



DE GEUS

*Jaargang 96, nr.1
Januari 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

Algemeen 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 (hoofdredacteur)
T: 06 303 29 621
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Alfred Meijers (redacteur)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Gijs van Noort (bestuursvertegenwoordiger)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl

Evenementencommissie

Vacatures

Veiligheid en het beheer op de havens

Tijs Meertens
T. 0655867517

Clubhuis

Diemerzeedijk 34
1095 KK Amsterdam
T: 06 1960 1882
Wifi binnen: watergeuzen / watergeus
Wifi buiten: wlk / watergeus

Correspondentieadres

WSV de Watergeuzen
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>3</i>
<i>Nieuwjaarsspeech 2022</i>	<i>5</i>
<i>Jaaragenda 2022</i>	<i>8</i>
<i>Varen door Amsterdam in 2022: vignet verplicht!</i>	<i>8</i>
<i>Grachtenvaren</i>	<i>9</i>
<i>Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne, Deel 3: Van de Bretonse noordkust naar de zuidkust.</i>	<i>13</i>

Beste lezer,

De eerste Geus van 2022 staat op het scherm. Wat dat jaar allemaal brengen zal is nog zeer onzeker. De nieuwjaarsreceptie in het clubhuis kon in ieder geval niet doorgaan en de receptie via Zoom werd maar door 18 leden bezocht. Daardoor heeft het overgrote deel van de leden de nieuwjaarstoespraak van Peter gemist. Omdat de voorzitter veel te melden had staat de toespraak nu in deze Geus. Peter laat zien wat er allemaal door liefdewerk-oud-papier in onze havens tot stand is gebracht en wijst daarbij op de belangrijke rol van onze havencommissarissen. Verder stipt hij een punt aan dat vooral van belang is voor leden die op een mooie zomeravond vanaf het water van het Amsterdamse stedenschoon willen genieten. Iedereen die dat nu nog doet d.m.v. een benzine- of dieselmotor zal die namelijk moeten vervangen door een elektromotor. Peter stelt voor om die vervanging in clubverband te doen.

Ook de rest van deze Geus is voor een belangrijk gewijd aan het varen door Amsterdam. Onze columnist Eilard Jacobs laat zien dat emissieloos varen nog op een aantal andere manieren mogelijk is en Gijs van Noort zond ons belangrijke informatie over het vignet dat al komend vaarseizoen voor het varen door de Amsterdamse binnenwateren verplicht is. Lezen dus!

Verder staat er in deze Geus weer een reisverhaal van mijn hand. Ik hoop je te kunnen laten meegenieten van mijn tocht langs de indrukwekkende Bretonse westkust en de mooie zuidkust van Bretagne. Helaas werd ik daar op de rivier de Odet geconfronteerd met een vervelend incident.

Veel leesplezier toegewenst!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Nieuwjaarsspeech 2022

Ik zie veel bekende gezichten. Welkom allemaal en een bijzonder welkom aan de nieuwe leden. Want ook in 2021 hebben zich veel nieuwe leden aangemeld.

Voor het 2^e achtereenvolgende jaar geen nieuwjaarsbijeenkomst. Geen glühwein, geen oliebollen en geen overvol clubhuis. Zo langzamerhand begin ik eraan te wennen dat bijeenkomsten en feesten geschrapt worden. Hoewel we gelukkig onze hobby kunnen blijven uitoefenen, leidt het verenigingsleven wel onder alle maatregelen. Het is niet anders.

Er is dan wel veel niet mogelijk geweest, maar dat heeft er niet toe geleid dat we bij de Watergeuzen stil hebben gezeten. Zonder dat ik volledig wil zijn zal ik een aantal belangrijke dingen noemen.

In Vinkeveen is de laatste jaren veel gebeurd. Er is keihard gewerkt. Het terrein is opgehoogd. Je kunt nu weer uit de auto stappen zonder dat meteen het water in je schoenen loopt. Er ligt een nieuwe steiger en de elektra is vervangen. Het ziet er nu weer allemaal keurig uit. Ik zou zeggen er mag een bordje op de haven met “Marina”.

Op de Diemerzeedijk is zoals ieder jaar weer veel werk verzet. Nu hebben we naast de hellingbaan een nieuwe steiger. Om het hellingen veiliger en minder zwaar te maken, hebben we een nieuwe elektrische trekker en een vorkheftruck.

In Durgerdam is het al jaren wachten en dat zal nog wel een jaartje zo zijn. Het zoveelste plan voor de renovatie van de dijk blijkt onuitvoerbaar omdat er dan enkele huizen zullen verzakken. Het plan ligt dus alweer in de prullenmand. In januari wordt besloten of een beperkte renovatie mogelijk is. Waarschijnlijk moeten we nog wel een jaar weg. Afwachten dus.

Veel leden hebben zich ingezet om meer voor de vereniging te doen dan de werkplicht. Dat wordt over het algemeen ‘gewoon’ gevonden. Maar ik denk dat er weinig momenten zijn waarop het besef naar voren komt dat het zonder deze mensen over en uit is met de vereniging. Onze havencommissarissen zijn de spil waar het om draait in de havens. Ter vergelij-

king: de haven van Het-Y in Durgerdam is kleiner en makkelijker te behe-
ren dan onze haven op de Diemerzeedijk met winterberging. Bij Het-Y is
een fulltime havenmeester in dienst, bij ons doet Job dit vrijwillig. Ik hoop
dat iedereen de waardering voor de havencommissarissen in het ko-
mende jaar eens laat blijken. Onze penningmeester, die al ruim 25 jaar
zorgt dat de vereniging financieel gezond blijft, heeft ervoor gezorgd dat
we overgeschakeld zijn op een nieuw administratief systeem. Een enorme
klus, maar het oude systeem had zijn tijd gehad. En onze nieuwe secre-
taris, Maarten, heeft het secretariële roer zonder problemen overgeno-
men. Het bestuur is weer op sterkte met Gijs, Tijs en Kees erbij.

Iets nieuws is dat we in de persoon van Manuela Peters een vertrouwens-
persoon aangesteld hebben. Wij willen voorkomen dat er leden zijn die
binnen de vereniging te maken hebben met grensoverschrijdend gedrag
van andere leden en niet weten wat ze ermee moeten. Ik hoop dat Manu-
ela weinig te doen krijgt, maar het is goed dat we een vertrouwenspersoon
hebben.

