

Rondje Maas-Moezel-Rijn met de Grouwstervlet Maritiem

Ongeveer 1600 km lang en samen met Theo & Tine (Bege 950 Joker) en Eric & Rita (Bege Patrouille 1050 Nehalennia).

Deel 2

Traject Laifour - Charleville-Mézières, 6 sluizen en ongeveer 34 km.



Onze Zwitsers vertrokken te laat zodat wij ook maar wat later vertrokken. We konden nl. niet met 4 boten in de sluis. Vandaag was het de beurt aan de Maritiem om op kop te varen en de sluis te activeren. De Joker had als 2e boot de taak om de schutting via de stang in te schakelen als iedereen vastlag. Onze 1e ecluse was nr. 47 de la commune Laifour met een verval van 2,1 m en al na 1 km. Hier kon je door het geringe verval ook je landvasten nog vanaf de boot om de bolder gooien. Ook voorin liggend verliep alles prima.

Vervolgens onderweg naar de volgende ecluse. De oevers van la Meuse waren nog steeds indrukwekkend en het was schitterend weer om te

varen.

De 2e ecluse was nr 46 de Deville met een verval van 3,3 m. Cobi moest via de trap met de achterste landvast naar boven en bleef daar ook. Landvast 1 slag om de sluisbolder en als er ruimte kwam tijdens het omhoog schutten deze weer doorhalen. Over SB-zijde zat voorin de sluis voor Jaap als voordekker op de goede hoogte een oog. Schutten ging goed, maar zo nu en dan praten de landvasten wel tegen je. Het is ook indrukwekkend, al dat geweld voorin. Bij ons gaat voorop de terugkomende landvast van de wal naar de buitenste bolder en dan heb je met de hand goede controle. Via het schuin voor je langslpende part kun je ook vrij makkelijk veel kracht uitoefenen om door te halen bij het stijgen in de sluis. Bij het openen van de deuren ging de stuurboord deur halverwege niet verder. Dat betekende dat uitvaren niet ging. Kijkend bleek er precies een stok klem te zitten tussen deur en sluiswand.

Bij deze (boven) deur lag een lange stalen pikhaak omdat dit kennelijk vaker gebeurd. Gelukkig was het een zware haak want ik moest een aantal keren flink beuken (naar boven om niet achter je haak aan te water te raken bij de stok missen) om de stok los te krijgen. Vervolgens ging de hydraulisch bediende deur direct verder met openen. Al die tijd draaide de hydraulische pomp nl. nog steeds. Met gezwinde spoed haak met stok tussen de opengaande deur vandaan en door Cobi de flinke stok op de kant getild. We konden weer verder.

De 3e ecluse was nr 45 de Levrezy met een verval van 2,4 m die we probleemloos passerden. Bij Ecluse nummer 44 de Joigny-sur-Meuse ontmoeten we zowaar een tegenligger. Het blijkt de Jason, een op 1,9 m geladen (250 ton) Nederlandse 38 meter spits. Het is het eerste vrachtschip dat we tegenkomen op de Franse Maas. Bij het verlaten van de sluis roept de schipper ons op kanaal 10. Hij wil sb op sb passerden zodat hij in het diepe gedeelte blijft. Uiteraard honoreren we dat met onze diepgang van 0,9 meter. 10 minuten later horen we Leo van de sleepboot Anna met hem praten over de marifoon. Die zit kennelijk niet ver achter ons. Na het passeren van ecluse Montcy (nr 43) met een verval van 1,75 meter arriveren we even na 3 uur in de jachthaven van Charleville-Mézières. Dit blijkt een flinke jachthaven te zijn waar het niet druk is. Voor € 21,- liggen we hier 2 nachten. s' Avonds lopen we nog even naar het plein in C-M waar we wat drinken. Morgen gaan we de stad verder verkennen en naar de basiliek. Er wordt wel zeer warm weer met kans op buien opgegeven, maar we zien wel.

2 juni Bezoek Charleville-Mézières.

