



DE GEUS

*Jaargang 96, nr.5
Mei 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 (hoofredacteur)
T: 06 303 29 621
Hans Haytsma (webmaster)
Carla Brinkman (webredacteur)
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)
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>4</i>
<i>Van de bestuurstafel</i>	<i>5</i>
<i>Officiële mededelingen april 2022</i>	<i>6</i>
<i>Jaaragenda 2022</i>	<i>6</i>
<i>Feestelijke opening vaarseizoen</i>	<i>7</i>
<i>Niet weer.....</i>	<i>10</i>
<i>Val in de mast</i>	<i>13</i>
<i>Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne</i>	<i>17</i>
<i>Deel 7: Van de zuidkust van Bretagne naar de noordkust.</i>	

Van de redactie

Beste lezer,

In deze Geus kun je lezen dat we het vaarseizoen op 24 april feestelijk geopend hebben. Inmiddels hebben we daar volop van kunnen genieten. De zon heeft zich vrijwel onophoudelijk laten zien en de zeilers hebben op veel dagen kunnen genieten van een zwakke tot matige wind. Hij zat wel vrijwel onophoudelijk in de noordoosthoek, dus wie vanuit Durgerdam het Markeermeer op wilde, had hem pal tegen.

Wie daar vaart weet dat je er behoorlijk last kunt krijgen van waterplanten. Peter Weesendorp denkt daar een oplossing voor gevonden te hebben. In *Niet weer...* kun je zien en lezen dat hij aan zijn saildrive en voor zijn roer messen heeft bevestigd om het vervelende spul af te snijden. Hopelijk kan hij ons in één van de najaars-Geuzen vertellen dat het geholpen heeft. Een heel andere tip is afkomstig van Eilard Jacobs. Hij ontdekte tijdens het optuigen dat het halende part niet beneden maar boven naast de mast hing. Hoe je dat weer naar beneden kunt krijgen zonder de mast te strijken of gebruik te maken van een kraan, kun je lezen in *Val in de mast*.

Wat staat er nog meer in deze Geus? Traditiegetrouw begint hij weer met *Van de bestuurstafel*. Daarin spreekt Peter zijn teleurstelling uit over de minieme opkomst tijdens de bijeenkomsten waar gediscussieerd kon worden over de toekomst van de vereniging. In de *Officiële Mededelingen* kun je lezen dat we er weer twee vaste leden bij hebben. Welkom heren! In de *Jaaragenda* staat een belangrijke datum: zaterdag 28 mei. Op die dag kun je tussen 11.00 en 16.00 uur aan de Diemerzeedijk je brandblusser laten controleren en eventueel vervangen en leer je ook hoe je hem moet hanteren. Verder worden er instructies gegeven voor de bediening van AED, de hartdefibrillator die bij het clubhuis hangt. Als het goed is heb je een uitnodigingsmail ontvangen. Deze Geus wordt weer afgesloten door een verslag van mijn tocht naar Bretagne. Daarin kun je lezen hoe de terugreis van de zuidkust van Bretagne naar de noordkust is verlopen.

Jaap van der Harst, namens de redactie

Van de bestuurstafel

Het lot van het bestuur gaat veelal gepaard met blij momenten. Twee van deze momenten waren de laatste ALV en de opening van het seizoen. De ledenvergadering werd druk bezocht en de discussies leverden een goede bijdrage aan het welzijn van de vereniging. Bij de opening van het seizoen waren zo'n 70 mensen aanwezig. Het was gezellig, de muzikale omlijsting zorgde voor een aangename sfeer en de heerlijke hapjes maakten het tot een geslaagde borrel.

Maar helaas kent het bestuur ook momenten waarop je de energie verliest. En dat was tijdens de inloopbijeenkomsten waar leden hun bijdrage konden leveren aan de toekomst van de vereniging. Over twee dagen werden de bijeenkomsten door maar 4 leden bezocht. De aankondiging van deze dagen kon door niemand gemist zijn omdat dat meermalen in mails en in de Geus is genoemd. Geen interesse dan? Diverse keren heb ik met leden over dit onderwerp gesproken en dan bleek dat men graag wilde meepraten. Concrete toezeggingen om op de inloopavonden te komen waren er voldoende.

Wat doen wij fout? Hoe moet het anders? Ik hoor het graag. Mijn mailbox en mijn telefoon staan open.