In mijn laatste *Van de bestuurstafel* heb ik aandacht besteed aan de com-
municatie binnen de vereniging. Hiervoor hebben we een communicatie-
commissie die voor de Geus, de website en de facebookgroep zorgt. De
Geus is het afgelopen jaar weer 10 keer verschenen en daar zijn we blij
mee. Maar we willen meer, we willen de website interactiever en informa-
tiever maken en meer leden erbij betrekken. Wat gebeurt er in onze ver-
eniging, waar kunnen we wat van leren en wat vinden de leden van wat er
in de vereniging gebeurt? Daar hebben we uitbreiding van het team voor
nodig. Het liefst met iemand die in staat is om dat te organiseren, mensen
aan te sturen en een beetje communicatieve vaardigheden heeft. Meld je
aan, het is echt belangrijk maar zeker ook leuk om te doen.

Een nieuwe ontwikkeling, die we in de ALV aan jullie willen voorleggen is
de verhuur van boten aan leden. Door verschillende omstandigheden heb-
ben we de beschikking gekregen over 2 kajuitzeilboten, 2 open boten en
een optimist. René is druk bezig de Trotter Pandora te renoveren. Als ie-
mand ooit nog een bootschilder zoekt, kan ik René aanbevelen. Hoe we
de verhuur willen uitvoeren zullen we in de ALV bespreken, maar het wordt
voor ieder lid mogelijk om eens op een andere boot of op een andere plek
te gaan zeilen. En wie wil er niet de uitdaging aangaan om een Finnjol
overeind te houden.

Maar we hebben meer punten voor de ALV. De nieuwe wet “Bestuur en toezicht rechtspersonen” eist dat wij de statuten aanpassen. De wet is bedoeld **om het besturen van het toezicht op verenigingen te verbeteren**. De overheid wil dat bestuurders en toezichthouders van verenigingen transparant zijn en het belang van de vereniging vooropstellen. Ik ben ervan overtuigd dat we als bestuur al jaren volgens deze wet handelen, maar het is goed om dat in de statuten en een bestuursreglement op te nemen. Daarnaast hebben we een aantal in onze ogen verouderde punten in de statuten aangepast. Ik hoop op een grote opkomst bij de ALV, want er moeten minstens 45 leden aanwezig zijn om de statuten in één keer goed te keuren.

Voor de leden die regelmatig met hun boot in het centrum van Amsterdam varen wordt het tijd om na te denken over het elektrificeren van hun schip. Vanaf 2025 mag er alleen emissieloos gevaren worden in het centrum. Om nu te voorkomen dat iedereen het wiel zelf gaat uitvinden of zijn boot tegen hoge kosten bij een werf brengt, willen we kijken of we daar als vereniging een gezamenlijk project van kunnen maken. We zoeken dus mensen met een technische achtergrond die zich hiervoor in willen zetten.

Ik ben inmiddels lang genoeg aan het woord geweest.

Ik wens iedereen een mooi en gezond 2022 met veel vaarplezier en ik hoop jullie allemaal weer gauw te zien.

Peter Weesendorp



Jaaragenda 2022

Bestuursvergadering	7 februari
„ „	7 maart
Algemene ledenvergadering	30 maart
Bestuursvergadering	11 april
Opening seizoen	24 april, 16.00 uur
Bestuursvergadering	9 mei
„ „	13 juni
Sluiting aanmelding winterstalling	1 juli
Bestuursvergadering	11 juli
„ „	8 augustus
„ „	12 september
„ „	10 oktober
„ „	14 november
Sluiting seizoen	27 november
Bestuursvergadering	12 december
Laatste dag aanmelding zomerligplaats	31 december

Varen door Amsterdam in 2022: vignet verplicht!

Iedere boot die door Amsterdams water vaart, moet vanaf 2022 een vignet hebben. Het nieuwe vignet is 3 kalenderjaren geldig.

Een vignet is verplicht voor alle pleziervaartuigen met een benzine-, diesel-, elektrische of hybridemotor als ze door Amsterdam varen. Kano's en kajaks zonder motor hoeven geen vignet te hebben. Hetzelfde geldt voor opblaasbare boten zonder harde bodem.

Er zijn 2 soorten vignetten:

1. BHG-vignet:

Elke boot die ook afmeert in openbaar water moet een Binnenhavengeld-vignet (BHG-vignet) hebben. Hiermee kun je varen en afmeren. Het soort

vignet en de kosten hiervan hangen af van de grootte van je boot en de aandrijving. Dit vignet is 1 kalenderjaar geldig.

2. Doorvaartvignet:

Als je door Amsterdam wilt varen en je hebt geen BHG-vignet, dan is een Doorvaartvignet vereist. Dit kost € 40,- en is 3 kalenderjaren geldig. Je krijgt hier gratis '24 uur afmeren' bij: die je kunt activeren op een dag naar keuze. Wil je later nog een keer afmeren, dan kun je '24 uur afmeren' kopen. Dat kost € 30,-.

De vignetten zijn te koop via amsterdam.nl/varen.

De vignetverplichting geldt voor het Amsterdamse binnenwater in alle stadsdelen. Dus ook op de volgende doorgaande vaarroutes:

- Kostverlorenvaart, onderdeel van de Staandemastroute.
- Nieuwe Herengracht van de Amstel naar het IJ. Het IJ zelf is uitgezonderd.

Als je zonder vignet door het Amsterdamse binnenwater vaart krijg je tot de zomer van 2022 een waarschuwing. Daarna krijg je een boete van € 95,-.

Niet vergeten aan te schaffen dus!

Gijs van Noort

Grachtenvaren

Peter noemde het al op onze virtuele nieuwjaarsreceptie: Over een aantal jaar is het niet meer toegestaan om met verbrandingsmotoren door de grachten te varen. Dat wordt best een uitdaging voor ons. Hij noemde gelijk het initiatief om gezamenlijk na te denken over de ombouw tot elektrisch varen. Heel verstandig om daarin samen op te trekken. Maar dat is niet het enige alternatief. Nu doel ik niet op varen op waterstof (dat zal dan vast ook wel mogen), want dat is helemaal een kostbare geschiedenis en het is voorlopig ook lastig te tanken. Nee ik wil een paar, althans voor de booteigenaar, goedkopere alternatieven aandragen.

Zeilen

Dè manier om je relaxed duurzaam te verplaatsen is natuurlijk zeilen. Door de hoge bebouwing langs de grachten waait de wind op de gracht eigenlijk altijd óf helemaal mee óf juist helemaal tegen. Daar moet je dan slim mee leren omgaan natuurlijk. Zeilen gaat ook het beste met een schip met een mast erop. Die mast komt natuurlijk wel hier en daar een brug tegen, dus die moet de gemeente dan maar even bedienbaar maken (zelfbediening graag). Zeilen kan ook zonder mast, kijk maar naar kitesurfers, dus als de bruggen toch vaste bruggen blijven kunnen we door de grachten kiten. We moeten wel nog even een techniekje ontwikkelen om 'over te pakken' aan de andere kant van de vaste bruggen. Maar die sport ontwikkelt zich zo snel, daar bedenken ze vast wel wat op.

