



DE WATER GEUZEN

*Jaargang 98, nummer 5
mei 2026*

*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

Anne Stijkel
Maldenhof 477
1106 EN Amsterdam
E: voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Vicevoorzitter

Jan Schans (communicatie)
E: vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl

Secretaris

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

Eerste penningmeester

Maurits Cassee
E: penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl

Tweede Penningmeester

Leo Polak

Algemene bestuursleden

Erik Corver (veiligheid)
Martijn Hardebol (kennismaking)
Janine Geskus (evenementen)

Havencommissaris Amsterdam

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

Havencommissaris Vinkeveen

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

Havencommissie Durgerdam 2025

Marthy Langendonk
Aletta Kliphuis T: 06 252 41 455
E: watergeuzenhavendurgerdam@gmail.com

Vertrouwenspersoon

Manuela Peters
E: manu_peters@hotmail.com

Kennismakingscommissie

Aryan Ferwerda T: 06 153 39 005
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621
Martijn Hardebol T: 06 510 66 230

Redactiecommissie

Jan Schans (teamleider/vertegenwoordiger bestuur)
Jaap van der Harst (eindredacteur Geus)
T: 06 303 29 621
Gijs van Noort (Boot van de maand)
Hans Haytsma (webmaster)
Jelle de Schaaf (2^e webmaster, verzending digitale Geus en Nieuwsbrieven)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)
Esther Koch (websitesredacteur)
Kopij: redactie@wsvdewatergeuzen.nl [cc vanderharst.jaap@gmail.com](mailto:cc.vanderharst.jaap@gmail.com)

Evenementencommissie

Janine Geskus

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, Amsterdam

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

Inhoud

	<i>pagina</i>
<i>Van de redactie</i>	4
<i>Van de bestuurstafel</i>	5
<i>Officiële mededelingen mei 2026</i>	6
<i>Jaaragenda 2026</i>	6
<i>Keuring boordbrandblussers</i>	7
<i>Hoe we het seizoen openen</i>	7
<i>Manoeuvreren bij de Geuzen</i>	11
<i>Weer varen</i>	15
<i>Boot van de Maand: de Teguh</i>	17
<i>Met de Nehalennia naar Noord-Spanje</i>	26
Deel 2: Van Guernsey naar Pornic, de zuidelijkste haven van Bretagne.	

Van de redactie

Onze boten liggen weer bijna allemaal vaarklaar in het water en op 19 april openden we op feestelijke wijze het seizoen, ook deze keer weer met een inspirerende toespraak van onze voorzitter en een vlagritueel dat tot veel vrolijkheid leidde. In deze Geus staat een verslag en Anne blikt er in *Van de bestuurstafel* ook op terug.

In de *Officiële Mededelingen* kun je lezen dat we er een aantal nieuwe leden en aspirant-leden bij hebben. Welkom allemaal! We hopen dat de aspirant-leden zich in een volgende Geus even aan ons voorstellen.

Deze winter en de afgelopen maanden waren er een aantal workshops en in deze Geus staat een verslag van de workshop over manoeuvreren. Het is niet de laatste clubactiviteit die dit voorjaar verzorgd wordt door een van onze leden, want op zaterdag 16 mei kun je je boordbrandblusser door onze brandblusexpert Herman de Wijs laten keuren en eventueel een nieuwe aanschaffen. Heel belangrijk, want als de bruikbaarheidsdatum verlopen is en je brandschade hebt, vergoedt de verzekering die niet!

Ook de column van Eilard Jacobs is gewijd aan het nieuwe seizoen. De titel, *Weer varen*, zegt genoeg. In de rubriek *Boot van de maand* wordt deze keer de Teguh in het zonnetje gezet. Ton Offerman en Marjan Huijstee willen met deze zeeschouw een tocht naar de Oostzee maken en daar een aantal verslagen over schrijven, en wat Ton in *Boot van de maand* schrijft is eigenlijk hun eerste verhaal. Deze Geus wordt weer afgesloten door een reisverhaal van mijn hand, dit keer over de tocht van het Britse Kanaaleiland Guernsey naar het zuiden van Bretagne.

Veel leesplezier!

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Seizoen geopend.... Varen en/of genieten maar!

Wat hebben we weer genoten van een geweldig seizoensopeningsfeest, met de heerlijke Turkse maaltijd, verzorgd door Ahmet en zijn vrienden en familie! Het enige, en bijna voorspelbare minpuntje van die dag was de vlag die niet alleen niet uit wilde rollen, daar boven in de mast bungelend, hij viel zelfs ingerold en wel omlaag... Afijn, grote hilariteit, volgend jaar herkansing. Traditie van de vereniging, zullen we maar zeggen, ook al begon mijn openingstoespraak zo mooi met: "Hoe hangt de vlag erbij in onze vereniging" ... Staaltje hoogmoed? Komt voor de val dus.

Er heeft een gezellige en goed bezochte borrel in Durgerdam plaatsgevonden op 10 mei, deze keer verenigingsbreed, want zo belichamen wij onze nieuwe verenigingscultuur: alle havens, clubhuizen en 't Landje zijn van ons samen. Zo kan ieder eens op een informele manier kennis maken met het reilen en zeilen in de andere havens dan die waar je zelf zo gewend bent.

En dan ligt er nu een heel vaarseizoen voor ons open. Ik wens iedereen - voor zover de gezondheid dat toelaat - mooie tochten toe, of dat nu dichtbij of ver weg is. Ook al is varen niet voor iedereen meer weggelegd, het zijn op het water in de haven is hoe dan ook van grote waarde. Gezien de laatste aanmeldingen van nieuwe leden is de vereniging wel wat aan het verjongen EN aan het veranderen. Er kwamen onlangs ook al leden bij die niet zozeer zelf een boot willen hebben en onderhouden, maar graag gebruik maken van de leenboten en ook mee willen doen aan de verschillende verenigingsactiviteiten, op het water of op de wal. Of dat een incident is of een trend? De tijd zal het leren....

Anne Stijkel, voorzitter

Officiële mededelingen mei 2026

Mutaties

Nieuwe aspirant-leden: Evert van Noort, Roel Zuidam, Pepijn Spoor, Hanneke van Dusseldorp, Tomasz Borek.

Nieuwe permanente leden: Daan van Harten, Marleen van Dusseldorp.

Namens het bestuur, Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2026

Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	1 juni	20.00 uur
Bestuursvergadering	29 juni	20.00 uur
Laatste dag aanmelding winterplek 2026-2027	30 juni	
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	3 augustus	20.00 uur
Bestuursvergadering	7 september	20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	5 oktober	20.00 uur
Seizoenssluiting	25 oktober	16.00 uur
Bestuursvergadering	2 november	20.00 uur
Bestuursvergadering (dagelijks bestuur)	7 december	20.00 uur
Laatste dag aanmelding zomerligplaats 2027	31 december	

Keuring boordbrandblussers

Ook dit jaar is er weer een brandblusserkeuring, deze keer op **zaterdag 16 mei tussen 11.00 en 15.00 uur**, op onze haven aan de **Diemerzeedijk**. U kunt ook een nieuwe brandblusser kopen. Die is vorstvrij en kan gebruikt worden bij branden van vaste stoffen, vloeistoffen, frituurvet en elektrische apparatuur. De keuring kost 10 euro en de prijs van een nieuwe brandblusser compleet met beugel is 50 euro. Betalen met pin is helaas niet mogelijk.

Met brandveilige groet,

Herman de Wijs

Hoe we het seizoen openen

Zondag 19 april was het weer zover: de feestelijke opening van ons vaarseizoen. Dat voelde nog wat fris aan, want de noordenwind voerde behoorlijk koude lucht aan en ook flink wat wolken. Maar daartussen scheen de zon en zeker met een jas aan was op het terras goed uit te houden. Daar had zich even na vieren al een flink aantal Watergeuzen verzameld en toen een half uurtje later de barbel ging, werd het er nog drukker, want iedereen werd opgeroepen om naar buiten te gaan en daar getuige te zijn van de twee openingsrtuelen: de toespraak van de voorzitter en het hijsen of, beter gezegd, het ontvouwen van de clubvlag.



Na haar toespraak bedankt Anne Ahmet voor de verzorging van het buffet en de barbecue.

Zoals we dat inmiddels van Anne gewend zijn, stak ze zeer enthousiast van wal. Ze blikte tevreden terug op de activiteiten in de maanden die achter ons liggen, zoals de workshops en vooral de sessies over de identiteit en toekomst van de vereniging. De vier hoofdthema's die daar ter sprake kwamen waren het veiligstellen van de loods en het clubhuis en de financiering daarvan, duurzaam varen, het behouden en vergroten van het gevoel van mede-eigenaarschap van onze vereniging en het lobbyen naar de gemeentes Amsterdam en Vinkeveen. Ze deed een oproep om zich aan te melden voor de concretisering van deze thema's en ze bedankte Ahmet en zijn helpers voor het verzorgen van het buffet en de barbecue. Haar inspirerende toespraak werd met een enthousiast applaus beloond en daarna liep ze naar de vlaggenmast voor het voltrekken van het vlagritueel.



Nog even een ruk en dan.....

(foto's: Jan Schans)



Helaas...!

