wensen over en de drie tochtjes die ik de afgelopen maand op het Markermeer heb gemaakt waren in mijn beleving de koudste in mijn ruim vijftigjarige zeilersloopbaan. Maar dat kan natuurlijk ook te maken hebben met het feit dat ik de laatste jaren een stuk kouwelijker ben geworden.

Wordt het weer de komende dagen niet wat vaarvriendelijker dan hoef je je thuis of in de hopelijk goed verwarmde kajuit niet te vervelen, want er staat weer een rijk gevulde Geus op het scherm. Gewoontegetrouw begint hij met een stuk van de voorzitter. Peter blikt daarin terug op het vele werk dat in Vinkeveen is verricht en informeert ons over de zaken die het bestuur de komende tijd bezighouden. Eén van de dingen die het bestuur wil organiseren is het houden van lezingen over vaargebieden e.d.. Onlangs verzorgden Eilard Jacobs en Gijs van Noort via Zoom een zeer geslaagde lezing over wadvaren. Wil je zelf een lezing houden of heb je daar ideeën over, meld dat dan aan het bestuur. In *Lezingen door en voor de Watergeuzen* lees je er meer over.

Eilard schreef weer een leuke column, dit keer met de voor alle zeilers herkenbare titel *Masttopperikelen*. Zeer informatief is het artikel *TV, radio en muziek*, waarin van Hans Haytsma de nieuwste en komende ontwikkelingen rondom de ontvangst van TV en radio en het afspelen van muziek aan boord bespreekt en adviezen geeft over de daarvoor benodigde apparatuur.

We sluiten deze Geus af met twee reisverhalen. Diana Meijer doet in *Een mooi tochtje* verslag van de tocht die zij en haar man Joop maakten door Friesland. Een aanrader voor iedere motorbootvaarder die van plan is om dit watersportparadijs te bezoeken. Aan het eind van deze Geus doe ik verslag van mijn belevenissen tijdens de terugreis vanuit Bretagne. Dicht bij huis, bij het binnenlopen van de jachthaven van Cadzand in het donker, werd het nog even spannend. Mijn reisverslag is voorlopig het laatste. Als de coronamaatregelen het toelaten en ik er nog voldoende tijd voor heb, wil ik een 'rondje Ierland' maken. Anders wordt het waarschijnlijk weer een reis naar Bretagne, maar dan via de Kanaaleilanden naar de Bretonse zuidkust. Hopelijk kun je in de november-Geus het eerste verslag lezen.

Veel leesplezier gewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Het was een prachtige zeildag. Met de grote gennoa aan de wind van Lelystad naar Lemmer. Een heerlijk zonnetje, maar met 14 graden was het vooral achter de buiskap goed vertoeven. Jullie snappen het al, de voorzitter is op pad. Eindelijk was zijn boot klaar. Na de Peter O' Nella helemaal geschilderd te hebben zitten alle onderdelen weer gekit en wel op het dek. Mocht iemand het ooit in zijn hoofd halen om een 32-voeter geheel met tweecomponentenverf te schilderen, kom dan even langs.

Dat het werk in de havens gewoon doorgaat zonder mijn 'toezicht' is o.a. te zien op de Watergeuzen- Facebookpagina. In Vinkeveen is weer keihard gewerkt aan de steiger en het terras. Hulde aan de harde werkers en Rinus. Op de Diemerzeedijk is de loods alweer halfvol. Leden werken zich in het zweet om de boot zo snel mogelijk weer te water te kunnen laten. Onze penningmeester heeft zich inmiddels ontpopt als professioneel schilder. Hij kan het niet aanzien als een lid niet verder komt dan een romp met een sinaasappelhuid. Je ziet dan wat leden voor elkaar kunnen betekenen.

Dat we als vereniging meer kunnen dan klussen bleek tijdens de lezing van Gijs en Eilard over varen op het Wad. Via Zoom hebben zo'n 30 leden hun kennis over het Wad bijgespijkerd. We zijn benieuwd of er interesse is om meer lezingen te houden en over welke onderwerpen. Laat van je horen, ook als je zelf een lezing zou willen geven.

Tot slot, waar zijn we als bestuur mee bezig naast het reguliere werk? Voor 1 juli moeten we een bestuursreglement hebben dat voldoet aan de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen. Belangrijker is het om tot een beeld over de toekomst van de vereniging te komen. Waar staan we over 5 tot 10 jaar? Welke koers moeten we varen? Als bestuur doen we een voorzet, daarna zijn de leden aan zet. Verder zijn we bezig om te onderzoeken op welke wijze een vertrouwenspersoon van nut kan zijn in de vereniging. Kortom, een volle bestuursagenda.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen april 2021

- De aanmelding voor de winterstalling 2021 sluit op 1 juli. U wordt verzocht nieuwe aanvragen of wijzigingen voor die datum door te geven via secretaris@wsvdewatergeuzen.nl
- Her permanent lidmaatschap wordt toegekend aan de volgende aspirant-leden:
 - Martin Schuurman
 - Wouter Teepe
- Nieuwe aspirant-leden:
 - Neil Raven
 - Frans van Wittmarschen
 - Jaap Bakker
 - Geen afmeldingen

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2021

Bestuursvergadering	14 juni
„	12 juli
„	9 augustus
„	13 september
„	11 oktober
„	8 november
Sluiting seizoen, clubhuis Diemerzeedijk	28 november, 13.00 uur
Bestuursvergadering	13 december

Lezingen door en voor de Watergeuzen

Onlangs hebben Eilard Jacobs en ondergetekende een Zoom-lezing gehouden over Wadvaren. Hierna is het idee ontstaan om in de toekomst meer lezingen te organiseren: als het moet via Zoom, maar als het kan in het clubhuis. Als je een leuk en interessant onderwerp hebt waar je iets over wil vertellen, kun je dat doorgeven aan het bestuur.

Gijs van Noort

Masttopperikelen

De masttop heeft twee essentiële kenmerken: het is een verzamelpunt van vele lijnen, vallen, draden, stagen en zeilhulpmiddelen én als de mast eenmaal overeind staat kan je er niet meer bij. Deze combinatie van eigenschappen maakt dat je bij het optuigen goed moet opletten of alles zit zoals het moet.

Meestal maak ik het mezelf gemakkelijk door bij het aftuigen zoveel mogelijk overal vanaf te blijven. Maar deze winter wilde ik de mast lakken en de vallen en stagen niet, dus moest alles er toch wel even af dit keer. Bij het optuigen nam ik natuurlijk rustig de tijd om alles weer goed te bevestigen. ‘Goed’ in dubbele zin: het zit op de goede plaats én het gaat in de loop van het seizoen niet spontaan los (bij het aftuigen overigens ook niet, dan vraag je je af waarom je het zó stevig hebt vastgedraaid).

Een apart akkevietje waar je even rustig de tijd voor moet nemen is het controleren van de werking van de zich in de masttop bevindende navigatieverlichting. Zodra de boel met nog liggende mast is aangesloten, controleer ik natuurlijk of alles brandt. Dat doet het standaard nooit en na veel meten en prutsen blijkt ook nooit dat het probleem veroorzaakt wordt door een aansluiting in de masttop. Nee het is altijd een gecorrodeerd stekkertje bij de mastvoet, een nog even vergeten mindraadje dat nog had moeten worden aangesloten of een doorgebrande zekering. Allemaal zaken dus die prima op te lossen zouden zijn als de mast al overeind zou staan.

Nadat je alles drie keer hebt nagelopen, goed hebt gekeken of je echt alle vallen weer hebt aangeslagen en nóg een keer de verstaging hebt gecontroleerd op breukjes, is het zover. De mast kan overeind worden gezet. Mijn schip heeft trouwens twee masten, het is een kits, maar ik heb het nu even over de hoofdmast. Het overeind zetten gaat bij mij met een strijkwant. Dat klinkt gemakkelijk, maar dat is het niet. Het is zwaar werk, met een takel met twee tweeschijsblokken en een van de mastlieren. Als de boel overeind staat, is het tijd voor een borrel of andere felicitatie.