Roeien



Roeien kan natuurlijk ook.

Als lid van een Amsterdamse roeivereniging kan ik vertellen dat de grachten zich uitstekend lenen om door te roeien. Dat wordt trouwens een stuk makkelijker als er minder andere boten varen, want een goede roeiboot heeft lange riemen en heeft dus veel breedte nodig.

Nu roei ik door de grachten met wherry's of andere voor roeien gebouwde boten, maar wij willen natuurlijk met ons eigen schip de grachten op. Nu kan je met sommige boten best roeien, lees de verhalen van Hans van der Smissen er maar eens op na. Maar toegegeven, roeien met een roeiboot gaat sneller dan roeien met een motorkruiser.

Een alternatief voor roeien is wrikken, met een riem achterop. Wie vroeger bij de zeeverkenners heeft gezeten weet vast nog wel hoe dat moet. En je kan wikkend best een heel goede snelheid ontwikkelen, maar je krijgt er wel een moeie arm van.

Bomen

Als de schepen van de jaarlijkse strontrace van Workum naar Warmond door de Kostverlorenvaart varen, kan je nog het aloude bomen zien. Met een tjalk wil dat best. In beide gangboorden iemand met een vaarboom van een meter of vijf, gelijk inzetten, met de hand verder uitzetten tot aan de knop, schouder erachter en gelijk op naar achteren lopen. Aan het eind de boom weer binnenhalen onder het gelijktijdig oplopen naar de boeg en daar begint het weer van voren af aan. Je wordt nat en je krijgt blaren aan je handen, maar je komt prima vooruit. Hoe korter je schip, hoe lastiger het is om te bomen. Dat pleit wel tegen deze manier van voortbewegen voor ons soort scheepjes.

Jagen

En dan hebben we natuurlijk nog het aloude jagen. In de eeuwen voor ons de gebruikelijke manier om een schip door een kanaal voort te bewegen bij ongunstige wind (bijna altijd dus). Daar was ook de hele waterinfrastructuur op ontworpen met jaagpaden, rolpalen bij bochten, etc.. En waarom zou dat niet opnieuw kunnen? Langs alle grachten een jaagpad, dat staat ook veel leuker dan al die geparkeerde auto's. En een rolpaal in de gouden bocht natuurlijk. Jagen gebeurde vroeger door de bemanning (meestal de schippersvrouw, de schipper bleef zelf graag aan het roer), maar ook wel door jaagpaarden. Ik denk dat een systeem van jaagpaarden overal langs de grachten de nieuwe toeristische attractie van Amsterdam kan worden.

Kortom, ik pleit er sterk voor dat de nieuwe werkgroep die zich bezig gaat houden met alternatieven voor varen met verbrandingsmotor het aandachtsgebied gaat verbreden.



Jagen langs de grachten, een nieuwe toeristische attractie.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne

Deel 3: Van de Bretonse noordkust naar de zuidkust.



De jachthaven van Saint-Cast.

In mijn vorige verslag heb ik verteld dat ik aangemeerd lag in Saint-Cast, aan de Bretonse noordkust, en vandaaruit naar Lézardrieux wilde varen. Na twee winderige dagen leek het goed weer te worden voor de lange oversteek. De wind was weliswaar nog steeds noordwest, maar omdat de windkracht niet meer zou zijn dan 3, zou ik daar op de motor gemakkelijk tegen in kunnen varen. Toen ik het zeil had gehesen en de jachthaven achter mij lag, had ik echter al snel in de gaten dat mijn oversteekplan veel te optimistisch was. De windkracht was geen 3, maar ruim 4 tot 5 en vanwege het stroom-tegen-windeffect stonden er steile golven met schuimkoppen. Hier ruim acht uur op de motor tegen inhakken was gekkenwerk. Ik besloot daarom om niet naar Lézardrieux te varen, maar naar Saint-Quay-Portrieux, een stuk dichterbij. Omdat de koers dan westzuidwest zou worden, was het wellicht op de zeilen bereikbaar.



Het stroom-tegen-windeffect zorgt voor een zeer onaangename golfslag.

Tot aan Cape Fréhel zat er echter niets anders op dan tegen de wind en de hoge golven op te tornen. Voor de kaap stroomde het het hardst en stonden de steilste golven. Zo erg had ik het op mijn reis nog niet meegeemaakt. Het voordek stond voortdurend blank. Een paar keer spoelde er een golf tegen de buiskap en viel het schip met een enorme klap in een golfdal. Gelukkig kan een Victoire veel hebben en ook deze zeewaardigheidstest doorstond het schip glansrijk. Na Cape Fréhel werd het gelukkig een stuk rustiger en kon ik een flink stuk afvallen en op de zeilen verder varen. Aanvankelijk voer ik te veel naar het zuidwesten om mijn bestemming in één slag te kunnen halen, maar ik had geluk. De wind draaide gaandeweg naar het noorden en tot vlak voor Saint-Quay-Portrieux had ik de motor niet meer nodig. Hij nam ook nog wat af. Zo veranderde de reis die zeer onaangenaam en ruig was begonnen in een mooie, relaxte zeiltocht. De zon en de bijna wolkeloze hemel deden ook een duit in het zakje.



Saint-Quay-Portrieux.

Net als in de twee vorige havens werd ik verwelkomd door een havenmeester die me in zijn bootje de weg wees naar een vrije box. Ik begroette hem in het Frans en hij begroette mij in het Engels en bleef die taal spreken, ondanks mijn pogingen om de conversatie in het Frans voort te zetten. Ik ben ook maar overgeschakeld op Engels en had zodoende niet de gelegenheid om mijn Frans te oefenen, maar dat werd daarna ruimschoots gecompenseerd. Omdat ik graag met de neus in de wind lig, had ik het schip met het achterschip naar de steiger de box in gemanoeuvreerd. Je levert dan wel wat privacy in, want iedereen op de steiger kan de kuip en de kajuit inkijken en zien wat je aan het eten bent, maar het levert ook veel contacten op. Vaak beperkten die zich tot “bon soir” en “bon appetit”, maar er waren ook nogal wat Franse zeilers die geïnteresseerd waren in mijn reis en mijn schip en vroegen waar het gebouwd was, hoe oud het was en wie de ontwerper was.

De volgende dag was het weer zeer zonnig en zat de wind nog steeds in de noordhoek, maar hij was nog wat verder afgezwakt. Ik had naar Lézardrieux kunnen kruisen, maar omdat ik dan wel erg laat zou aankomen

heb ik tot aan het vaarwater dat naar de rivier de Trieux leidde op de motor gevaren. Daarna werd de koers west en konden de zeilen het overnemen. Daarbij moest ik wel scherp de navigatie in de gaten houden, want de geul slingerde tussen talloze rotsen door. Gelukkig waren die goed gemarkeerd.



