



## Ingezonden brieven:

In deze rubriek worden de ingezonden brieven van de Compromisclubleden geplaatst. Ingezonden brieven kunnen gestuurd worden aan de redactie.

## VIVA LA FRANCE, VIVA LA SNSM!

Na een aantal jaren de Engelse Zuidoostkust te hebben verkend, werd het zomer 2008 tijd voor iets anders. We besloten langs de Franse kust naar het zuiden te zakken.

Met als mogelijke bestemming de Kanaaleilanden. Een herkansing. Het jaar daarvoor was het ons via de Engelse kust niet gelukt de eilanden te bereiken en maakten we bij Brighton wegens aanhoudend slecht weer rechtsomkeert.

Op 14 juillet (!) verlieten we de haven van de ARZV in Akersloot nadat we eerst de bijzondere kont van onze Consensus (C999) onder de kraan hadden gelicht om een in de haven verdwaalde lijn uit de schroef te snijden. Dat doet Willem Burgering. De voormalige havenmeester van de ARZV die ons deze vakantie zal vergezellen.

De 25 ml van IJmuiden naar Scheveningen werden er 43. Wegens een onverwacht snel naar zuidwest krimpde en tot Bft 6 aanschietende wind. Op één oor buizend keken we jaloers naar een ons tegemoet komend schip onder spinaker, dat zich rustig en gracieus als een zwaan door wind en golven liet voortduwen. Bij passeren bleek het de "Splendid" te zijn. Een 56 ft Standfast waarmee ik in oktober 2007 als delivery van Breskens naar Lissabon was gezeild. Na bijna 10 uur zeilen en een half tij tegen liepen we in de vooravond Scheveningen binnen. Daar troffen we geheel toevallig kennissen die met twee Dehlers 35 juist vanaf de Kanaaleilanden terugkwamen. Wetenswaardigheden, kaarten en drank werden uitgewisseld.

De volgende dag vergat ik bij het uitreven in de Banjaard een reefknuttel los te maken en trok een scheur in het grootzeil. Stom. Voortkomend uit de gewoonte om nooit knuttels vast te maken. Nu had ik dat de vorige dag, wegens het belemmerde zicht door de losse broek in combinatie

met de forse helling in het kruisrak, bij uitzondering met één knuttel wel gedaan. Het bepaalde wel de route. We zeilden niet buitenom door naar Vlissingen, maar voeren met ruime wind via de Oosterschelde naar Zierikzee voor een zeilreparatie. Een flinke depressie deed ons de dagen daarna wegens hevige regen eerst stoppen in Veere en daarna twee dagen verwaaid liggen in Vlissingen. Een korte weersverbetering maakte het mogelijk Blankenberge te bereiken, alwaar de volgende depressie over ons heen trok. Dan is de kusttram naar De Panne een aanrader.

Deze bracht ons ondermeer in Oostende. Daar zagen we de klipper Stad Amsterdam, dik gereefd, maar desondanks hevig stampend en rollend, op spectaculaire wijze tussen de pieren naar binnen schuiven. De jachten die voor de Mercatorsluis in het Montgomerydok verwaaid liggen hebben het moeilijk. De bemanningsleden hebben alle handen en fenders nodig om schade te voorkomen vanwege de hevige deining.

Om 10.00 verlaten we de volgende dag Blankenberge met een gunstige NW 4. We vangen makrelen en eten de gebakken filets in Duinkerken, onze eerste Franse haven.

Deze stad blijkt meer te bieden dan het industriële silhouet vanaf zee doet vermoeden.

Het weer is echter goed dus de volgende dag vertrekken we op het tij. De wind is geruimd naar NO en afgezwakt naar 2 a 3 Bft. Mooi weer voor de spinaker die we van Calais tot Cap Grinez kunnen voeren. Bij Calais is het zo helder dat we de Engelse kust kunnen zien. Maar meer opgewonden raken we van de bruinvissen en dolfijnen die we hier zien. Dat zal alles te maken hebben met de aanwezigheid van veel vis in de vrij heftige stroomrafelingen. We nemen de paravaan in, want we willen voorkomen dat een aangeslagen makreel met haak en al door een dolfijn wordt ingeslikt. In de vooravond meren we af in Port de Plaisance in Boulogne. Aardige plaats die we de volgende ochtend vroeg al weer verlaten om het zuidgaand tij te benutten. We passeren de al droog gevallen Baie de Somme en gaan 11 ml verder bij Le Tréport naar binnen. Hoewel de eb pas halverwege is vragen we de sluis voor de zekerheid een waterstand. Het verval is fors en het deel voor de sluis valt geheel droog. We meren vroeg in de middag af in de haven achter de sluizen hebben nog ruimschoots de tijd om dit alleraardigst plaatsje te verkennen.