Misschien wil de kraai mijn masttopperikelen even oplossen?

Dat is gelijk het moment van de waarheid. Zit alles goed? Nee dus, het halend eind van de zeilval moest tóch vóór de zaling langslopen. Maar gelukkig zit er niks gedraaid, denk ik... Met enig kunst- en vliegwerk lukt het wel het halend eind aan de andere kant van de zaling te krijgen. Wel blijkt toch de kluiverval op de een of andere manier de fokkenval af te klemmen, waardoor die laatste zwaar gaat. Maar dankzij de rolfok hoeft de fokkenval alleen maar aan het begin van het seizoen goed doorgezet te worden, dus dat probleem is overkomelijk. Mooi, alles staat, tijd voor de bezaansmast.

Hé, wat is dat? De bezaansmast hijs ik doormiddel van het aan de masttop van de hoofdmast bevestigde mussenstag. Tóch wat vergeten. Het mussenstag is niet aan de masttop bevestigd. Nu heeft dat mussenstag een verwaarloosbare rol als de bezaansmast eenmaal staat, dus ik moet alleen wat anders bedenken om die mast overeind te krijgen. De oplossing is gelukkig simpel: ik heb in de masttop nog een extra val, mijn 'reserveval'. Best handig als er op zee of waar dan ook plotseling een val losschiet en het hijseind zich op onbereikbare hoogte in de mast nestelt. Dus met de reserveval zet ik de bezaansmast overeind.

Tijd om te gaan zeilen. Prompt blijkt de fok stroef in en uit te rollen. Na een poosje studeren met de verrekijker vind ik de oorzaak bovenin. De reserveval die tijdelijk in gebruik is genomen staat te strak om de roller boven. Weer een masttopprobleem, maar dit kan ik vanaf dek oplossen door vallen los te nemen en anders te bevestigen. Alle masttopperikelen opgelost, althans voor nu. Of nee toch niet, de uithouder van de marifoonantenne aan de mast is iets verbogen waardoor het vaantje tegen de antenne aankomt. Niet goed voor ontvangst, noch voor een betrouwbare aanduiding van de windrichting.

Voor het seizoen echt begint moet ik toch een keertje bij de masttop. Ik ga de mast er niet voor strijken. Met een masthoogte van 11,7 m kan ik er goed bij vanaf een scheepslift met een masthijsbok erbovenop (met zo'n laddertje). Voor een paar tientjes mag ik die wel ergens even gebruiken.

Eilard Jacobs

Radio, TV en muziek op de boot

De technische mogelijkheden om TV en radio te ontvangen en (online) muziek te beluisteren nemen in rap tempo toe. In 2006 is het televisie-ethersignaal, je weet wel met een eigen antenne op het dak, gestopt en de verwachting is dat hetzelfde over niet al te lange tijd gebeurt met het FM-radiosignaal.

Thuis kunnen TV-signalen doorgegeven worden via de kabel, glasvezel of helemaal digitaal via het internet. Daarnaast biedt KPN digitale televisie aan via de ether, onder de naam Digitenne.

In alle gevallen is het aantal zenders, de beeldkwaliteit en het gebruiksgemak enorm toegenomen. De plek waar je woont (de postcode) bepaalt in hoge mate wat de mogelijkheden zijn. Maar dat is de situatie thuis, waar je geabonneerd bent op diverse providers. Maar wat zijn de voordeligste opties op de boot? Het volgende is een overzicht van de audiovisuele mogelijkheden die ik gekozen heb voor mijn zeilboot. Hierbij ben ik uitgegaan van zo goedkoop mogelijk, met zo hoog mogelijke kwaliteit, met zoveel mogelijk gebruiksgemak en niet te veel ruimte innemend.

Radio, van FM naar DAB+

Zoals gezegd is de verwachting dat het FM-radio-ethersignaal in de nabije toekomst uit de lucht gaat. We moeten dan overgaan op DAB+. De FM-(auto)radio's, waar we nu het nieuws, het weerbericht en zo nu en dan een stukje muziek mee kunnen ontvangen gaan op stil. Internet-TV en -radio op de iPad of Android-tablet is een alternatief maar dat kan op de boot,

zonder een vaste internetverbinding, aardig in de papieren lopen, want het vreet data.

Voor wat betreft radio heb ik gekozen om, anticiperend op de nabije toekomst, mijn FM-autoradio alvast in te wisselen voor een DAB+-autoradio. Er bestaan speciale maritieme radio's maar voor in de kajuit presteren die niet noodzakelijk meer of beter dan gewone autoradio's en ze zijn wel 3 x zo duur. De autoradio van mijn keuze heeft naast DAB+- ook gewone FM-ontvangst. Bovendien kun je met een USB-stick je eigen muziek afspelen (mp3/FLAC etc.). Via een app op de iPhone kan ik de radio op afstand bedienen, wat heel handig is als je in de kuip aan het borrelen bent. Via Bluetooth kan er handsfree gebeld worden en je kunt muziek vanaf je telefoon of tablet afspelen via de radiospeakers.

DAB+ staat voor Digital Audio Broadcasting, dus echt geweldige, digitale (storingsvrije) geluidskwaliteit. Via het gratis DAB+-signaal kun je luisteren naar alle landelijke en regionale publieke en commerciële radiostations die je kent van FM. Daarnaast zijn er extra *digital only* radiostations te beluisteren. Ook zijn er inmiddels Nederlandse streekomroepen die uitzenden via DAB+.

De antenne is optioneel verkrijgbaar. Je hebt een speciale DAB+-antenne nodig die in alle soorten, maten en prijzen verkrijgbaar zijn. Normaal zou je op een DAB+-autoradio een raamantenne aansluiten, maar mijn zeilboot heeft geen autoramen. Ik heb om die reden gekozen voor een DAB+-binnenantenne met versterking. Let op dat de antenne-aansluiting past op de DAB+-ingang van de autoradio.

TV met DVB-T2

Voor degenen die op de boot het achtuurjournaal op de TV willen volgen of een show met Linda de Mol op prijs stellen, is een DVB-T2 (Digital Video Broadcasting-Terrestrial) ontvanger een mooie en voordelige optie. Deze superkleine ontvanger plug je in op de USB- aansluiting van je Android-tablet of telefoon. Via een app die gratis verkrijgbaar is in de PlayStore kun je na eenmalig de zenders gescand te hebben, TV kijken. De ontvangers zijn ook verkrijgbaar voor de Windows- laptop maar voor de iPad heb ik ze nog niet gezien. Stroom wordt verzorgd via de USB-aansluiting.

De beschikbare Free To Air ongecodeerde DVB-T2- zenders verschillen per land, maar in Nederland heb je overal prima gratis ontvangst van NPO 1, 2 en 3, een regionale zender en een aantal digitale radiozenders. De TV-zenders hebben een verbluffend goed beeld maar het geluid is bij mij niet helemaal lipsynchroom, iets wat snel went. De radiozenders werken

bij mij niet, maar dat kan aan de bijgeleverde antenne liggen. Betere antennes, vooral de actieve antennes, hebben ook een betere ontvangst. Bij stalen boten moeten de antennes ergens buiten worden gemonteerd, bij polyester boten kunnen ze zowel binnen als buiten goed functioneren. Maar zoals ik al eerder schreef ontvang ik radio met de DAB+-autoradio.

Let bij aankoop van een ontvanger erop dat het DVB-T2 is en niet het afgeschreven DVB-T (dat wordt veelvuldig aangeboden op Marktplaats), want dan blijft het beeld op zwart. Wil je meer zenders, dan kun je via KPN een Digitenne-abonnement afsluiten. Deze KPN-ontvangers hebben vooralsnog een 220-voltaansluiting nodig en een losse TV-monitor, waardoor het in mijn geval weer minder geschikt is voor op de boot.

Ik hoop dat ik hiermee wat ideetjes aan de hand heb gedaan voor de nieuws- en muziekliefhebber.

