



DE

*Jaargang 94 nr.10  
December 2020*

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**

Arthur Goedhart  
Vossestraat 31  
1273 TP Huizen  
T: 035 5250567  
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

### **Secretaris**

Paulien Melis  
Transvaalkade 17 hs  
1092 JK Amsterdam  
T: 06 245 85 706  
E: secretaris@wsvdewatergeuzen.nl

### **Penningmeester**

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

### **Tweede Penningmeester**

Job Bruggeman  
Cornelis van der Lindenstraat 4-1  
1071 TH Amsterdam  
T. 06 2042 8736  
E: 2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

### **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  
Gijs van Noort (redacteur)  
T: 06 489 12 602  
Hans Haytsma (webmaster)  
Carla Brinkman (webredacteur)  
Boris Ellens (redacteur)  
Alfred Meijers (redacteur)  
Leo Wiegerink (redacteur / redactiearchief)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Peter Ridderikhof (Facebook-redacteur)  
Peter Weesendorp en Job Bruggeman  
(bestuursvertegenwoordigers)

Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

### **Evenementencommissie**

Vacatures

### **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](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)

(leden hebben een persoonlijke inlog)

<b><i>Inhoud</i></b>	<b><i>Pagina</i></b>
<b><i>Van de redactie</i></b>	<b><i>3</i></b>
<b><i>Van de bestuurstafel</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Dringende oproep: nieuwe bestuursleden gezocht !!!</i></b>	<b><i>5</i></b>
<b><i>Zomerligplaats</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Jaaragenda 2021</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Verlanglijstje</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Klussen: een keerkoppeling reviseren, deel 2</i></b>	<b><i>9</i></b>
<b><i>Klussen: hoe het makkelijk kan</i></b>	<b><i>11</i></b>
<b><i>Met de Nehalennia naar Bretagne, deel 2</i></b>	<b><i>13</i></b>

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

Wat deze december-Geus anders maakt dan die uit vorige jaren is dat er helaas geen uitnodiging in staat voor de nieuwjaarsborrel. Maar de nieuwjaarstoespraak van onze voorzitter hoeft je niet te missen, want Peter kondigt in Van de bestuurstafel aan dat hij die zal opnemen in zijn bestuurstafelstuk in de januari-Geus. Ook wijst hij erop dat iedereen die nog geen vaste zomerligplaats heeft zich daar voor 1 januari a.s. moet aanmelden. In Zomerligplaats 2021 lees je daar meer over. Verder roept Peter de leden op om zich uit te spreken over de bepaling dat er in onze havens geen plaats is voor speedboten en andere snelheidsduivels. Een andere oproep aan de leden gaat over het opvullen van twee vacatures in het bestuur. Lees de oproep en meld je aan als je in het bestuur in wilt zetten voor de vereniging!

Tijdens de nieuwjaarsborrel vertellen we elkaar wat we in het afgelopen seizoen op het water hebben beleefd en wat er deze winter allemaal voor bootonderhoud op het programma staat. Nu we daar niet meer onder het genot van een hapje over kunnen kletsen, zijn de Geus en onze facebookpagina daarvoor de aangewezen plekken. In deze Geus kun je lezen wat ik deze zomer op weg naar Bretagne in Normandië heb beleefd. Gijs van Noort schreef weer een paar leuke stukjes over zijn klussen. In de vorige Geus vertelde hij dat hij zijn keerkoppeling helemaal uit elkaar had gehaald. In deze Geus kun je lezen of hij erin is geslaagd om hem ook weer in elkaar te zetten. Toen ik zijn stukje las dacht ik: "Waar is hij aan begonnen!" De klus waarover hij in zijn tweede stukje schrijft is in ieder geval een stuk eenvoudiger: het stevig bevestigen en strak houden van het winterdekzeil. Als dat niet strak genoeg hangt blijft er water in staan of waait het los. Gijs heeft hier een super simpele oplossing voor bedacht. Lezen dus, wellicht kun je er deze winter nog je voordeel mee doen!

De column van Eilard Jacobs gaat over een heel ander probleem, dat zich speciaal in december voordoet. Op pakjesavond en bij velen ook op kerst-avond, geven we elkaar cadeautjes. Bij cadeautjes horen verlanglijstjes, maar wat zetten we daarop? Verder vind je in deze Geus de Jaaragenda 2021, met daarin uiteraard geen vermelding van de nieuwjaarsreceptie, maar wel met de datum van de feestelijke opening van het seizoen. Er is dus hoop!

Ik blijf ook hoopvol en wens iedereen in deze donkere dagen fijne feestdagen, een goed uiteinde en alvast een goed 2021 toe. Hopelijk draagt het lezen van de Geus daar ook aan bij.

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Het is inmiddels duidelijk dat onze altijd goed bezochte en gezellige nieuwjaarsbijeenkomst niet door zal gaan. Via Zoom vergaderen vind ik al een hele opgave, laat staan dat we op deze wijze 'gezellig bij elkaar komen' voor de nieuwjaarsborrel. Omdat er ongetwijfeld uitgekeken wordt naar de nieuwjaarstoespraak zal ik die in de Van de bestuurstafel van januari zetten. U hoeft dus niks te missen behalve de borrel, maar die houdt u tegoed in betere tijden.

Wat leden zonder een vaste ligplaats niet moeten missen is de aanmelding voor een ligplaats. Als je nog geen vaste ligplaats in één van de havens hebt en je wil daar wel voor in aanmerking komen, dan moet je je opgeven voor 1 januari! Elders in de Geus staat hoe de toewijzing plaatsvindt.

Zoals we al eerder aangekondigd hebben wilden we in het afgelopen jaar in beeld krijgen waar de vereniging over 5 tot 10 jaar staat. Omdat we dit in direct contact met de leden willen oppakken is dat door de coronamaatregelen nauwelijks van de grond gekomen. Maar we gaan dat zeker weer oppakken. Een enkele keer is er wel een vraagstuk waarover het bestuur de mening van de leden wil weten. Vandaar dat ik een beroep op de leden doe om ons met het onderstaande vraagstuk te helpen.

Het afgelopen jaar hebben zich weer veel nieuwe leden aangemeld. Daar zijn we blij mee ondanks het feit dat onze havens inmiddels vol liggen. Nieuwe leden zullen dus even (Diemerzeedijk) of iets langer (Vinkeveen) of lang (Durgerdam) op een plek moeten wachten. Bij de aanvraag van het lidmaatschap door nieuwe leden komt het voor dat mensen met een raceboot/powerboot lid willen worden. In ons havenreglement is daar het volgende voor opgenomen:

- Van een vaste ligplaats worden uitgesloten schepen die door bouw en motorvermogen alleen gericht zijn op snelheid, zoals powerboats en waterscooters.

Dit artikel betekent dus dat eigenaren van deze boten geen vaste ligplaats kunnen krijgen en dat het dus geen zin heeft dat ze lid worden. Wat de

gedachte achter dit artikel is, daar kunnen de huidige bestuursleden alleen maar naar gissen. Maar de vraag is of dit artikel in deze tijd nog van toepassing moet zijn. In het bestuur verschillen de meningen hierover en daarom willen wij graag weten hoe de leden hierover denken. Laat je mening horen en stuur een mail naar [bestuur@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:bestuur@wsvdewatergeuzen.nl)

Ik wens iedereen ondanks alle coronabeperkende maatregelen fijne feestdagen en een goed begin van 2021.