Ile Bréhat.

Verder werd mijn aandacht sterk in beslag genomen door alles wat ik aan landschapsschoon om me heen zag. Aan stuurboord lag een eilandje, Ile Bréhat, dat eruitzag als een slordige stapel blokken. Ze waren weelderig begroeid met struiken en bomen. Op veel blokken stond een uit ruwe natuursteen opgetrokken huis en vanaf een van de rotsen piekte een torentje de lucht in, zo te zien van een oud romaans kerkje. Aan bakboord lag voor de steil oplopende, met bomen begroeide kliffen een klein dorpje. Aan beide zijden lagen veel jachten en visbootjes aan meerboeien. Ik was niet de enige die van deze schitterende omgeving kwam genieten, er voeren rondvaartboten en bij de ingang van de geul lag een cruiseschip voor anker.



Voordat ik de Trieux opdraai geef ik deze zeilertjes de ruimte.

Toen ik het punt naderde waar ik de rivier op moest draaien, moest ik goed opletten, want er naderde een lange sleep kleine zeilbootjes met kinderen erin, waarschijnlijk van een zeilschool. Het liefst had ik tot aan Lézardrieux willen zeilen, maar met de soms lastige navigatie en al het moois om me heen waarvan ik foto's wilde maken, werd ook nog de stand van de zeilen in de gaten houden een beetje te veel van het goede. Ook in Lézardrieux was er een havenmeester in een bootje die me naar een box leidde en mijn lijnen aanpakte. Er lagen nog drie andere Nederlandse schepen. Nadat ik lekker buiten mijn avondmaal had verorberd, heb ik een wandeling door het plaatsje gemaakt. Er stonden vrijwel alleen uit ruwe natuursteen opgetrokken huizen. Achter het 17^e-eeuwse kerkje werd in de openlucht een toneelvoorstelling gegeven. Ik ben doorgelopen tot op de verkeersbrug die achter het dorp de Trieux overspande. Vanaf de brug had ik een mooi uitzicht over de rivier en het zacht glooiende, weelderig begroeide achterland. De volgende morgen hing er een dikke mist in het rivierdal en was er vrijwel niets van de schitterende omgeving te zien. Aan het eind van de ochtend had de zon de mist gelukkig helemaal opgelost en toen was het ook tijd om met de stroom in de rug de rivier af te varen.



Op weg naar Roscoff, de monding van de Trieux ligt achter me.

Op zee was het een stuk minder helder dan tijdens de vorige dagen en vanwege de noordenwind ook een beetje fris. Helaas was hij net niet sterk genoeg om ervoor te zorgen dat ik alleen op de zeilen voor de kentering van het tij in de volgende haven, Roscoff, zou aankomen. Ik was op deze zonnige zondagmiddag bepaald niet de enige die daar naartoe wilde, het was bijna net zo druk als op een zonnige zaterdagmiddag tussen Stavoren en Enkhuizen, alleen voer iedereen hier dezelfde kant uit. Ondanks de drukte had de havenmeester, die me ook hier in zijn bootje verwelkomde, een box voor me. Het grote voordeel van de relatief geringe breedte van mijn schip is dat het bijna altijd in een box past. De jachten die vrijwel gelijk met mij arriveerden, waaronder weer veel Nederlandse, moesten bijna allemaal in rijtjes aan de gastensteiger liggen.

De dag erna zou ik pas na de middag stroom mee krijgen en ik had daarvoor 's morgens lekker de tijd om door de schilderachtige straatjes van het stadje te dwalen en de 16^e-eeuwse kerk met het barokke interieur te bewonderen. Het weer verschilde niet veel van dat van de vorige dag, alleen stond er meer wind. Hij zat weer in de noordhoek en daarom was het op

zee weer tamelijk fris, maar ik kon lekker het hele stuk zeilen. Het vaarwater slingerde eerst tussen het Ile de Batz en de kust door en daar moest ik weer goed opletten dat ik alle cardinale bakens en tonnen aan de goede kant passeerde, anders zou ik eindigen op een rots. Daarna volgde er een lang stuk zee waar ik alle ruimte had en rustig een boek kon lezen, natuurlijk wel om de paar minuten om me heen kijkend om te zien of er kreeftenboeitjes lagen of schepen aankwamen.



Eén van de rotsen langs het geultje naar L' Aber Wrac'h.

De haven waar ik naartoe voer was L' Aber Wrac'h en de vraag was hoe ik die het beste kon aanlopen. Op de terugreis het jaar ervoor zijn mijn zoon en ik via een nauwe, ten noorden van de haven gelegen geul naar zee gevaren. Die liep tussen een aantal rotsen en was daardoor veel spectaculairder en bovendien veel korter dan de brede, westelijke ingang, maar ook veel riskanter. Mij trekt het avontuur meer dan de gebaande paden, dus ik besloot voor de geul tussen de rotsen te kiezen. Het probleem was alleen dat de ingang aan de landkant wel was gemarkeerd, maar de ingang aan zee kant niet. Op de elektronische kaart was wel te zien waar die zich bevond, maar het was toch nog behoorlijk lastig om precies de rotsen

te vinden waar ik tussendoor moest. Toen ik die had gevonden moest ik wat oploeven en ging het schip nog wat harder lopen. Ik wilde uiteraard wat foto's maken van de spectaculaire rotspartijen en liet het sturen over aan de automaat, maar omdat ik een ruimewindse koers voer, slingerde het schip behoorlijk en corrigeerde de stuurautomaat dat onvoldoende. Het ene moment voer ik recht op de rots af die ik aan bakboord moest houden en het andere moment lag de lange rij lage rotsen die aan stuurboord moest blijven recht voor de boeg. Omdat ik daarop niet wilde eindigen heb ik zelf gestuurd, wat uiteraard ten koste ging van het fotograferen. Veel gelegenheid daarvoor had ik sowieso niet, want vanwege de stevige wind en de stroom in de rug was ik heel snel tussen de rotsen door.



Bijna in L'Aber Wrac'h.

Ik kwam nu op veel breder, rustiger vaarwater. Daar had ik weinig last meer van gevaarlijke rotsen, maar wel van kitesurfers die met enorme snelheden van de ene naar de andere oever raceten, behendig om of over rotsen heen springend. Terwijl ik naar voren keek, scheurde er eentje luid joelend op een paar meter afstand langs het achterschip. Ik schrok be-

hoorlijk. Dit keer kwam er geen havenmeester op me af varen, ik veronderstelde omdat het al acht uur was, de tijd waarop de meeste Fransen van hun avondmaal genieten, maar ik heb toch even contact opgenomen met de “capitainerie”, het havenkantoor. Mijn oproep werd keurig beantwoord door een dame die vertelde dat haar collega mij zo zou wijzen waar ik kon aanleggen. Even later kwam er een jonge havenmeester in een bootje die me zei dat ik moest aanmeren aan de buitenzijde van de gastensteiger. Bepaald geen rustig plekje, maar ik had wel een schitterend uitzicht over de rivier. Het havengeld betalen kon direct bij hem.