Besproken apparatuur:

ZGAN Pioneer MVH-X580DAB autoradio met aux USB BLUETOOTH en DAB+



Marktplaats: 50 euro

DAB+-Antenne Delock SMA 20dB 2.00m starr Klebemontage zwart



Bol.com: 14,58 euro

MyGica Geniatech FULL HD TV tuner Android telephones and tablets /
DVB-T2 Type-C USB



Amazon: 27,50 euro

Veel luisterplezier op de boot!

Groeten van Hans Haytsma

Email hhaytsma@xs4all.nl

Een mooi tochtje



De Meijerij in Munnekezijl.

Door corona werd er in Friesland veel gehuurd en dus veel gevaren. Het was druk! Wij verlangden naar een mooie en vooral rustige tocht naar oud-clublid Siedse Harmenzon in Zoutkamp.

19 juni. We vertrekken uit Lemmer. Er hangt een onheilspellende lucht boven het IJsselmeer. Wij krijgen slechts een klein buitje en het is stil op het water. We slapen aan een steiger in de Welle, een vaartje richting Woudsend, (halverwege het Koevordermeer, voorbij een eiland, bakboord uit een betond vaargeultje in).

De volgende dag is het wisselend bewolkt en 19 tot 20 graden. We varen in drie kwartier via Langweer en de Langweerder Wielen de Kai in, naar een mooie plek aan de wal, een natuurgebied afgezet met een strook vingerhoedskruid.

21 juni. Het is ietsje warmer. Het weerbeeld is aanvankelijk hetzelfde als dat van de vorige dag, maar dat verandert snel: veel wind, donkere lichten en witte kopjes op de Langweerder Wielen. In de middag varen we richting Joure naar een steiger aan de Alde Wei, naast het fietspad. Er is nog een plek vrij en geholpen door vier 65-plussers meren we af.

De volgende dag varen we de haven van Joure in. Wat is het hier stil! Een overnachting, een douche en heel veel boodschappen. En ik krijg sla aangeboden, zo uit de moestuin.

De andere dag gaan we weer varen, nu naar een Marekrite-plek. Een boer zet zijn land onder water om een muizenplaag te bestrijden! Het gevolg: heel veel ooievaars en meeuwen die achter elkaar de vluchtende muizen naar binnen schrokken.

Op 26 juni is het 29 tot 31 graden. Het land krijgt zware onweersbuien en veel wateroverlast, maar wij houden het zonnig.

Er wordt de volgende dag weer gevaren! Via Terhorne naar Akkrum en dan richting Grouw. Op het Peanster stuurboord uit via de Janssleut naar de Modderige Bol, waar mooie, rustige aanlegplekken zijn. We gaan verder naar de Ee en bakboord uit de brug bij de Hooidamme door naar Earnewoude en dan via het Prinses Margrietkanaal naar Burgum. (Ik schrijf nu wat beknopter, anders valt u in slaap). We steken het Bergummermeer over en varen via het Prinses Margrietkanaal naar Gerkesklooster.



Het sluisje van Munnekezijl.

Bij kilometerpaal 29 ligt aan bakboord een vaste, betonnen brug, doorvaarthoogte ongeveer 2,85 meter. Eerst varen we even door op het kanaal en voorbij een brug en kilometerpaal 27 nemen we aan bakboord een U-

bocht en meren af langs de wal. Tussen hoge bomen staan vakantiehuizen en er zijn douches. We lopen een pad af en in het restaurant lenen we voor 35 euro een sleutel.

29 juni. We varen terug naar de betonnen brug en gaan er onderdoor. Hier kan het wat stromen. Daarna gaan we gelijk stuurboord uit. Over een voormalig riviertje uit de eb-en-vloedtijd is het mooi varen. Na een uurtje zijn we in Visvliet. We gaan de brug onderdoor en meren dan gelijk af aan de steiger aan stuurboordwal, nabij hoge bomen. Hiervandaan kun je naar Grijpskerk fietsen (Jumbo). We hebben daar drie dagen gelegen, met heel veel regen en kou.



De Meyerij op het Lauwersmeer.

Met een flinke stroom mee is het een halfuur varen naar Pieterzijl, waar je zelf met de sleutel de brug moet bedienen. Bij de brug stroomt het hard, het afmeren gaat niet gemakkelijk! Ik open de brug en ga weer aan boord om te helpen met losgooien en een stuk voorbij de brug weer af te meren. Er staan slechts drie auto's en een fietser te wachten. Ze zijn niet eens boos, ik groet ze vriendelijk. Na nog een klein stukje varen hebben we alweer een fijne afmeerplek, in Munnekezijl. Het liggeld is slechts 5 euro, inclusief douche en water. Bij mooi weer kun je van hier over een fietspad

naar Gerkesklooster fietsen en daar de leensleutel weer inleveren. Dat kan ook in Zoutkamp bij het museum.



Joop en de gezellige havenmeester van Kollum.

Het is nog maar een klein stukje varen naar de Friese Sluis, die op afstand bediend wordt. Het schutten gaat heel rustig, we kunnen de lijnen voor en achter goed in de hand houden. We gaan onder de brug door, dan stuurboord uit en meren af in Zoutkamp. Siedse en Remmy zijn al op de hoogte van onze komst en zijn blij ons te zien.

De volgende dag, 8 juli, varen we via de Pril, een stukje Lauwersmeer, naar het Diepsterbos, waar je beschut kan liggen. Het is er ongeveer 1,30 meter diep. Dan naar de sluis bij Dokkumer Nieuwe Zijlen en bakboord uit naar Kollum. Er is een leuke haven in de nabijheid van grote supers. We gaan via de Strobosser Trekvaart naar de vaste, betonnen brug die we op de heenweg ook gepasseerd zijn en dan varen we via de kortste route terug naar Lemmer. Dit tochtje hebben we vaker gemaakt en we genieten er elke keer weer van. Een aanrader!

Diana Meijer

Met de Nehalennia naar Bretagne

Deel 7: Cherbourg – Durgerdam



Voor anker liggende schepen in de Seinebaai.

In de april-Geus heb ik verteld dat ik na een tocht met een aantal spannende gebeurtenissen lag aangemeerd in Cherbourg en nog niet precies wist waar ik de volgende dag naartoe zou varen. De dichtstbijzijnde haven was die van Saint-Vaast-La-Hougue en 42 mijl naar het oosten lag Ouistreham, maar het was de vraag of ik dat nog kon bereiken voordat de sluis niet meer bediend werd. Een andere optie was de Seinebaai helemaal over te steken naar Le Havre. Welke haven het zou worden, hing af van het tijdstip waarop ik Cape Barfleur, de noordoostkaap van het schiereiland Cotentin, had gerond.

Een uurtje voordat het licht zou worden ging de wekker. Hoewel er weer mooi nazomerweer was voorspeld, zag het er vrij somber en grijs uit. De windverwachting leek wel te kloppen, want er stond bijna geen wind, maar het miste behoorlijk. Ik besloot het er desondanks maar op te wagen en toen ik rond halfacht de lijnen losgooide was het zicht al wat verbeterd. De vloedstroom was net op gang gekomen, maar ik had al een flinke stroom in de rug en sneller dan verwacht werd de slanke vuurtoren bij Cape

Barfleur vaag zichtbaar. Bij de kaap stroomde het bijna nog harder dan in de Race of Alderney, en veel eerder dan gepland voer ik al in de Seinebaai.



Een stukje voor Le Havre is de zon bijna onder.

Over een uurtje zou ik al in Saint-Vaast-La-Hougue zijn, terwijl ik nog bijna zes uur van de stroom kon profiteren. Ik besloot daarom om door te varen naar Le Havre.