In eerdere verslagen heb je kunnen lezen dat dat daarbij nogal eens iets misgaat: de vlag ontvouwt zich niet, hangt op zijn kop en twee jaar geleden belandde hij op de grond. Hoe zou het nu gaan....? De gebundelde vlag ging in ieder geval zonder problemen omhoog. Daarna gaf Anne een flinke ruk aan de lijn om hem te ontvouwen, maar helaas..... De vlag stortte naar beneden en ontvouwde zich pas toen hij de grond bereikt had. Veel gelach natuurlijk en de stemming zat er gelijk goed in. Volgend jaar beter, zullen we maar zeggen.



Binnen staan de salades al klaar.

Ahmet en Hatice en hun helpers hadden intussen binnen al schalen met koude gerechten en salades neergezet en buiten werden de voorbereidingen getroffen voor de barbecue. Het culinaire deel van de opening kon nu beginnen en genietend van het heerlijke eten en de drankjes werd er tot aan het begin van de avond gezellig gepraat over vaarplannen en andere zaken die ons als watersporters bezighouden.

Dankzij de geweldige inzet van de evenementencommissie en Ahmet en Hatice en hun helpers, kunnen we terugkijken op een zeer geslaagde seizoenopening. Iedereen zeer bedankt!

Jaap van der Harst

Manoeuvreren bij de Geuzen

De meeste watersporters – ook heel ervaren - zijn toch wel een beetje beducht voor sluisen. En krappe boxen. En enge bochtjes. Al gauw nadat we als vereniging workshops zijn gaan organiseren kwam dan ook de vraag op of we niet ook iets aan manoeuvreren konden doen. En omdat ik in een ver verleden wel eens geschipperd heb bij de Zeezeilers van Marken, en het sindsdien erg leuk vind om mijn Crabber op de vreemdste manieren in te parkeren, bood ik mijn diensten aan.



De boot ligt keurig stil.

De animo was groot, maar wegens ziekte en achterstallig onderhoud bleven alleen Janine Geskus en Miranda Vos over. En zo staken we dus, voorafgaande aan de seizoensopening met zijn drietjes van wal in de prachtige ONJ van Janine. Met een fris zonnetje en een nog frisser briesje was de eerste uitdaging om de boot stil te leggen. Maar dan ook echt stil,

en dat valt met wind op de boeg niet mee. Een goede oefening om te ontdekken wat de wind met het schip doet, maar ook om het effect van schroefwerking te ervaren!



Ook het draaien gaat prima.

Eigenlijk is dat ook de belangrijkste, zo niet de enige les. Het verschil tussen 'varen' en 'manoeuvreren' is namelijk voor- of achterwaartse verplaatsing: ga je voor- of achteruit, dan vaar je en gebruik je je roer om te sturen. Bij manoeuvreren maak je geen snelheid en heb je dus geen roerwerking, zodat je het schip met wielwerking en korte stootjes gas op het roerblad zo positioneert als je het wil hebben, bijvoorbeeld om daarna aan te meren. En zo keerden we de ONJ op z'n plekje om zonder te verplaatsen, 'wandelden' we de boot zijwaarts naar de steiger en landden we op allerlei verschillende manieren aan.



Nu nog netjes aanleggen.....

Dankzij het frisse windje bleef de bootje netjes langs de steiger liggen, zodat we verschillende technieken om weg te komen konden oefenen. Zowel met de voorspring, de achterspring als de loeflijn kwamen we zonder problemen van de kant, wat goed uitkwam omdat de döner van Ahmet nu wel heel lekker begon te ruiken. Op naar de box dus, voor de grote finale. Onder het toezien van de catering, de voorzitter en de zich verzamelende leden keerde Janine probleemloos de boot in dat nauwe hoekje vooraan de haven. Daarna legden we aan voor het volle terras, voeren weer af en positioneerden we de boot voor de box.



De instructeur ziet dat ook dat heel goed gaat.

Maar hoe de draai erin te maken? Janine heeft daarvoor een speciaal lijntje, dat ze om de paal gooit. Zodra ze de boot in de achteruit zet komt de lijn op spanning, en trekt deze de boot om de paal. Een springmanoeuvre uit het boekje dus! “Maar, dat voelt altijd als valsspelen.” En dat is het eigenlijk ook wel... maar dat is manoeuvreren sowieso: je moet het jezelf gewoon lekker makkelijk maken!

Vanwege de afmeldingen willen we deze workshop graag nog een keer aanbieden. Heb je interesse, meld je dan aan via secretaris@wsvde-watergeuzen.nl . We plannen dan in overleg een nieuwe datum.

Maarten Trijsburg

Weer varen

Na een winter klussen is het weer zover: de zeilen kunnen worden gehesen. En werkt alles weer zoals het moet.....?

De eerste stap bij de Odyssee is, nadat ik de haven van Durgerdam ben binnengevaren, de masten weer overeind te zetten. Of nee, de eerste stap is om zorgvuldig te checken of alles goed zit en de navigatieverlichting werkt áls ik de masten overeind heb gezet. Vooral het overeind zetten van de houten hoofdmast doe je bij voorkeur maar één keer. Het schip heeft een strijkwant waarmee ik de mast zelf kan strijken en -althans dat zou moeten kunnen- ook zelf overeind kan zetten.



Wel even puzzelen voordat de masten overeind worden gezet.

Dus ik loop de navigatieverlichting na en het driekleurentoplicht geeft weer geen sjoege. Waarschijnlijk is ergens onderweg in de mast een draad gebroken (was vorig jaar al zo). Nou ja, laat ook maar zitten, ik zeil zelden in het donker en de stoomverlichting werkt wel naar behoren. Vervolgens, staand want weer bevestigen, natuurlijk alle vallen inscheren, sluitingen checken en nog een keer checken en nog een keer checken. De mast kan worden gehesen. Ik kan dat zonder hulp en dat is ook nodig want juist op dat moment is er niemand in de haven om even een handje te helpen, zelfs geen (voorbijganger met) hond! Het overeind zetten van de veel lichtere bezaanmast is daarna een fluitje van een cent.

Bij het verder optuigen komt naar voren wat er toch verkeerd is gegaan. Vallen die om elkaar of om stagen geslagen zitten, bijvoorbeeld. Maar met veel naar boven turen en uit elkaar trekken komt dat wel goed. Lastiger is dat de kluiverval en de reserveval die ik gebruik om de fokhoes mee te hijsen, met het hijseind aan de verkeerde kant van de zaling zitten. Maar als ik op het kajuitdak sta kan ik die, met de lange vaarboom en een gewichtje eraan, er net overheen wippen. Ook weer geklaard. Voor het zeilen aanslaan zorgt het KNMI voor een windstille ochtend, dat werkt wel zo makkelijk.

Nu is het tijd om te zeilen, het is prachtig stralend zonnig weer zo eind april. Maar in de haven is het een stuk comfortabeler dan buiten, waar de wind over het koude Markermeer waait. Dat vinden de anderen ook want langzaam druppelt de vloot binnen, maar veel verder dan wat klooiën in de haven komen de meesten niet. Ik vaar uit en hijs en rol het zeil. Dan blijken er toch ook weer kleine gebreken te zijn: de fok zit niet hoog genoeg in het rolsysteem, de smeerreep die ik heb ingeschoren is toch niet de goede, want te kort, het vaantje dat de hele winter vrolijk horizontaal aan de gestreken mast heeft gewapperd blijkt plotseling verdwenen en het nieuwe vlaggenlijntje komt met Geus-vlaggetje en al op het dek gewapperd. Had ik de knopen in het nieuwe vlaggenlijntje maar strakker moeten aantrekken. Maar goed, zeilen doet het schip weer als vanouds.

Enfin, weer terug in de haven kan ik weer verder aan de slag in ieder geval. Ik moet nog wat sleutelen aan de retourbrandstofleiding zodat ik met afsluiters kan bepalen in welke van de twee tanken de retourdiesel terecht komt. Ik merk namelijk dat ik vergeet er op te letten dat de retourleiding, die eerst naar een van de tanks liep, de boel niet doet overlopen. Ik ontdek nog roest onderin de bakskist waar de brandstofvoorraad staat, waar wat aan gedaan moet worden. De navigatieverlichting moet nog verder worden aangesloten. en zowaar, die doet het ook nog steeds. Het staand want moet verder worden aangespannen is gebleken onder het zeilen...

Enfin, hoewel het vaarseizoen nu toch echt begonnen is, gaat het werk na de winter onverkort door.

Maar we zeilen weer! Alleen het Watergeuzen-vlaggetje moet even op een andere plek worden gehesen.

Eilard Jacobs

Boot van de maand: de Teguh

van Ton Offerman en Marjan Huijstee

De Tegu en de reis naar de Oostzee

Deel 1: Bootwerk

Na een aantal jaren op het wad wilden we wat verder weg en speelden we met het idee om met onze zeeschouw Teguh (8,5 m) over het wad naar de Oostzee te varen. Omdat het oostelijke deel van het Duitse Wad niet beschermd wordt door eilanden, wordt dat een heel avontuur. In een aantal afleveringen schrijven we over de voorbereidingen en natuurlijk de tocht zelf. Maar we beginnen met het schip en al het bootwerk dat nodig was om het goed vaarklaar te maken.



De Teguh onder zeil.