Na de koffie om 10.30 uur op de Joker zijn we gaan lopen. Het blijkt een mooie en typisch Franse stad met veel mooie oude gebouwen. In 1604 is Clément Métézeau begonnen met de bouw van een vierkant plein met gebouwen met symmetrische gevels er omheen en ook allemaal rechte straten die echt haaks op het plein staan ernaartoe. Dat was zeer vooruitstrevend in die tijd. We hebben ook de basiliek bezocht die na een bombardement in 1944 volledig hersteld is. Er zijn toen allemaal door René Dürrbäch nieuw ontworpen nieuwe glas in lood ramen ingezet, moderner dus maar evengoed erg mooi. Na dit bezoek even geschuild want het regende inmiddels en toen de stad verder verkend. Deze bevat zeer veel en gevarieerde winkeltjes. Ook lekker buiten wat gegeten zodat we het vanavond aan boord simpel kunnen houden. Bij terugkomst op de boot (17.10 uur) was het 34 °C. Het logboek verder ingevuld en dit verslag bijgewerkt tot vandaag. Onderweg maak ik foto's en filmt Cobi. Elke 2 a 3 dagen zet ik de foto's en videofragmenten op de boord laptop. Dat gebeurt altijd per dag in mappen met de naam van het traject. Als het weer echt minder wordt voorzie ik onderweg de foto's en video's van onderwerp namen voorafgegaan door een nummer. Zodoende wordt alles chronologisch opgeslagen en dat houdt het overzichtelijk.

Nu ga ik nog even proberen of verzenden van dit bericht vanaf de Ipad "in" het havengebouw wel werkt. Op de Maritiem ging het via de haven Wifi niet.

3 juni Traject Charleville-Mézières – Mouzon.

Gisteren lukte het verzenden met de Ipad. Daarom vanmorgen met de laptop ook even het havengebouw bezocht. Zodoende is de mailbox ook weer bij.

Om 09.00 uur de motor gestart en vertrokken. Net uit de jachthaven zagen we een klein bootje passerend de vader en zoon daarin een grote vis vangen. De zoon van een jaar of 10 ging met de vis op de foto die daarbij net zo lang bleek als hij. Daarna werd het "monster" netjes weer teruggezet en zo hoort het.

Het is ongeveer 4 km naar sluis 42 Mézières en dit stukje varen we al slingerend door Charleville maar ook Mézières. Ook deze sluis is automatisch en 48,3 meter lang en 5,7 meter breed. Hier past precies een 47 meter spits (is een frans vrachtschip) in. Het verval is 3,40 meter dus het wordt weer slustrap klimmen voor de bemanning van de Joker (vaart op kop) of de Nehalennia. Deze sluis ligt in een stukje gegraven kanaal van 0,8 km waarmee een grote bocht van zeker 8 km in de Meuse afgesneden wordt!!

Slecht 3 km verder ligt sluis 41 Romery met een verval van 2,09 meter. Direct daarna volgt 2 km lateraal kanaal waarna we weer op de Meuse komen. Het landschap wordt langzamerhand weidser. De heuvels zijn er wel maar liggen kilometers van de rivier. In de wat vlakker "uiterwaarden" lopen typische gebroken witte Franse koeien, maar nooit in grote hoeveelheden. Veeteelt is hier duidelijk kleinschalig. Na 11 km ligt sluis 40 de Dom-le-Mesnil met een verval van slechts 1,1 meter! Ook dit geeft het wat vlakker landschap aan. Slechts 1,5 km verder ligt in de bakboord oever sluis 7 (38 x 5,2 meter en daarmee alleen geschikt voor 38 meter spitsen) bij het plaatsje Pont-a-Bar. Hier zouden we westwaarts door Noord-Frankrijk naar bijvoorbeeld



Parijs kunnen gaan varen. Wij gaan echter door de Meuse op. Om 12.20 uur schutten we weer 5 km verder stroomopwaarts in sluis 39 "De Donchery" met een verval van 1,68 meter. Slechts 3 km verder bij het plaatsje Glaire schutten we in sluis 38 "de Vilette" slechts 1 meter omhoog. Nu varen we 0,8 km over Canal de l'Est (branche nord). Dit stukje kanaal snijdt ook weer zeker 8 km bocht van Meuse af. Het geringe verval laat zien dat het nog steeds redelijk vlak en wijds is in deze omgeving. 3 km bochtige Meuse verder passeren we sluis 37 "de Sedan" in Sedan.