Nederlands varend erfgoed in L'Aber Wrac'h.

De gastensteiger was niet afgesloten door een hek en het was er behoorlijk druk met wandelende toeristen. Een stukje achter mij lag namelijk een grote Nederlandse driemaster, de Thalassa, en die had veel bekijks. Boven het dek hing een groot doek met “School at Sea” erop. De volgende morgen kwam er nog meer varend erfgoed bij, een grote Franse tweemaster, en die had het plekje nodig waar ik lag. Van de havenmeester kreeg ik een box aangewezen. Toen ik verkast was, had ik nog ruim de tijd om een wandeling naar het plateau waar het grootste deel van het plaatsje

lag. Er was een uitzichtpunt van waaraf de hele archipel van eilandjes en rotsen in de riviermonding mooi was te zien.



Uitzicht over de riviermonding bij L' Aber Wrac'h.

Na de middag heb ik de lijnen weer losgegooid om naar Camaret-sur-Mer, aan de Bretonse westkust, te varen. Net als het jaar ervoor heb ik de kortste route genomen. Die liep dwars door een groot rotsveld. Ik heb me daardoor geen moment verveeld. Hoewel de elektronische kaart precies de koerslijnen aangaf, was ik weer voortdurend bezig om uit te zoeken waar de rotsen lagen die ik moest passeren. Over het weer had ik geen klagen. Het was zonnig en helder en de nog wel een beetje frisse noord-oostenwind was net sterk genoeg om me ruime wind zeilend voldoende snelheid te geven. De sterke stroom in de rug hielp daarbij ook flink. Schuin voor me peddelde zeker een uur lang een jongen op een surfplank met me mee. De kust was vrij laag. Op veel plaatsen stonden huizen en lagen kleine badplaatsjes, soms met een getijdenhaventje. Daarachter lag vrij kaal, geleidelijk oplopend bouwland met boerderijen.



In het rotsveld houdt deze peddelaar me zeker een uur gezelschap.

Aan het eind van de middag draaide ik het vaarwater op dat naar de Rade de Brest toe leidt en werd de wind aflagtig. De temperatuur ging zeker 10 graden omhoog en ook in Camaret-sur-Mer, waar ik een uurtje later arriveerde, was het behoorlijk warm. De volgende morgen heb ik het bezoek aan de bakker gecombineerd met een leuke wandeling door de smalle, schilderachtige straatjes en steegjes van het plaatsje. Daarna was het tijd om het water op te zoeken en volgde er een vrij spectaculaire tocht. Mijn bestemming was Morgat, een badplaatsje in het noordwesten van de Baai van Dourarnenez. Om op de oceaan te komen moest ik tussen een indrukwekkende kaap en een grote rots door waarin het water een tunneltje had uitgeslepen. De kust bestond uit hoge, indrukwekkende kliffen met daarvoor vaak scherp gepiekte rotsen in allerlei maten en soorten, een paradijs voor geologen. Niet ver van de kaap lagen dwars op de kust vijf rotseilandjes. Je kon er omheen varen, maar ook er tussendoor. Net als vorig jaar koos ik voor het laatste. Veiligheidshalve heb ik weer de breedste doorgang genomen. De passage duurde maar kort, maar was wel weer zeer spectaculair, vooral vanwege de grillige vormen van de rotsen.

In de grote rots die aan stuurboord lag, waren heel mooi de afzettingslagen te zien. Ze staken schuin omhoog. Het hele gevaarte moet dus miljoenen jaren geleden door enorme krachten gekanteld zijn.



Cape de la Chèvre.

Daarna voer ik wat verder van de kust. De tocht werd weer spectaculair toen ik de 124 meter hoge Cape de la Chèvre, de noordwestkaap aan de ingang van de Baai van Dourarnenez, had bereikt. De kale rotswanden met daarboven de uitkijkpost, rezen steil uit het water op. Om zoveel mogelijk van het uitzicht te genieten voer ik zo dicht mogelijk om de kaap, maar ik moest wel uitkijken voor de rotsen die daar lagen. Op de elektronische kaart was goed te zien dat ik er op een veilige afstand tussendoor voer, maar op een gegeven moment zag ik schuin voor de boot het water breken. Dat betekende dat ik op een rots afvoer! Omdat er nauwelijks wind stond voer ik op de motor en die heb ik onmiddellijk in zijn achteruit gezet. Gek genoeg werd de rots niet op de kaart aangegeven. Ik ben even stil blijven liggen en heb goed naar het water gekeken, maar er waren geen brekende golven meer te zien. Waarschijnlijk had een dolfijn me voor de gek gehouden.



Uitzicht na het ronden van de kaap.

Toen ik om de kaap heen was gedraaid veranderde het uitzicht sterk. Naar het oosten had ik een weids uitzicht over de enorme baai, aan de andere kant keek ik uit op de hoge klifkust die richting Morgat liep. In tegenstelling tot de kliffen langs de oceaan waren ze weelderig begroeid. Vrijwel direct na de kaap lag een baaitje waar een paar jachten voor anker lagen. Er werd gezwommen en gepeddeld en vanaf een paar rotsblokken sprongen kinderen het water in. Toen ik dat allemaal zag kreeg ik ook zin in een koele duik. Ik zou vrij vroeg in Morgat aankomen en wilde dan een wandeling over de kliffen maken. Maar gezien de temperatuur was het geen wandel- maar zwemweer. In de kajuit, waar het koeler was dan buiten, stond de thermometer op 32 graden, zelfs op de oceaan was het heet. Ik heb de steven gewend en ben in het baaitje voor anker gegaan. Om niet het risico te lopen dat ik vanwege de stroom het schip niet meer zou kunnen bereiken heb ik vanaf het achterschip een lange lijn met een paar knopen in het water gehangen, maar stroom stond er nauwelijks en ik kon veilig een aantal rondjes om de boot zwemmen.



Voor anker in een idyllisch baaitje.

Heerlijk opgefrist heb ik lekker in de kuip gedineerd, genietend van uitzicht op dit idyllische plekje. Rond de baai waren de klifwanden begroeid met laag struikgewas waardoor paden liep. Ver boven me zag ik, als kleine bewegende stipjes, een groepje wandelaars. Op de kaap die het baaitje aan de noordkant afsloot was een bos. Het liefst had ik ook op dit schitterende plekje overnacht, maar op de windkaart zag ik dat de wind naar het noordoosten en later naar het oosten zou draaien, en dan lag je hier bepaald niet lekker. Toen ik aan het begin van de avond het baaitje uitvoer was de wind al noordoost geworden en woei hij schuin het baaitje in.

