



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 96, nr.6
Juni 2022*

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

W.S.V. DE WATERGEUZEN

WSV DE WATERGEUZEN

**Bestuur, havencommissarissen,
commissies en vertrouwenspersoon**



Voorzitter

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

Vicevoorzitter

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

Secretaris

Maarten Trijsburg
Egelantierstraat 123 C
1015 RA Amsterdam
T: 06 50508460
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

Algemene bestuursleden

Job Bruggeman
Tijs Meertens

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Durgerdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl

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 (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Hans Haytsma (webmaster)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websiteredacteur)
Gijs van Noort (bestuursvertegenwoordiger)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl cc vanderharst.jaap@gmail.com

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

Financiën

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

Internetadres

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

Inhoud

	<i>Pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	<i>4</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>5</i>
<i>Officiële mededelingen juni 2022</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2022</i>	<i>7</i>
<i>Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2022-2023</i>	<i>7</i>
<i>Project Elektrificeren Verenigingsboot</i>	<i>8</i>
<i>Grachtentochtje</i>	<i>11</i>
<i>Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne</i>	<i>15</i>
<i>Deel 8: Van de noordkust van Bretagne naar Durgerdam.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

De opening van het seizoen ligt al 2 maanden achter ons en ik hoop dat we in die tijd allemaal van onze boot hebben kunnen genieten. Dat we die kunnen stallen in een van onze spotgoedkope havens is allemaal te danken aan liefdewerk-oud-papier. Iedereen heeft werkplicht, maar een kleine groep vrijwilligers doet nog meer, en als blijk van waardering krijgen ze daarvoor een presentje. In het verleden was dat een flesje wijn, maar sinds het voorzitterschap van Peter wordt er voor hen iets gezelligs georganiseerd. Voordat corona roet in het eten gooide was dat een gezamenlijke maaltijd in het clubhuis, dit jaar was het een rondvaart door de grachten. Eilard Jacobs doet er in zijn column verslag van en aan de foto's van Leo Wiegerink kun je zien dat het een geslaagde tocht was. Wil je volgend jaar ook zoiets beleven, meld je dan aan voor een vrijwilligerstaak, er is genoeg te doen!

Een van de vrijwilligers die hard de handen uit de mouwen heeft gestoken was Carla Brinkman. Ze heeft 6 jaar in de redactiecommissie gezeten en zette de aan de Geus gelinkte verhalen op de website. Een hoop werk, waarvoor ik haar hartelijk wil bedanken. Esther Koch neemt haar werkzaamheden over. Welkom in de redactiecommissie Esther!

In *Van de bestuurstafel* kun je het een en ander lezen over de verhuur van schepen aan leden en het project om in clubverband sloepen te elektrificeren. Dat project is al van start gegaan. In *Project Elektrificeren Verenigingsboot* lees je er meer over. Hoewel de winter nog ver weg is, staat er in deze Geus een belangrijke mededeling voor leden die komende winter voor het eerst gebruik willen maken van de winterstalling of zich daarvoor willen afmelden. Dat moet voor 1 juli a.s. gebeuren.

Wat voor spannend, maar gelukkig goed afgelopen avontuur ik bij Sark heb beleefd, kun je lezen in het laatste verslag van mijn reis naar Bretagne. Op dit moment doe ik een 'rondje Ierland' en dat heeft al voldoende stof opgeleverd voor de reisverhalen die ik in de november- en december-Geus hoop te publiceren.

Rest mij om iedereen een mooie voortzetting van het vaarseizoen toe te wensen. Mocht dat leuke of spannende verhalen opleveren, mail ze dan naar de redactie.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Op de ALV van dit jaar hebben we met elkaar gesproken over het wel of niet blijven verzekeren van de loods en over de verhuur van boten aan leden en de aankoop en elektrificatie van een sloep.

Inmiddels hebben we voortgang gemaakt bij deze onderwerpen. Voor de loods hebben we een nieuwe verzekering tegen lagere kosten en tegen dezelfde voorwaarden. We kunnen dus blijven klussen aan onze boten. Wat er wel gaat veranderen is dat wanneer boten de kant op gaan er een huurcontract getekend moet worden. Een wat ingewikkeld juridisch verhaal over “bewaarneming” en huur/verhuur leert ons dat we als vereniging risico’s lopen als we het blijven doen zoals we het nu doen.

De Leisure, een kleine kajuitzeilboot, is vrijwel klaar voor de verhuur. Zoals in de ALV afgesproken gaan we dit doen als proef, voor een periode van twee jaar. We starten op een simpele manier zonder al te veel gedoe. Wil je de boot huren, meld je dan aan bij Job.

Na een oproep aan de leden wie er mee wilden doen in de werkgroep die een sloep gaat elektrificeren, is de groep aan de gang gegaan en ligt er een plan van aanpak. Daarnaast hebben we een sloep van een van de leden over kunnen nemen. Type Stormer, lengte 5,5 m. We houden jullie op de hoogte en kom eens kijken op de Diemerzeedijk.