De Teguh was het schip van mijn schoonouders. Ze waren zo'n 10 jaar geleden achter in de tachtig en niet meer in staat om het schip in een goede conditie te houden. Mijn schoonvader, Ben, heeft het schip eind jaren zestig zelf gebouwd, gelijk met het zusterschip, de Mooie Marie. De vriend van mijn schoonvader, Jan, had hem namelijk gevraagd om samen

twee schepen te bouwen, een voor hemzelf en een voor mijn schoonouders. Jan woonde op de Hoogte Kadijk en was ongeveer de buurman van Werf van der Ende. De mannen mochten daar de ruimte gebruiken voor het bouwen.



Ben (links) en Jan (rechts) lassen de kielbalk aan de grondplaat.

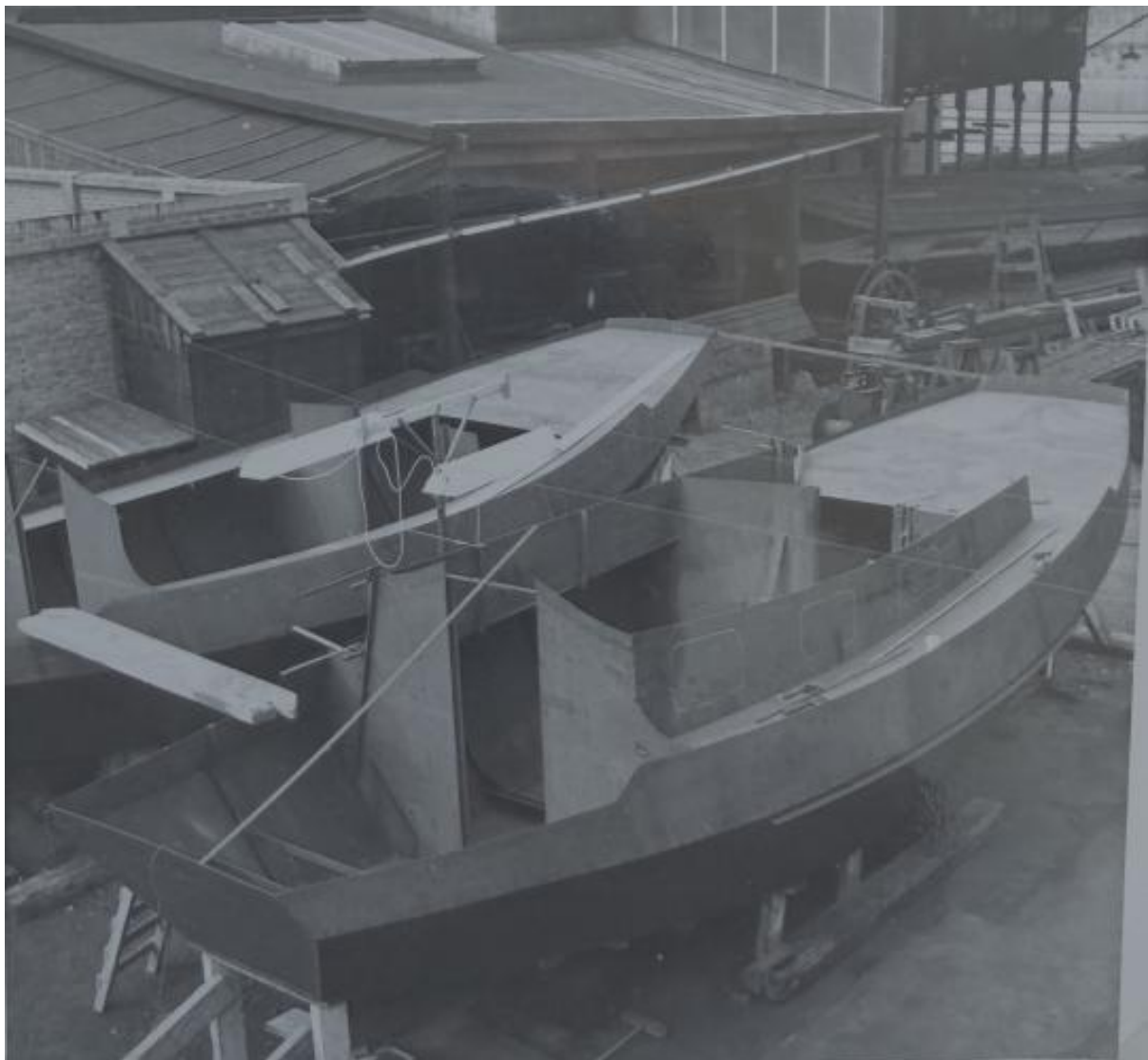
Ben kon goed lassen. Elke zaterdag waren Jan en hij al vroeg aan het werk. Zondag mocht er niet gewerkt worden. De vrienden hadden tekeningen gekocht van Jachtwerf J. Blok. De originelen liggen in een

koker bij ons thuis. In januari 1967 startten ze met het lassen van de kielbalk in het pakhuis waar Jan woonde. Ze keken direct of de motor wel in de kielbalk zou passen. In maart van dat jaar verhuisde het werk naar de werf. Het vorderde snel. De negen meter lange huidplaat werd in een keer gesneden en tegen de bodem aangezet. Tegen de winter zat ook de kajuit er al op.



Ben zet de eerste spant.

Ik zie de foto's en heb enorme waardering voor het werk en de keuzes die gemaakt zijn. Alles is slim bedacht en degelijk. Nog altijd kom ik slimheidjes tegen of verwonder ik me over de zorgvuldigheid van het bouwen. Bijvoorbeeld een bak in het achterdek voor de lijnen en de schoot. Het roer en de deurtjes werden gemaakt door de schoonvader van Jan, die sloopstimmerman was. Prachtig gedaan. Deze winter heb ik dit originele roer afgekrabd en het ziet er na meer dan vijftig jaar nog als nieuw uit. Ook de kajuitdeurtjes hebben de tijd zeer goed doorstaan. Marjan, mijn vrouw, doopte als meisje van 9 de Teguh op 28 juni 1969. De naam is Maleis vanwege een tante van Marjan die in Indonesië woonde en betekent "stoer, fier, rechtop".



De twee zusterschepen in aanbouw.

Toen de Teguh nog eigendom was van mijn schoonouders gebruikten we het schip al. Zo lagen we in de zomer van 2016 met de Teguh in de haven van Medemblik, waar onze kinderen meededen aan wedstrijden. We hadden toen de boot meegekregen om op te kamperen. Een aantal dagen ervoor waren we vanuit Marken, de thuishaven van de Teguh, naar Medemblik gevaren. We zagen toen al dat de boot achterstallig onderhoud had en we waren de hele tijd bezig om haar schoon te maken..”We moeten echt deze winter met het hele gezin aan de gang”, zei ik tegen Marjan en de kinderen. Mijn schoonvader had weliswaar het schip jarenlang zorgvuldig onderhouden, maar toen hij al bijna eind 80 was, deed hij alleen het meest noodzakelijke en dat was te weinig. Hij kon het niet meer. Daarom hebben mijn kinderen, Marjan en ik in het voorjaar van 2017 vier blauwe overalls en goede schuurmachines gekocht om de buitenzijde van het schip opnieuw een goede basis te geven.

Mijn schoonouders waren blij dat wij het onderhoud op ons namen en vertelden ook direct dat wij het schip kregen. We hebben er een zomer lang over nagedacht. Wilden wij het wel? Marjan had er in haar jeugd jaren op gevaren en in haar beleving was het zeilen met dit schip zwaar. Maar de Teguh was een schip waar we makkelijker verder weg mee konden. En het was natuurlijk ook belangrijk dat de Teguh in de familie bleef. Hoewel het geen gemakkelijke beslissing was, hebben we besloten om het schip van mijn schoonouders over te nemen en in de winter van 2018 lag de Teguh voor het eerst in de loods van de Watergeuzen. Vorig jaar besloten we het schip definitief over te nemen.

Nu het schip in de loods lag, kon de buitenzijde onder handen worden genomen. De eerste actie was een nieuw stuk plaat lassen in de bodem nabij het toilet. De bodem was daar heel dun geworden door het gebruik van bleek. Bijna 10 keer ben ik onder het schip gekropen om te krabben, te slijpen en te schuren en tweecomponentenverf, grondverf, barriercat en uiteindelijk antifouling aan te brengen, in totaal acht lagen. Samen met Marjan werd het gehele bovenwaterschip aangepakt. Het teak van de banken in de kuip was na vijftig jaar zo dun dat dit ook vervangen moest worden en het jaar erop ook de teakhouten vloer. Zwaarden en rondhout

moesten helemaal worden afgekrabd. We zijn er de hele winter mee bezig geweest.



Marjan schildert het dek in de loods.



Visualiseren van de nieuwe indeling.