Het verval is nu 1,9 meter. 4 km verder ligt "Pont SNFC Bazeilles over de Meuse. Op de peiler van deze spoorbrug hangt een zeer forse boom!! Dat kun je hier dus in het vaarwater tegenkomen. Erop varen

betekent vrijwel zeker schade volgens mij. We varen nog steeds door vrij vlak landschap en Cobi fotografeert een mooie en grote Libelle die even een stukje meevaart op de vlaggenlijn van onze gestreken mast. Vervolgens komen we even verder bij sluis 36 “de Remilly-Allicourt” met een verval van 3,60 meter. Opletten voorin dus. Daarna varen we 5 km over het lateraal kanaal langs de Meuse. Regelmatig zie je deze aan bakboordzijde als een nauwelijks bevaarbaar lijkend stroompje een stuk lager lopen. Nu is er op ons moment van varen zeer weinig water, maar op een aantal sluizen laten bordjes die van een aantal voorgaande jaren de hoge waterstanden aangeven een totaal ander beeld zien. Als het tot aan het dak van het sluis bedieningshuisje staat wil je hier niet liggen!!! Bij km 118 komen we net boven een stuw weer op de Meuse. Nog weer 4 km verder ligt sluis 35 “de Mouzon” vlak bij het plaatsje Mouzon. Vlak na deze sluis ligt in Mouzon “quai de Mouzon” de plaatselijke “jachthaven” waar je prima kunt liggen. Even gemeld en betaald bij de havenmeester(es) en alle voorzieningen bleken aanwezig. Daar liggende hoorden we een tijdje dichterbij komend getoeter in de verte. Even later arriveerden een redelijk aantal auto’s met een bruidspaar die vlakbij de “quai” hun bruiloft vierden. Jachthaven voorzieningen zijn over het algemeen kleinschalig en zeer betaalbaar. In Mouzon openbaarde zich een lichtaccu probleem op de Joker. Vanaf daar had de start accu dus tijdelijk een dubbele taak. Een AGM-accu kopen in Frankrijk bleek niet zo makkelijk.

4 juni Traject Mouzon – Dun-sur-Meuse. 39 km verder stroomopwaarts en 6 sluizen.



We gaan om 9.30 uur onderweg naar de 1^e sluis 8 km stroomopwaarts en de Nehalennia vaart op kop en de Joker achter.

Het is half bewolkt maar droog en de temperatuur is prima. Om 10.40 uur arriveren we bij sluis 34 “de Alma” met een verval van 2,60 meter. 7 km verder passeren we bij het plaatsje Pouilly-sur-Meuse de gelijknamige sluis 33 met een verval van 1,6 meter. Weer 4 km verder passeren we om 12.30 uur sluis 32 “d’Inor” met een verval van 3 meter. Het landschap is nog steeds redelijk weids. We varen na deze sluis 6 km door het lateraal kanaal “Canal de l’Est (branche Nord.) en passeren vervolgens Stenay waar ook de gelijknamige sluis 31 “de Stenay” ligt met een verval van 1,80 meter. Slechts 2 km verder ligt sluis 30 “de Mouzai” met een verval van 2,6 meter. We varen nu weer over het lateraal kanaal waar na 4 km sluis 29 “de Sep” ligt met een verval van 2,6 meter. Deze sluis ligt gewoon in het lateraal kanaal en dit komt nog eens 3 km verder weer op de Meuse uit. 2,5 km verder ligt bij het plaatsje Dun de “Port de plaisance Dun-sur-Meuse”. Hier arriveren we om 15.30 uur en kunnen alle drie prima liggen aan de drijvende passantensteiger. Vervolgens verkennen we te voet

Dun en lopen 65 meter omhoog naar de (in matige staat) verkerende kerk. Deze blijkt leegstaand maar bevat wel wat kunst. Het uitzicht over de omgeving is indrukwekkend en we spotten een Nederlandse auto voor een woning op een mooie plaats op de heuvel. De bewoners hebben echt een schitterend uitzicht. Weer aan boord besluiten we met zijn allen aan de wal te gaan eten (het is zondag) bij een Italiaans restaurant. Ik ga mee, maar meld aan boord al dat ik niets zal eten. Later blijkt dat hier mijn latere galsteen probleem zich voor het eerst aandient.

5 & 6 juni. 2 dagen ziekenboeg voor de schipper van de Maritiem. Lijkt dan nog een griepje.

7 juni Traject Dun-sur-Meuse -- Verdun Afstand 41,5 km en 9 sluizen.