De volgende morgen om 8.00 (ongeveer 2,5 uur na HW) schutten we naar buiten. Aan de late kant zo blijkt, want we lopen 100 m. na de sluis vast. Met vol vermogen weten we in de goede richting los te komen en te ontsnappen aan de schrikbeelden die we in het havenkantoor op de sluis van minder fortuinlijke jachten hadden gezien.

We zijn gewaarschuwd voor het vervolg! Met een matige ZW tegenwind varen we het kruisrak naar Dieppe. Leuk stadje met mooi museum in

kasteel op een hoge klif. Volgende dag krijgen we niet de beloofde NW wind. Kruisend zijn we te laat om bij St.Valéry-en-Caux naar binnen te kunnen en dus zeilen we door naar Fécamp. We vangen geep en makreel.

Zwakke wind uit verkeerde richting verleidt ons de volgende dag tot motorsailen. Op deze wijze kunnen we wel dicht langs de prachtige kust bij Etretat met imposante krijtformaties in de vorm van bogen en spitsen. Met kenteren van de stroom zijn we precies in de Baie de Seine. We passeren de drukke zeevaart route, laten Le Havre links liggen en zeilen in prachtige weer met toegenomen wind en stroom mee de Seine tegemoet. Het deel tot Honfleur heet Chenal de Rouen en wordt begeleid door enorme dammen van betonblokken waarop grote stalen buispalen staan. Deze maken het makkelijk de dammen ook bij hoogwater te verkennen. Na de sluis en een brug meren we af in het "Vieux Bassin" (...nee, we hebben er niet in gezwommen of uit gedronken...). Midden in het centrum van dit historische, kunstzinnige en dus toeristische stadje. Vanaf de boot stappen we zo op het terras van één van de cafés of restaurants die in een aaneengesloten rij de kade vullen. Een fantastische plek: we voelen ons God in Frankrijk!



Met enige weemoed verlaten we de volgende morgen het Bassin. Zelfs in de vrije ruimte na de sluis ontbreekt elk zuchtje wind. Wel een strak blauwe hemel. Enigszins tegen mijn principe besluiten we toch verder te gaan. Op de motor en met een daverende stroom mee van zowel het uitgaand tij als de Seine. We besluiten ook de

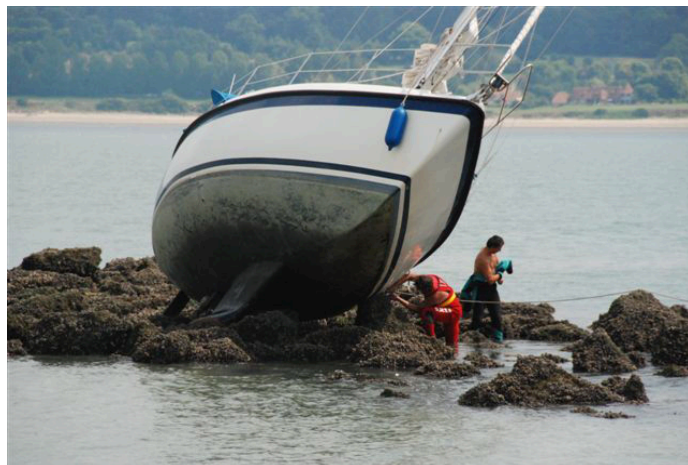
bakboordzijde van het ca. 400 m. brede vaarwater te houden. Omdat we later bakboord uit gaan hoeven we dan niet twee keer de zeevaartgeul over te steken. Deze ca. 200 m. brede geul is betond en ligt midden in het vaarwater. Aan beide zijden van de betonning resteert dus ca.100 m. tot aan de hiervoor beschreven dammen die het Chenal de Rouen begeleiden. Wij varen in het midden van de "vluchtstrook". Er is geen zeevaart. Alleen voor ons een drietal Nederlandse Grand Banks waarmee we naar buiten zijn geschut.