Het binnenwerk moest wachten tot we dreven. In het voorjaar ben ik honderden keren de boot in- en uitgelopen. Niets was recht en hout is duur. De indeling is nu heel anders dan daarvoor. Omdat we met de kinderen veel met een camper naar buitenlandse zeilwedstrijden hebben gereisd, heb ik gezien hoe je een beperkt interieur efficiënt kunt indelen. We wilden graag een oven, een koelkast die niet veel stroom gebruikt en ook dat we met vier personen in de boot konden slapen. Tijdens het slopen zette ik stoelen neer om de basisindeling te visualiseren. De koelkast net een paar centimeter naar voren en omhoog. En om voldoende ruimte te krijgen boven de onderzijde van de romp, de vloer zo laag mogelijk zodat ook ik rechtop kon staan. En steeds met het idee dat we ook moesten zorgen dat het interieur haar 'klassieke' uitstraling behield. Zo legden we op de vloer planken van paduk en kochten we bij de kringloop een oude salontafel die ik aanpaste zodat we een extra tweepersoonsbed creëerden. Ik maakte

onder de gangboorden kastjes waar onder andere drie ouderwetse bus-
sen voor suiker, koffie en thee in het zicht kwamen te staan. Zo werd het
echt ons schip en toen we vol trots de haven van Marken binnenvoeren
kregen we complimenten van vele familieleden en van vrienden van mijn
schoonouders. Ook Ben zelf keurde alles goed. Een emotioneel moment
voor hem en voor ons.



Een fijne plek.

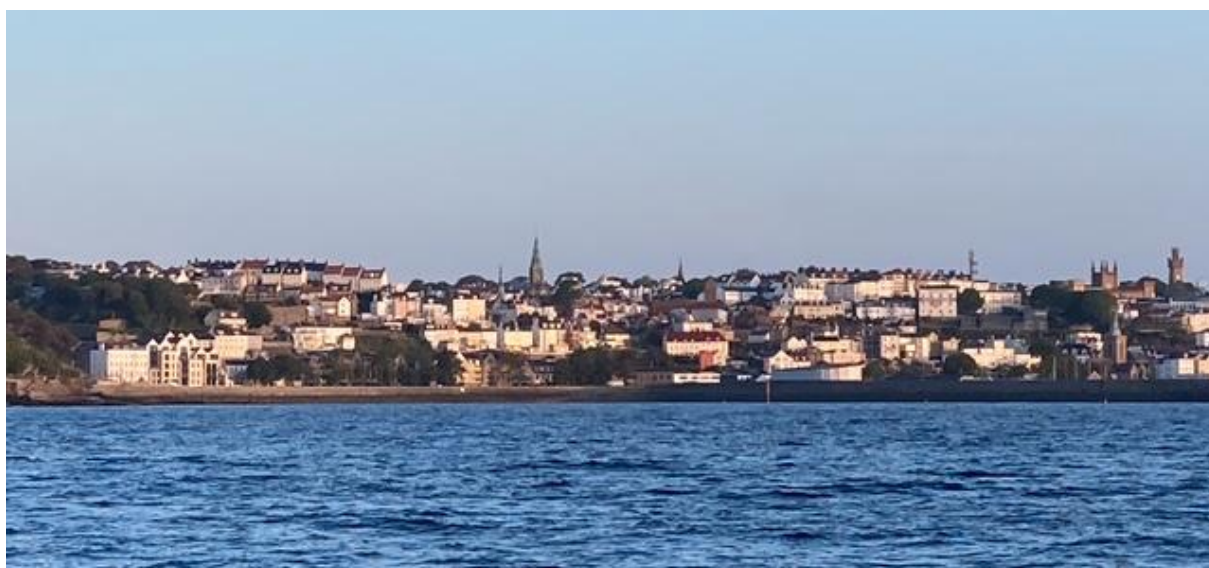
Afgelopen winter hebben we voornamelijk wat regulier onderhoud ge-
pland. Door het varen op zout water waren er wat roestplekken die we
weer in de verf hebben gezet, het dak is opnieuw geschilderd en natuurlijk
ben ik weer onder de boot gekropen voor antifouling. Het lakwerk in de
kuip en het roer begon slecht te worden, dus dat hebben we kaal gehaald
en opnieuw in de epoxy lak gezet. Voor het bekleden van het deksel van
de gasbun met teak had ik tijdens de grote aanpak in 2018 geen tijd, maar
nu wel. En ik had ook mooi de gelegenheid om de kuipbanken definitief af

te maken. Ik start altijd in alle rust, maar toch is er altijd die versnelling nodig vlak voor het hellingen. Nog even werd de vaste zwemtrap op het roer vervangen door een demontabele. Het roer trok bij het varen op de motor, omdat een deel van de trap in het water kwam, en nu we naar Kiel willen en uren gemotoriseerd zullen varen, moeten we het onszelf makkelijk maken. Nog even poetsen en dan we zijn we klaar om het grote water op te gaan. De komende tijd zal ik samen met mijn zoon Manus nog een regelaar voor het opladen van de lithiumaccu installeren en de zonnepanelen opnieuw monteren. Dan zijn we klaar voor de reis naar de Oostzee.

Ton Offerman

Met de Nehalennia naar Noord-Spanje

Deel 2: Van Guernsey naar Pornic, de zuidelijkste haven van Bretagne.



Afscheid van St-Peter's Port.

In de vorige Geus heb je kunnen lezen dat ik na een snelle reis het Kanaaleiland Guernsey had bereikt en vandaaruit wilde oversteken naar Roscoff, in Bretagne. Het was een flinke tocht en wilde ik optimaal van de stroom profiteren dan moest ik vroeg vertrekken. Toen om 5 uur de wekker ging, zag het er veelbelovend uit. Het was nog donker, maar in het oosten kleurde de vrijwel onbewolkte hemel al blauw en toen ik me had aangekleed, de huik had opgerold en een sterke kop koffie had genuttigd, was het helemaal licht. Ik kon alleen vertrekken als de burens die aan mijn schip hadden vastgemaakt ook vertrokken, maar ze leken nog in diepe rust. Op een gegeven moment ging het luik echter open en haalde de buurman de kuptent weg. Kort daarna verscheen ook zijn vrouw en werden de lijnen losgegooid. We hebben elkaar “a safe trip” toegewenst en daarna was het mijn beurt om los te maken. Het probleem was echter dat ik achteruit langs het rijtje schepen achter mij moest manoeuvreren zonder die te raken. Maar gelukkig liepen er net twee Engelsen langs die mijn schip even een zetje konden geven. Ik kende de route die om de aan meerboeien liggende boten liep en bereikte zonder problemen de havenuitgang. Toen die achter me lag en heb ik het grootzeil gehesen en de willen binnenboord gehaald. Daarna kon ik met volle teugen genieten van het uitzicht op de door de zon beschenen kliffen aan de oostkust van het eiland. Vooral de ruige zuidoostkaap was indrukwekkend.



Zuidoostkaap van Guernsey.

Ik heb de stuurautomaat opdracht gegeven om naar Roscoff te koersen en daarna had ik weinig te doen. In het begin lagen er nog wat kreeftenboeitjes, maar toen ik die niet meer zag heb ik de tijd hoofdzakelijk lezend doorgebracht. Soms kostte het me wel moeite om niet in te dutten, want ik had een vrij korte nacht achter de rug. Veel viel er niet te zien, de kust lag veel te ver weg en bovendien was het zicht niet optimaal. Ik zag alleen dat er behalve het schip van mijn buren, nog een jacht richting Roscoff voer. Aan het eind van de middag zag ik vaag de contouren van Les Sept Isles, een eilandengroep boven de Bretonse kust en het werd nu tijd om de navigatie goed in de gaten te houden, want ik naderde een aantal rotsvelden. Daarvan wemelt het voor de noordkust van Bretagne, daarom moet je er altijd ver van de kust varen. Het vuurtorentje op de hoogste rots van het eerste rotsveld lag een eind weg en dat was ook het geval bij het volgende rotsveld. Langzamerhand werd de hele kust zichtbaar en op een gegeven moment zag ik de kerktoren van Roscoff. Ruim een mijl voor de haven heb ik mijn grootzeil gestreken en de willen overboord gehangen.

De haven van Roscoff is ook een veerhaven, maar gelukkig kwam er geen veerboot aan. Ik kende de haven goed en heb eerst mijn dieseltank volgegooid. Dat was hard nodig, want ik had de afgelopen dagen heel veel op de motor gevaren, als ik de avond ervoor mijn tank niet met twee jerricanetjes had bijgevuld, was hij onderweg helemaal leeg geraakt. Daarna ben ik naar de eerste steiger voor passanten gevaren. Terwijl ik zoekend rondvoer, werd er vanaf een Duits schip naar me geroepen en ik meende zelfs mijn naam te horen, maar ik heb er geen aandacht aan geschonken. Alle plekken aan deze kant van de steiger waren bezet, maar aan de andere kant was wel een plaats vrij, naast een flink uit de kluiten gewassen Nederlands jacht. Daar heb ik aangelegd.