De schipper van de Maritiem doet het weer dus we vertrekken voorop varende even voor 9 uur want ecluse de Dun-sur-Meuse (nr 28) wordt bedienbaar om 09.00 uur. Bovendien kunnen we deze zien liggen en omdat er weer trap geklommen moet worden (we gaan 2.3 meter omhoog) gaan de dames voorzien van landvasten lopen naar de sluis. Het schutten verloopt prima dus weldra weer onderweg naar de slechts 1,5 km verder liggende ecluse de Warinvaux (nr. 27). met een verval van 1,8 meter. Deze sluis brengt ons op het deze keer 7 km lange lateraal kanaal. Slechts 1,8 km boven sluis 27 ligt in dit lateraal kanaalsluis 26 de Liny-devant-Dun

met een verval van 1,8 meter bij het gelijknamige plaatsje Bij km 171 ligt Vilosnes-Haraumont en vlak na dit plaatsje komen we weer op de Meuse zij het heel kort. De stuw ligt vol met boomstammen die je niet varend wil tegenkomen. Nog geen kilometer na de stuw varen we net na km 172 om 11 uur alweer het lateraal kanaal op en arriveren direct bij ecluse de la Planchette (25) met een verval van 2,5 meter. 4,5 km verder komen we weer op de Meuse waarna we om 12 uur arriveren bij ecluse 24 de Consenvoye (km 179) bij het gelijknamige plaatsje. Deze sluis is aan SB-zijde voorzien van een drijvende steiger. Hij heeft namelijk schuine wanden onder een hoek van ongeveer 60 graden zodat afmeren zonder schade niet gaat. We gaan hier voorspoedig 1,3 meter omhoog en schutten is een makkie op deze manier.



Vervolgens ligt slechts 2 km verder ecluse de Brabant (23) met een verval van 3,1 meter. Vanaf hier zullen we tot km 201 vlakbij Verdun dus 18 km lang over het lateraal kanaal varen. Dit is 1,8 meter diep en alle vaste bruggen zijn minimaal 3,6 meter hoog. De oevers zijn eigenlijk overal begroeid met bomen en ook zitten er weinig rechte stukken in dit kanaal. Het volgt eigenlijk het makkelijkst aan te leggen traject om de hier slecht bevaarbare Meuse te kunnen vermijden. Kort na km 184 passeren we op dit kanaal ecluse nr 22 de Samogneux (verval 2,2 meter) bij het gelijknamige plaatsje. De Meuse is onderweg vaak (lager) te zien, maar loopt soms ook een kilometer van het kanaal. Kort na km 188 passeren we weer een ecluse, Ditmaal ecluse de Champ (nr 21). Het inmiddels bijna 2 uur. Om 3 uur arriveren we bij km 196 voor ecluse de Bras-sur-Meuse (nr 20) met een verval van 3,1 meter en onze laatste sluis voor vandaag. We beginnen ons doel voor vandaag de Quai municipal in Verdun te naderen. Benieuwd wat we aantreffen. Vlak voor Verdun komen we bij km 202 weer op de Meuse. Om 4 uur arriveren we in Verdun en treffen een vol liggende Quai municipal aan. Je ligt hier gratis aan een mooi stukje boulevard en Verdun is een bezienswaardige stad, dat verklaart veel. Na enig heen en weer varen besluiten wij om langszij het ons inmiddels bekende sleepbootje Anna af te meren die hier ook blijkt te liggen. Leo & Elly zijn niet aan boord maar zullen dit vast prima vinden. De Joker en Nehalennia meren op een plekje schuin aan de overkant af. Op de Joker moet een accu probleem opgelost worden en dan is langszij de wal liggend wel makkelijk. Tijdens de aankomstborrel besluiten we die avond alvast Verdun te verkennen. Het weer 30+ graden en zon is er prima voor.

8 juni, dagje Verdun

In Verdun waar tijdens de 1^e wereldoorlog de Fransen standhielden mede dankzij het fort (de Citadel) word je op veel plaatsen d.m.v. monumenten aan deze wereldoorlog herinnert. De volgende dag bezoeken we eerst het fort waar een rondleiding per treintje boeken. Deze rondleiding geeft een indruk hoe het er in die tijd aan toe ging en laat je echt de waanzin van de(ze) oorlog zien. Generaals, maar ook keizers!! sterven meestal in bed maar voor de manschappen ging dat aan beide zijden voor honderdduizenden (alleen dat getal al) bepaald niet op. Niet vechtend waren de omstandigheden voor deze manschappen evengoed mensonterend. Daarna bezochten we de kathedraal die indrukwekkend bleek en zagen de buitenzijde van het bisschoppelijk paleis. Ook dan zie je hoe het ook alweer met de macht ging. Dan prijs je je ook weer gelukkig als je op eigen kiel gewoon lekker door het mooie Frankrijk kunt varen.