Zoals ik in mijn vorige bestuurstafelstuk aangaf waren de inloopavonden om over de toekomst van de vereniging te praten geen succes. Diverse leden hebben daarna contact met mij opgenomen. Dank daarvoor. Omdat wel duidelijk is dat we een meerjarenperspectief moeten hebben in de vorm van een meerjarenplan, gaan we als bestuur een aantal onderwer-

pen uitwerken en die aan de leden voorleggen voor commentaar. De onderwerpen worden zo concreet mogelijk uitgewerkt, zodat het voor de leden makkelijk is om erop te reageren.

Peter Weesendorp



Officiële mededelingen juni 2022

Mutaties

- Nieuwe aanmeldingen: geen
- Nieuwe aspirant-leden:
 - Rob de Jong
 - Jochem Bibo
 - Huub van Eldonk
 - Ben Miedema
 - Maurits Cassee
- Opzeggingen: geen
- Het permanente lidmaatschap wordt toegekend aan:
 - Neil Raven
 - Frans van Wittmarschen
 - Jaap Bakker
 - Marco Campos
 - Ivo Hagemans

Besluiten:

- Naar aanleiding van een advies van het Watersportverbond zal de juridische situatie van de winterberging verduidelijkt worden door middel van huurovereenkomsten.
- Op verzoek van de ALV heeft het bestuur de verzekeringen voor loods en clubhuis onder gunstiger voorwaarden bij een nieuwe verzekeraar overgesloten.
- De aanschaf van een sloep voor het project Elektrisch Varen wordt goedgekeurd.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2022

Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	11 juli
” ”	8 augustus
” ”	12 september
” ”	10 oktober
” ”	14 november
Sluiting seizoen	27 november
Bestuursvergadering	12 december
Laatste dag aanmelding zomerligplaats	31 december

Aan- of afmelding winterstalling Diemerzeedijk 2022-2023

Hoewel het vaarseizoen nog in volle gang is, komt de deadline voor de winterstalling er weer aan. Als je je schip deze winter wilt stallen in de loods of op het buitenterrein aan de Diemerzeedijk, stuur dan een bericht

naar secretaris@wsvdewatergeuzen.nl . Vermeld daarbij de bootgegevens (naam, lengte, breedte, hoogte en gewicht) en of je binnen of buiten wilt staan. Aanmeldingen moeten uiterlijk 1 juli a.s. binnen zijn.

Als je boot afgelopen winter al in de loods of op het buitenterrein stond en je wilt hetzelfde voor komende winter, dan hoef je niets te doen. We delen je dan gewoon weer in. Wil je komende winter niet meer van stalling in de loods of op het buitenterrein gebruik maken, geef dat dan wel even aan mij door.

Maarten Trijsberg, secretaris

Project Elektrificeren Verenigingsboot

Tijdens de ALV van 30 maart 2022 is er een voorstel aangenomen om een boot aan te schaffen en deze om te bouwen voor elektrisch varen. De aanleiding daarvoor is dat Amsterdam vanaf 2025 alleen emissieloos varen in de grachten toestaat. Een aantal leden zal wellicht de eigen boot willen ombouwen. Het ombouwen van een verenigingsboot dient dan ook als voorbeeld. Met de daarmee opgebouwde kennis kunnen de leden hun voordeel doen. Voorts zal de boot uitsluitend beschikbaar worden gesteld aan leden, die de boot tegen een vergoeding kunnen huren.

Na het fiat van de ALV is een projectteam van, inmiddels, zes (aspirant)leden, onder de bezielende leiding van projectleider Job Bruggeman, aan de slag gegaan. Als eerste werd er een programma van eisen opgesteld voor de aan te schaffen boot. Dit programma van eisen luidt:

- Capaciteit min 6p, max 12p+1 (max gemeente)
- Lengte ca 6 meter
- Uitvoering met helmstok
- Stootrand
- Relatief diepe kuip met goede zit (rugleuning)

- Gemakkelijk te hanteren
- Wendbaar
- Robuust
- Weinig schroefwerking
- Goed af te remmen
- Amsterdam-Rijn-Kanaal-waardig
- Onderhoudsvriendelijk

Hierop volgde de zoektocht naar een boot die zoveel als mogelijk aan dit programma van eisen voldeed én waarvan de aankoopprijs paste binnen het beschikbare deelbudget dat het projectteam hiervoor had vastgesteld. Daarbij rekening houdend met de uitgaven voor alle componenten van het elektrificeren. Een geschikte boot vinden was geen gemakkelijke opgave. Er passeerde weliswaar een aantal opties, maar kwaliteit en prijs, inclusief opknapkosten, pasten niet binnen de vastgestelde kaders. Tot zich een buitenkansje voordeed, en nog wel zeer dicht bij huis. Een van de leden wilde zijn Stormer wel kwijt. Deze boot bleek na inspectie in goede conditie te zijn en aan de meeste onderdelen van het programma van eisen te voldoen. Toen ook over de prijs, binnen het beschikbare deelbudget, overeenstemming werd bereikt was de eerste hobbel voor het projectteam genomen. De boot is inmiddels aan de vereniging overgedragen. Op 13 juni is de boot uit het water gehaald, op de kant gezet en met de hogedrukspuit ontdaan van de meeste aangroei. Het projectteam gaat, na nadere detailinspectie een plan opstellen om de boot in optimale conditie te brengen. Intussen wordt onderzocht welk pakket het meest geschikt is om in te bouwen ten behoeve van het elektrificeren.