In Morgat was aan de gastensteiger nog een vrije box waar ik precies in paste. De havenmeester was niet meer aanwezig. Vlak naast de jachthaven lag, ingeklemd tussen de hoge, weelderig begroeide kliffen en een enorm rotsblok, een idyllisch strandje waar gezwommen werd. Het enorme strand voor het plaatsje lag bijna helemaal droog en daarover heb ik eerst een wandeling gemaakt. Daarna ben ik over de boulevard weer teruggelopen. Ik was er bepaald niet de enige toerist. De terrassen zaten vol en overal zaten mensen op bankjes. Het was nog steeds zeer warm

en daarom uitstekend weer om mezelf op een ijsje te trakteren. De volgende morgen ben ik naar het strandje gegaan om er een frisse duik te nemen. Maar omdat het hoogwater was, was het helemaal verdwenen. Via de betonnen helling kon je bij het water komen. Het was er behoorlijk druk met mensen die een stukje gingen zwemmen en zich daarna op een rots lieten opwarmen. Nadat ik een paar baantjes had getrokken in het glasheldere, azuurblauwe water, was ik voldoende afgekoeld om de eerste uren de hitte te kunnen doorstaan.



Voor anker liggend Frans varend erfgoed voor de kust bij Morgat.

Rond de middag ben ik naar het zuiden gevaren en kon ik weer van het uitzicht op de mooie kust genieten. Ik wilde nu naar Audierne, aan de Bretonse zuidwestkust. Er stond nauwelijks wind, de zee was bijna spiegelglad en in de Raz de Sein, voor de zuidwestpunt van Bretagne, waar het vanwege de enorme stroom flink tekeer kan gaan, was het uitzonderlijk rustig. Aan het begin van de avond voer ik de jachthaven binnen. De havenmeester had me via de marifoon het nummer doorgegeven van de box waar ik kon liggen, maar die was niet makkelijk te vinden. De nummers waren namelijk alleen te lezen als je in een box lag. Op de steiger werd ik

aangesproken door een Nederlander die mijn schip onderweg al een aantal keren had gezien. Zijn vrouw en hij woonden permanent op hun boot en verkeerden in de gelukkige omstandigheid dat ze vandaaraf hun werk konden doen.



Aangemeerd in Audierne.

Ik werd ook aangesproken door de eigenaar van het Franse zeiljacht dat naast mij lag. Hij vertelde dat hij hartproblemen had en vroeg me of ik hem kon helpen om zijn bijbootje om mijn schip heen naar zijn schip te trekken. Het was een fluitje van een cent, maar hij was me zo dankbaar dat hij me uitnodigde om bij hem aan boord iets te drinken. Omdat het eten al bijna klaar was stelde ik voor om dat wat later te doen. Dat vond hij geen goed idee, want dan waren zijn vrouw en kleindochter aan boord en die kletsten, vrij vertaald, de oren van je kop. Even later stapte hij met twee flesjes bier in de hand bij mij aan boord. Toen het eten klaar was, bood ik hem aan om een hapje mee te eten, maar zijn vrouw zou hem dat zeer kwalijk nemen. Hij stapte van boord en niet veel later arriveerden zijn vrouw en zijn kleindochter, een meisje van zes. Ik werd vriendelijk begroet met “bon soir

monsieur” en “bon appetit” en het meisje zwaaide iedere keer als ze me zag.



Op weg naar Bénodet word ik gepasseerd door deze kotter.

Nadat ik de volgende morgen eerst mijn proviand had aangevuld in het kleine supermarktje bijna tegenover de haven en een leuk wandelingetje had gemaakt door de schilderachtige trapstraatjes van het stadje, werd het tijd om het water weer op de zoeken, ook al vanwege de hitte. De wind was net sterk genoeg om te kunnen zeilen. Ik kon een lange slag maken tot voor de kaap waar de zuidkust van Bretagne begint, maar daarna moest de motor het van de zeilen overnemen. Mijn bestemming was Bénodet, waar ik het jaar ervoor anderhalve week had gebivakkeerd om te herstellen van de val met mijn vouwfiets. Aan het begin van de avond had ik de jachthaven van het plaatsje bereikt. Alle plaatsen aan de gastensteiger waren bezet, zodat er niets anders opzat dan aan te meren aan een Frans jacht. Er was geen mens aan boord, maar wat later op de avond arriveerde er een jongeman die nauwelijks notie van mij nam. Ik vroeg wanneer hij wilde vertrekken, maar hij sprak zo snel dat ik van zijn antwoord niet veel begreep. Ik wilde zeker 2 dagen in Bénodet blijven omdat

ik daarvandaan een bezoek wilde brengen aan de historische stad Quimper. Toen ik dat de volgende morgen tegen de havenmeester zei, kreeg ik een box aangeboden.



Uitzicht vanuit mijn box in Bénodet.

Nadat ik was verkast ben ik over een behoorlijk drukke weg naar Quimper gefietst. Hoewel het zeer boomrijke landschap mooi was, was de tocht vanwege de onophoudelijk passerende auto's geen onverdeeld genoegen. Wat me wel opviel was dat ze allemaal met een grote bocht om mij heen reden. Bij bochten bleven ze zelfs even achter mij. Het was weer zeer warm, maar omdat ik bijna voortdurend in de schaduw van de bomen reed, had ik weinig last van de hitte. Na ruim een uur klimmen en dalen, was ik toe aan een stevig middagmaal. Het liefst had ik dat op een terrasje in Quimper genuttigd, maar omdat het inmiddels al één uur was, ben ik gestopt bij een aangenaam ogend restaurant met een schaduwrijk terras. De vismaaltijd was voortreffelijk en voorzien van de nodige calorieën ben ik doorgefietst naar Quimper.



Quimper.

Aan de rand van de stad begon een fietspad dat volgens een bordje naar het stadcentrum leidde, maar het eindigde nog buiten het centrum plotse-ling aan de linkerkant van de weg. Gelukkig bracht Google Maps uitkomst en niet veel later had ik het oude stadscentrum bereikt. Dat heb ik te voet verkend. Door een aantal winkelstraten waar het gezellig druk was en een

paar mooie vakwerkhuisen stonden, ben ik naar de indrukwekkende gotische kathedraal gewandeld. Niet alleen om de fraaie buitenkant en het interieur te bewonderen, maar ook om wat verkoeling te zoeken. Op straat was het vanwege de hitte namelijk niet erg aangenaam meer.