Peter Weesendorp

Officiële mededelingen mei 2022

Mutaties

- Nieuwe aanmeldingen: Hein van de Laar
- Nieuwe aspirant-leden: geen
- Opzeggingen: geen

Besluiten

- Het permanente lidmaatschap wordt toegekend aan Charlie Somers en Ben du Pain

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

Jaaragenda 2022

Brandblusser- en AED-dag, Diemerzeedijk,	28 mei
11.00 – 16.00	
Bestuursvergadering	13 juni
Laatste dag aanmelding winterstalling	30 juni
Bestuursvergadering	11 juli
„ „	8 augustus
„ „	12 september
„ „	10 oktober
„ „	14 november
Sluiting seizoen	27 november
Bestuursvergadering	12 december
Laatste dag aanmelding zomerligplaats	31 december

Feestelijke opening vaarseizoen



Gezellige drukte op het terras.

Na drie jaar kon het gelukkig weer: onder het genot van een hapje en een drankje en vrolijke muziek het vaarseizoen openen. Dat zag er op zondag 24 april al veelbelovend uit. Er stond weliswaar een stevige noordoostenwind, maar de hemel was staalblauw en op het zonovergoten terras voor het clubhuis was het goed toeven. Daar zaten rond vieren al flink wat Watergeuzen van een drankje te genieten en een half uurtje later stak onze voorzitter er een korte speech af. Hij sprak o.a. over het voornemen van de gemeente Amsterdam om ook voor de vaart door de sloot in Durgerdam een vaarvignet verplicht te stellen. Omdat die blijkbaar als een Amsterdams binnenwater wordt gezien zouden we zelfs verplicht kunnen worden om op een niet door een fossiele brandstof voortbewogen motor naar onze box te varen. Samen met de twee andere watersportverenigingen in Durgerdam gaan we de gemeente proberen uit te leggen dat onze sloot toch echt geen Amsterdams binnenwater is.



De clubvlag wappert weer fier.

Na Peters toespraak volgde het belangrijkste openingsritueel: het hijsen van de clubvlag. Traditiegetrouw wordt dat altijd gedaan door het oudste aanwezige lid, maar vanwege zijn grote verdiensten voor de vereniging had het bestuur nu de eer gegund aan René Duursma, die al 25 jaar onze penningen beheert. Helemaal volgens plan verloopt het hijsen van de vlag niet altijd. Hij gaat opgevouwen naar boven en moet zich dan door een ruk

aan de lijn ontvouwen. Een paar jaar geleden bleek hij op zijn kop te hangen en nu lukte het ontvouwen niet, hoe hard René ook aan de lijn rukte. Er zat niets anders op dan de vlag weer naar beneden te halen en in ontvouwen toestand te hijsen, maar ook dat bleek moeilijk. Door de harde wind sloeg hij een paar keer om de lijn. Maar na een paar pogingen stond hij onder applaus van alle aanwezigen toch fier te wapperen.



Trio Katapulta zorgt voor de muzikale omlijsting.

Daarna installeerde het muzikale **Trio Katapulta** zich en kon het feest echt beginnen. In het clubhuis had de catering een lange tafel met heerlijke hapjes opgesteld en al snel vormde zich een lange rij eetlustigen. De barkeepers Richard en Rudolf zorgden ervoor dat al het lekkers smakelijk weggespoeld kon worden en voorzien van een natje en een droogje werd er geanimeerd gesproken over de vaarplannen voor het komende seizoen.



Dat ziet er lekker uit!

Iedereen die betrokken was bij de organisatie en uitvoering van dit geslaagde feest, van harte bedankt!

Jaap van der Harst

Niet weer

De afgelopen jaren hebben we op diverse door mij bevaren delen van het Markermeer overlast gehad van waterplanten. Als je er met een zeiljacht zoals het mijne, met saildrive en balansroer, doorheen vaart weet je vrij zeker dat er bossen waterplanten de vaart belemmeren. Eromheen varen betekent dat je de vaargeul aan moet houden en op weg naar Hoorn een stuk om moet varen. En dan nog ben je er niet zeker van dat je geen problemen krijgt. Wat te doen? Ik heb zowel voor mijn roer als aan mij saildrive een mes geplakt. Of het gaat helpen, lezen jullie in het najaar.



Mes voor het roer.



Mes aan de voorzijde van de saildrive.

Peter Weesendorp

Val in de mast

Zo nu en dan overkomt het je, een val die in de mast schiet. De vraag is natuurlijk: “Hoe krijg je die weer naar beneden?” En ja hoor, dit voorjaar was het bij mij ook raak.