De bedoeling is dat het projectteam via De Geus de leden regelmatig op de hoogte stelt van de vorderingen. En kom gerust een kijkje nemen in de loods aan de Diemerzeedijk.



Het projectteam Elektrificeren Verenigingsboot

Grachtentochtje

Op een mooie zondagmiddag door de grachten van Amsterdam varen. Als je rustig wil genieten zijn er wel betere ideeën. Maar eigenlijk is het ook wel leuk, vooral als je het varen aan een ander kunt overlaten.



Veel gezelligheid aan boord van de omgebouwde (elektrische!) vrachtpraam.

De Watergeuzen is een vereniging die drijft, niet alleen op water maar ook op vrijwilligers. Een klein groepje mensen zet zich enorm in om onze leden een goede thuishaven te bieden. En van dit kleine groepje is er een nog kleiner groepje dat zich héél enorm inzet en veel tijd in de vereniging steekt. Daarom wil het bestuur (dat natuurlijk deel uitmaakt van dit laatste groepje) de actieve leden van onze vereniging ook wat teruggeven.

Dit keer was dat een boottocht die inderdaad over grachten ging. Hoewel mijn eigen actieve bijdrage maar magertjes afsteekt bij de inzet van veel anderen, mocht ik ook aan boord. In Noord lag een omgebouwde vrachtpraam voor ons klaar, overigens voorzien van alle comfort, waaronder natuurlijk een bar. Een prachtig zonnige dag, dat vonden meer bootjes. Op het IJ was het gezellig druk, maar toen we via Entrepothaven en Nieuwe Vaart de stad indraaiden werd het al lekker vol en had de eerste sloepbestuurder al commentaar omdat onze schipper, overigens na een duidelijke hoornstoot, om de hoek van de brug plotseling in zijn zicht kwam. Opvallend ook hoe een sloep met plankgas wel even wilde oplopen, zich niet bekommerend om zoiets als een hekgolf achter je. Ach, varen is toch zo'n relaxte bezigheid....

Maar goed, voor ons wás het relaxed want de schipper, die dit weleens vaker bij de hand had zo te merken, scharrelde wel tussen alles door. Wij hoefden ons slechts druk te maken over de bodem van het glas dat in zicht kwam en de bar, die toch wel een paar stappen verderop was. Het verschil tussen varen met je eigen bootje en een grote stalen bak, die bovendien als beroepsvaart voorrang verdient, is dat andere bootjes heel wat meer respect tonen, zeker voor wat hun eigen gepoetste sloepje betreft.

Ik heb eigenlijk nog nooit op eigen kiel door de grachten gevaren, maar des te vaker op andermans kiel, dus het grachtenvaarbedrijf is mij niet onbekend. Zeker omdat ik sinds kort vanuit mijn huiskamerraam zelf op een gracht uitkijk. Ik heb de grachten ook dikwijls met een roeiboort bevaaren, maar niet met grote drukte, want dat vermijd je met zo'n kwetsbaar vaartuig. Kortom de gezellige drukte kwam me bekend voor.



Zó druk was het nu ook weer niet.

Ondertussen hadden we natuurlijk de gelegenheid om eens lekker met elkaar bij te kletsen. De grachten, woonboten, sloepjes, huurbootjes en andere pieremachochels gleden ondertussen langs, zonder dat we ons druk hoefden maken om koers, tegenliggers of dwarsliggers. De westelijke grachtengordel lieten we overigens aan bakboord, ons schip was daar een maatje te groot voor.

De lekkere hapjes waren weggewerkt, de barvoorraad was nog lang niet op, maar de vertrekkade kwam weer in zicht. Het einde van een heerlijk zomers zondagmiddagje. Best leuk eigenlijk om je voor de Watergeuzen in te zetten.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne

Deel 8: Van de noordkust van Bretagne naar Durgerdam.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik lag aangemeerd aan een boei bij het eilandje Ile de Bréhat, aan de Bretonse noordkust, en van daaraf via een van de Kanaaleilanden over wilde steken naar Cherbourg. Toen om zes uur de wekker ging, was het nog aardedonker. Nadat ik me had aangekleed en een kop extra sterke koffie had gezet, begon de oostelijke hemel een beetje blauw te worden en even later kon ik de contouren van de rotsen onderscheiden. Ik heb de motor gestart, de lijn losgemaakt en ben het baaitje uitgevaren, nu natuurlijk door de goede opening. In het begin moest ik goed de rotsen in de gaten houden en een paar mijl voor de kust was nog een gebied waar het ervan wemelde, maar toen ik dat was gepasseerd werd de navigatie een stuk makkelijker. Waar ik wel goed rekening mee moest houden was de stroom. De dag ervoor had die me met een enorme vaart naar het zuidoosten gesleurd. Dat dreigde nu weer te gebeuren, maar nu moest ik naar het noordoosten. Er zat niets anders op dan hard bij te sturen, in het begin zeker zo'n 40 graden. Naarmate ik verder van de kust kwam, werd ik minder weggezet en op een gegeven moment had ik de stroom schuin in de rug.



Op weg naar Sark houdt de zon houdt zich nog even schuil.