Die middag terug aan boord scoorden Eric & Theo m.b.v. de lokale VVV een 100 Ah AGM-accu in Verdun na halen met de bus. Deze hebben we aan het eind van de middag onder zeer warme omstandigheden met de nodige aanpassingen geplaatst. Ik heb het er nog heet van, maar op de Joker was hiermee weer zowel een start/boegschroef als lichtaccu, kon het zonnepaneel zijn werk weer doen en was daarmee het stroomprobleem verholpen. Dat was lekker met nog de nodige weken voor de boeg.

Die avond verder ons gemak gehouden en hebben wij nog even bijgepraat met Leo & Elly. Die waren blij verrast om ons naast de Anna te zien liggen. Tijdens dit soort rondjes kom je elkaar vaak verderop weer tegen en dat bleek ook deze reis.

9 juni Traject Verdun – Saint Mihiel. Afstand 37,5 km en 9 sluizen.

Totaal verval is 24,3 meter. Een aantal sluizen heeft een verval van 3,5 meter dus goed opletten.

We vertrekken even voor 9 uur met regenachtig weer. Al binnen een kilometer volgt vlak na km 204 de 1^e sluis Ecluse de Verdun (nr 19) Deze is nog 48 meter lang en ook bemand. Onze landvasten worden dus aangepakt en dat is lekker bij een verval van 3,5 meter. De sluismeester opent de rinketten in de bovendeur beheerst en zodoende is ondanks het grote verval het schutten prima te doen. Net voor km 207 al begint het lateraalkanaal Canal de l'Est (branche nord) met meteen ecluse de Belleray (18) De sluizen tot sluis 1 zijn vanaf hier 38,5 meter lang, handbediend en dus bemand. Daar past alleen de originele heel veel voorkomende spitsen maat 38 x 5,05 meter in. Van de zogenaamde 47 meter spitsen (is een verlengde 38 meter spits) zijn er veel minder, die kunnen alleen op trajecten met de wat grotere sluislengte ingezet worden. De sluismeester bleek vaak een werkstudent, al dan niet nog in opleiding. Sommigen moesten nog wel het e.e.a. leren, maar het ging eigenlijk best goed. Het betekende ook dat je vaak aan je afmeerszijde de deur opendraaide als dat op hand moest gebeuren. Dat betekende niet om hoeven lopen voor de sluismeester, sneller de sluis uit zijn en waardering van de sluismeester.



We zijn bij km 207 dus via sluis de Belleray (18) in het lateraal kanaal Canal de l'Est branche Nord beland. Daar zullen we op blijven varen tot km 238. Dat laat zien dat de Meuse op deze plaats eigenlijk niet bevaarbaar is. Op dit kanaal passeren we achtereenvolgens bij km 210 sluis 17 d'Haudainville, bij km 214 ecluse 16 de Dieue-Aval, bij km 216 ecluse 15 de Dieue, bij km 223 ecluse 14 d'Ambly, bij km 225 ecluse 13 de Troyon, bij km 231 ecluse 12 de Lacroix-sur-Meuse waarna bij km 234 ecluse 11 de Rouvrois en komen we bij km 238 weer op de Meuse. 7 sluizen over 31 km is dus flink en de tussenstanden zijn niet erg groot. Om ongeveer 15.30 uur kwamen we aan bij de Port de Plaisance de Saint Mihiel waar we vlak voor de brug

(pont Patton) een mooi plekje aan de kade vonden opzij van de Joker. Onze logstand op de gps stond op 11715 km. De Nehalennia lag achter ons ook bij een buurman opzij. Na enige tijd hoorden we een bekend geluid naderen. De Anna (voorzien van een 165 pk 6 cilinder 12 liter Scania) en 22 ton waterverplaatsing kwam door plaatsgebrek bij ons opzij. Even voor en achter een landvast van de Maritiem aan de wal en de boel lag prima. Geen wind en andere vaart maakten dat dit kon.