Toen ik de volgende morgen bij het loket van het havenkantoor stond om het havengeld te betalen hoorde ik achter me zeggen "Dag Jaap". Het waren de zeilers die me vanaf het Duitse jacht hadden toegeroepen. Ik kende ze heel goed. Het waren Hans en Justa, die ik tijdens mijn eerste reis naar Bretagne in Dieppe en Fécamp had ontmoet en daarna nog vele

malen in Durgerdam, want daar kregen ze een jaar later bij de WSV Durgerdam een ligplaats. Die hadden ze dit jaar niet gebruikt want hun schip had overwinterd in St Malo. Ik heb ze uitgenodigd voor de koffie en we hebben gezellig bijgepraat. Toen ze aan boord waren, kwam ook de havenmeester langs, met de mededeling dat ik moest verkassen want deze kant van de steiger was niet bestemd voor passanten. De kant van de steiger waar ook het schip van Hans en Justa lag wel en ze boden aan om me op te vangen, want er stond een enorme stroom in de haven. Dat bleek ook, want toen ik naar de box draaide waar ik wilde liggen kreeg de stroom zoveel vat op het achterschip dat ik scheef de box in voer. Met stroom in de rug manoeuvreren is sowieso bijna onbegonnen werk, maar ik had weinig keus, want aan de andere kant van de steiger mocht ik niet liggen. Door hard achteruit te slaan kon ik voorkomen dat mijn voorsteven het Franse jacht zou raken dat naast de plek lag die ik op het oog had, maar mijn schip kwam dwars te liggen tegen de kop van de vingersteiger en het schip dat daar aan de andere kant van lag. Hans stond op de punt van de vingersteiger en duwde me zoveel mogelijk weg. De Franse buurman had mijn voorlijnen al gepakt en daaraan hebben hij en Justa het schip om de vingersteiger heen de box in getrokken. Terwijl zij de voorsteven tegenhielden heb ik snel de achterlijn om een bolder gegooid zodat het schip niet verder naar voren kon. Met nog een paar springen lag het schip stroom- en windbestendig in de box. Dat was ook wel nodig, want de dag na mijn de oversteek was het gedaan met het rustige zomerweer en volgde er een aantal dagen met een stevige wind die verder varen onmogelijk maakte.



Roscoff.

Verveeld heb ik me in Roscoff zeker niet. Het is een mooi, goed geconserveerd plaatsje met een schitterende kerk en schilderachtige kronkelstraatjes met oude, hoofdzakelijk uit grijze natuursteen opgetrokken huizen. Vlakbij de haven is een mooie botanische tuin en je kunt er leuk langs de rotsige, grotendeels beboste kust wandelen. De buurman van het Nederlandse schip waar ik eerst naast lag, nodigde mij uit om een biertje te komen drinken. Hij zeilde ook alleen en was ook een Zeeuw, geboren in Goes, waar hij een bijouteriewinkel heeft. De dag erna heb ik bij Hans en Justa een glaasje wijn gedronken. Deze omgeving kenden ze nog niet, maar ze hebben met hun stalen schip, dat ze 33 jaar geleden hebben laten bouwen, al de hele wereld rondgevaren, tot aan Nieuw-Zeeland toe.



Oever van de botanische tuin in Roscoff.

Na vijf overnachtingen zag het ernaar uit dat de wind flink zou afzwakken en ik naar L' Aber Wrac'h, aan de Bretonse noordwestkust, zou kunnen varen, ook een haven die ik goed kende. Even voor elven heb ik de lijnen losgegooid en op zee heb ik het grootzeil gehesen. Veel heb ik er niet aan gehad, want de wind was zeer zwak en ook pal tegen, maar voor de stabiliteit helpt het altijd. Eerst moest ik het met rotsen bezaaide, smalle vaarwater tussen Roscoff en het eiland Ile de Batz door. Het was de vijfde

keer, maar ik vond het weer behoorlijk lastig. De geul kronkelt namelijk voortdurend om ondieptes heen en tonnen liggen er niet. Er staan alleen cardinale bakens, maar die zijn zo iel dat je alleen als je er vlakbij bent kunt zien aan welke kant je ze moet passeren. Op de elektronische kaart zie je natuurlijk precies waar je bent, maar dat moet je voortdurend vertalen naar wat je om je heen ziet en daarbij kun je je gemakkelijk vergissen. Bij het eerste stenen bakens was het me niet direct duidelijk aan welke kant ik het moest passeren. Pas toen ik het dicht genaderd was zag ik dat er een cardinaal bakentje bij stond dat aangaf dat ik er ten zuiden langs moest. Omdat het hard stroomde moest ik snel mijn koers aanpassen. De sterke stroom zorgde ook voor een onaangename ruwe golfslag, maar het voordeel was dat de passage niet lang duurde.



Het eerste bakens in de geul tussen Ile de Batz en Roscoff is gepasseerd.

Toen Ile de Batz achter me lag, had ik van rotsen en kreeftenboeitjes geen last meer en ik kon in een rechte lijn naar L' Aber Wrac'h koersen. Wind stond er nauwelijks, het water was fluweelzacht, maar er stond wel een stevige deining. Voor het eerst was het glashelder en hoewel ik vrij ver van de kust voer, was die goed te zien. Hij bestond uit lage kliffen met veel groen erop en enorm veel rotsen ervoor. Ik had mijn tocht zo gepland dat

ik optimaal van de stroom kon profiteren. Omdat het twee dagen ervoor springtij was geweest, was die nog behoorlijk sterk. Het schip liep daarvoor erg hard en na nog geen vier uur zag ik de slanke vuurtoren even voor L' Aber Wrac'h al. Daar moest ik me gaan voorbereiden op weer een spannend stukje, de vaart tussen een aantal rotsen. Op mijn papieren kaart had ik de koers nauwkeurig uitgezet, maar ik had toch ook de plotter nodig om te kunnen zien waar de geul tussen de rotsen precies begon. Boeien of bakens die dat aangaven waren er namelijk niet, alleen de ingang aan de landzijde was gemarkeerd. Door telkens de vormen van de rotsen die ik op de plotter zag te vergelijken met die op de papieren kaart, wist ik aan welke kant ik ze moest passeren. Daarbij moest ik ook goed op de kreeftenboeitjes letten, want die waren hier weer overvloedig aanwezig. Blijkbaar houden kreeften van een rotsige omgeving. Hier en daar lag een visbootje met hengelaars, maar daar had ik weinig last van. Het varen langs de rotsen, soms op niet meer dan 20 meter afstand, was weer zeer spectaculair, maar toen ik de boei aan de landzijde voor me zag was ik toch blij dat dit achter de rug was.



Bijna in L' Aber Wrac'h.

Ik had nu de zeearm bereikt waaraan L' Aber Wrac'h ligt. De jachthaven zag ik al en het grootzeil moest worden gestreken, maar daarvoor moest ik even een draai maken. Het zonnige voorjaarsweer had op deze zaterdag heel wat mensen naar het water gelokt en het was er dan ook behoorlijk druk. Vanaf de jachthaven kwam een groep zeiljachten mijn kant uit en van de andere kant kwamen er een aantal visbootjes en een rondvaartboot aan. Het leek hier de Molukkenstraat wel! Toen de jachten waren gepasseerd en er even niets aankwam heb ik snel het schip in de wind gedraaid. Het buitenboord hangen van de willen en ophangen van de lijnen moest ik even onderbreken om een tegenligger de ruimte te geven en daarna heb ik contact opgenomen met het havenkantoor. Daar werd me verteld dat ik een plekje moest zoeken aan de buitenzijde van de passantensteiger, maar er kwam ook een bootje met een havenmeester naar me toe. Ik vertelde hem dat zijn collega me al een plekje had toegewezen, maar dat ik liever binnen in de haven wilde liggen. Vanwege de wind die dwars op de buitenkant van de passantensteiger stond en de alsmaar langsvarende bootjes, lag je er namelijk niet erg rustig. Geen probleem, er was nog een box vrij waar ik vanwege mijn vrij geringe breedte precies in paste en daar leidde hij me naartoe. Bij de box maakte hij even zijn bootje vast om mijn lijnen te kunnen aanpakken en even later lag ik keurig aangemeerd en kon ik lekker in de zonovergoten kuip van een biertje genieten.



Uitzicht vanaf de heuvelwand voor L' Aber Wrac'h.

Na het avondeten heb ik een leuke wandeling gemaakt, eerst over een smal binnenweggetje het heuvelplateau op en toen weer aan de andere kant naar beneden. Daar lag een grote baai en vanaf de heuvelwand ervoor had je daar een schitterend uitzicht over. Er stonden overal bankjes en picknicktafels. Terug op de boot heb ik in de kuip nog tot vrij laat van de bijna zomerse avond genoten. Om precies 10 uur ging de zon onder, en toen de eerste sterren zichtbaar werden loste de maan haar af. De volgende dag zou het bijna hetzelfde rustige weer zijn en daarvan wilde ik profiteren. Mijn bedoeling was om dan, weer met de stroom in de rug, naar de westkust van Bretagne te varen, en te overnachten in Camaret, ten zuidwesten van Brest. Maar toen ik 's morgens het luik opendeed leek dat plan in duigen te vallen. Boven de haven hing namelijk een potdikke mist. De schepen om me heen zag ik nog wel, maar van de heuvelwand en de huizen ervoor was niets te zien. Tussen L' Aber Wrac'h en Camaret lag een enorm rotsveld waar ik doorheen moest. Tijdens mijn eerste reis naar Bretagne kwam ik daar in dikke mist terecht. Het werd een spannend avontuur dat dankzij de plotter goed afliep, maar op een herhaling zat ik niet te wachten.



L' Aber Wrac'h.