Het werd een zeer rustige, bijna saaie tocht, vooral in het begin, omdat ik weinig meer om me heen zag dan water en grijze lucht. Omdat ik ver van de kust voer hoefde ik niet op kreeftenboeitjes te letten en kon ik lekker een boek lezen. Het enige waar ik voor uit moest kijken waren vissersschepen zonder AIS. In de loop van de middag begon het steeds meer op te klaren en kwam de zon tevoorschijn. De hele tijd had ik een stevige vloedstroom in de rug, waardoor de snelheid over de grond gemiddeld tussen de 7 en 8 knoop lag. Ik verwachtte dat daar in de loop van de middag een eind aan zou komen, maar gek genoeg merkte ik niets van tegenstroom. Zelfs toen aan het begin van de avond Le Havre in zicht kwam, had ik nog steeds stroom in de rug. Onverklaarbaar, maar het zorgde het er wel voor dat ik nog voor de donker in de haven zou zijn. Gelukkig maar, want ik kwam al een kreeftenboeitje tegen waarvoor ik moest uitwijken.



Aankomst in Le Havre.

Een paar keer moest ik ook mijn koers wat verleggen omdat ik door een groot redegebied voer waar veel schepen voor anker lagen. Daarna kwam de verkenningston van de toegangsgeul tot de havens in zicht en na een uurtje, toen de zon net onder was, draaide ik de jachthaven binnen. De gastensteiger lag vrij dicht bij de ingang en ik verwachtte dat daar bij de harde tot stormachtige wind die voor de komende dagen op het programma stond, flink wat deining zou staan. In de vaargids stond dat er aan de andere kant van de haven, vlakbij het havenkantoor en de sanitaire voorzieningen, nog een gastensteiger was. Maar toen ik daar probeerde aan te meren riep de bemanning van een jacht dat net naar zijn box voer, dat ik alleen kon aanmeren aan de gastensteiger die ik al was gepasseerd. Ik ben weer teruggevaren en heb een plekje uitgezocht waarvan ik verwachtte dat er de minste deining zou staan. In juli lag het hier bomvol, nu lag ik er moederziel alleen. Het was een schitterende, bijna zwoele nazomeravond en hoewel het inmiddels al donker was, heb ik lekker buiten gegeten. Ik had in 11 uur 73 mijl afgelegd en kon terugkijken op een zeer geslaagde, supersnelle oversteek.



Eenzaam aangemeerd in een winderig Le Havre.

Toen ik mijn kooi opzocht was het nog windstil, maar in de loop van de nacht begon het steeds meer te waaien en ging het schip flink deinen. De volgende morgen woei het stevig en lag het schip te rukken en te trekken aan zijn lijnen. Ik lag inmiddels niet meer alleen aan de passantensteiger, want vlak naast me was 's nachts een Nederlands zeiljacht aangemeerd, de Westwind uit Harlingen, met zes mannen aan boord. Ik heb even een praatje met ze gemaakt. Het schip was eigendom van zeilschool "De Zeezeilers van Marken" en vijf van de mannen volgden een week lang onder leiding van een instructeur een cursus zeezeilen. Ondanks het vrij onstuimige weer wilden ze de volgende morgen weer het water op om te oefenen met de procedure man-over-boord. Maar voordat ze de havenuitgang hadden bereikt, kwamen ze al terug. Ik heb de lijnen aangepakt en gevraagd wat er aan de hand was. Er was iets mis met de motor of de schroef. De motor trilde en maakte een vreemd geluid en het schip schudde ook een beetje. 's Middags kwam er een duiker langs en die haalde een grote plastic zak en een stuk visnet van de schroef. Aan het eind van de middag werd ik uitgenodigd voor een drankje. We hebben gezellig zitten praten.



De bijna stormachtige wind zorgt voor zeewaterfonteinen.

De Westwind zou de volgende dag naar Honfleur varen en daarvandaan zouden de cursisten en de instructeur met een busje naar Nederland reizen. Maar het was de vraag of dat wel kon, want België had in het kader van de anti-coronamaatregelen Nederlanders uit Noord- en Zuid-Holland tot ongewenste vreemdelingen verklaard. De meeste cursisten kwamen uit die provincies. In overleg met het management van de zeilschool besloot men nu om in drie dagen terug naar Nederland te varen. De vorige dag had ik tijdens mijn bezoekje gezegd dat ik zeker bij een stevige wind wel een opstapper kon gebruiken. De instructeur had dat blijkbaar goed onthouden, want een uur voordat het schip zou vertrekken klopte hij bij mij aan om te vragen of een van de cursisten met mij kon meevaren. We moesten dan wel drie dagen doorvaren, maar daar voelde ik niets voor. Er werd voor de komende dagen een harde tot bijna stormachtige wind verwacht en dan zou er op zee niets van slapen terechtkomen. Sowieso ga ik bij zo'n windverwachting niet het water op. Bovendien zat ik nog ruim in mijn tijd en hoefde ik niet al over drie dagen in Nederland te zijn.



Ondanks de stevige wind krijgt een groepje kinderen zeiltraining.

Ik kreeg in Le Havre wel een opstapper, want 's avonds belde een van mijn vrienden, Boudewijn, me op om te vragen of hij mee kon varen om mij te assisteren. Ik heb in mijn vorige verslag verteld dat hij al in Roscoff, had willen opstappen om mijn zoon af te lossen, maar dat hebben we vanwege de verwachte harde noordoostenwind afgeblazen. Daarna had hij vanaf Saint-Malo en Cherbourg willen meevaren, maar ook dat ging niet door vanwege de windverwachting. Nu kon hij over twee dagen naar Le Havre komen. Omdat de wind zou afzwakken, zouden we de dag erna naar Fécamp kunnen varen. De dagen waarop ik in Le Havre verwaaid heb gelegen, heb ik hoofdzakelijk op de boot doorgebracht. Lopen ging nog steeds moeizaam en bovendien was het vanwege de regenbuien bepaald geen wandelweer. De enige wandelingetjes die ik gemaakt heb waren naar het douche- en toiletgebouw en de supermarkt, die gelukkig vrij dichtbij was. Ik heb mijn dagen vooral doorgebracht met lezen en het schrijven van mijn reisverslag. Het uitzicht vanaf de boot was zeker niet het mooiste van mijn reis, maar vooral 's avonds toch wel aardig omdat

dan de hoge, geheel uit beton opgetrokken kerktoren waar ik recht op uitkeek, verlicht werd. Hij had dan wel wat weg van de Dom van Utrecht. Ook de verlichte ramen in de hoge flatgebouwen vlak voor de haven vormden een leuk decor.



Dit was 5 dagen het uitzicht.

Op de avond van de vijfde dag van mijn verblijf arriveerde Boudewijn, na een lange treinreis. Omdat het schip weer eens flink lag te deinen, kon hij alvast een beetje wennen aan wat ons de volgende dag op zee te wachten zou staan. De verwachting was dat de windkracht dan ruim 4 zou zijn, met vlagen van 5 beaufort. Omdat we bijtijds wilden vertrekken, hebben we 's avonds een ontbijt- en lunchpakket klaargemaakt. De volgende morgen zag het er niet slecht uit. Regenen deed het gelukkig niet en zon en wolken wisselden elkaar voortdurend af. Windkracht 4-5 betekent één rif in het grootzeil en dat heb ik er al ingezet toen het schip nog in de box lag. Daarna zijn we naar de dieselpomp gevaren, die gelukkig beter functioneerde dan die in Cherbourg, alleen waren de slangen nogal aan de korte kant, zodat we het schip moesten verhalen omdat anders de vulopening niet bereikt kon worden.

Tijdens het korte stukje varen naar de pomp merkte ik al dat het toch harder woei dan voorspeld. De windkracht was meestal 5, met uitschieters tot

6. Ik heb nog een tweede rif gezet en was blij dat Boudewijn aan boord was, want met deze wind was ik waarschijnlijk niet alleen de zee op gegaan. Ook het vaarklaar maken ging een stuk relaxter. In de haven was daar voldoende ruimte voor, maar als je in je eentje het grootzeil moet hijsen, de willen binnenboord moet halen, de lijnen aan de reling moet hangen en intussen ook nog goed moet opletten dat je nergens tegen aanknalt, moet je snel kunnen handelen, maar lopen en bukken gingen helaas nog steeds wat trager dan normaal. Toen we de haven uitdraaiden en op de geul kwamen die naar zee toe leidde, kregen we het al gelijk flink voor onze kiezen. We hadden een flinke stroom in de rug maar de wind pal tegen, en het stroom-tegen-windeffect zorgde voor een hoge, steile golfslag. Gelukkig nam het schip nauwelijks water over en hielden we het in de kuip goed droog.