Vanaf de brug kon ik mooie foto's van onze ligplaats maken. Onder deze brug vonden kleine drama's plaats. Duiven hadden op de stalen constructiedelen hun nesten gebouwd. Dat was buitengewoon veilig, maar wel totdat je als jonge duif uit ging vliegen. Dan moest je binnen de 10 meter hoogte het vak beheersen anders belandde je in het water. Dat gebeurde dus regelmatig. 1 drenkeling had mazzel en werd door Theo op hun zwemplatform geholpen. Wonderwel zat hij daar de volgende morgen nog en fladderde uiteindelijk op de stootlijst van de Nehalennia

10 juni. Traject Saint Mihiel – Commercy. Afstand 21,3 km en 5 sluizen (10 t/m 6) met een totaal verval van 16,35 meter.

Het weer was prima en het plan was eigenlijk om door te varen naar Pagny-sur-Meuse. In Commercy ligt echter de zogenaamde Aldi steiger waar je vanaf de boot zo met een winkelwagen boodschappen kunt doen. Leo en Elly hadden dezelfde plannen en omdat met 4 boten in een sluis niet ging besloten we om op te splitsen. De Anna ging met de Maritiem in het kielzog voorop. De volgende schutting volgden dan de Joker en de Nehalennia. Aldus gestart en dat verliep voor ons prima. Rond 12.45 uur meerden de Anna en de Maritiem bij de genoemde steiger af na een mooie tocht. Ook hier was de omgeving mooi, maar voeren we weer grotendeels over het laterale Canal de l'Est branche Nord. Het sluisen van de Anna die voorin de sluizen lag ging ook wat anders als bij ons. Steekeind met een sluishaak op de zwemtrap en de Scania rustig aan in zijn werk. Als de Anna van de sluiswand werd gedrukt gewoon wat meer gas. Het bleek te werken alleen werd de trap soms wel getest.

Dus aangekomen gingen we shoppen bij de Aldi. Een volle kar werd gelost in de Maritiem.

Wat er echter in zicht kwam, geen Joker en Nehalennia. Om 14.30 uur kwamen beide boten in zicht en besloten werd om direct, en wij alsnog door te varen. Op de Anna vonden ze het mooi geweest voor die dag.

Oorzaak van de late aankomst was tot 2 maal toe een sluis die weigerde. Nadat dit door een door Rita gebelde storingsmonteur was verholpen konden ze weer verder. Dan is Frans kunnen spreken/verstaan wel fijn.

11 juni Traject Commercy – Pagny-sur-Meuse. Afstand 15,2 km en 5 sluizen (5 t/m 1) met een totaal verval van 15,15 meter.

Voor dit laatste deel van de Meuse gold op het moment dat wij er voeren al een vaardiepte beperking. Vanwege het weer was er al een tijdje watergebrek daarom mocht je hier met maximaal 1,6 meter diepgang nog doorheen. Voor onze diepgang van 0,9 meter geen enkel probleem. Wel hadden wij de pech dat achter ons een forse kotter uit Antwerpen aansloot. Dat betekende voorin schutten wat bij een gemiddeld verval van 3 meter opletten betekende.

Het stukje tussen ecluse nr.2 de Jaïndrompré en ecluse nr. 1 de Troussy was echt apart.

Pal aan het stukje vaarwater ligt een cement fabriek die aan de buitenkant spierwit van de cement is. Het vaarwater was echter glashelder, je keek zo op de bodem en zag daar zeer veel vis zwemmen, zowel grote als kleine. Verder groeiden er veel waterplanten vanaf de bodem tot aan het oppervlak. Alleen door het midden was het enigszins bevaarbaar. Op het moment dat sluis 1 leegliep naar ons toe bogen alle waterplanten op de ontstane stroming naar ons toe.

Het ging echter goed en het handbediende schutten ook. We hadden de Meuse achter de rug en voeren nu het Canal de la Marne au Rhin op richting Pagny-sur-Meuse. Na 5 km kwamen we daar om 18.30 uur na 4 uur varen aan en sloten aan bij de Joker en Nehalennia op een mooie jachtensteiger in een slaperig dorpje. Het was mooi geweest voor vandaag. Als toegift kwam er na ongeveer een half uur nog een lege maar geballaste spits (vlak) langs varen. De schipper deed het heel netjes en dat was goed ook want het is hier niet breed.