De zon was inmiddels opgekomen. Het duurde even voordat ik hem kon zien, want waar hij opkwam lag een wolkenbank. Toen hij daarboven uit rees beloofde het een mooie dag te worden. Omdat er voor de kust wat nevel hing verdween Bretagne al vrij snel uit het zicht, maar op zee was het ongelooflijk helder. In de loop van de morgen zag ik schuin voor me Jersey boven de horizon uitkomen en een paar uur later werden ook de kusten van Sark en Guernsey zichtbaar. Ik had mijn koers uitgezet naar Sark, dat lag dichterbij dan Guernsey, en er lagen aan de zuidkust twee ankerbaaitjes waar ik waarschijnlijk goed beschut lag tegen winden uit de noordhoek. Mochten de ankerplekken tegenvallen, dan kon ik nog altijd doorvaren naar Guernsey.

Toen ik ter hoogte van Jersey voer, kreeg ik van Vodafone een sms'je waarin ik welkom werd geheten in het Verenigd Koninkrijk. Dat klopte niet want de Kanaaleilanden horen daar officieel niet bij. Ze hebben hetzelfde staatshoofd, maar de koningin van het Verenigd Koninkrijk is op de Kanaaleilanden "hertogin van Normandië". De twee staande leeuwen uit de

Normandische vlag zitten ook in de vlag van de eilanden en op sommige eilanden wordt nog Normandisch gesproken. Verder was ik er helemaal niet welkom omdat ik geen negatieve coronatestuitslag kon laten zien, maar dat kon Vodafone natuurlijk niet weten.



Bijna bij Sark. Linksachter is ook Guernsey te zien.

Om een uur of drie was ik al bijna bij Sark. Hoewel het het kleinste Kanaaleiland is, zag het er indrukwekkend uit. De hoge rotskust rees loodrecht op en aan de zuidwestkant lagen een paar hoge rotsen die een soort landtong vormden. Ten oosten van de buitenste rots lag een rotsveld waar ik omheen moest om bij de baaitjes te komen. Ik wilde mijn anker uitgooien in het westelijkste baaitje omdat ik daar waarschijnlijk het best beschut lag als de wind naar het noordoosten zou draaien. Er stonden nauwelijks golven, en omdat ik alle ruimte had, kon ik rustig het ankergerei in gereedheid brengen.



Bijna bij het ankerbaaitje.

Wat ik rond me zag toen ik het baaitje binnenvoer was overweldigend. Aan beide kanten rezen meer dan 100 meter hoge rotswanden op en de ingang werd aan beide zijden gemarkeerd door een enorm rotsblok. Recht voor me was de kust even hoog en ook steil, maar hij was van boven grotendeels begroeid. Vanaf een klein strandje waar een paar kajaks lagen en een groep zwemmers zich had verzameld, liep een steil paadje naar het plateau.

Veel gelegenheid om van deze indrukwekkende schoonheid te genieten had ik nog niet, want eerst moest ik goed kijken waar ik het beste het anker kon laten vallen. Dat werd een beetje bemoeilijkt door een groot motorjacht dat net voor me het baaitje binnen was gevaren en ook wilde ankeren. Veel meer dan drie of hooguit vier schepen konden er niet liggen. De eigenaar van het motorjacht had het wat makkelijker, want hij kon vanaf zijn stuurmanstoel op het bovendek met één druk op de knop zijn anker laten vallen. Toen dat gebeurd was, heb ik op veilige afstand mijn anker laten zakken en daarna even met een langzaam achteruit draaiende motor

getest of het hield. Daarna had ik alle tijd om te genieten van alles wat ik om me heen zag. Van alle plekken waar ik tijdens mijn reis had gelegen, was deze met stip het indrukwekkendst.



Samen met een motorjacht voor anker.

Behalve gezwommen werd in het baaitje ook gekajakt en op een gegeven moment zwom er een groot aantal zwemmers recht achter elkaar achter een kajak aan. Aan het eind van de middag verlieten ze het strandje en het motorjacht hield het ook voor gezien. Ik was er niet rouwig om, want ik was toch een beetje bang dat onze schepen elkaar zouden raken als de stroomrichting zou veranderen. Aan de rotsen en het strandje was te zien dat het water inmiddels behoorlijk was gezakt. Toen ik de getidentabel raadpleegde zag ik dat het nog geen laagwater was. De vorige dag was het springtij geweest en waar je goed rekening mee moet houden is dat in dit deel van het Kanaal het verschil tussen springtij en doortij enorm groot is. Hier was het verval bij springtij bijna het dubbele van dat bij doortij. Ik zat er niet op te wachten dat de kiel weer de bodem zou raken en ik scheef zou komen te liggen, zoals een jaar eerder bij Iles Chausey was gebeurd.

Daarom heb ik een uur voor laagwater de dieptemeter aangezet. Gelukkig hoefde ik me geen zorgen te maken, toen het laagwater was stond er op de plek waar ik lag nog ruim 3 meter water.



Uitzicht op het strandje.