Na een mijl of 3 waren we de ondieptes ten westen van Le Havre gepasseerd en werd het tijd om de koers naar het noordwesten te verleggen. Daardoor konden we ook een groot containerschip dat vanaf Le Havre onze kant uitkwam, alle ruimte geven. Toen we de koers verlegden, zagen we echter dat het schip dat ook deed. Het liep vrij hard op ons in en leek ons aan stuurboord te willen passeren. Een waarschuwingssein of een sein dat het naar stuurboord uitweek, had het niet gegeven, dus ik ging ervan uit dat wij het niet hinderden. Omdat wij met een gehesen grootzeil voeren ging de stuurman of loods er wellicht van uit dat wij zeilden en daarom voorrang hadden. Veel afstand hield hij echter niet, tijdens het passeren keken we korte tijd tegen een hoge scheepswand aan. Zelden ben ik op volle zee op zo'n korte afstand door een groot zeeschip voorbijgevaaren. Toen we ter hoogte van zijn achterschip voeren, kwam de loods of stuurman even de brug op om te kijken of alles goed ging.

Toen het schip ons voorbij was, konden we de koers nog wat meer naar het noorden verleggen en werd hij bezeild, zodat de gennaker uitgerold kon worden en we de motor niet meer nodig hadden. Voor Boudewijn was het bepaald geen ideale dag om in te slingeren. Hij moest het aandraaien van de gennaker even onderbreken om de inhoud van zijn maag aan de vissen te voeren. Dat luchtte flink op en gaandeweg verdwenen de zeeziekteverschijnselen. Toen we de havendammen van de olieterminal ten noordwesten van Le Havre gepasseerd waren, werd de koers noordoost en konden we flink afvallen. We voeren nu halve wind en omdat het schip niet meer op één oor lag werd het varen een stuk aangenamer. Wat het ook aangenaam maakte was het uitzicht op de kust. Die bestond uit hoge, vaak grillig gevormde en scherp gepiekte krijtrotsen. Op een plek stond een grote rots die met de rotsen langs de kust was verbonden door middel van een brug die was ontstaan doordat het water er een hol in had uitgeslepen. De

rotsen voor de kust stonden in de zon, maar de kust zelf lag in de schaduw. Daardoor leek het net of we in holen keken waarin achterin de zon scheen.



Op weg naar Fécamp genieten we urenlang van dit soort uitzichten.

Op een gegeven moment werden de krijtrotsen hier en daar onderbroken door kleine valleien met baaitjes waaraan badplaatsjes lagen en in de loop van de middag kwam de hoge krijtrots in zicht die vlak naast de haveningang van Fécamp stond. Even na vijven voeren we tussen de havenhoofden. Er kwam net een vissersschip naar buiten dat precies in het midden van het vaarwater voer, maar gelukkig had het open zee bereikt toen wij naar binnen wilden. Op de heenweg had ik het schip op zee aanlegklaar gemaakt, maar omdat ik de haven kende en we met zijn tweeën waren, deden we dat nu in de haven. Daarna vonden we snel een vrije box. Het uitzicht op de rots naast de havenmond en de huizen die er tegenaan lagen geplakt, was schitterend, maar we ontdekten ook dat dit plekje een paar nadelen had. Ten eerste stond er vanwege de noordwestenwind nogal wat deining, meer dan in Le Havre. Ik was dan ook blij dat ik niet hier verwaaid had gelegen. Door de deining ging de steiger soms flink op en neer en als dat gebeurde schuurde hij langs de stalen paal die hem op zijn plaats hield. Om dit schuren te verhinderen zitten er tussen een steiger

en een paal meestal rubberen rollers, maar die waren hier afgebroken. Het voortdurende schuren en ook het rukken aan de lijnen veroorzaakten zoveel herrie dat slapen zonder oordopjes of -watjes bijna onmogelijk was.



Aangemeerd op een helaas behoorlijk onrustig plekje in Fécamp.

Helaas was de havenmeester niet meer aanwezig, zodat we geen gebruik konden maken de sanitaire voorzieningen omdat we de toegangscode van het douche- en toiletgebouw niet hadden. Toen we dat de volgende morgen bezocht hadden, hebben we ons onrustige plekje verlaten en koers gezet naar Dieppe. Het was niet meer zo zonnig als de vorige dag. 's Avonds was het al gaan bewolken en nu regende het licht. De wind was nog steeds noordwest en daarom konden we weer halve wind zeilen. Omdat hij niet meer zo sterk was als de vorige dag, was het op zee een stuk rustiger. Het werd nog aangenamer toen het gaandeweg steeds meer opklaarde en we 's middags lekker in het zonnetje konden genieten van het uitzicht op de tientallen kilometerslange krijtrotskust.

De haven van Dieppe mocht alleen binnengevaren worden met toestemming van de havendienst. Op de heenreis had ik een kwartiertje moeten wachten totdat de veerboot naar Newhaven vertrokken was, nu konden

we direct naar binnen. Terwijl Boudewijn het schip klaarmaakte voor het aanleggen nam ik contact op met de havenmeester van de jachthaven.



Krijtrotskust tussen Fécamp en Dieppe.

Die vertelde aan welke steiger we konden liggen en daar vonden we snel een vrije box. Toen we hadden aangelegd ontdekte ik dat één van de lijngeleiders loszat. Terwijl ik aan de slag ging om de moeren van de bevestigingsbouten flink aan te draaien, is Boudewijn even brood en andere etenswaren gaan kopen. Na de mooie zeiltocht hadden we trek in een stevige maaltijd en het leek ons leuk om die te nuttigen in één van de restaurants op de kade. Lang hoefden we niet te zoeken. Schuin voor de boot stond een restaurant met op het dagmenu Sint-Jacobsschelpen. Dat leek ons wel wat. Het was al donker, maar de temperatuur was aangenaam en daarom zijn we op het terras gaan zitten. We waren er de enige eters. Onze honger werd zeer snel gestild, want de restauranthouder leek enorme haast te hebben. Nauwelijks hadden we besteld of de vissoep stond al op tafel. Daarna volgden in hoog tempo het hoofdgerecht, het nagerecht en de rekening. Helaas waren de Sint-Jacobsschelpen niet voorradig, maar de dorade die we daarvoor in de plaats kregen, smaakte voortreffelijk. Een zeer aparte vis.

We waren precies op tijd klaar met eten, toen we de rekening hadden betaald begon het te regenen.



Kust boven Dieppe.

De volgende dag wilden we een flinke klapper maken: in één ruk doorvaren naar Boulogne, een tocht van ruim 56 mijl. Zodra het licht werd wilden we vertrekken. Toen we opstonden regende het nog steeds. Rond halfacht hebben we de lijnen losgegooid en heb ik even aan de havendienst gevraagd of we de haven mochten verlaten. Dat was geen probleem, er lag wel een veerboot, maar die zou nog niet vertrekken. Boudewijn haalde weer de willen binnenboord en hing de lijnen aan de reling en ik stuurde het schip tussen de havenhoofden. We hoefden alleen maar de genua uit te rollen, want we hadden een matige tot vrij krachtige wind in de rug en dan heb je op zee van het grootzeil alleen maar last omdat het nauwelijks wind vangt en vanwege de golven voortdurend staat te klappen. Een ruimewindse koers betekent ook dat het schip behoorlijk rolt en dat was ook nu het geval. Met het weer ging het de goede kant op. Toen we de haven uitvoeren regende het al niet meer en gaandeweg klaarde het steeds meer op. De kust bestond weer uit een lange rij krijtrotsen, maar omdat we in een rechte lijn naar Boulogne voeren en dwars de hoek overstaken van

de eerst naar het noordoosten en dan recht naar het noorden lopende kust, zagen we er niet zoveel van. Vlak voor de enorme baai waarin de Somme uitmondt, maakten de kliffen plaats voor laagland met lage duintjes ervoor. Daarna kwam de kliffen weer terug.