Toen ik net van boord wilde stappen om een bezoekje te brengen aan het sanitairgebouw werd er op de boot geklopt. Het was Hans, de wereldzeiler die ik samen zijn vrouw Justa in Roscoff weer was tegenkomen. Ze lagen ook in L' Aber Wrac'h en nodigden me uit voor een kopje koffie. Hans vertelde dat ze vanwege de mist niet van plan waren om te vertrekken. Ik dacht er hetzelfde over, maar toen ik een half uurtje later het sanitairgebouw uitkwam was de mist vrijwel verdwenen en liet de zon zich zelfs even zien. Ik besloot om toch te vertrekken, met het oog op het tij zo snel mogelijk, maar ik vond het ook leuk om nog even bij Justa en Hans een kop koffie te drinken. We hebben weer wat bijgepraat, met name over onze verdere reisplannen en de passage van het kronkelige water tussen Roscoff en Ile de Batz. Het was voor hen de eerste keer dat ze daar doorheen voeren en ook zij vonden het lastig om de cardinale bakens te identificeren en de kreeftenboeitjes te ontwijken. Hoewel de mist was opgetrokken, bleven ze nog een dagje in L' Aber Wrac'h om daar wat te wandelen.



In het rotsveld voor de Bretonse westkust.

Aan het eind van de morgen, even voor de kentering, heb ik de lijnen weer losgegooid en koers gezet naar het rotsveld. Dat had ik na een uurtje bereikt. Gelukkig was er ook hier geen sprake meer van mist, maar het

was gaandeweg steeds meer gaan bewolken en zo helder als de vorige dag was het niet. De kust was wel goed te zien, want ik voer er vlak langs. Hij bestond hoofdzakelijk uit lage kliffen met zacht glooiend heuvelland erachter en kleine baaitjes met strandjes ervoor. Er stonden veel huizen, bijna allemaal wit, en voor de kliffen en strandjes stonden vaak grote rotsen. Het was al de vijfde keer dat ik hier voer en de navigatie kostte me niet veel moeite. Ik hield nauwlettend de koersen aan die ik op de papieren kaart had uitgezet en door voortdurend op de plotter en naar de rotsen te kijken kon ik zien of er correcties nodig waren. Dat ging allemaal prima, maar een meter of honderd voor de nauwste passage begon ik toch even te twijfelen. Op de kaart was goed te zien dat ik aan beide kanten maar een meter of tien of zelfs nog minder van de rotsen af zou varen. Aan de oostkant zag ik de golven kapotslaan, dus daar moest goed afstand van houden en aan de westkant stond een vrij hoge rots, maar daartussen zag ik iets zwarts boven het water uitsteken. Een bootje? Ik heb de verrekijker gepakt en zag dat het ook een rots was. Ik moest dus tussen die rots en de rotsen waarop de golven kapotsloegen door varen. Toen ik de nauwe passage vrij dicht genaderd was, zag ik ook dat het water aan de andere kant kolkte, terwijl het aan de kant waar ik voer heel rustig was. Dat betekende dat er tussen de rotsen aan de oostzijde en de rots aan de westzijde een richel liep die een onderzeese waterval creëerde, in het Engels een “overfall”. Meer dan zo goed mogelijk het midden aanhouden en tegelijkertijd op de dieptemeter kijken, kon ik niet doen. Die gaf in het nog rustige stuk 9 meter aan maar toen ik in het kolkende deel kwam werd de diepte ineens ruim 20 meter. Het schip schudde behoorlijk, maar na nog geen 100 meter keerde de rust terug.



Eén van de spaarzame bakens in het rotsveld.

Omdat ik de hele tijd flink stroom in de rug had ging de passage van het rotsveld vrij snel, maar toen ik het achter me had gelaten begon het tij te kenteren. Dat was ook te zien aan de groep jachten die me tegemoet kwam. Die wilden natuurlijk met de stroom in de rug richting L' Aber Wrac'h varen. De snelheid begon al wat terug te lopen, maar dat kon ik aardig compenseren omdat ik door mijn steeds zuidelijkere koers zo hoog aan de wind voer dat ik de genua kon gebruiken. Terwijl ik bezig was om die uit te rollen, zag ik tot mijn schrik vanuit de haven van Le Conquet, een vissers- en badplaatsje niet ver voor de kaap waar de baai voor Brest begint, een vissersschip recht mijn kant uitkomen. Mijn ervaring is dat je vissers maar beter altijd voorrang kunt geven, ook al heb je daar zelf recht op, dus ik ben snel uitgeweken om het schip voorlangs te laten gaan. Maar deze visser gaf mij wel voorrang en maakte ook een draai, gelukkig niet naar de kant waar ik heen was gedraaid. Om hem de ruimte te geven ben ik snel de andere kant uitgedraaid.



Kliffkust bij de ingang van de baai voor Brest.

Helaas woei het niet hard genoeg om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken. Dat veranderde toen ik de baai voor Brest bereikt had. De vloedstroom duwde mij schuin de baai in en de snelheid was net hoog

genoeg om halvevinds naar Camaret te zeilen. Erg snel ging het niet, maar het was het mooiste deel van de tocht. Overal om de baai stonden hoge kliffen die werden beschenen door de avondzon.



Bij de kaap voor Camaret.

Toen ik de indrukwekkende kaap vlak voor Camaret was gepasseerd werd het tijd om de zeilen te strijken en contact op te nemen met het havenkantoor. Daar was nog iemand aanwezig en de vrouw die me te woord stond zei me aan welke steigers ik een plekje kon zoeken. Langs de eerste steiger waren alle plekken bezet, maar aan de tweede was nog een plekje vrij, tussen een jacht dat ongeveer even groot was als het mijne en een vrij klein kajuitzeilbootje waarop een man in de kuip zat. Het was echter al snel duidelijk dat de plek net iets te krap was. Op het jacht zat gelukkig een vrouw die mijn voorlijn aanpakte en aan de man op het zeilbootje heb ik gevraagd of hij dat een stukje naar voren kon halen. “Pas de problème”. Terwijl hij dat deed hield ik op het achterschip de preekstoel van het schip van de vrouw vast om te verhinderen dat mijn schip die zou raken. Toen de man zijn bootje naar voren had getrokken, kon mijn schip precies tussen beide schepen liggen. Ik heb de man en de vrouw uiteraard hartelijk bedankt en daarna snel het havengeld betaald. Net als in Roscoff en L’

Aber Wrac'h zaten mijn naam en scheepsnaam nog in het geheugen van de computer. Daarna werd het hoog tijd voor een stevig scheepsmaal. Terwijl ik dat nuttigde kon ik genieten van het uitzicht op de kaap en de boomrijke kliffen aan de zuidkant van de baai, waar een reeks witte villa's en bungalows stonden. In het oosten werd de baai doorsneden door een landtong met hoge kliffen. Van Camaret heb ik niet meer gezien dan de huizen langs het water, want het was te laat om daar nog een wandeling te maken en de volgende ochtend wilde ik weer snel de zee op.



Aangemeerd in Camaret.

Omdat de wind vrijwel helemaal was weggevallen en het 's avonds flink opklaarde was ik een beetje bang dat er weer mist zou ontstaan, maar dat was gelukkig niet het geval. Alleen was het de volgende morgen erg grijs weer en het zicht was niet optimaal. In de loop van de morgen heb ik de jachthaven verlaten en vlak langs de kaap en de kliffen ben ik naar de uitgang van de baai gevaren, allemaal op de motor. Daar kon ik de genua uitrollen, want de wind was west en de koers werd nu bijna pal zuid. Toen ik de motor had uitgezet volgde er een zeer spectaculair stukje, want ik moest tussen de kaap bij de uitgang en een klein rotseilandje door. Dat ging heel snel want de stroom perste zich daar met een enorme kracht

doorheen. Ik had nog wel de tijd om wat foto's te maken van de ruige kliffen met het vuurtorentje en het kustwachtstation en van het eilandje.



Vuurtorentje en kustwachtstation bij de zuidelijke uitgang van de baai voor Brest, waar het hard stroomt.

Toen dat achter me lag kon ik me voorbereiden op nog zo'n passage, want voor me lag een rij van zes rotseilandjes en ook daar moest ik tussendoor. Er waren verschillende openingen: zeer nauwe en daardoor ook zeer spectaculaire, maar ook wat bredere. Het was de vierde keer was dat ik ertussendoor voer en ook nu heb ik voor de doorgang tussen de twee westelijkste rotseilandjes gekozen. Die was het breedst en het veiligst. Ook daar ging ik heel snel doorheen, maar ik had gelukkig ook de tijd om gefascineerd naar de gelaagde rotswanden te kijken die miljoenen jaren geleden schuin uit de zeebodem waren gedrukt. Dit moet een waar paradijs voor geologen zijn.



Bijna bij de rotseilandjes waar ik tussendoor moet.

Daarna werd de tocht een stuk saaier. De kust kwam steeds verder weg te liggen en wat ik om me heen zag was hoofdzakelijk water. Positief was wel dat er in de egaal grijze bewolking steeds mee gaten vielen en de zon zich regelmatig liet zien. Ik voer nu op de oceaan, maar met de deining viel het wel mee, die werd gebroken door de rotsen van een enorm rotsveld dat een eind voor de kust lag. Tussen de rotsen lagen een paar kleine, bewoonde eilanden die net boven de horizon uitstaken. Ook de vuurtoren op het piepkleine eilandje voor de Pointe de Raz, de zuidwestpunt van Bretagne, kwam in zicht en rond de middag draaide ik om de vuurtoren en het enorme westcardinale baken naar de zuidwestkust. Ook hier stroomde het hard en ging de passage dus snel. Het water was behoorlijk onrustig, er stonden zelfs schuimkoppen, maar na een paar minuten keerde de rust weer terug. Samen met mij voeren er nog drie jachten dezelfde kant uit. Ik voer nu een zeer ruime koers en dat kwam de snelheid niet ten goede, dus er zat niets anders op dan de motor bij te zetten.