Het anker hield goed, de kiel zou de bodem niet raken en ik lag op een schitterend plekje, maar dat had ook een prijs. Hoewel het nauwelijks woei stond er wel deining en rolde het schip behoorlijk. Een aantal pannen op de kuitafel neerzetten leek me een beetje te gewaagd, ik moest er niet aan denken dat de juspan op de kuipvloer zou belanden. Ik heb de maaltijd daarom vrij simpel gehouden en wat soep opgewarmd. Slapen lukte slecht, ook omdat de ankerlijn een schurend geluid maakte. Ik viel pas in slaap toen ik oorwatjes had ingedaan en van de voorpiek verkast was naar de kajuit. Daar lig je altijd rustiger.

Na dit onrustige begin ben ik in de tweede helft van de nacht in een diepe slaap gevallen. Daar werd ik rond zevenen uit gewekt door een piepend geluid: het ankeralarm! Het was al wat aan het schemeren en ik heb direct

het luik geopend. Wat ik zag was verbijsterend. Ik verwachtte hoge rots- wanden te zien, maar wat ik om me heen zag was alleen spiegelglad wa- ter. Ik dreef midden op zee! Waar precies wist ik niet, maar een paarhon- derd meter verder stond een grote rots die ik meende te herkennen als een van de rotsen ten zuidwesten van Sark. Ik heb direct de plotter en de dieptemeter aangezet. Over vastlopen hoefde ik mij geen zorgen te ma- ken, het was 53 meter diep, maar ik moest hier wel zo snel mogelijk weg, want ik dreef langzaam richting de rots. Op de plotter zag ik dat het inder- daad de rots was die ik de vorige dag had gezien toen ik naar het baaitje voer.

Ik heb me razendsnel aangekleed, de motor gestart en ben snel naar het voordek gelopen om het anker op te halen, dat klaarblijkelijk toch was gaan krabben. Maar ik zag ik al snel dat dat waarschijnlijk niet het geval was. Als het nog aan de ankerlijn vastzat zou die strak hangen, maar de lijn hing slap naar beneden en het ophalen ging ongelooflijk gemakkelijk. Toen het uiteinde boven water kwam zag ik waarom: er zat geen ketting en anker meer aan en ook de harpsluiting waarmee de ketting aan de lijn was bevestigd was verdwenen. Die moest afgebroken zijn of het sluitings- boutje moest zijn losgedraaid, maar dat laatste leek me zeer onwaar- schijnlijk. De harp was van gegalvaniseerd staal en dan is het sluitings- boutje na verloop van tijd meestal alleen los te krijgen met een flinke hoe- veelheid kruipolie. De enige verklaring die ik kon bedenken was dat de harpsluiting door elektrolyse bros was geworden omdat hij in de ankerkist contact had gemaakt met de roestvrijstalen harp waarmee het anker aan de ketting vastzat. Als er zout water tussen twee verschillende metalen zit kan dat heel snel gaan. Maar als de harp bros was, waarom was hij dan niet afgebroken toen ik het anker liet zakken of toen ik testte of het hield? Veel tijd om me hierover het hoofd te breken had ik niet, want er moest snel gehandeld worden. Een anker verspelen is iets waar je als zeezeiler altijd rekening mee moet houden. Daarom heb ik al zo lang als ik met dit schip vaar een reserveankerlijn met een ketting en een anker eraan en nog een los reserveanker. Ik heb snel het reserveanker met de ketting en de lijn tevoorschijn gehaald om weer te kunnen ankeren in het baaitje. Ik wilde daar ontbijten en dan in de loop van de morgen, als ik de stroom in de rug zou krijgen, naar Cherbourg varen. Het was de eerste keer dat ik dit anker gebruikte en het hield uitstekend.



Afscheid van Sark.

Ook het hieuwen ging prima, en met een anker en een ankerketting minder maar een spannende ervaring rijker, ben ik langs de oostkust van Sark richting Cape La Hague gekoerst. Het weer leek sterk op dat van de vorige dag, alleen was het nu bijna windstil. Het was ook weer ongelooflijk helder. In het zuidoosten zag ik nog lang de kust van Jersey en toen ik Sark was gepasseerd kon ik Saint Peter Port, aan de oostkust van Guernsey, goed zien liggen. Ook de hoge klifkust van Alderney, een stukje noordelijker, was al goed te zien. Toen ik dat passeerde nam de stroom wat toe en even later kwam ik in de beruchte stroomversnelling voor Cape la Hague. Het stroom-tegen-windeffect kan hier voor een zeer oncomfortabele, gevaarlijke zee zorgen en er worden stroomsnelheden gemeten van 12 knoop. Maar net als de drie vorige keren dat ik de kaap passeerde, merkte ik hier weinig van. Het water kolkte wel, maar schuimkoppen stonden er niet en mijn grondsnelheid was niet meer dan ruim 10 knoop. Dat zorgde er wel voor dat ik de kaap met de enorme kernenergiecentrale en uraniumverwerkingsfabriek erop, vrij snel was gepasseerd.



Cape la Hague.

Daarna had ik dezelfde vervelende ervaring als verleden jaar. Hoewel ik volgens de stroomkaart tot Cherbourg nog zeker 2 uur stroom in de rug zou hebben, kreeg ik hem pal tegen. Ik vermoedde doordat het water dat het Kanaal instroomde vlak onder de kust weer terug werd gezogen en er zo een neer ontstond. Daarom ben ik wat verder van de kust af gaan varen, maar dat leverde weinig winst op. De tegenstroom was wel wat minder, maar ik voer nu schuin van de kust weg. Er zat niet veel anders op dan de motor een paar tandjes hoger te zetten en er genoeg mee te nemen dat ik pas aan het eind van de middag of het begin van de avond in Cherbourg zou aankomen.