Peter Weesendorp



## ***Dringende oproep: nieuwe bestuursleden gezocht !!!!***

---

Paulien Melis en Arthur Goedhart hebben te kennen gegeven dat zij om privéredenen hun werk in het bestuur willen beëindigen. We vinden dat zeer spijtig maar respecteren hun besluit. Dit betekent wel dat we op zoek zijn naar twee nieuwe bestuursleden, waarvan er één bij voorkeur de functie van secretaris op zich neemt.

Wat zoeken we? Enthousiaste leden die willen meedenken en zich willen inzetten voor de vereniging. Ervaring in besturen is niet nodig. Gezien de samenstelling van het bestuur geven we de voorkeur aan jongere leden en vrouwen.

Wat betekent het?

Het deelnemen aan de maandelijkse bestuursvergadering.

Het uitvoeren van werkzaamheden voor de vereniging. Hierbij kijken we naar beschikbaarheid en waar jouw wensen en kwaliteiten het beste inzetbaar zijn.

Het is een dringende oproep. Dus mail (bestuur@wsvdewatergeuzen.nl) of bel Peter Weesendorp (0640997224) om je aan te melden. Wil je meer informatie dan kun je daar alle bestuursleden voor benaderen.

In een gesprek met enkele bestuursleden kijken we of we een klik hebben. Je kunt dan tot de ALV in maart meelopen met het bestuur. Op deze wijze kun je kijken of het wat voor je is. Een benoeming in het bestuur is aan de ALV.

Het bestuur

## ***Zomerligplaats 2021***

---

Iedereen die nog geen vaste plek heeft in één van de havens moet **voor 1 januari** melden dat hij of zij belangstelling heeft voor een plek in die haven. Dat moet ieder jaar opnieuw om de lijst actueel te houden. Als er dan een plek definitief vrij is wordt die toegewezen aan degene die zich voor 1 januari aangemeld heeft en het laagste rangnummer heeft. Is bekend dat een plek langere tijd vrij is gedurende het seizoen, dan wordt die voor die periode op dezelfde manier toegewezen. Komt een plek voor kortere tijd vrij of is onbekend of de plek ingenomen wordt, dan wijst de havencommissaris de plek toe. Meestal is het dan “wie het eerst komt die het eerst maalt”. Bij dit alles speelt nog wel mee of de boot in de vrijgekomen box past. Naast de havenindeling zullen we t.z.t ook de wachtlijst voor de diverse havens op de website zetten.

Voor de goede orde:

Als u zich vorig jaar al heeft opgegeven maar nog geen box heeft gekregen, moet u zich nu wederom aanmelden. U komt **niet automatisch** op de lijst op basis van eerdere aanmeldingen. Leden met een vaste box hoeven zich niet opnieuw op te geven, vaste ligplaatsen blijven gehandhaafd.

Heeft u wel een vaste box maar wilt u die komende zomer niet gebruiken, of zoekt u een box in een van onze andere havens, dan moet u dat ook melden. Wilt u helemaal geen gebruik meer wilt maken van een van onze boxen, dan willen wij dat uiteraard ook weten.

Aanmelden of (tijdelijk) opzeggen kan door de secretaris (secretaris@wsvdewatergeuzen.nl) een mail te sturen met daarin uw naam, de gewenste haven en de lengte, breedte en naam van uw boot. Zodra de havenindelingen bekend zijn, ontvangt u bericht of u een box krijgt toegewezen.

Het bestuur

## **Jaaragenda 2021**

---

Bestuursvergadering	11 januari
" "	8 februari
" "	8 maart
Algemene ledenvergadering	31 maart
Bestuursvergadering	12 april
Opening seizoen	26 april, 13.00 uur
Bestuursvergadering	12 april
" "	10 mei
" "	14 juni
" "	12 juli
" "	9 augustus
" "	13 september
" "	11 oktober
" "	8 november
Sluiting seizoen	28 november, 13.00 uur
Bestuursvergadering	13 december

## **Verlanglijstje**

---

December is de maand van de verlanglijstjes, al dan niet in een schoen gestopt. Nu is het met het klimmen van de jaren zo dat je alles al hebt, meestal meer dan één keer zelfs, omdat bij gebrek aan alternatieven iedereen op je verjaardag met hetzelfde originele cadeau komt aanzetten. De grootste decemberopgave is dan ook het maken van het verlanglijstje.

Corien en ik hebben inmiddels al de routine ontwikkeld dat als er in de tweede helft van het jaar iets stuk gaat wat je niet direct nodig hebt, je dan niet iets nieuws koopt maar het op je verlanglijstje zet. Mocht je het dan onverhoopt toch niet krijgen, maar die kans is erg klein, dan kun je het altijd nog de volgende dag even gaan halen bij de Action, Hema e.d.. Ik heb bijvoorbeeld een half jaar thuis met enig levensgevaar aan de elektra gesleuteld zonder stroomvoelertje omdat ik het nergens meer kon vinden, en het dus op mijn verlanglijstje gezet had. Ik kreeg dan ook keurig een



nieuwe maar vond de oude een paar dagen later terug in mijn niet zo erg opgeruimde werkplaatsje.

We doen eigenlijk ook niet meer zo aan dure cadeaus en dus staan er op Coriens verlanglijstje dingen als “een nieuw aardappelschilmesje”, “een leuk ontbijtbord” en nog wel een paar boektitels. Voor mij is dat nog lastiger, want mijn behoefte aan keukengerei is gering en ik wil alleen maar e-boeken omdat de boekenkast vol is en ik de meeste gewoon van de bibliotheek kan lenen. Alle maten schroevendraaiers heb ik wel, behalve bijzondere modellen zoals die van Torx, die ik nog niet in alle maten heb. Wel een bitjesetje natuurlijk, maar helaas ben ik de meest courante daarvan inmiddels alweer kwijt en zijn ze niet los te koop. O ja, wat dunne boortjes, die kan ik ook wel op mijn lijstje zetten, daar ga je altijd hard doorheen.



Maar dan realiseer ik me dat ik natuurlijk ook nog een boot heb! Eens kijken, welke schroevendraaier heb ik nog niet dubbel? De zeekaartenset voor volgend jaar is helaas nog niet uit. Maar eigenlijk heb ik wel wat grotere wensen! Geen nieuwe zeilen, die heb ik er vorig jaar al op laten zetten. Ook geen nieuwe motor, die heb ik een paar jaar geleden al laten plaatsen. Nee, eigenlijk zijn alle essentiële zaken aan boord prima in orde. Ik moet nog wel veel onderhoud plegen van de winter, maar om nou de kwasten en potten verf op mijn verlanglijstje te zetten gaat me toch net een beetje te ver.

Maar goed, inspiratie genoeg, en dus staan er dit jaar op mijn lijstje:

- Een AIS-transponder onder het mom van “dan kan je thuis kijken waar ik uithang”.
- Een draadloze windgever.
- Een kaartplotter (ik navigeer nu trouwens prima met mijn smartphone).
- Een nachtkijker.

Ik ben benieuwd wat ik dit jaar dubbel krijg.

Eilard Jacobs

## **Klussen: een keerkoppeling reviseren, deel 2**

In mijn vorige stukje over klussen heb ik geschreven over het demonteren van mijn keerkoppeling. Uiteraard was het de bedoeling in deze Geus verslag te doen van het geslaagde proces van revisie en weer monteren van de koppeling.

Eens te meer blijkt de praktijk aanmerkelijk weerbarstiger dan de droom die geleid heeft tot het project. Je stelt je eigenlijk iets voor dat lijkt op Lego, maar dan van ijzer. In een aantal overzichtelijke handelingen neem je het apparaat uiteen, vervangt wat onderdeeljes en zet de zaak in omgekeerde volgorde weer in elkaar. Zo moeilijk kan het niet zijn. Zoals gezegd: de praktijk is ingewikkelder. Samen met het koppelingshuis gaat er een wereld voor je open. Alleen de nieuwe termen al: “U heeft de shimringen toch wel in de juiste volgorde bewaard?” en “Zijn de aanloopringen nog vlak?”.