Dan stopt plots de motor (!). Een snelle check in het motorruim levert geen oorzaak en dus geen oplossing op. We realiseren ons dat we overgeleverd zijn aan de stroom en snel moeten ankeren. De tijd

hiervoor blijkt echter te kort. De stroom heeft ons binnen een mum van tijd in de richting van de onder water liggende dam gevoerd en we voelen de kiel op de betonblokken bonken voordat het anker kan worden uitgebracht.

Er is geen ontkomen aan. Geen wind, geen motor, geen hulp nabij. Het water kolkt om ons heen. Het duurt ruim een kwartier voordat een van zee komende visserman ons tegen de stroom in heeft bereikt. Nadat een jetski eindelijk een verbinding heeft weten te maken, mislukt een vertwijfelde poging ons vlot te trekken. De tros breekt. Achteraf maar goed ook want het heeft waarschijnlijk grote schade voorkomen. Naarmate het water zakt krijgen we de betonnen blokken in beeld. Eerst onder water en dan steken de eerste punten boven de waterspiegel uit. We vragen ons af hoe scheef en hoe droog we zullen vallen. En hoe lang we hier zullen liggen, wat de schade zal zijn, wat we kunnen doen.

We besluiten geen hulp in roepen omdat we hiervan het nut niet inzien. De boot kan immers niet meer vlot komen en er is geen direct gevaar voor de opvarenden. In rap tempo beginnen de contouren van de dam zich nu boven het water te tekenen. We stellen ons voor om bij laag



te

af

water ankers uit brengen en deze op de lieren strak te zetten. Teneinde bij opkomend water de boot zoveel mogelijk te fixeren en te voorkomen dat deze tussen de blokken gaat stuiteren. Terwijl we ons plan trekken zien we vanuit de richting Honfleur twee oranje stipjes naderen. Het blijkt de door de visserman gealarmeerde SNSM (de Franse KNRM) te zijn. Terwijl de grote reddingboot op afstand blijft maant de bemanning van de rib ons, ons gereed te maken om binnen 10 minuten van boord te gaan. Direct na deze melding varen ze door naar hun grote broer, ons in vertwijfeling achterlatend. Waarom van boord en wat moet er dan met de boot?

Margreet besluit dat ze wel van boord wil en begint met wat spullen te pakken. Willem en ik voelen er weinig voor. Terwijl we de voor- en nadelen afwegen hoor ik een helikopter. Het lawaai makend stipje komt recht op ons af en draait boven ons aangekomen twee rondjes. Dan blijft de herrieschopper boven ons hangen en daalt nog wat. De windstille verandert in storm. Het water stuift om ons heen, het zeil rukt aan de giek en de neergeklapte buiskap slaat wild heen en weer. De deur in de

helikopter gaat open en feilloos laat een redder zich bij ons in de kuip zakken: wie eerst? Margreet is er klaar voor en laat zich gewillig mee omhoog voeren. Willem en ik besluiten nu toch ook van boord te gaan. Hoe eigenwijs moet je zijn om deze groots ingezette hulpactie te negeren. Wellicht hebben we een (slecht) weerbericht gemist of een ander risico over het hoofd gezien. Achtereenvolgens worden we van boord gehesen en even verderop op de reddingboot weer neergelaten.

De gezagvoerder van de reddingboot heeft een achtergrond als berger en stelt ons gerust. Bij laag water gaan we precies doen wat ons plan was: de boot fixeren. En nee, er wordt niet aan de boot getrokken. Hij moet van de Digue du Ratier afspoelen zoals hij er opgespoeld is. Maar eerst naar Honfleur. Om wat te eten en te drinken terwijl de eb zijn werk doet. Als we in hoog tempo wegvaren zet het beeld van de 'omhoog gevallen' en scheefliggende Consensus zich op mijn netvlies vast. Hoe zullen we haar over een aantal uur terugzien? Gelukkig laat de wind het nog afweten en is de zeevaart verzocht langzaam te passeren ter vermijding van golfslag.