Mijn plan was om vandaaruit in één keer naar Le Havre te varen en dus de grote Seinebaai over te steken. Het was een lange tocht en ik kon hem alleen maken als ik geen sterke tegenwind had. Helaas was de wind de volgende dag oost en dus pal tegen en bovendien vrij krachtig. Ik ben daarom in Cherbourg gebleven en heb mijn tijd hoofdzakelijk besteed aan

het schrijven van mijn reisverslag en het inslaan van proviand in de megasupermarkt. Ook het weerbericht voor de volgende dag was niet erg bemoedigend. Veel wind zou er niet staan, maar het zou vrijwel de hele dag regenen, er stond zelfs onweer op het programma. Ik kon nog wel een dag blijven liggen, maar het probleem was dat ik dan de dag erna weer een uur later de stroom in de rug zou krijgen en pas rond middernacht in Le Havre zou aankomen.



Cape Barfleur.

Toen ik de volgende morgen opstond was het zwaar bewolkt, maar het regende niet en in de loop van de morgen heb ik Cherbourg verlaten. In het begin had ik nog een klein beetje stroom tegen, maar toen ik aankwam bij Cape Barfleur, de noordoostkaap van het schiereiland Cotentin, had ik hem gelukkig in de rug. Het was hier een stuk woeliger dan bij Cape La Hague. Drie keer voer ik door een stuk water waar schuimkoppen stonden en het flink tekeerging. Nadat ik om de kaap was gesleurd, werd het een stuk aangenamer, ook omdat de zon was doorgebroken en de temperatuur flink steeg. Boven de kust, die ik al gauw niet meer zag, ontwikkelden

zich wel enorme stapelwolken die zouden kunnen uitgroeien tot buien. De wind, die zuid was, was vrij zwak. Later draaide hij naar het noordoosten en nam hij wat in kracht toe, zodat de zeilen het van de motor konden overnemen. Een paar keer dreef er een bui over en regende het even, maar daarna brak de zon weer door.



Op de Seinebaai.

De langdurige regen die voorspeld was kwam pas toen het begon te schemeren. Ik voer eerst door een groot redegebied waar veel schepen voor anker lagen, daarna kwam de lichten van Le Havre in zicht. Het was nu helemaal donker en ik oriënteerde me op de lichtboeien van de vaargeul die recht naar Le Havre liep. Voor de recreatievaart is de geul verboden en daarom voer ik er net naast. Het probleem was dat daar druk werd gevist en geen enkel vissersschip zijn AIS had aanstaan. Aan de navigatielichten kon ik wel zien welke kant de schepen uitvoeren, maar niet precies onder welke hoek. Ook was het lastig om in te schatten hoe ver ze van me af voeren. Het was iedere keer weer spannend of een schip wel

of niet mijn kant uitkwam, maar gelukkig hoefde ik geen enkele keer uit te wijken.

Naarmate ik dichterbij Le Havre kwam, werd het steeds lichter. De laaghangende regenwolken weerkaatsten namelijk enorm veel licht van de stad. Het binnenlopen was daardoor tamelijk gemakkelijk, ik hoefde me niet alleen op de lichten van de boeien en bakens te oriënteren maar zag ook vrij duidelijk de havendammen en de ingang van de jachthaven. Toen ik die was ingedraaid vond ik snel een vrije box.



Eén van de mooiste stukjes Kanaalkust tussen Le Havre en Fécamp.

Erg lang ben ik niet in Le Havre gebleven. Nadat ik had getankt heb ik aan het begin van de middag weer zee gekozen. 's Morgens had het nog geregend, maar tegen de middag werd het droog en op zee brak de zon door. Helaas was de wind pal tegen, maar erg hard woei het niet. Mijn bestemming was Fécamp. Ik schreef het al eerder, de krijtrotsen tussen Le Havre en die plaats zijn het mooiste stukje Kanaalkust. De drie eerdere keren dat ik erlangs was gevaren, was het ochtend of vroeg in de middag

en lagen de rotsen in de schaduw, nu werden ze beschenen door de namiddagzon en waren ze nog mooier. Aan begin van de avond kwam de enorme krijtrots naast de haveningang van Fécamp in zicht en een half uurtje later draaide ik de jachthaven binnen. Het was er niet druk en een vrije box was snel gevonden. Na mij kwamen er nog een paar Nederlandse jachten binnen die op de thuisreis waren.



Afscheid van Fécamp.

Omdat ik pas in de loop van de middag stroom in de rug zou krijgen, had ik de volgende dag alle tijd om nog een wandeling over de gezellige wandelpromenade en de kliffen te maken. Laat vertrekken betekende ook laat aankomen. Verleden jaar was ik in één ruk van Fécamp naar Dieppe gevaren, maar als ik dat weer zou doen, zou ik daar niet voor het donker arriveren. Omdat ik liever havens binnenloop als het nog licht is, wilde ik naar St-Valéry-en-Caux. Dat was maar 3 uur varen en nog net voor het donker te bereiken. Het voordeel was bovendien dat ik er prima verwaaid kon liggen als de noordenwind de volgende dag krachtig zou worden, zoals het weerbericht voorspelde. De haven werd namelijk afgesloten door

een keersluis. Net als de vorige dag was de tocht langs de krijtrotsen weer een feest.