Aangemeerd in Boulogne.

Ik had berekend dat we 7 uur stroom mee zouden hebben en wilden we daarvan het hele stuk profiteren dan moest de gemiddelde snelheid over de grond 8 knoop zijn. Omdat de stroom in het nauwste gedeelte van Het Kanaal het sterkst is, zou tegenstroom wellicht betekenen dat we niet voor het donker in Boulogne zouden aankomen. Alleen op de zeilen liep het schip echter niet meer dan 6 of 7 knoop en daarom hebben we de snelheid wat opgekrikt door de motor erbij te zetten. Dat hielp prima, in de loop van de middag kwam Boulogne al in zicht en een anderhalf uur later draaiden we tussen de half ingestorte havendammen de enorme voorhaven binnen. Ik wilde daar de genua inrollen, meestal een fluitje van een cent, maar dat ging dit keer ging om onduidelijke redenen zeer moeilijk. Met de hand ging het helemaal niet, alleen met de schootlier lukte het. Het inrollen kostte daardoor veel tijd en intussen dreef het schip met een killende fok in de voorhaven. Wat ook niet hielp was dat de wind behoorlijk was toegenomen, er stonden vlagen van 6 beaufort. Een zeilcoach die met een paar

jongens in open bootjes aan het oefenen was, kwam even langsvaren om te vragen of we assistentie nodig hadden en waarschuwde voor de ondiepte waar we vrij dicht langs voeren. Ik had het ook al gezien en heb snel wat bijgestuurd. Na zeker 10 minuten moeizaam draaien was de gennua helemaal ingerold en kwam we in rustiger vaarwater.

Toen we arriveerden bij de jachthaven stond de havenmeester al te wenken waar we konden liggen, maar omdat de motor lang had gedraaid wilde ik eerst tanken. Het aanleggen aan het zeer krap bemeten tanksteigertje was niet makkelijk omdat we de wind op de kont hadden, en we konden niet verhinderen dat de boeg de steiger raakte. Daarna hebben we aan de passantensteiger een box opgezocht. Terwijl ik de huik over het grootzeil legde en de tocht van de volgende dag voorbereidde, ging Boudewijn even de stad in om brood en andere levensbehoeften te kopen. Intussen kwam er nog een paar schepen binnen. Bij één ging het aanleggen helemaal mis. Omdat de wind er pal op stond draaide het achterschip bij het invaren van de box weg en kwam het schip vast te zitten tussen de twee vingersteigertjes. Er werden lijnen uitgebracht en met man en macht lukte het om het schip langs een van de steigertjes te trekken. Waar je in deze haven goed op moest letten, was dat de steigertjes niet alleen zeer smal waren, maar als je eroverheen liep ook nog eens ver het water inzonken. Stond je met twee man op het uiteinde dan verdween dat onder water. Ik was al een keer vanaf een smal vingersteigertje het water in geduikeld en was daarom extra voorzichtig.

Het weerpatroon was al dagenlang hetzelfde. Overdag was het meestal tamelijk zonnig, maar 's avonds, 's nachts en 's morgens vroeg was het grijs en regenachtig. Ook nu was dat het geval. 's Avonds en 's nachts regende het en Buienradar voorspelde voor de ochtend zware regenbuien. Toen we opstonden regende het inderdaad behoorlijk, maar toen we rondtieten de lijnen losgooiden werd het droog. We wilden in één ruk naar Duinkerke varen. De matige tot vrij krachtige wind zat weer in de zuidhoek, alleen was hij een beetje naar het zuidoosten gedraaid. Ik heb nu wel het grootzeil gehesen, want vanaf de kapen Gris- en Blanc-Nez werd de koers bijna oost en zouden we halve wind varen. Daarbij konden we het grootzeil goed gebruiken. Toen we buitengaats waren, vielen er steeds meer gaten in de bewolking en gaandeweg werd het steeds zonniger. Wind en stroom zorgden ervoor dat het schip over de grond zo'n 7 tot 8 mijl liep en de motor hadden we niet nodig. De kapen Gris- en Blanc-Nez kwamen al snel in zicht. Op dit smalste stukje van het Nauw van Calais stroomde het nog harder en werd de grondsnelheid ruim 10 knoop. Toen we de kapen gerond hadden en halve wind oostwaarts koersten bleef de snelheid onveranderd hoog omdat de wind nu aflagig was en er nauwelijks golven stonden. Het was glashelder en aan de overkant stonden de krijtrotten van

Dover en Folkestone te pronken in de zon. Alles bij elkaar was het een schitterende zeildag, de beste van de vier waarop Boudewijn is meegeva-
ren.



Kaap Gris-Nez.

Het enige minpuntje was dat het uitzicht na Kaap Blanc-Nez een stuk minder mooi werd. De kliffen en heuvels doken de grond in en maakten plaats voor laagland met duintjes ervoor, een paar kilometer onderbroken door de havens en gebouwen van Calais. Na Gravelines werd het uitzicht gedomineerd door een kilometerslang lint van industriële bouwsels. Niet bepaald mooi, maar ook niet saai. We vroegen ons af wat hier nu voor fabrieken stonden. Was dat kolossale gebouw daar een elektriciteitscentrale of een staalfabriek? Hier en daar zagen we stoom uit een leiding komen en een schoorsteen braakte vuilgele rook uit. Erg milieuvriendelijk zag het er niet uit. De slanke vuurtoren op de westelijke havendam van Duinkerke was al uren te zien en rond vijfen draaiden we, precies volgens de planning, om de dam heen om in de beschutting het grootzeil te strijken. De genua had ik zekerheidshalve al buitengaats ingerold. Dat ging nu een stuk makkelijk dan in Boulogne. Boudewijn zou hier afstappen en met de auto terugrijden naar Alkmaar. Zijn vriendin stond ons al bij de haven op te wachten.

Toen de huik over het grootzeil lag, zijn we op zoek gegaan naar een restaurantje. We vonden vrij snel een Chinees-Thai's eethuisje, waar we een lekkere Thaise bowl hebben genuttigd.



Kaap Blanc-Nez, waar de kliffen zich nog even laten zien.

Nadat we afscheid hadden genomen was ik weer solozeiler, maar zeilen zat er de volgende dag niet in. De wind was flink toegenomen en bovendien naar het oosten gedraaid, zodat hij pal tegen zou zijn. Af en toe regende het. Ik had mooi de tijd om weer verder aan mijn reisverslag te werken en proviand in te slaan. De dichtstbijzijnde supermarkt was zeker een kilometer ver weg en ik ben er op de fiets naartoe gegaan. Een fietsenrek stond er bij de ingang niet. In Nederland zet je dan je fiets even tegen een muur, maar in Frankrijk is dat blijkbaar niet vanzelfsprekend. Toen ik net een winkelwagentje had gepakt werd er omgeroepen dat de fiets die bij de ingang tegen de muur stond, zo snel mogelijk moest worden weggehaald. Ik ben weer naar buiten gegaan en heb de fiets vastgemaakt aan een rek ruim honderd meter verderop.



Oostende, dat ik dit keer voorbij ben gevaren.