Duidelijk was wel dat revisie hoognodig was: in de achteruit zetten lukte nog maar amper. Het is mij nog niet helemaal duidelijk waar dat aan ligt. Wel trof ik een afgebroken stuk frictiering (ook een mooi nieuw woord) aan en een blauw verkleurd, dus kennelijk oververhit, rollager.



*Een afgebroken frictiering.*



*Dit lager is duidelijk oververhit geweest.*



*Een 'piefje' op veertje met versleten kop.*

Inmiddels heb ik de patiënt tot het laatste ringetje uiteengenomen en zie ik drie conische 'piefjes' (het echte woord ervoor ken ik nog niet) die door een veertje uit een gaatje geduwd worden en waarvan de bovenkant duidelijk afgesleten is. Ook die ga ik vervangen en hopelijk kan ik er in mijn telefoongesprek met de leverancier een woord voor bedenken dat mij niet meteen als amateur ontmaskert.

Kortom: het lijkt nog wel een paar Geusjes te duren voor alles weer als vanouds draait. Maar ik houd u op de hoogte!

Gijs van Noort

## ***Klussen: hoe het makkelijk kan***

---

De boot in winterslaap biedt een droevige aanblik en lijkt eigenlijk totaal niet meer op het vaartuig waarmee je er op zonnige dagen op uittrekt. De afgelopen jaren werd dat fenomeen voor mij jaarlijks sterker. Ik had namelijk geen goede winterkap. En dus had ik besloten de zomerkap ook als winterkap te gebruiken. Immers: dat ding is ook van kunststof, dus wat kon er eigenlijk misgaan? Mos dus. Jaarlijks werd de voorheen zo keurige zomerkap groener, vooral aan de kant die naar het noorden gekeerd was.

Schoonmaken lukte eigenlijk amper nog, terwijl bovendien de stiksels het geleidelijk begonnen te begeven. Tijd voor een oplossing dus.



Deze zomer hebben we een kap in elkaar gezet van afdekzeil. Prima te doen met een zwareklusnaaimachine en wat zeilringen. Nu is mijn ervaring met zeilringen dat die er binnen de kortste keren uitvliegen door het klappen van het zeil bij rukwinden. De beste oplossing zou zijn het zeil met veren vast te zetten, zodat de klappen worden opgevangen. Maar veren zouden de boot onherroepelijk beschadigen en bovendien heb ik weinig om ze aan vast te maken.

Een eureka-moment bracht mij tot de volgende, eigenlijk heel simpele oplossing: gevulde emmers die in het water hangen en het zeil straktrekken. Als een windvlaag aan het zeil rukt komen de emmers omhoog. Het eerste stuk zijn ze licht door de opwaartse druk van het water, maar hoe hoger ze uit het water getild worden hoe zwaarder ze worden en hoe sterker ze het zeil weer naar beneden trekken. Kortom: een veer.

Tot nu toe werkt het prima en zitten alle zeilringen nog op hun plek.

Gijs van Noort

## ***Met de Nehalennia naar Bretagne***

---

### **Deel 2: Le Havre – Saint-Malo**



*Tanker die me voorbijloopt op weg naar Honfleur.*

In de november-Geus heb ik verteld dat ik na een zeer voorspoedige en mooie reis lag aangemeerd in Le Havre, waar ik een dag heb doorgebracht om de stad te verkennen en het kunstmuseum te bezoeken. De volgende dag wilde ik oversteken naar Honfleur, aan de zuidoever van de Seinemonding, schuin tegenover Le Havre. De monding schuin oversteken ging niet, want tussen de noordelijke en de zuidelijke toegangseul was het zeer ondiep. Ik moest eerst een flink stuk naar zee, dan om de

ondieptes heen naar de ingang van de zuidelijke toegangsheul, en die een flink stuk opvaren om bij de schutsluis te komen die toegang gaf tot de havens van Honfleur. Vooral in de zuidelijke heul stond verschrikkelijk veel stroom. De kunst was om daar zoveel mogelijk van te profiteren. Ik had uitgerekend dat ik dan rond achten moest vertrekken. Dan voer ik met de ebstroom naar buiten en met de vloedstroom naar binnen.

Alles ging volgens plan en zelfs iets sneller dan ik verwacht had. In de zuidelijke toegangsheul, waar ik even de uiterste stuurboorzijde van het smalle vaarwater moest opzoeken omdat er een tanker passeerde, stroomde het inderdaad enorm hard. Toen ik de afslag naar de sluis naderde leek het op de kaart of ik nog een stukje door moest varen, maar gelukkig zag ik nog net op tijd aan de toegangslichten dat ik er al bijna was. Ik draaide snel naar stuurboord, maar moest zeker 40 graden bijsturen en de motor op volle kracht zetten, anders had de stroom me voorbij de sluis gesleurd. Toen ik de sluis kolk was binnengevaren en had vastgemaakt aan de sluis muur, gingen de sluisdeuren direct dicht. Ik was niet de enige die geschut werd, voor me lag een visserschip dat me een uur eerder voorbij was gevaren en er lagen ook een paar jachten, waaronder een Nederlands schip.

Na de schutting wilde ik doorvaren naar de Vieux Port, de historische haven in het hartje van de stad. Mijn vraag of ik daar kon liggen en of de brug geopend kon worden, werd niet beantwoord, maar na een minuut of tien ging de brug open en voer ik de schitterende haven binnen. Het vinden van een plekje was geen enkel probleem. In de vaargids stond dat je hier 's zomers vaak in rijen van tien moest liggen, maar er waren nu boxen en een aantal daarvan was nog vrij. Vlak naast een breed Nederlands jacht was precies genoeg ruimte voor mijn relatief smalle schip. De bemanning van het jacht pakte de lijnen aan en ik was zeer gelukkig met dit gezellige plekje midden in het bruisende centrum van een historische stad. Het verschil met Le Havre kon niet groter zijn. Rondom de haven stonden vrij smalle, hoge historische huizen met gevels die vaak bedekt waren met leitjes. Aan de kant waar ik lag waren allemaal restaurants met terrassen ervoor, aan de overkant stond een oude kerk en voor de heuvels achter de stad was nog een oude kerk te zien. Ik lag al om 11 elf uur helemaal aangemeerd en had daarom nog vrijwel een hele dag om door de schilderachtige straatjes van de stad te dwalen.



*Honfleur, Le Vieux Port.*



*Honfleur, middeleeuwse houten kerk.*

Als liefhebber van oud stedenschoon kom je wat betreft historische kerken in Frankrijk goed aan je trekken. Hier stond een zeer bijzonder exemplaar:



een geheel uit hout opgetrokken gotische kerk. Erg groot is het centrum van Honfleur niet en toen ik door vrijwel alle oude straatjes was gewandeld ben ik naar een oude kapel en een uitzichtpunt boven op de heuvels achter de stad gewandeld. Hier was het gelukkig wat minder druk. Onder me lag de oude stad en naar zee toe had ik een mooi uitzicht over het water waarover ik 's morgens had gevaren. Wandelen, en zeker klimmen, maakt hongerig, en toen ik weer terug was in de stad heb ik genoten van een lekkere Normandische appeltaart, vrijwel gevuld met partjes appel en daarom sterk verschillend van de Nederlandse appeltaart.