Eén van de gezellige pleintjes in Quimper.

Het volgende gebouw waar het ook een stuk koeler was, was het kunstmuseum. Hier had ik voor het eerst mijn vaccinatieapp nodig. Een vrouw met een meisje dat blijkbaar nog niet volledig gevaccineerd was, werd de toegang geweigerd. Het museum, gevestigd in een schitterend gebouw, was vooral de moeite waard vanwege een tentoonstelling van de mij niet bekende impressionistische schilder Moret en de mooie collectie historische schilderijen, waaronder weer een aantal Nederlandse uit de Gouden Eeuw. Moret heeft veel Bretonse kappen en baaien geschilderd en een aantal herkende ik. Daarna heb ik zoveel mogelijk nauwe, schaduwrijke straatjes opgezocht en daar wemelde het van. Rond halfacht, het begin van de Franse etenstijd, heb ik in een van die straatjes op een terrasje mijn avondmaal genuttigd, gegrilde sardines in een heerlijke kruidensaus.

Zoals in zoveel drukke Franse binnensteden liepen er militairen rond die alles nauwlettend in de gaten hielden.



In het straatje waar ik geniet van mijn avondmaal patrouilleert een groepje militairen.

Mijn fiets stond niet ver weg en na ruim een uur was ik weer in Bénodet. Onderweg was al aan de donkere wolken in het zuiden te zien dat er een weersomslag op komst was. Er kwam een onweersfront aan en dat zou voor flinke verkoeling zorgen. Met het onweer viel het erg mee, maar de volgende dag was het weer totaal omgeslagen. De temperatuur was zeker 15 graden gezakt en het regende bijna onophoudelijk. De dag erna was het niet veel beter. Mijn plan was om de Odet op te varen en dan een stuk stroomopwaarts op de rivier te overnachten. Maar in de regen vond ik dat niet erg aantrekkelijk. Ik ben daarom nog twee dagen in Odet blijven liggen en kon zo een begin maken met dit reisverslag. Verder zorgde mijn praatgrage buurman ervoor dat ik flink mijn Frans kon ophalen. Hij grapte dat de regen en de loodgrijze lucht mij als Nederlander wel bekend moesten voorkomen.



Kasteel op de oever van de Odet.

Na twee dagen brak de zon weer door en was het uitstekend weer om de rivier op te varen. Even na de middag ben ik vertrokken. Omdat de wind pal tegen was, voer ik op de motor. Veel gas hoefde ik niet te geven, want de vloedstroom, die vanwege het springtij extra sterk was, duwde me hard stroomopwaarts. Overall langs de oever stonden bomen en op sommige plekken rezen grote rotsen uit het water op. In het begin was de rivier nog vrij breed en daar lagen honderden jachten aan meerboeien. De oevers waren er vrij laag, maar meer stroomopwaarts liep het land steeds meer op. Tussen het geboomte op de heuvels stonden een paar kastelen. De rivier werd gaandeweg smaller en kronkeliger en daardoor nog mooier. Op een gegeven moment verbreedde hij zich tot een soort meer en daarachter lag Quimper. Ik zag de stad voor mij liggen, maar ernaartoe varen kon niet, daarvoor werd de rivier te ondiep. Bovendien lag er een vaste brug waar ik niet onderdoor kon.



Gaandeweg wordt de rivier steeds kronkeliger en mooier.

Ik ben omgekeerd en op zoek gegaan naar een plekje waar ik voor anker of aan een meerboei zou kunnen overnachten. Een klein stukje stroomafwaarts was een idyllisch zijkreekje waar ik het anker zou kunnen uitgooien. De toegang was heel smal en daar zou ik zeker niet kunnen ankeren. Een klein eindje verder zou dat wel kunnen, maar daar lag al een jacht voor anker. Ik vroeg me af of ik wel voldoende ruimte had en niet het risico liep om de grond te raken als het laagwater werd. Omdat het springtij was, zou dat extra laag zijn. Ik ben weer teruggevaren om verder te zoeken. Voor de plek waar de rivier zich verbreedde, lagen een paar jachten voor anker en was nog ruimte, maar omdat het hard stroomde was ik een beetje bang dat het anker niet zou houden. Ik ben daarom een klein stukje stroomafwaarts gevaren waar een aantal meerboeien lagen. Daaraan vastgemeerd de nacht doorbrengen leek me het veiligst.



In de verte zie ik een ankerplek, maar de nacht doorbrengen aan een meerboei lijkt me veiliger.

Voor het vastmaken aan een meerboei gebruik ik altijd een haak die vastzit aan de lijn van de rol op de hekpreekstoel. Ben ik aangehaakt dan rol ik de lijn wat af en zet hem vast op de kikker op het voordek. Vanwege de stroom kostte het veel moeite om met de haak in de hand dicht langs de meerboei te varen die ik op het oog had. De eerste poging mislukte dan ook, maar de tweede keer had ik succes. Omdat ik me helemaal moest concentreren op het vasthaken, had ik echter niet in de gaten dat de lijn waaraan de haak vastzat achter mijn linkervoet op het dek lag. Door de kracht van de stroom werd de lijn direct strak om mijn linkerbeen getrokken en lukte het me niet om dat te bevrijden, hoe hard ik ook aan de lijn trok. Op een gegeven moment was die helemaal uitgerold en op hetzelfde moment lag ik achterover in het water. Hoe het precies gebeurde weet ik niet, de val voltrok zich in een fractie van een seconde. Ik lag naast de boot, met mijn hoofd in het water en de uiteinden van mijn sandalen nog op de reling. Nadat ik die daarvan had afgetrokken kon ik vrij makkelijk het trapje bereiken. Dat heb ik naar beneden proberen te trekken. Eerst lukte dat niet, maar op een gegeven moment kon ik het lijntje dat ervoor zorgt dat

het trapje niet uitklapt, uit het klemmetje wippen. Mijn zwemvest had zich inmiddels opgeblazen en dat belemmerde mijn beweeglijkheid aanzienlijk. Toch kon ik vrij gemakkelijk aan boord komen. Daar zag ik dat ik flink gewond was. Op mijn linkervoet zaten twee jopen van zeker 5 bij 3 centimeter en op mijn linkerbeen zaten flinke schaafwonden. Ik bloedde behoorlijk, maar pijn had ik nauwelijks.