Na aankomst in het reddingshuis om ca. 11.30 mogen we kiezen: whisky, cognac, biertje of liever een rode wijn. De pizza's met verse vis en stokbrood zijn inmiddels besteld. We eten en drinken met de vijf mannen van de SNSM aan één tafel alsof we bij vrienden op visite zijn. Ondertussen wordt plan de campagne gemaakt voor de berging. Om 13.15 vertrekt de rib met twee mannen met om poolshoogte te nemen van de situatie. Willem gaat mee. Margreet en ik zullen met de grote reddingboot volgen. Ik stel ondertussen mijn verzekering in kennis. Na enige tijd komt het verzoek vanaf de rib om purschuim en een houten plaat mee te nemen omdat er midscheeps aan bakboord een verticale scheur van zo'n 70 cm in de romp zit. Met het nodige materiaal schutten we naar buiten en zetten koers naar de plek des onheils. Aangekomen blijft de reddingboot op veilige afstand van de dam en met de rib wordt materiaal en pomp overgebracht. De boot maakt ca. 40° slagzij en leunt met de bakboordzij tegen een omhoog stekend betonblok. Roer en kiel steken tussen de blokken. De ankers zijn inmiddels uitgebracht, de boot gefixeerd, de scheur dicht gepurd en...de schroef vrijgemaakt van een stuk oranje visnet! De oorzaak van alle ellende. Het water wordt uit de boot gepompt en het wachten is nu op het doorzetten van de vloed. En dat gaat snel. In drie uur tijd wordt er ca. 8 m. water opgezet. Als Consensus voldoende water onder de kiel heeft worden de ankers "gekapt" en spoelt ze van de dam, de reddingboot tegemoet.

De aandrijving blijkt het alleen achteruit te doen. Dus worden we gesleept naar Honfleur. Nu de zaak onder controle is geven de mannen van de SNSM aan dat we erg veel geluk hebben gehad. Uiteraard met het weer. Maar ook met het feit dat we een sterke boot hebben. Ze

verhalen over ervaringen met schepen die min of meer als wrakken van de dijk kwamen. En ja daarom hadden ze hulp verzocht van een helikopter vanuit het 150 km verderop gelegen Cherbourg. Om ons voor alles veilig van boord te halen. Geen halve maatregelen, waar wij gedacht hadden met de rib van boord gehaald te worden.

Als we door de sluis zijn heeft de SNSM inmiddels geregeld dat we op een sleephelling van de plaatselijke werf terecht kunnen. Als we (weer) hoog en droog staan kan een grondige inspectie plaatsvinden. Als door een wonder blijkt het roer ongeschonden. We peuteren het purschuim weer uit de scheur spuiten de boot schoon. S'avonds gaat het zo hard waaien dat we de boot met extra lijnen om de mast aan de hellingstaanders vastsjorren. En onwillekeurig denken we wat er zou zijn gebeurd als dit natuurgeweld een paar uur eerder was losgebarsten...De volgende dagen wordt een noodreparatie aan de romp uitgevoerd en een nieuwe tractiekabel gemonteerd. Als we na twee dagen in de namiddag naar buiten schutten, worden we door de sluismeester uitbundig uitgezwaaid. Het blijkt één van onze redders te zijn. Hij geeft ons nog wat tips voor de route naar Deauville en wenst ons een behouden vaart. We zeilen die avond met prachtig weer op het laatste stuk van de ebstroom naar buiten. Op gepaste afstand van de Digue du Ratier.

Afgelopen winter is de boot bij Zaadnoordijk in Heerenveen gerepareerd. Ongebruikelijk, want reparaties worden meestal uitbesteed. Maar voor dit bijzondere geval wilde Jan Muller wel een uitzondering maken. Het heeft even geduurd want de klus moest buiten, dus weersafhankelijk en tussen andere werkzaamheden door geklaard worden. Maar het resultaat mag er wezen. Na verwijdering van toilet en inbouw van de sanitairruimte, is een gat gemaakt en van binnenuit de schaal opnieuw opgebouwd. Slechts een houten latje waarmee de slijpnaad in de sanitairkast is afgedekt herinnert aan de schade. Klasse Jan!

Rob Vooren  
C999-203 Consensus

#### **NOOT VAN DE REDACTIE:**

Dit verslag zal met veel meer foto's door Rob worden gepresenteerd op 23 februari tijdens Lezing Leden voor Leden.