*Eén van de vele vakwerkhuisen in Honfleur.*

Tijdens mijn diner op de boot zaten de terrassen op de kade helemaal vol en dat bleef de hele avond zo. Een stukje verderop speelde een bandje. Toen ik mijn kooi had opgezocht, was dat helaas nog steeds het geval. Nadat de muziek was gestopt, was het nog lange tijd lawaaierig omdat er op de kade grote groepen jongeren zaten die duidelijk in feeststemming waren. Kennelijk hadden ze de nodige rotzooi achtergelaten, want de volgende morgen rond halfzeven was de stadsreiniging actief met het schoonvegen van de kade. Die gebruikte daarbij een zeer luidruchtige

bladblazer. Toen dat voorbij was, kon ik nog wat slaap inhalen. Aange-meerd liggen in het hartje van een historische stad is fantastisch, maar gaat soms wel ten koste van je nachtrust.

Na dit leuke dagje maar minder leuke nachtje, wilde ik weer een stukje richting Bretagne varen. Mijn bestemming was de tweelingbadplaats Deauville-Trouville, aan zuidkant van de Seinebaai. Gelukkig hoefde ik niet vroeg uit de veren want ik had pas 's middags stroom mee. Ik moest wel wat vroeger mijn plekje verlaten, want tussen halftwaalf en halfvijf werd de brug over de haveningang niet bediend. Nadat ik om halftwaalf de haven had verlaten, heb ik nog ruim een uur liggen wachten tot de sluis opening. De schutting ging snel. De ebstroom was inmiddels goed op gang gekomen en in vliegende vaart voer ik naar de Seinebaai. Veel wind stond er niet. Gelukkig maar, want hij was west en daarom pal tegen. Alleen toen ik de laatste paar mijl in zuidelijke richting kon varen, heb ik even gezeild.



*Wachtend op de brugopening neem ik afscheid van mijn mooie, maar ook wat onrustig plekje in Le Vieux Port.*

Net als in Honfleur werd de haven afgesloten door een sluis die maar een paar uur voor en na hoogwater werd bediend. Het binnenlopen was niet

gemakkelijk. De toegangsgeul liep kaarsrecht naar de twee lichttorentjes aan weerszijden van de haveningang en was aan beide zijden bebakend met grote palen, maar er stond een flinke dwarsstroom die me hard naar de onder water staande havendam duwde. Ik moest daarom flink bijsturen. Toen ik de torentjes was gepasseerd moest ik me goed oriënteren. Als ik rechtdoor voer kwam ik in de haven van Trouville, maar ik wilde naar die van Deauville. De ingang daarvan lag aan stuurboord. Mijn eerste impuls was om daar direct naartoe te draaien, maar gelukkig zag ik op tijd ruim 100 meter verderop de twee groene boeitjes liggen van het geultje naar de sluis, anders was ik ongetwijfeld vastgelopen. De sluisdeur stond al open en na een minuut of tien was de schutting achter de rug. Daarna wilde ik mijn brandstoftank volgooien, maar het weer dreigde roet in het eten te gooien. Ik was onder zeer zomerse omstandigheden uit Honfleur vertrokken, maar gaandeweg werd het steeds grijzer en net toen ik de vulslang in de opening van de tank had gestoken begon het te regenen. Door er snel een hoosvat over te plaatsen kon ik voorkomen dat er regenwater in de tank zou belanden.



*Oude villa in Deauville.*

De haven werd van het honderden meters brede strand afgescheiden door een lange betonnen dam en daaraan lagen de passantenligplaatsen. Ik

vond er snel een vrije box. Bijna alle jachten die er lagen waren Nederlands. Mijn buurman, met wie ik even een praatje heb gemaakt, kwam uit Monnickendam. Hij verbaasde zich erover dat ik alleen zeilde. Het plekje waar ik lag kon me maar matig bekoren. Als je snel het strand op wilde lag je er goed, maar strandweer was het niet. In Honfleur keek ik uit op schilderachtige historische panden, hier op vrij luxe nieuwbouwwoningen met steigertjes en boten ervoor. Naar het havenkantoor en naar Deauville en Trouville was het zeker een half uur lopen. Mijn vouwfietsje kwam hier dus goed van pas. 's Avonds heb ik eerst even Deauville verkend en daarna Trouville. Het contrast tussen beide badplaatsen was groot. Deauville is een deftige badplaats met brede, kaarsrechte lanen met enorme, rond 1900 gebouwde villa's. Trouville is een tot badplaats uitgegroeid vissersplaatsje met in het oude centrum nauwe straatjes gevuld met terrassen waar volop gegeten en gedronken werd. Die terrasjescultuur geeft Frankrijk een gezelligere sfeer dan Groot-Brittannië. Daar wordt ook veel buiten gegeten, maar dan op een bankje, uit een piepschuimen bakje met fish-and-chips, met een blikje bier om het weg te spoelen. Toch even iets anders dan de rijk gevulde Franse terrastafels.



*Trouville.*

Nadat ik de volgende morgen bij een watersportwinkel een waterslang had aangeschaft, ben ik weer vertrokken. Ik was van plan om dat na de middag te doen, maar toen ik om halfeen zag dat de sluiswachter de sluisdeuren aan beide kanten had opengezet, heb ik direct de motor gestart. Mijn bestemming was Ouistreham, ruim 20 mijl naar het westen in de Seinebaai. Het was net zulk grijs weer als de vorige middag, alleen was de wind wat naar het zuiden gedraaid, zodat ik hoog aan de wind kon zeilen. Ook Ouistreham heeft een getijdenhaven met een sluis die maar een paar uur voor en na hoogwater bediend wordt. Ik kwam er op tijd aan, nog ruim een half uur voor de laatste schutting, maar toen ik mijn zeil had gestreken en koers wilde zetten naar de haveningang, zag ik dat er een rood licht stond te knipperen en dat er midden in de toegangsgewel een loodsboot ronddobberde. In de haven lag een veerboot. Wellicht wilde die vertrekken en mochten er daarom geen schepen de haven in, maar ik had daar bij de voorbereiding van mijn reis niets over gelezen. Zekerheidshalve heb ik toch maar even gewacht. Er kwam inderdaad een schip de haven uit, een klein Engels vrachtscheepje, en de loodsboot lag daar om de loods van boord te halen. Toen dat gebeurd was, bleef het rode licht knipperen, maar er voer wel een bootje met hengelaars naar de haven. Ik ben er maar achteraan gevaren. Bij de haveningang zag ik pas dat er achter het rode knipperende licht nog een rood licht stond te knipperen. Vanwege de doorbroken zon was dat vanaf zee niet te zien. Wat ik had aangezien voor een toegangslicht was het voorste licht van twee geleidebakens. Het aanlopen van vreemde havens blijft vaak lastig.

Gelukkig was ik nog net op tijd voor de laatste schutting. De sluis was al aardig gevuld, vooral met Nederlandse jachten, maar de sluisdeur stond nog wijd open. Muurbolders waren er niet, langs de muren hingen verticale stalen lijnen waar je je lijnen omheen kon halen. Helemaal achterin, vlak voor de deuren, was nog plaats om vast te maken. Toen de deuren dichtgingen werd het nog even spannend, want het scheelde niet veel of ze hadden mijn vlaggenstok geraakt. De schutting duurde een minuut of tien en even later draaide ik met een flinke bocht de jachthaven in, die een paar honderd meter verderop lag. Omdat half zeilend Nederland Frankrijk als vakantiebestemming leek te hebben gekozen, was het er behoorlijk druk. De havenmeester wees me het rijtje schepen aan waaraan ik moest vastmaken, en even later lag ik aangemeerd aan een Nederlands zeiljacht. Het werd bemand door een nog vrij jonge man en vrouw. Ze pakten mijn lijnen aan en vertelden dat ze de volgende morgen om halfzes wilden vertrekken naar Saint-Vaast-la-Hougue, aan de westzijde van de Seinebaai, ruim 42 mijl varen. De wind, die zou toenemen tot windkracht 5, zou alleen de volgende dag zuidwest zijn en daarom was dat voorlopig de enige gelegenheid om de baai over te steken.