Pointe du Raz, de zuidwestpunt van Bretagne.

De eerstvolgende haven was Audierne. Dat zag ik na een uurtje al liggen, maar ik wilde zover mogelijk doorvaren, bij voorkeur naar Concarneau. Om daar te komen moest ik de lange baai tussen de Pointe du Raz en de Pointe de Marc'h, de volgende kaap, oversteken. Veel viel er niet te zien. De kust lag weer vrij ver weg en was vanaf Audierne vrij laag. Kreeftenboeitje lagen er gelukkig niet en ik heb de tijd hoofdzakelijk lezend doorgebracht. Op een gegeven moment vlogen er veel vogels om de boot, hoofdzakelijk zeekoeten en jan-van-genten. Zoveel had ik er tijdens mijn reis nog niet gezien, voor de Nederlandse en Belgische kust kwam ik alleen een enkele meeuw tegen. Niet verwonderlijk, want tot zo'n 20 kilometer van de kust is daar alles leeggevisst. Veel vogels betekent veel vis. Waarschijnlijk zwom hier een school makreel die jacht maakte op kleine visjes. Die vluchten dan naar de oppervlakte en vormen daar de maaltijd van de zeevogels. Ook de dolfijnen hadden opgemerkt dat hier wat te halen viel en ook dat er een boot voer waar ze inhaalspelletjes mee konden doen. Behalve vogels zag ik dan ook heel wat rugvinnen en staarten om me heen en keek ik naast de boot dan schoot er telkens een dolfijn voorbij. Na een kwartiertje was de pret kennelijk voorbij, de dolfijnen hielden het voor gezien en ik heb mijn boek weer gepakt.



Pointe de Marc'h.

Aan het begin van de avond kwam de vuurtorens van de lage kaap Pointe de Marc'h in zicht en ik begon me af te vragen of ik wel naar Concarneau door moest varen. Je ligt daar prachtig, vlak naast de muren van de oude vestingstad, waar ik graag een wandelingetje zou willen maken. Maar daarvoor werd het waarschijnlijk te laat. Bovendien was naar Concarneau een beetje een omweg, want ik moest dan een baai in en die moest ik de volgende dag natuurlijk ook weer uit. Ik begon er daarom over te denken om Concarneau maar over te slaan en een plekje te zoeken in Lesconil, een klein vissers- en badplaatsje een kilometer of 10 ten oosten van Pointe de Marc'h. Bovendien begon het steeds harder te waaien en dan lag ik in Lesconil beter beschermd dan in Concarneau.

Na een klein uurtje varen zag ik de huizen van Lesconil al. Voor de kust was het bezaaid met rotsen, maar er liep een brede, vrijwel kaarsrechte geul naar de haven toe. Toen de havendammen in zicht kwamen heb ik de genua ingerold, vanwege de stevige wind ging dat niet snel, en daarna het grootzeil gestreken. De haven kende ik goed en ik wist dat de rij boxen voor passanten schuin tegenover de ingang lag. In een van de eerste boxen lag een vrij groot Frans zeiljacht met een groep jonge mannen in

de kuip. Naast hun schip was een box met plek voor twee schepen en ik besloot om daar aan te meren. Waarschijnlijk was het schip van een zeilschool, want in de kuip stond een schoolbord met uitleg over allerlei zeilmanoeuvres. Daar was even geen aandacht voor, want iedereen sloeg met veel belangstelling mijn verrichtingen gade. Kennelijk was het onderdeel lijnen aanpakken van andere zeilers nog niet aan de orde geweest, want geen van de cursisten maakte daartoe aanstalten. Maar toen ik bij het binnenvaren van de box in mijn beste Frans vroeg of men dat s.v.p. wilde doen, sprongen er direct een paar cursisten de steiger op om mij te helpen. Ik heb ze uiteraard hartelijk bedankt en daarna kon de les weer worden voortgezet.

Bij het binnenvaren had ik de havenmeester opgeroepen, maar die had niet geantwoord en toen ik even bij het havenkantoor ging kijken, was er niemand aanwezig. Na de lange dag op zee had ik flinke trek en mijn scheepsmaal smaakte voortreffelijk. Tijd om nog een wandeling door het dorp te maken was er niet meer, want ik moest nog de reis voor de volgende dag voorbereiden en een ontbijt- en lunchpakket klaarmaken. In de box aan de andere kant lag een Duits jacht waarop geen mens aan boord was, maar wat later op de avond stapten er een man en vrouw aan boord. Ik had wel even een praatje met ze willen maken, maar daar hadden ze duidelijk geen zin in, meer dan een korte groet kon er niet vanaf, voor Duitsers vrij uitzonderlijk. Maar de volgende dag waren ze duidelijk in een betere stemming. Ik wilde het sanitairgebouw bezoeken, maar had de toegangscode niet want er was nog steeds geen havenmeester aanwezig. De Duitse buurman had die wel en nadat ik hem ernaar had gevraagd hebben we even gezellig gepraat. Zijn vrouw en hij hadden mij de haven van Roscoff zien binnenvaren. Hans en Justa zaten toen bij hen te borrelen en hadden vanaf hun schip naar mij geroepen. Het zeezeilerswereldje is klein. Bij het verlaten van de box hebben ze me even geholpen. Vlak ervoor ben ik nog even naar het havenkantoor gegaan om het havengeld te betalen. Maar dat was nog steeds gesloten en mijn overnachting in Lesconil werd dus zeer goedkoop.

Mijn bedoeling was om weer een flinke klapper te maken en de Bretonse zuidkust langs te varen tot Quiberon, een langgerekt schiereiland dat in het zuidoosten van Bretagne een enorme baai afsluit. Het was weer ruim 50 mijl varen. Over het weer had ik bepaald geen klagen. Het was vrijwel onbewolkt, alleen stond er nauwelijks wind. Omdat die later wel zou opsteken en ook i.v.m. de stabiliteit, heb ik wel het grootzeil gehesen. In het begin moest ik goed uitkijken voor kreeftenboeitjes en er voeren ook nogal wat vissersboten, maar gaandeweg kwam ik geen boeitjes en vissers meer tegen en werd het weer bijna net zo'n dag als de vorige, alleen kreeg ik nu geen gezelschap van dolfijnen. Nadat ik een paar onbewoonde eilandjes voor de Baai van Concarneau was gepasseerd kon ik in een kaarsrechte lijn naar mijn bestemming varen.

Van de kust heb ik bijna niets gezien, daar voer ik ver vandaan. Ik zag alleen goed de zuidkust van Ile de Groix, dat ik vier jaar geleden bezocht had. Het is een schitterend eiland en het stond hoog op mijn lijstje van mogelijke overnachtingsplekken, maar toen ik het passeerde was het nog maar een uur of drie en ik wilde zolang mogelijk doorvaren. Het volgende eiland dat in zicht kwam was Belle Ile en daar had ik eigenlijk het liefst overnacht. Maar dat had een getijdenhaven die pas om 9 uur toegankelijk zou zijn en ik had uitgerekend dat ik het eiland rond 7 uur zou passeren. In twee uur lang voor de haven liggen dobberen, had ik geen trek.



Voor de lap op weg naar Quiberon.

Het weerpatroon was de afgelopen dagen zo dat er na een vrijwel windstil begin een westenwind opstak die steeds sterker werd en dat was deze dag ook zo. Aan het begin van de middag kon ik de genua uitrollen maar had ik nog wel de motor nodig. Rond vieren kon die uit en zeilde ik pal voor wind, met het grootzeil aan stuurboord en de genua aan bakboord. Er voeren een paar jachten dezelfde kant uit en ik werd gepasseerd door een grote windjammer die op de motor naar het westen voer en waarschijnlijk voor de stabiliteit een paar zeilen had gehesen.



Onderweg word ik gepasseerd door een windjammer.

Aan het begin van de avond was de ruige westkust van Quiberon al goed te zien en ik zag ook de huizen op de boulevard van het stadje vlak voor de zuidpunt van het schiereiland. Toen ik daarvoor voer, werd het tijd om de geul op te zoeken waar ik doorheen moest om naar de haven, Port Haliguen, te varen. Die lag aan de oostkust. De drie cardinale tonnen waar ik langs moest zag ik al liggen. Nadat ik de eerste twee was gepasseerd

kon ik op een vuurtorentje afkoersen dat ik aan bakboord moest laten. Er voer nog een jacht dezelfde kant uit, maar dat stak een stuk af door het vuurtorentje op ruime afstand aan de andere kant te passeren. Op de kaart zag ik dat dat kon, maar de geul die daar liep was niet bebakend en er lagen ontzettend veel rotsen. Het risico om er een te raken wilde ik niet nemen. Na het vuurtorentje kon ik nog even hoog aan de wind zeilen, daarna moest ik nog hoger koersen om een aantal rotsen te ontwijken en werd het tijd om de genua in te rollen. Dat kostte flink wat kracht want het woei stevig. Daarna konden het grootzeil worden gestreken en de willen en lijnen worden opgehangen.