Ik heb eerst mijn natte kleren uitgetrokken en toen zo goed en zo kwaad als dat ging de wonden verbonden. Gelukkig heb ik een goed gevulde verbanddoos. Intussen lag het schip aan de 40 meter lange lijn midden in de rivier en dat had de aandacht getrokken van een Frans echtpaar dat met hun bijbootje op weg was naar hun voor anker liggende schip. Terwijl ik me aan het omkleden was, klopten ze op de boot en vroegen ze wat er aan de hand was. Mijn verwondingen zeiden hun al genoeg en zonder er veel woorden aan vuil te maken klommen ze aan boord om mij te helpen. De man maakte het ankergerei in orde en wees me op een plek vlakbij hun boot waar goede ankergrond was. Een andere optie dan ankeren was er inmiddels ook niet meer, want door de enorme kracht van de stroom was de rol van de hekpreekstoel afgebroken. De lijn zat nog wel vast aan de boei maar niet meer aan het schip. Ik heb de boot naar de ankerplek gestuurd. Daar heeft de Fransman het anker uitgeworpen. Het hield prima. Een paar jonge Fransen in een snelle rubberboot kwamen even later de haak en de lijn naar de boot toe brengen.

De Fransman, die zich inmiddels had voorgesteld als “François”, vertelde dat hij arts was en zei dat mijn voet omzwachteld moest worden en de wonden gehecht moesten worden. Omdat dat alleen in een ziekenhuis kon, belde hij de brandweer op om mij daarnaartoe te brengen. In verband met het mij weer terugbrengen naar de boot hebben we onze telefoonnummers aan elkaar doorgegeven. Na een half uurtje kwam er een snelle ribboot met drie brandweerlieden erin langszij. Ze hielpen mij opstappen en brachten me in vliegende vaart naar een helling langs de rivier. Daar stond een rode brandweerambulance klaar. Via allerlei hobbelige landweggetjes bereikten we het ziekenhuis van Quimper, waar ik keurig werd afgeleverd bij de eerste hulp. In de ambulance was mijn voet al omzwachteld en waren al mijn gegevens genoteerd. Alles ging in het Frans, ook met François heb ik vrijwel alleen Frans gesproken. In het begin zei hij wel

wat in het Engels, maar zijn beheersing van die taal was nog slechter dan mijn beheersing van het Frans, dus dat schoot niet erg op.

Na alle enerverende gebeurtenissen had ik alle tijd om tot rust te komen, want er werden allerlei mensen de eerste hulp binnengebracht die er veel slechter aan toe waren dan ik. Gelukkig zorgde mijn telefoon voor wat afleiding en gelukkig had een van de brandweerlieden me geadviseerd om mijn oplader mee te nemen. Aanvankelijk ging ik ervan uit dat ik nog wel dezelfde avond op mijn boot zou terugkeren, maar toen het begon te schemeren werd het duidelijk dat dat een illusie was. Ik had al bijna 12 uur lang niets gegeten of gedronken en toen ik aan een van de verpleegkundigen vroeg of het mogelijk was om iets te eten of te drinken, bracht hij mij een bekertje water. Om 2 uur 's nachts werd ik naar een behandelkamertje gereden. Na een kwartiertje kwam er een vriendelijke jonge vrouw binnen die zei dat ze de dokter was. Ze ging voortvarend aan de slag. Ook met haar converseerde ik alleen in het Frans. Gelukkig praatte ze niet zo snel als de meeste Fransen, zodat ik vrijwel alles verstond. De wonden aan mijn been plakte ze met een soort lijm dicht en de wonden op mijn voet werden gehecht.

Na de behandeling kreeg ik een paar recepten voor kompressen en ze vroeg of ik nog vragen had. Die had ik, want ik vroeg me af waar ik moest overnachten. In ieder geval niet op de boot, maar om 3 uur 's nachts nog op zoek gaan naar een hotelkamer vond ik ook niet erg aantrekkelijk. De dokter stelde voor om de brancard waar ik op lag ergens in een rustig gangetje te parkeren, dan kon ik daar slapen. Ik vond het prima. De verpleegkundige die me ernaartoe reed vroeg of ik wat wilde eten en noemde een paar gerechten. "Compote" klonk me wel bekend in de oren en even later werd het gebracht. Het was de simpelste maaltijd die ik ooit in Frankrijk heb genuttigd, aardappelpuree met ham en een broodje, maar op dit late uur smaakte het prima. Nadat ze ook nog een dekentje had gebracht, heb ik geprobeerd om wat te slapen. Omdat het licht brandde en er voortdurend personeel langsliep en soms ook patiënten te horen waren, kwam daar echter weinig van terecht. Bij het wisselen van de dienst hoorde ik een verpleegkundige tegen een collega zeggen dat hier een meneer lag die van zijn boot was gevallen. Even na achten werd ik gewekt en kreeg ik als ontbijt een broodje en een kop koffie.

Daarna heb ik François gebeld. Zijn vrouw en hij deden boodschappen in Quimper en konden me om 10 uur vanaf de steiger van een zeilclub naar de boot brengen. Een van de verpleegkundigen was zo vriendelijk om voor mij een taxi te regelen. Het duurde even voor die arriveerde en de chauffeur, een bijzonder vriendelijke man, had moeite om de door François opgegeven plek te vinden. Hij reed een paar keer verkeerd, maar kon zijn taxi in de buurt parkeren. Hij is zelfs met me meegelopen naar de plek waar de steiger was. Door het zoekwerk was het bedrag van de rit flink toegenomen, maar dat wilde hij niet in rekening brengen. Elektronisch betalen kon niet, en ik had alleen wat kleingeld in mijn portemonnee en een briefje van 50, maar dat kon hij niet wisselen. Als ik hem al mijn kleingeld gaf vond hij het prima.



Uitzicht vanaf mijn ankerplekje. Vooraan de boot van François en zijn vrouw.

Even later arriveerden François en zijn vrouw en na een snelle tocht over de rivier zetten ze me af op mijn boot. Ze woonden in La Rochelle en als dank voor alle hulp heb ik ze beloofd om ze een dinertje in een restaurant aan te bieden. De rest van de dag heb ik op mijn voor anker liggende schip

doorgebracht en ik ben vroeg naar bed gegaan. Het lopen en vooral het kajuittrapje op- en afklimmen ging moeizaam, maar de volgende morgen merkte ik al enige verbetering. Het been dat had vastgezeten was niet meer zo gezwollen en lopen ging makkelijker. Omdat ik toch nog een beetje rust wilde nemen om te herstellen en het bovendien vooral in de morgen voortdurend regende, ben ik nog een dag blijven liggen. Gelukkig had ik in Bénodet mijn watertanks volgegooid en flink geproviandeerd. De volgende dag zou het weer sterk verbeteren en dan wilde ik vertrekken, richting Concarneau, waar een vriend zou opstappen om me een weekje te vergezellen.

Hoe de tocht naar Concarneau is verlopen en wat voor avonturen ik verder langs de Bretonse zuidkust heb beleefd, kun je in de februari-Geus lezen.

Jaap van der Harst