Ik had mijn reis naar de volgende bestemming nog niet voorbereid, maar wel gezien dat het weer de komende dagen sterk zou verslechteren en was er daarom van uitgegaan dat ik een paar dagen in Ouistreham zou moeten blijven. De Nederlanders die ik in Dieppe had ontmoet hadden me verteld dat je leuk naar Caen kon fietsen en het was ook mogelijk om daar via een kanaal te komen. Ik had me daar al een beetje op ingesteld, maar nu begon ik te twifelen. Als ik hier wilde blijven en niet om halfzes gewekt wilde worden, moest ik aanmeren aan een ander schip. Een stukje voor me lag een ongeveer even groot Nederlands schip langs de steiger en ik heb geïnformeerd of ik daar langszij kon liggen, maar de schipper, ook een solozeiler, vertelde dat hij ook om halfzes wilde vertrekken.

Na het eten heb ik even de weerberichten bekeken en de getijdentabellen en stroomkaarten geraadpleegd. De volgende dag waren de omstandigheden voor het oversteken van de Seinebaai inderdaad heel gunstig, daarna zou dat voorlopig niet meer kunnen. Ik zag wel een beetje op tegen de windkracht vijf. Met een ruime wind is dat een prima windkracht, maar aan de wind vind ik het niet erg comfortabel. Het schip ligt dan voortdurend op één oor te stampen en omdat de zee al aardig ruw kan zijn heb je al gauw water op het dek. Bovendien zou het 's middags gaan regenen. Maar als je als langeafstandszeiler je bestemming wilt bereiken, moet je dit soort ongemakken soms voor lief nemen. Ik besloot daarom om de volgende morgen ook naar Saint-Vaast-la-Hougue te varen en heb dat tegen de burens gezegd. De buurvrouw had gehoord dat de sluisdeuren al om halfzes dicht zouden gaan en vroeg me daarom om kwart over vijf de lijnen los te gooien. Eigenlijk hoefde ik de tocht niet meer voor te bereiden, want ze had op haar notebook een spreadsheet gemaakt waarin alle relevante gegevens zoals stroomsnelheid, koers, windkracht en openingstijden van de haven van Saint-Vaast-la-Hougue, keurig waren geordend. Omdat ik nog uit het pre-digitale tijdperk stam, schrijf ik dat soort dingen nog heel ouderwets met een balpen in een logboek. Veel gemakkelijker vind ik.

's Avonds heb ik alvast de boterhammen voor het ontbijt en de lunch gesmeerd en de wekker op halfvijf gezet. Toen die afging was het nog aardedonker. Onder het nuttigen van een kop extra sterke koffie heb ik me snel aangekleed en het schip klaargemaakt voor de reis. De buurvrouw stond al op dek om me te helpen bij het losgooien van de lijnen. Even later lag ik samen met vijf andere schepen voor de sluis te dobberen, wachtend totdat de deuren zouden opengaan. Dat duurde langer dan verwacht, maar het voordeel was dat het inmiddels helemaal licht was geworden. Van een mooie zonsopkomst was geen sprake, het was totaal bewolkt en grijs. In de buitenhaven heb ik even een rustig plekje uitgezocht om mijn grootzeil te hijsen en de stootwillen en lijnen op te bergen. De vraag was

of ik met het oog op de verwachte windkracht een rif in het grootzeil moest leggen, maar omdat die nu niet veel meer was dan 3, zou dat flink ten koste gaan van de snelheid.

Erg veel was er op zee niet te zien. Het zicht was goed maar niet optimaal en de kust was de hele tijd te zien. Hij was overal vrij laag, daarom hadden de Geallieerden die in 1944 uitgekozen voor de landing. De stranden waar die heeft plaatsgevonden heten nu Utah- en Omaha Beach, en waar ik voer stoomde bijna precies 76 jaar geleden een armada van landingsvaartuigen naar de kust. Ik had mijn koers uitgezet naar een boei die een wellicht nog uit die tijd daterend wrak markeerde. Toen ik hem naderde zag ik ruim honderd meter ten zuiden ervan het grijze silhouet van een visserschip, althans dat dacht ik. Er was voldoende ruimte om tussen het schip en de boei te varen, maar toen het bijna zover was, zag ik ineens dat het geen schip was, maar een vlot met een stellage waarop een baken stond. Tussen de boei en het baken lag het wrak. Omdat ik een flinke stroom in de rug had, was het helaas al te laat om met een scherpe draai om de boei of het vlot heen te varen. Omdat het nog maar een uur geleden hoogwater was geweest leek de kans dat ik met mijn 1,45 meter diepgang het wrak zou raken, me zeer klein. Dat bleek ook het geval, de dieptemeter bleef aangeven dat het meer dan 20 meter diep was. Toen ik achteromkeek zag ik dat ook de bemanning van een van de andere jachten die richting Saint-Vaast-la-Hougue voeren, erg laat in de gaten had dat het vlot bij de wrakboei hoorde, maar het had nog wel de gelegenheid om met een scherpe draai boven de boei langs te varen.

Aanvankelijk bleef de hele groep jachten vrij dicht bij elkaar, maar toen de wind gaandeweg steeds meer toenam werden de onderlinge afstanden groter. Een groot Belgisch jacht van zeker 15 meter begon vrij snel van de rest weg te lopen. Achter mij zeilden de andere schepen, met als hekkensluiters de schepen van mijn burens en de Nederlandse solozeiler. Er stond inmiddels al een stevige windkracht 4 met vlagen van 5, maar om optimaal van de ebstroom te profiteren, heb ik zo lang mogelijk gewacht met reven. Op een gegeven moment kon de stuurautomaat de druk op het roer echter niet meer aan en heb ik de genna tot op de helft ingerold. Het schip liep nog steeds erg hard, bijna 7 knoop door het water en ruim 8 knoop over de grond, maar vanwege de steeds ruwer wordende zee, de saaie grijze lucht en het feit dat er behalve een enkele jan-van-gent weinig was te zien, vond ik het geen bijster aangename tocht. Ik liep steeds verder uit op de andere schepen. Op een gegeven moment zag ik alleen nog een aantal witte stipjes. Gaandeweg verdwenen die allemaal achter de horizon.

Volgens de berekening van de buurvrouw zouden we 6 uur de ebstroom in de rug hebben en daarna nog ongeveer 2 uur tegenstroom krijgen. Toen

Saint-Vaast-la-Hougue in zicht kwam, was het tij al gekeerd, maar omdat ik veel sneller dan gepland mijn bestemming naderde, had ik nauwelijks last van tegenstroom. Mijn enige zorg was dat de haven vanwege het lage water nog niet toegankelijk zou zijn, maar toen ik het zeil had gestreken en opstoomde naar de sluis, stond het licht op groen. De sluis was geen schut- maar een keersluis die gesloten werd als het waterpeil in de haven minder dan 3 meter werd. Ik kon dus ongehinderd de haven invaren. Die was enorm groot. Aan bakboord was een lange kade waar vissersschepen lagen en aan stuurboord lag een lange rij jachtensteigers met boxen. Daarvoor lag nog een steiger waar langs zij kon worden aangelegd. Omdat ik er met mijn kop in de wind kon liggen, heb ik daar aangemeerd. Een Fransman en een Belg waren zo vriendelijk om mijn lijnen aan te pakken.