Als ik vaar heb ik altijd de marifoon aanstaan. Vaak hoor je schepen met de kustwacht of een loodsboot praten, maar nadat ik de haven van Fécamp was uitgevaren, was het al ruim twee uur stil geweest. Net toen ik me begon af te vragen of het apparaat nog wel werkte, hoorde ik een oproep. Wat er gezegd werd, verstond ik niet. Even later hoorde ik de oproep weer en nu meende ik mijn scheepsnaam te horen. Die werd met een zwaar Frans accent uitgesproken en was daarom niet makkelijk te herkennen. Ik voer op dat moment bijna ter hoogte van een grote kerncentrale. Daarvoor lagen op grote afstand van elkaar twee gele boeien. Een lag er schuin voor me richting zee, de andere lag veel dichterbij de kust. Ik hoorde ook dat de oproep werd gedaan vanuit de kerncentrale en begreep ook wat er aan de hand was: ik voer te dichtbij de centrale, de twee boeien markeerden een verboden gebied. Omdat in Nederland op gele boeien die een verboden gebied markeren een roodwitrood teken staat en dat bij deze boeien niet het geval was, had ik me dat niet gerealiseerd. Ik heb direct de koers verlegd en ben buiten de boeien om gevaren.

Niet lang na deze bijna-overtreding kwamen de havendammen van Saint-Valéry-en-Caux in zicht. De keersluis stond volgens mijn berekening al open en over een half uurtje zou er een brugopening zijn. Om die nog te halen heb ik de motor wat harder laten lopen. Ik had geluk, toen ik de havendammen was gepasseerd zag ik een jacht liggen dat voor de brug lag te wachten en even later werd de brug opengedraaid. De brugwachter riep naar me dat ik aan de gastensteiger moest aanmeren en gebaarde waar die lag. Even later lag ik netjes aangemeerd op een fantastisch leuk plekje, midden in het stadje, dat in een lommerrijk rivierdal lag. Aan de overkant was een kade met oude huizen, daarachter liep de beboste oeverwand steil omhoog. Erg lang kon ik niet van het uitzicht genieten, want het was inmiddels al aardig schemerig geworden.



Aangemeerd in Saint-Valéry-en-Caux.

In Saint-Valéry-en-Caux heb ik twee leuke dagen doorgebracht. De eerste dag heb ik het stadje en de directe omgeving verkend. 's Morgens heb ik eerst een bezoekje gebracht aan het museum, gevestigd in het oudste huis van het stadje, een in de 16^e eeuw gebouwd koopmanshuis met een lange vakwerkgevel. Er werd interessante informatie gegeven over de visserij en het harde leven van de vissers en hun gezinnen. Daarna ben ik de klif ten zuiden van de haveningang opgewandeld naar een uitzichtpunt waar een kleine gedenkplaats was voor de Franse militairen die hier gesneuveld en gevangen genomen zijn toen de Duitsers aan het begin van de Tweede Wereldoorlog de Franse en Britse troepen naar de kust hadden gedreven. Voor de gesneuvelde Britten stond hoog op de kliffen aan de andere kant van het stadje een monument en daar ben ik 's middags naartoe gewandeld. Het stadje is door de gevechten voor 70 procent verwoest en de kant waar de boot lag bestond grotendeels uit nieuwbouw



In het midden het museum van Saint-Valéry-en-Caux.

De volgende dag heb ik mijn fietsje uitgevouwen. Ik ben eerst het plateau op gefietst, een flinke klim, en toen niet ver van de kust naar het zuiden gereden. Het landschap was zacht glooiend en vrij kaal. De weg liep op een gegeven moment vlak naast de kerncentrale die ik twee dagen ervoor bijna te dichtbij was gepasseerd. Dat was aan de landkant onmogelijk want daar stonden achter elkaar twee enorme gazen hekken met scheermesjesprikkeldraad. Het leek wel of ik langs het IJzeren Gordijn fietste, alleen stonden er in plaats van wachttorens palen met camera's.

Een stukje voorbij de kerncentrale werd het plateau doorsneden door een lommerrijk rivierdal en daar sjeesde ik weer naar beneden. Aan de kust lag een klein badplaatsje dat ik vanaf zee had gezien. Het was er behoorlijk druk met zwemmers en windsurfers. Ik heb er even gepauzeerd en ben toen over een goed geasfalteerd fietspad dat vlak langs de rivier liep, het binnenland in gefietst. Tussen de bomen zag ik aan de ene kant de rivier liggen met daarachter de noordelijke dalwand en vlak naast me rees de vrijwel overal beboste zuidelijke wand steil omhoog. Schitterend! Omdat

de rivier flink kronkelde veranderde het uitzicht voortdurend. Nadat ik in een stadje een kilometer of tien van de kust een eenvoudig avondmaal had genuttigd, ben ik over het plateau teruggefietst.



Het riviertje waar ik op mijn fietstochtje vanuit Saint-Valéry-Caux langsrijd.