De volgende dag heb ik even voor enen de lijnen weer losgegooid, om koers te zetten naar Oostende. Het was nog steeds bewolkt, maar het regende gelukkig niet en de zeilomstandigheden waren ideaal. De matige wind was naar het zuiden gedraaid en dus afluandig en daarom stonden er nauwelijks golven. Daardoor liep het schip verschrikkelijk hard. De vloedstroom was net gaan lopen, maar ik had hem al flink in de rug. De grond-snelheid was vaak 8 knoop en om 4 uur voer ik al voor Oostende. Ik zou nog meer dan 3 uur stroom mee hebben en vond het zonde om daar niet van te profiteren. Bovendien was het zonnig weer geworden en stond er nog steeds een matige wind. Ik besloot daarom om door te varen naar Blankenberge. Vandaaruit was het vanwege het tij ook makkelijker om naar Vlissingen te varen. Onderweg had ik weinig te doen, het grootzeil, de genna en de stuurautomaat deden het werk. Ik moest alleen alert zijn op tegemoetkomende jachten. Op deze mooie zaterdag was het behoorlijk druk en zowel voor Nieuwpoort als voor Oostende waren zeilwedstrijden aan de gang. Ik hoefde er gelukkig niet voor uit te wijken. Toen ik even op mijn iPhone keek, kwam ik een mailtje van de ANWB tegen waarin informatie werd gegeven over reizen of verblijf in het buitenland i.v.m. de corona-epidemie. Ik keek even wat ze over België meldden en daar stond dat men bij een verblijf van meer dan 48 uur een formulier moest invullen. Je moest het uitprinten en altijd bij je hebben. Het formulier was me al door

Boudewijn gemaild, maar wat ik niet wist was dat het ik het al twee dagen voor het verblijf had moeten opsturen. Omdat de weerberichten voor de komende dagen een harde tot zelfs stormachtige wind voorspelden, moest ik misschien wel 4 dagen in de haven blijven. Als dat een Belgische haven was, zou ik vanwege het niet tijdig opsturen van het formulier wellicht problemen krijgen.

Toen Blankenberge in zicht kwam stond ik al op het punt om de genua in te rollen en daar de komende dagen te gaan liggen, erop gokkend dat het met de controle op het verblijf van Nederlandse jachtbemanningen wel mee zou vallen. Maar het was nog maar halfzes en ik zou nog anderhalf uur stroom mee hebben. Ik kon ook proberen door te varen naar Cadzand, dan had ik in ieder geen gedoe met het formulier. Ik schatte dat het nog twee uur varen was en dan arriveerde ik nog net voor het donker. Ik was nog nooit in de haven van Cadzand geweest en onbekende havens binnenlopen in het donker vind ik altijd riskant. Met de motor erbij om de snelheid wat op te krikken ben ik doorgevaren naar Zeebrugge. Daar zou ik eventueel ook nog verwaaid kunnen liggen. Toen ik aankwam bij de enorme havendammen moest ik helaas even pas op de plaats maken omdat er net drie vrachtschepen naar buiten kwamen en twee schepen de haven in wilden. De stroom in de rug nam nu flink af en toen ik de dammen gepasseerd was, kreeg ik hem helaas tegen. De tegenstroom werd steeds sterker en er zat niets anders op dan de motor een paar tandjes hoger te zetten. Dat hielp in het begin wel, maar toen ik voor Knokke voer en de jachthaven al duidelijk zag liggen, kon ik de snelheid niet verder opkrikken dan tot 3 knoop. Het begon al een beetje te schemeren, de lichten op de boulevard van Knokke gingen aan en in het noorden liet het enorm sterke licht van de vuurtoren van Westkapelle zich om de paar seconden even zien.

Het was nu wel duidelijk dat ik in het donker zou aankomen. Helaas stond er op mijn papieren kaarten geen detailkaartje van de haven, maar door in te zoomen op de plotterkaart kreeg ik toch een goed beeld. Ik zag waar de steigers lagen en dat ik er in ieder geval met de kop in de wind kon liggen. Het witte knipperlicht van de verkenningston vlak voor de haven zag ik ook al en ik heb ruim van tevoren mijn zeilen gestreken en het schip helemaal aanlegklaar gemaakt. Wat het binnenlopen even wat gecompliceerder maakte was dat er net een jacht aankwam dat zo te zien ook de haven binnen wilde. Ik zag alleen zijn stuurboord- en stoomlicht. Daaruit maakte ik op dat onze koersen elkaar kruisten. Plotseling zag ik alleen het heklicht. Het schip had blijkbaar een draai gemaakt en voer nu naar de verkenningston. Toen het vandaaruit koers zette naar de havenmonding voer ik er een meter of vijftig achteraan. Op de kaart stond dat er ook twee rode tonnen lagen, maar die waren onverlicht en daarom niet te zien. Op

de plotterkaart zag ik ze gelukkig wel en om aanvaringen te vermijden heb ik ze een flink eind aan bakboord laten liggen. Het lastigst was om te bepalen onder welke hoek ik precies tussen de dammen moest varen en op welke afstand. Op beide dammen stond een licht, maar ik zag ook twee witte lichten boven elkaar en even leek het alsof dat geleidelichten waren, maar die stonden niet op de kaart. Voorzichtig ben ik tussen de dammen gevaren. De stenen kon ik niet zien, ik zag alleen de lichten schuin boven me. Plotseling zag ik schuin voor me aan bakboord ook een schuinstaande paal of balk. Ik dacht even dat het de arm van een kraan was, maar zag toen dat het de mast van een zeiljacht was. Het lag vlak naast me hoog en droog op de havendam. Het witte licht dat ik had aangezien voor een geleidelicht was het toplicht en het andere witte licht was het toplicht van het jacht dat voor me was binnengelopen. De bemanning zat op dek en zwaaide met het zaklampje van een mobiele telefoon. Het was natuurlijk beroerd om daar op de stenen te liggen, ongetwijfeld was de romp behoorlijk beschadigd, maar ik kon in ieder geval niet meer op deze dam vastlopen.



Mijn plekje in Cadzand, waar ik ruim 5 dagen verwaaid heb gelegen.

Toen ik zonder iets te raken het jacht achter me had gelaten, moest ik op zoek naar een box. Helaas was er geen verlichting op de steigers, maar

recht voor me zag ik het binnengelopen jacht liggen. Zijn navigatielichten stonden nog aan. Ernaast was het donker en leek geen schip te liggen en daar ben ik voorzichtig naartoe gevaren. Schuin voor me kon ik vaag een vingersteigertje onderscheiden en de steiger waar dat aan vastzat meende ik ook al te zien. Toen het schip er vlak voor lag ben ik met de voorlijn in de hand op het vingersteigertje gesprongen. Eén van de opvarenden van het jacht kwam naar me toelopen en vroeg me iets. Ik verstond het niet en omdat het Frans leek wilde ik al “Comment?” zeggen, iets wat ik op deze reis al vaak had gedaan. Hij vroeg of ik Engels sprak en toen ik “Neerlandais” antwoordde, zei hij met een vrij zwaar Frans accent een paar keer “helpen”. Ik heb hem in het Nederlands gevraagd om even de voorlijn vast te maken, zodat ik de achterlijn kon pakken. Daarna hebben we even een praatje gemaakt. Het jacht was een huurboot en de opvarenden waren vier mannen uit Brussel.



Bij laagwater is goed te zien hoe gemakkelijk je kunt vastlopen op de oostelijke havendam.

De volgende morgen lag het vastgelopen jacht er niet meer. Het was nu laagwater en daardoor was goed te zien hoe het vastlopen had kunnen gebeuren. Vanaf de top van de dam liepen de stenen schuin naar het water toe, maar daar lag een soort plateau dat bij hoogwater niet was te zien

en waarop je dus makkelijk kon vastlopen. Ik sprak erover met een Belgische buurman die hier een vaste ligplaats had. Hij had er een foto van gemaakt die hij wilde opsturen naar de beheerder van de jachthaven. Ik was in 7 uur de hele Belgische kust langs gezeild, maar nu was het met het zeilen even afgelopen. De kustwacht gaf waarschuwingen af voor windkracht 7 en zelfs 8. De eerste dag heb ik hoofdzakelijk besteed aan het schrijven van dit reisverslag en toen het 's middags opklaarde heb ik een wandelingetje gemaakt over het Noordzeestrand en het strand langs het Zwin. Het was zondag en er wandelden veel mensen langs de vloedlijn. De volgende dag kreeg ik bezoek van een Zeeuwse vriend. We hebben koffie gedronken op de boot en daarna gezellig geluncht in een strandtent.



Uitzicht over het Zwin.