*Aangemeerd in Saint-Vaast-la-Hougue.*

Toen ik mijn grootzeil onder de huik legde begon het te regenen en ook steeds harder te waaien. Ik was blij dat de tocht achter de rug was en benijdde de bemanningen van de schepen die nog op zee waren niet. Mijn oude burens en de Nederlandse solozeiler, die me had uitgenodigd om in Saint-Vaast-la-Hougue een biertje te komen drinken, zullen wel zijn aangemeerd in een box, maar omdat de haven zo groot was heb ik ze niet meer gezien. Ik had een leuk uitzicht op de kade. Omdat vrijwel alle huizen



opgetrokken waren uit grijze natuursteen, deed het plaatsje me aan de dorpjes en stadjes aan de Schotse westkust denken. Maar aan de witte, gelatte luiken was te zien dat ik dit keer toch echt in Frankrijk was.

Vanwege de aanhoudende westenwind en het feit dat ik de komende dagen de haven alleen kon verlaten als het nog donker was, ben ik drie dagen in Saint-Vaast-la-Hougue gebleven. 's Avonds en de morgen na mijn aankomst heb ik even het dorp verkend en een leuk wandelingetje gemaakt door de schilderachtige straatjes. Naast de haven lag een grote baai waar allemaal oesterbedden lagen die met laagwater helemaal droogvielen. Over smalle dijkjes reden dan kleine vrachtwagens of tractoren met aanhangers om de geplukte oesters aan wal te brengen. Met hoogwater was er van de oesterbedden en dijkjes niets meer te zien en werd er druk met kleine open bootjes gezeild.



*Oesterbedden in de baai van Saint-Vaast-la-Hougue.*

Aan de overkant lag een eilandje, Tatihou, waar een 17e-eeuws fort op stond en een maritiem museum. Bij laagwater kon je er via een lange dam naartoe lopen, maar ik ben er met een amfibievaartuig naartoe gevaren. Het fort was gebouwd door Lodewijk XIV tijdens de Negenjarige Oorlog

(1688 – 1697), toen hij als zelfbenoemd redder van het Rooms-Katholicisme probeerde om stadhouder-koning Willem III van de Engelse troon te stoten en diens katholieke schoonvader James II weer aan de macht te brengen. Vlak voor de kust van Saint-Vaast-la-Hogue vond een zeeslag plaats met de Nederlands-Engelse vloot en die is voor de Fransen vrij desastreus verlopen. Ze verloren twaalf schepen. In het museum werd uitgebreid verslag gedaan van de slag en waren de inventarisstukken tentoongesteld die uit de scheepswrakken waren geborgen. De Duitsers hebben tijdens de Tweede Wereldoorlog dankbaar gebruik gemaakt van het fort en het tezamen met een aantal bunkers opgenomen in de Atlantikmuur. Van hieruit konden ze uitstekend de Geallieerde landingsvloot onder vuur te nemen. De bunkers stonden er nog allemaal en bij iedere bunker werd uitleg gegeven waarvoor hij diende.



*17<sup>e</sup>-eeuws fort op het eilandje Tatihou.*

De andere twee dagen van mijn verblijf heb ik hoofdzakelijk besteed aan het schrijven van mijn eerste reisverslag en het maken van een fietstochtje. Daarna waren de omstandigheden prima om koers te zetten naar Cherbourg. Ik had uitgerekend dat als ik om 7 uur zou vertrekken, ik met de ebstroom in de rug aan het eind van de morgen in Cherbourg kon zijn. Toen ik opstond zag het er veelbelovend uit. De zomer was weer helemaal terug, wolken waren er niet of nauwelijks en er stond weinig tot geen wind. Om dat laatste was ik niet rouwig, want bij Cape Barfleur, de noordoostkaap van het schiereiland Cotentin, stond verschrikkelijk veel stroom en was het met veel wind een heksenketel. Om toch nog een beetje van de wind te profiteren en de stabiliteit van het schip te vergroten, heb ik wel het grootzeil gehesen. De tocht verliep zeer voorspoedig. Na een paar uur varen kwam de kaap in zicht en daar werd het even flink onrustig. Hoewel het bijna windstil was stonden er schuimkoppen. Het schip werd er met zo'n 5 tot 6 knopen stroom in de rug doorheen geslingerd. Toen ik de kaap had gerond, zag ik Cherbourg al liggen. Omdat het inmiddels een klein beetje was gaan waaien, kon ik de genua uitrollen en nog een uurtje lekker zeilen.



*Afscheid van Saint-Vaast-la-Hougue, op weg naar Cherbourg.*

Gelukkig had Cherbourg geen getijdenhaven en het binnenlopen was een fluitje van een cent. In de ruime voorhaven, die beschut werd door enorme havendammen met forten en bunkers erop, had ik alle ruimte om mijn zeilen te strijken en het schip verder aanlegklaar te maken. Toen ik de ingang van de jachthaven was gepasseerd meldde ik me voor het aanmeren en overnachten. De toegewezen box had ik snel gevonden. Toen ik hem was ingedraaid en probeerde in te schatten of mijn voorschip al bijna de steiger had bereikt, stond daar een man die met een Noord-Hollands accent riep: “Nog een metertje!” Alweer een Nederlander dus. Hij pakte mijn lijnen aan en stelde zich voor als “Willem”. We hebben uiteraard even onze reiservaringen gedeeld en verteld wat de verdere plannen waren. Willems eindbestemming was Saint-Malo.



*Pleintje in de oude binnenstad van Cherbourg.*

Omdat ik vroeg was aangekomen, had ik nog de hele middag om de stad te verkennen. Hoewel er in de Tweede Wereldoorlog rond Cherbourg flink is gevochten, heeft het nog een goed geconserveerde oude binnenstad. Nadat ik door de smalle straatjes had gedwaald en de middeleeuwse gotische kerk had bezichtigd, ben ik doorgelopen naar een uitzichtpunt op de heuvels ten zuiden van de stad. De flinke klim was zeer de moeite waard, niet alleen vanwege het fraaie uitzicht, maar ook omdat daar in een

voormalig fort het Bevrijdingsmuseum was gevestigd. Het gaf uitgebreide informatie over de belangrijke functie van Cherbourg na de landing van de Geallieerden. Nadat die erin waren geslaagd om Cotentin van de rest van Frankrijk af te sluiten, waren de Duitsers afgesneden van hun aanvoerlijnen en restte hun niets anders dan Cherbourg over te geven, tot grote woede van Hitler. Voor het zover was verwoestten ze echter de hele haven. De Geallieerden hebben die weer zo snel mogelijk gebruiksklaar gemaakt en zo werd Cherbourg de plek waar al het materieel voor het leger van de Geallieerden aan land werd gebracht.