De volgende morgen heb ik de zee weer opgezocht. Vlak voor de kust werden zeilwedstrijden gehouden en samen met een grote vloot open zeilbootjes die naar buiten werden gesleept, voer ik de haven uit. Veel te zeilen viel er niet, want het was bladstil. Het licht deinende water zag er fluweelzacht uit. Omdat het ook wat nevelig was hing er een verstilde sfeer, een groot verschil met de drie eerdere keren dat ik hier voer. Na nog geen drie uur draaide ik de grote, midden in de stad gelegen jachthaven van Dieppe binnen, waar ik snel een vrije box vond.



Chateau de Dieppe.

Nadat ik geluncht had, heb ik het havengeld betaald en daarna ben ik door het gezellige stadscentrum naar het hoog op de kliffen gelegen Chateau de Dieppe gelopen om het museum te bezoeken. Toevallig was die zondag de toegang gratis en het was er dan ook behoorlijk druk. Er hing in het museum veel werk van Franse impressionisten die hier de krijtrotsen vereeuwigd hebben en ook een mooi schilderij van de Nederlandse schilder Kees van Dongen. Verder werd er veel informatie gegeven over het rijke maritieme verleden van Dieppe, dat in de 16^e en 17^e eeuw de uitvalsbasis was van de Franse ontdekkingsreizigers en kolonistoren. Het is ook de geboortestad van de admiraal die de slag leidde waarin Michiel de Ruyter sneuvelde. Er hing een portret van onze zeeheld, omschreven als “Le grand admiral Ruyter”, en een schilderij waarop is te zien dat hij naar zijn schip wordt geroeid. Omdat de componist Camille Saint-Saent, een van mijn lievelingscomponisten, 100 jaar geleden is overleden, was er in het museum een herdenkingstentoonstelling. Zijn familie was afkomstig

uit Dieppe en hij heeft er een tijd gewoond. Op de terugweg kon ik genieten van zijn muziek, want toen ik een van de twee oude stadskerken passeerde begon daar net een orgelconcert waar werk van hem werd gespeeld.



De kerk in Dieppe waar een orgelconcert wordt gegeven.

Toen ik naar de boot liep, begon het licht te regenen en 's nachts plensde het. De volgende dag regende het nog steeds en daarom ben ik in Dieppe gebleven. Daarna kwam het rustige nazomerweer weer terug en dat is tot Vlissingen zo gebleven. Ik ben daar via Boulogne, Duinkerke en Oostende naartoe gevaren. Vanuit Oostende ben ik met de trein een dagje op en neer geweest naar Brugge, waar ik samen met een in Zeeland wonende vriend heb genoten van het Vlaamse stedenschoon.

Een uurtje voor mijn vertrek uit Oostende werd er op de boot geklopt door een Noorse zeiler die ik in Duinkerke al was tegengekomen. Hij stelde zich voor als "Alexander" en vertelde dat hij al twee jaar onderweg was en ei-

genlijk naar de Middellandse Zee had gewild, maar vanwege de covid-maatregelen niet verder was gekomen dan Portugal. Naar Noorwegen kon hij aanvankelijk ook niet terug omdat daar een inreisverbod van kracht was. Dat was nu opgeheven en via de staandemastroute wilde hij dwars door Nederland noordwaarts koersen. Papieren kaarten had hij niet, hij navigeerde alleen op de plotterkaart, maar hij had wel de atlas met de kaartjes van de staandemastroute. Omdat die achter elkaar zijn geplaatst miste hij het overzicht en was hij bang dat hij zou verdwalen in ons waterwegenlabyrint. Ik heb hem geholpen door met pijltjes de vaarwegen die hij moest volgen te markeren en de havens te omcirkelen waar hij kon overnachten. Ook was hij onzeker over het passeren van bruggen en sluisen en daarom wilde hij zover mogelijk met mij meevaren.



Drie dagen verwaaid in Goes.

Met zijn schip in mijn kielzog ben ik naar Vlissingen gevaren en twee dagen later voer hij met me mee naar Middelburg. Daar hebben we elkaar vaarwelgezegd, want Alexander vertrok vrij vroeg om in een ruk naar Willemstad te varen en ik zou met een vriend naar diens woonplaats Goes

varen. Nadat ik daar in het pittoreske oude stadhaventje drie natte, windige dagen had doorgebracht en vervolgens via Zierikzee en Willemstad naar Dordrecht was gevaren, voer Alexander tot mijn verrassing op de Noord weer achter mij. Hij had een week in Dordrecht doorgebracht in dezelfde haven en is met mij meegevaren naar Gouda. Daarna wilde hij naar Amsterdam en ik naar Leiden. We zijn samen de Gouwe en de Oude Rijn opgevaren, en even na Alphen aan den Rijn, waar hij rechtsaf moest en ik rechtdoor, hebben we weer afscheid genomen.



Aangemeerd in Haarlem.

In Leiden heb ik twee dagen in de gastenhaven achter de Zijlpoort gebivakkeerd en in Haarlem lag ik weer midden in de stad, aan het Spaarne tegenover het Teylers Museum. In de derde week van oktober, 4 maanden na mijn vertrek, lag ik weer in mijn thuishaven. Ondanks een paar minder leuke gebeurtenissen kon ik terugkijken op een schitterende reis.

Jaap van der Harst