Nog even dit vuurtorentje bij de ingang van de Baai van Quiberon ronden en dan ben ik bijna in Port Haliguen.

In de haven stond gelukkig niet veel wind en had ik de ruimte om wat rond te drijven terwijl ik de havenmeester opriep. Die antwoordde snel in zeer rap Frans. Ik begreep niet alles, maar wat ik wel begreep was dat ik even geduld moest hebben omdat hij uit moest zoeken waar ik kon liggen. Gelukkig kwam hij al vrij snel in zijn bootje naar me toe. Hij wilde de lengte, breedte en diepgang van de boot weten en het aantal overnachtingen. Dat konden er weleens vier of vijf worden, want de komende dagen zou het hard gaan waaien en ook behoorlijk nat zijn. De havenmeester bood aan

om me een plek te geven in de oude haven. Daar had ik echter weinig trek in. Je ligt er weliswaar heel mooi en gezellig, met leuke gebouwen en gezellige terrassen eromheen, maar het grote nadeel is dat het een getijdenhaven is die je alleen kort voor of na hoogwater kan verlaten. Het alternatief was een box in het havendeel waar hoofdzakelijk visbootjes lagen en daar bracht hij me naartoe. Omdat ik met het oog op de wind en de regen graag met de neus in de wind wilde liggen, ben ik achteruit de toegewezen box ingevaren. Dat was niet eenvoudig, een schip is nu eenmaal niet gemaakt om achteruit te varen, maar de havenmeester hielp een handje door met de neus van zijn bootje mijn achterschip de goede kant op te duwen. Nadat ik het havengeld had betaald, vroeg hij wat “Nehalennia” betekende. Dat heb ik proberen uit te leggen, maar omdat ik tijdens mijn drie voorgaande reizen bijna geen Frans meer had gesproken, was dat wat weggezakt. Ik moest even zoeken wat het Franse woord voor “godin” ook weer was.



Oostkust van Quiberon.

Met dat Frans ging het gaandeweg steeds beter, want vanwege de vrij stevige wind heb ik bijna een week in Port Haliguen doorgebracht en omdat het schip met de kuip voor de steiger lag, had ik de nodige

aanspraak. Ik moet wel zeggen dat dat veel minder was dan in Groot-Brittannië en Ierland. Daar groette iedereen en werd er vaak een praatje aan vastgeknoopt, zeker in Ierland. Hier bleef het meestal bij een beleefd “bonjour monsieur” of “bon appetit” en sommige mensen zeiden niets en keken de andere kant uit. Omdat het over het algemeen goed wandel- en fietsweer was, heb ik veel van het schiereiland Quiberon gezien. Ik heb het half rondgefietst en wandelingen langs de kust gemaakt. De oostkust bestaat uit lieflijke baaien met strandjes ervoor en veel bomen en struiken erachter waar vrijwel overal een wandelpad doorheen slingert.



Westkust van Quiberon.

De westkust is veel ruiger, met hoge, volkomen kale kliffen waartegen de golven van de oceaan met veel geweld kapotslaan. De kust heet niet voor niets “La Cote Sauvage”, de wilde kust. Het zacht golvende land erachter is volkomen boomloos en deed me een beetje denken aan het duinlandschap op Vlieland, alleen zijn de heuvels veel hoger en breder dan de duintjes daar. De dorpen liggen vrijwel allemaal aan de oostkant en maakten een verlaten indruk, waarschijnlijk omdat de meeste woningen vakantiewoningen zijn. Verder barst het er van de campings en parken met vakantiehuisjes. De oudste bezienswaardigheid is een grasveld met

menhirs, enorme, 6000 jaar oude stenen die sterk aan grafstenen doen denken, maar waarvan men niet weet wat precies hun functie was.



Menhirs op Quiberon.

Na vier dagen zag het ernaar uit dat het enorme lagedrukgebied dat voor de stevige wind en soms wat buien zorgde, plaats zou maken voor een hogedrukgebied en dat ik zou kunnen vertrekken. Ik wilde een flinke klapper maken, ruim 50 mijl naar het zuidoosten en dan overnachten in L'Herbaudière, op Ile de Nourmoutier, een klein eilandje ten zuidwesten van de Loiremonding. Maar omdat de wind 's avonds en 's nachts noord zou worden heb ik daarvan afgezien. De ingang van de haven ligt namelijk op het noorden en dan lig je er met noordenwind zeer onrustig. Ik besloot daarom te overnachten in het stadje Pornic, iets noordelijker en nog net in Bretagne. Het betekende wel dat de tocht die ik de dag erna wilde maken wat langer zou worden, maar dat was altijd beter dan een slapeloze nacht.

De volgende morgen was het stralend weer en heb ik de lijnen losgegooid. De bewolking was vrijwel helemaal verdwenen en er woei een zwak tot matig westenwindje. In de enorme Baai van Quiberon liggen de grootste

jachthavens van de Franse Atlantische kust en omdat het pinksterweekend net was begonnen, zag het er wit van de zeilen. Het pinksterweekend is ook een populair weekend voor zeilwedstrijden en vlak voor de haveningang lag een aantal grote catamarans te dobberen in afwachting van het 10-minutenschot. Aan stuurboord lag het rotsveld waar ik op weg naar Port Haliguen doorheen was gevaren en aan bakboord lagen een paar kleine ondieptes. Toen ik die achter me had gelaten kon ik recht naar het zuidoosten koersen. Hoe verder ik de zee opvoer, hoe rustiger het werd en toen ik al een tijdje geen kreeftenboeitjes meer tegen was gekomen, kon ik een boek lezen. Helaas stond er net te weinig wind om alleen op de zeilen voldoende snelheid te maken en zoals al zo vaak tijdens deze reis had ik ook de motor nodig.



Onder zomerse omstandigheden op weg naar Pornic, de laatste Bretonse haven.

Hoewel het vrij helder was heb ik weinig gezien van de kust. Die is vooral in het zuidoosten van Bretagne vrij laag. Aan het eind van de middag had ik de geul naar de Loiremonding bereikt en toen ik die was overgestoken passeerde ik een groot redegebied, waar ook een Nederlands schip uit Groningen voor anker lag. Ik kon nu weer de kust zien. Die werd steeds hoger en boog af naar het oosten. Pornic ligt vrij oostelijk en parallel met de kust ben ik ernaartoe gevaren. Ruim voor de ingang van de grote marina heb ik de genua ingerold en het grootzeil gestreken.



Voor de haveningang van Pornoc moet ik deze rondvaartboot even de ruimte moest geven.

Voordat ik de haveningang indraaide moest ik nog een uitwijkmanoeuvre uitvoeren. Van de andere kant kwam namelijk een rondvaartboot aan. Ik had verwacht dat hij samen met mij de haven in zou varen, maar dat bleek niet het geval, hij voer er voorlangs. De passantensteiger lag vlak achter de ingang en er lag één jachtje aangemeerd. Erachter was nog plek, maar omdat ik dan aan hogewal moest aanmeren en er geen mensen waren die mijn lijnen aan konden pakken, ben ik aan de lagerwalkant gaan liggen. Toen ik net de huik over het grootzeil had gelegd, kwam de bemanning van het zeiljachtje de steiger op, een vriendelijk al wat ouder Frans

echtpaar. Ze vroegen of ik Frans sprak en toen ik dat beaamde was het ijs gebroken. Ze wilden van alles over mijn boot en mijn reis weten en toen ik vertelde dat ik de volgende dag naar Ile de Yeu wilde, kreeg ik uitgebreid advies over de restaurants op het eiland en de maritieme lekkernijen die ze op het menu hadden. Fransen zijn dol op lekker eten en ze praten er graag over.



Varend erfgoed in de oude stadshaven van Pornic.

Mijn scheepsmaal was voor Franse begrippen zeer eenvoudig, pasta met sla, maar smaakte na deze lange vaartocht voortreffelijk, en toen ik het achter de kiezen had, had ik nog voldoende tijd om Pornic te verkennen. Het oude stadscentrum lag ruim een kilometer weg, maar de wandeling was het lopen waard. Vanaf de jachthaven slingerde een breed pad over de kliffen en op het talud daarboven stonden enorme 19^e-eeuwse villa's met schitterende tuinen met grote pijnbomen. In de rivier waaraan Pornic ligt, lagen talloze jachten keurig in rijtjes aan meerboeien, de meeste diep

weggezonken in de blubber, want het was laagwater. Het pad eindigde bij een grote parkeerplaats vlak voor een kasteel met een stadspoort ernaast. Daarachter begon de kade van de oude stadshaven. Ook die lag grotendeels droog. Het fraaie pinksterweer had veel toeristen naar de kust gelokt en de terrassen op de kade waren overvol. Ook de ijscokramen deden goede zaken en ik heb mezelf ook op een ijsje getrakteerd. Door de kronkelige straten van de bovenstad ben ik weer teruggelopen naar de stadspoort en twintig minuten later was ik weer terug op de boot. Ik had bepaald geen spijt van mijn beslissing om hier te overnachten. Pornic is een leuk stadje dat het bezoeken waard is.

De volgende dag heb ik de laatste haven in Bretagne vaarwel gezegd en koers gezet naar de Vendée, de regio tussen de Loire en de Gironde. Hoe de tocht naar het zuiden verder is verlopen, kun je in de volgende Geus lezen.

Jaap van der Harst