*Uitzichtpunt bij het Bevrijdingsmuseum in Cherbourg,*

Toen ik 's avonds terugkwam lag er in de box naast mij nog een Nederlands schip, met een man en vrouw aan boord. Tot mijn verrassing waren ze lid Het Y, de zeilvereniging waar ik ook lid van ben. Ze waren op de terugreis. Tijdens hun oversteek van Bretagne naar Cherbourg waren ze scherp in de gaten gehouden door de Engelse kustwacht. De volgende morgen heb ik de lijnen weer losgegooid, nu om langs de westkust van Cotentin richting Saint-Malo te varen. Het liefst was ik eerst naar Alderney gevaren, het noordelijkste en naar ik gehoord had ook het mooiste Engelse Kanaaleiland, maar helaas waren de Kanaaleilanden vanwege het coronavirus verboden gebied. De dichtstbijzijnde haven aan de westkust

van Cotentin was Diélette. De Nederlander die mij had opgevangen wilde vandaaruit oversteken naar Saint-Malo, maar wat zuidelijker lag nog een haven, Carteret. Als ik die kon halen was de oversteek naar Saint-Malo een stuk korter. Het nadeel was alleen dat de haven van Carteret voor en na hoogwater alleen maar 2 uur open was, terwijl dat bij Diélette ruim 3 uur het geval was. Ik zette mijn koers uit naar beide havens. Zou ik te vroeg bij Diélette arriveren, dan kon ik nog altijd doorvaren naar Carteret.

Vanwege de enorme stroomsnelheden tussen Cape de la Hague, de noordwestkaap van Cotentin, en Alderney stond er een spannend stukje varen op het programma. Er kon volgens mijn vaargids 12 knoop stroom staan, de hoogste getijdenstroomsnelheid ter wereld. Gezien de weersomstandigheden was dit een uitstekende dag om door deze stroomversnelling te racen. De zon scheen overvloedig en omdat er bijna geen wind stond, stonden er ook nauwelijks golven. De ebstroom duwde me hard richting Cape de la Hague, en de enorme kernenergiecentrale die daar bovenop staat kwam al snel in zicht. Ik had mijn tocht zo gepland dat ik na het rondenvan de kaap de zuidgaande vloedstroom in de rug zou krijgen. Omdat die nog maar net ging lopen toen ik de kaap gerond had, was de stroomsnelheid hier 'maar' 5 knoop. Tegen de verwachting in was het er een stuk rustiger dan bij Cape Barfleur. De 5 knoop in de rug zorgden er wel voor dat ik veel te vroeg bij Diélette aankwam. Ik ben daarom doorgevaren naar Carteret, maar ook daar dreigde ik te vroeg aan te komen. Ik heb daarom de motor uitgezet en de genua uitgerold, en voortgedreven door de zeer zwakke wind en de stroom ben ik met een snelheid van een knoop of 2 langzaam richting Carteret gevaren. Daar zag ik op een gegeven moment visbootjes en zeiljachten op zee verschijnen, een teken dat de haven uit- en dus ook ingevaren kon worden. Nauwkeurig navigerend ben ik naar de bij eb helemaal droogvallende havenmondning gevaren. Daar was het flink opletten geblazen, want de havengeul slingerde behoorlijk en er voeren veel jachten en vooral veel visbootjes naar zee.

Ze hadden uiteraard allemaal voorrang. Na een halve mijl varen met aan bakboord een lange havendam en een kade, en aan stuurboord strandjes met lage duintjes, kwam de ingang van de jachthaven in zicht. Die werd afgesloten door een dam die zo hoog was dat er bij laag water ongeveer 2,5 meter achter bleef staan, maar bij hoogwater stond hij helemaal onder water. Om de haven voor en na hoogwater zo lang mogelijk toegankelijk te maken, had men er een verlaging in aangebracht die kon worden afgesloten met een op en neer gaande schuif.



*Cape de la Hague, waar zo'n 5 mijl stroom staat.*



*Bijna in Carteret.*

De verlaging was gemarkeerd door een groen en een rood baken. Net toen ik aanstalten maakte om daar met een scherpe draai tussendoor te varen, kwam er plotseling een motorbootje aan dat naar buiten wilde. Het enige wat ik kon doen was vlak voor het groene baken even pas op de plaats maken. Geen erg comfortabele positie, omdat daar vlak naast de dam lag. Gelukkig passeerden we elkaar met voldoende tussenruimte en even later voer ik de jachthaven binnen, waar ik hartelijk werd begroet door een vriendelijke havenmeester in een motorbootje. Hij vroeg hoelang ik wilde blijven en wat de lengte, breedte en diepgang van mijn schip was. Daarna voer hij voor me uit naar de box waar ik moest liggen. Mijn lijnen werden dit keer aangepakt door Franse burenen.



*Carteret, op weg naar de jachthaven.*

In de haven was het stukken warmer dan op zee, de thermometer in de relatief koele kajuit stond op ruim 30 graden. Om wat af te koelen heb ik me van het zwemtrapje laten zakken en even rond de boot gezwommen. 's Avonds heb ik het dorp verkend. Het bestond uit een laag gedeelte vlak bij de kade, waar de dorpsstraat liep met van die typisch Franse zaken als een epicerie en een patisserie en natuurlijk een aantal restaurants, en een hoog gedeelte dat gebouwd was op een beboste kaap die ik al vanaf zee had bewonderd. Tussen het geboomte stonden mooie oude villa's. Alles



zag er zeer verzorgd uit, iets wat ik helaas niet kan zeggen van alle dorpjes en stadjes die ik toch dan toe gezien had. Ik houd van mooie vergezichten, dat zal inmiddels wel duidelijk zijn, en ook hier was het uitzicht, zowel over de zee met de ondergaande zon als over het zacht glooiende binnenland, weer zeer het klimmen waard.

Omdat het naar Saint-Malo een flink stuk varen was, ben ik de volgende morgen direct na de opening van de haven vertrokken. Er stond in het geultje dat naar zee toeliep nu heel wat minder water dan de vorige dag. Een paar keer ging mijn dieptealarm af, maar ik heb gelukkig nergens de grond geraakt. Toen ik de havendam was gepasseerd moest ik over een breed stuk strand heenvaren dat de vorige avond tijdens mijn wandeling helemaal droog lag. Ik vroeg me af hoe het hier zou gaan, maar er stond overal al ruim 3 meter water. Na een minuut of 10 kwam ik in diep water en hoefde ik me geen zorgen meer te maken. Ik kon nu koers zetten naar Saint-Malo, niet in één rechte lijn maar zigzaggend, want het wemelt in dit deel van het Kanaal van de rotsen en kleine eilandjes. Er stond een zwak zuidoostenwindje dat warme lucht aanvoerde. Zuidoostenwind betekent bijna altijd dat het zicht niet optimaal is en dat was ook nu het geval. De lage kust van Cotentin was wel zichtbaar en in het zuidwesten waren vaag de contouren van Jersey te zien, maar het zag er allemaal wat grijsig uit.

Het zag ernaar uit dat ook dit een zeer zomerse, relaxte tocht zou worden, maar schijn bedriegt. De kustwacht van Jersey kondigde aan dat het weer sterk zou verslechteren. Er kwamen buien die gepaard konden gaan met onweer en de wind zou naar het zuidwesten en later naar het noordwesten draaien en toenemen tot mogelijk windkracht zes. Ik voer nu op de motor naar het zuidoosten, maar als de wind straks naar het zuidwesten zou draaien en toe zou nemen, zou mijn koers ook zuidwest zijn en moest ik dus recht tegen de wind in tornen. Maar voorlopig zag alles er nog schitterend uit. Voor de kust bij Carteret moest ik goed de vissersboeitjes in de gaten houden, daarna kon ik rustig tegen de mast geleund een boek lezen.