Met mijn lichamelijke conditie ging het langzamerhand weer de goede kant op. Ik was nog wel een beetje stram, maar pijn in mijn ribben had ik gelukkig nauwelijks meer en lopen ging ook weer vrijwel pijnloos. Om het gebrek aan beweging van de laatste weken te compenseren ben ik over de duintjes langs het Zwin naar Retranchement gelopen en door de polder weer terug gewandeld, een wandeling van een kilometertje of tien, en de dag erna ben ik over allerlei leuke dijkes en landweggetjes naar Sluis en

het pittoreske mini-stadje Sint-Anna-ter-Muiden gefietst. Op de terugweg was aan de bovengrondse elektriciteits- en telefoonkabels te zien dat ik een stukje door België fietste. Zo was ik toch nog even in ons buurland. De volgende dag loeide de wind door het want. Het motregende ook een beetje en het schip lag flink te schudden. Ik ben bijna de hele dag op de boot gebleven. Vanuit de kajuit kon ik precies tussen de havendammen doorkijken naar het woelige water van de Wielingen.



Stadhuis van Sluis.

Na 5 dagen zwakte de wind wat af en was het tij gunstig om een flinke klapper te maken. Ik wilde de Westerschelde opvaren tot Hansweert en dan door het Kanaal door Zuid-Beveland naar Wemeldinge varen. Aan het eind van de morgen heb ik de lijnen losgegooid en de genua uitgerold. Met een dikke windkracht 4 in de rug en een lekker zonnetje ben ik mijn geboortestad Vlissingen voorbij gevaren richting de sluis van Hansweert. De schutting ging vrij vlot en ook de bruggen werden vrij vlot geopend, maar het lukte helaas niet om voor het donker in Wemeldinge te arriveren. Hoewel de plotter precies laat zien waar je bent en welke schepen er om je heen varen, vind ik varen in het donker lastig. Als je toevallig een licht over het hoofd ziet of niet goed weet waar het bij hoort, ligt een ongeluk in een klein hoekje. Dat bleek ook nu weer. Toen ik het kanaal net had verlaten

en naar bakboord wilde draaien om koers te zetten naar de jachthaven van Wemeldinge, zag ik gelukkig op tijd dat er een binnenvaartschip schuin achter me voer. Ik heb even gewacht en weer even schuin achter me gekeken, maar meende geen navigatielichten te zien. Omdat er voor me ook niets leek aan te komen draaide ik naar bakboord. Gelukkig had ik het voor de Oosterschelde verplichte marifoonkanaal al aangezet, want nog tijdens de draai hoorde ik een schipper tegen post Wemeldinge zeggen dat er een zeiljacht voor de uitgang van het kanaal zijn koers dreigde te kruisen. Ik ben onmiddellijk teruggedraaid en de schipper meldde dat direct aan de verkeerspost.



Aangemeerd in Wemeldinge.

Nadat ik ook dit schip heb laten passeren en me ervan vergewist had dat er nu echt niets meer aankwam, kon ik naar de ingang van de jachthaven koersen. De havenlichten waren goed zichtbaar, maar wat de oriëntatie toch wat lastig maakte, was dat er niet ver van de haveningang een helverlicht vaartuig of platform lag. Hoe ver het van mij verwijderd was, was heel moeilijk in te schatten. Het leek net alsof er tegenaan zou kunnen varen. De volgende dag zag ik dat het een drijvende kraan was die een zeker zo'n 300 meter ten westen van de haveningang voor anker lag. Het

regende vrijwel de hele dag en ik ben daarom in Wemeldinge gebleven. 's Middags kreeg ik bezoek van een andere Zeeuwse vriend.

De dag erna zag het er een stuk beter uit. De zon liet zich weer volop zien en er stond een matige tot vrij krachtige noordwestenwind, ideaal om een flinke klapper in noordoostelijke richting te maken. Ik wilde proberen om in een ruk naar Willemstad te varen. Op de Oosterschelde was de koers helaas net even te hoog om te kunnen zeilen, daarna heb ik alles op de zeilen gedaan, na de Krammersluizen alleen op de gennaker. Waar ik weer flink aan moest wennen was de grote drukte. Hoewel het zondag was voer er bijna een file aan binnenvaartschepen en omdat ik de bakboordwal aanhield omdat de koers anders niet bezeild was, moest ik voortdurend tegemoetkomende jachten de ruimte geven.



Langs de kade in Willemstad, waar bewoners van een van de appartementen me trakteren op een bakje lekkere pasta.

Via de staandemastroute heb ik na Willemstad achtereenvolgens Dordrecht, Gouda, Leiden en Haarlem bezocht. Om te genieten van het stedschoon en musea te bezoeken ben ik in iedere stad een dag blijven liggen. Het leukst was de aankomst in Willemstad. Omdat ik graag in het hartje van een historische stad lig, had ik daar aangemeerd voor de tot appartementen verbouwde pakhuizen aan het oude stadshaventje. Toen

ik bezig was om de huik over het grootzeil te leggen stond er een man naast de boot met een plastic bakje in zijn hand. Hij vertelde dat hij in een van de appartementen woonde. Zijn vrouw en hij hadden mij zien aanleggen en gedacht: “Die meneer heeft vast een flink stuk gevaren en zal wel hongerig zijn”. Er was nog flink wat pasta over en die hadden ze in het bakje gedaan. Ik had inderdaad stevige trek en heb de pasta dankbaar in ontvangst genomen. Zo stond er supersnel een heerlijke, voedzame maaltijd op de kajuittafel.



Aangemeerd in Haarlem.

Curieus was ook wat ik in Haarlem meemaakte. Ik lag daar aangemeerd op een fantastisch mooi plekje, vlak voor het Teylers Museum. Als ik in de kuip zat of over het dek liep werd ik vaak aangesproken door passerende wandelaars. Op een gegeven moment stopte er fietser die veel belangstelling had voor mijn kajuitraampjes. Hij vertelde dat zijn vrouw en hij ook een boot hadden en dat ze een ernstig, bijna tot een huwelijks crisis leidend meningsverschil hadden over de afdichting van de aluminium raamlijsten. Die lekten. Zijn vrouw was degene die de boot onderhield en er bijna iedere dag aan kluste. Het meningsverschil ging over de vraag of er voor de pakkingen onder de lijsten een uitsparing in het polyester gemaakt moest worden, althans dat meende ik uit zijn verhaal te begrijpen. Zij dacht

van wel en hij dacht van niet. Hij meende aan mijn raamlijsten te kunnen zien dat dat zo'n uitsparing helemaal niet nodig was en belde daarom zijn vrouw om naar mijn boot toe te komen, dan kon ze het zelf zien. Terwijl we op haar wachtten liet hij een paar foto's van haar in badpak zien en vertelde hij tussen neus en lippen dat ze zeer eigenwijs was "want ze heeft narcisme". Inderdaad een lastige eigenschap, maar je kunt er president van Amerika mee worden en hier hebben we een populistische politicus die er ook last van heeft. Kennelijk woonden ze niet ver weg of was zijn vrouw toevallig in de buurt, want nog geen 5 minuten later stond ze bij de boot. Ik nodigde haar uit om aan boord te komen en ze heeft de raamlijsten zowel van buiten als van binnen bekeken. Veel zei ze er niet over en of het meningsverschil hiermee was opgelost weet ik niet. Over afdichtingen van kajuitraampjes heeft Gijs van Noort nog niet zo lang geleden een lezenswaardig klusstukje in de Geus geschreven. Dat had ik haar eigenlijk toe moeten sturen.

Op 23 oktober, drie en een halve maand na mijn vertrek, lag ik weer aangemeerd in mijn thuishaven. Het was zonnig en veel wind stond er niet, ideaal weer dus om de zeilen eraf te halen en het schip verder af te tuigen. Ondanks de val met de fiets en de oververhitting van de motor kon ik terugkijken op een mooie en soms ook behoorlijk spannende reis. Dit jaar staat er een 'rondje Ierland' op mijn lijstje, maar Bretagne, en dan vooral de zuidkust, hoop ik nog een keer te bezoeken.

Jaap van der Harst