Bij Jersey moest ik even goed op de navigatie letten, want ik moest een vrij nauw vaarwater door. Aan de boeien was te zien dat ik nu in Britse wateren voer. Vodafone had het ook opgemerkt, want ik kreeg van het bedrijf een Sms'je waarin ik welkom werd geheten in Groot-Brittannië. Vodafone had beter moeten weten, want ik was daar helemaal niet welkom. De kustwacht van Jersey had net in het Engels en het Frans gewaarschuwd dat ieder schip dat het zou wagen om een van de havens op de Kanaaleilanden aan te lopen, direct zou worden teruggestuurd. Alleen Britten waren welkom, maar die moesten wel eerst 14 dagen in quarantaine. Na een half uurtje kwam er weer een berichtje binnen, nu met de mededeling "Welkom in Frankrijk". Dat klopte gelukkig wel.



*Afscheid van Carteret, op weg naar Saint-Malo.*

Inmiddels verschenen in het zuiden de eerste wolkjes, hoofdzakelijk cirrus cantelanus, een teken dat er onweer in de lucht zat. Na een uur was de lucht helemaal dichtgetrokken en liet de zon zich niet meer zien. In het zuidoosten zag het er vrij dreigend uit en er vielen een paar druppels, maar onweren deed het niet. Wel nam de wind flink toe. Ik had me inmiddels al in mijn zeilpak gehesen en de motor een tandje hoger gezet om tegen de snel hoger worden golven in te kunnen blijven varen. Toen de koers zuidwest werd had ik flink mazzel: de wind was inmiddels naar het noordwesten gedraaid en ik kon nu ruim aan de wind richting Saint-Malo zeilen. In het begin voer ik met vol tuig, maar toen de wind toenam tot dik windkracht 4, begin 5, heb ik de genua flink ingerold. Windkracht 6 werd het niet en regen en onweer bleven me gelukkig ook bespaard. Wel kwam er zo nu en dan wat spatwater aan dek.



*Kardinale ton tussen Carteret en Jersey.*



*Baken bij de toegangseul naar Saint-Malo.*

In de loop van de middag kwam de lage grijze kust bij het voormalige kapersnest Saint-Malo in zicht. Een kapersnest werd natuurlijk vaak belaagd en dan was het handig als het op een plek lag waar de vijand moeilijk bij kon komen. Saint-Malo had wat dat betreft geen klagen. De baai voor de stad is bezaaid met rotsen en kleine eilandjes en menig vijandelijk schip zal daar zijn einde hebben gevonden. Ik wilde daar natuurlijk niet zo eindigen en de Franse betonningsdienst was me daarbij zeer behulpzaam. Ik zag een paar jachten die tussen de rotsen richting de haven voeren, maar ik heb eerst de verkenningston opgezocht om vandaaruit door de hoofdgeul naar de haven te varen. Ik passeerde een eilandje met een groot fort erop en toen ik op een gegeven moment tussen een groot rood en een groot groen baken was doorgevaren, kwam de hoog op de rotsen gelegen, helemaal ommuurde stad in zicht. Achter de muren stonden hoge gebouwen met leistenen daken en daarbovenuit piekte een kerktoren. Schitterend! Ik heb er een paar foto's van genomen, maar moest ook goed op mijn navigatie letten, het was hier bijna net zo druk als op zaterdagmiddag in de Kalverstraat. Het wemelde van de visbootjes, zeiljachten en rondvaartboten met plaatjes schietende toeristen, allemaal met een mondkapje voor.

Saint-Malo had twee jachthavens waar ik kon liggen. Eén vlakbij de stad, maar die lag achter een sluis die maar een paar uur voor en na hoogwater werd bediend, en een enorme marina bij een badplaatsje dat tegen Saint-Malo was aangebouwd. Omdat die vrijwel permanent in- en uitgelopen kon worden, wilde ik het liefst daar overnachten.



*Bijna in Saint-Malo.*

Het kostte me even moeite om de haveningang te vinden, want die lag verscholen achter een hoge basalten dam en was daarom vanaf zee niet te zien. Toen ik de ingang was ingedraaid heb ik snel contact opgenomen met het havenkantoor om te vragen of ze een plekje voor me hadden. Het antwoord was negatief, de haven was vol. Er restte me niet veel anders dan te vragen of er bij de andere haven plek was. Terwijl ik voortdurend gepasseerd werd door in- en uitvarende jachten en visbootjes zocht ik snel in de vaargids de naam van de andere haven op en het marifoonkanaal waarop die te bereiken was. Ik had geluk, er werd geantwoord dat er plek was en dat de sluis over ruim een half uur open zou gaan. Ik heb snel de marina verlaten en ben richting de sluis gevaren. Wachtsteigers voor schepen die geschut wilden worden waren er helaas niet, wel lagen er een paar meerboeien. Maar om daaraan vast te maken had ik een haak nodig

en die lag nog in de bakskist. Hem snel tevoorschijn halen ging niet. Omdat er voortdurend rondvaartboten af en aan voeren, had ik al mijn aandacht nodig om aanvaringen te vermijden. Ik hoorde al een rondvaartschipper tegen de sluiswachter foeteren dat er voor de sluis een zeiljacht ronddobberde dat op zijn koerslijn lag. Dat was ik dus.



*Aangemeerd in Saint-Malo.*

Na ruim een half uur gingen de sluisdeuren open en toen het licht op groen gezet voer ik als eerste de enorme sluis kolk in. Ik keek zoekend rond of er muurbolders waren, maar die moeite had ik me kunnen besparen, ik ben ze nog in geen enkele buitenlandse sluis tegengekomen. Kabels of trapjes waar ik mijn lijnen omheen kon gooien waren er ook niet. Wel liepen er twee mannen op de sluis kade die wenkten dat ik naar hen toe moest komen. Ze wezen me een plek langs de sluis muur en toen ik daar lag gooiden ze om de beurt een lijn naar me toe. Ik wilde die eerst aan mijn schip vastmaken, maar dat was niet bedoeling, ik moest mijn lijnen eraan vastknopen. Toen ik dat gedaan had haalden ze mijn lijnen naar boven en maakten die vast aan een grote walbolder. Na mij voer er nog een aantal schepen de kolk binnen. Omdat die ook allemaal op dezelfde manier werden vastgemaakt duurde het even voordat de schutting kon beginnen. Toen het water in de kolk het juiste peil had bereikt en de deuren naar de havenkant opengingen, renden de sluis knechten langs de kolk om de lijnen weer terug te gooien en kon ik eindelijk opstomen naar de jachthaven.

Daar werd ik, net als in de vorige haven, hartelijk begroet door een havenmeester in een bootje die vroeg wat de lengte, breedte en diepgang van mijn schip was en hoe lang ik wilde overnachten. Vervolgens leidde hij me naar de box waar ik moest liggen. Hij sprong daar snel uit zijn bootje om mijn lijnen aan te pakken. Ik kreeg daarbij ook nog hulp van een Nederlander die met een Franse huurboot aan dezelfde steiger lag en al ruim een week met zijn gezin in de Bretonse wateren zeilde. Hij gaf me een aantal nuttige tips over havens en mooie plaatsen die ik kon bezoeken.



*Saint-Malo, in het midden een van de stadspoorten.*

Het weer had zich inmiddels flink hersteld. De blauwe lucht was weer terug en in de kuip was het in het avondzonnetje zeer aangenaam. Ook over het uitzicht had ik bepaald geen klagen. Ik keek uit op de stadsmuur en de oude gebouwen die daarachter stonden, en vlak voor de steiger, nauwelijks 100 meter van de plek waar ik lag, stond een oude stadpoort. Ondanks het gedoe bij de sluis was ik blij dat ik hier lag en niet in de haven waar ik eerst naartoe wilde. Ik was ook blij dat het me was gelukt om in drie weken Bretagne te bereiken. Wat ik daar allemaal heb beleefd, hoop ik in de volgende Geuzen te vertellen.

Jaap van der Harst