Ieder jaar met optuigen is het weer een aandachtspunt: “Zit alles goed daarboven?” Ik heb een strijkbare mast, maar ik ben toch altijd blij dat de boel staat en voor het eind van het seizoen niet meer gestreken hoeft te worden. Vorig jaar bleek ik het mussenstag (lijn tussen grote- en bezaanmast) vergeten, dus ik was extra alert dit keer. En zowaar, alle vallen en andere lijnen zaten keurig ingeschoren. Maar uiteindelijk ging er toch wat mis bij het optuigen. Alle zeilen moesten nog worden aangeslagen en dus hing er nog van alles los langs de mast. Maar er kwam regen aan, dus heb ik alle vallen met een zeilband tegen de mast gebonden, om de volgende dag, als het droog zou zijn, verder te gaan. Maar toen ik weer aan boord kwam stormde het in Durgerdam. De kluiverval, die ik met één eind wel had belegd maar met het andere eind loshangend tegen de mast had gebonden, was uitgewaaid en had het halend eind boven in de mast getrokken. Dit halend eind had ik een paar jaar geleden wat verlengd en de knoop van de verlenging kon niet door het blok. Daardoor was de val niet uit de mast gewaaid, maar hing er nog 1,5 meter (hé die maat komt me bekend voor) val boven in de mast.

Wat nu? Wanneer ik mijn arm uitstrek ben ik wel boven de twee meter, en mijn vaarboom is drie-en-een-halve meter. Maar mijn masttop steekt zo’n 10 meter boven dek (valt nog mee), dus ik kom nog wel een metertje of wat tekort. En trouwens, het halend eind is glad touw, zonder oog of wat dan ook, dus al zou ik het wel halen, hoe grijp je dan de val vast?

Iemand in een bootsmanstoeltje ophoog hijsen? Ik zelf niet en ook mijn vrouw niet. Te oud, te zwaar, te onbeholpen (beiden). Mijn kleinzoon, heeft wel het juiste gewicht en de juist handigheid, maar ja die woont ruim 100 km verderop en er zijn ook geen plannen voor een bezoekje aan ons. Een

geschikte mastenkraan, waar je in kan klimmen? Niet in Durgerdam in ieder geval.

Nou is de kluiverval niet zo essentieel en was er ook geen gevaar dat het loshangende eind ergens klem zou komen te zitten bovenin de mast (bijvoorbeeld in de rolfok, lekker als je met aantrekkende wind de fok wil inrollen). Dus ben ik eerst maar met een loshangende val in top naar mijn zomerligplaats in Friesland gevaren. Daar barst het van de jachtwerven met veel meer mogelijkheden.

In mijn eigen jachthaven in Friesland is geen kraan. Ooit heb ik weleens een driedelige uitschuifbare ladder geleend om iets boven in de mast te klaren. De havenmeester keek bedenkelijk toen ik ernaar informeerde en ik eigenlijk ook. Ik ben de leeftijd van jeugdige overmoed inmiddels wel zo'n beetje gepasseerd.

Een paar jaar geleden voer ik net Warns uit toen er boven in de mast iets knapte. Snel zeilen neer en naar een jachthaven. Die had een botenlift met daar bovenop een mastenkraan, met kooiladder. Ik kon er zo bij (het was een gebroken bevestiging van het voorstag, dat kon ik provisorisch wel verhelpen). De havenbaas rekende € 25 voor het gebruik van zijn mastenkraan. Kijk, zoiets heb ik nodig.

In een jachthaven bij Terhorne zag ik net zo'n kraan, dus ik naar binnen. Nee, ik mocht er zelf niet inklimmen (dat kon ik wel billijken, Arbo en zo). Maar de havenbaas kon wel voor mij de val uit de mast halen. Wat dat dan moet kosten? Nou, het halve tarief van een normale hijsbeurt van € 2900. Dus voor € 1450 was het gepiept. "Nou, ik kijk nog maar eens even verder".

Verder varend in Friesland keek ik voortdurend spiedend rond naar mastenkranen en ander klimtuig. Er waren wel geschikte, maar daar werden op dat moment schepen mee te water gelaten en de bedrijven waar ze stonden zagen er niet zo uit dat ze me voor 25 euro wilden matsen.



Vaarboom, met pikhaak verlengd, dan kan ik erbij vanaf de uitkijktoren.

Maar toen voeren we door de Houkesloot bij Sneek. Daar zijn prachtige passantensteigers aangelegd en op het uiteinde van één ervan stond een uitkijktoren!! Echt makkelijk aanleggen was het nog niet aan het achtkantige platform waar het ding op stond, maar uiteindelijk lagen we. Vervolgens met de vaarboom omhoog geklommen. Ik was aardig op gelijke hoogte met het loshangende eind, maar de toren stond midden op het platform met een aantrekkelijke omloop rondom, waardoor de vaarboom net te kort was. Dus heb ik de pikhaak op de vaarboom bevestigd (leve duct tape). Vervolgens heb ik het uiteinde van de pikhaak omwonden met dubbelzijdig plakband. Toen ik de val te pakken had en de vaarboom +

pikhaak een aantal keer had rondgedraaid, zodat de val zich om de pikhaak wond en door het dubbelzijdig plakband zich daar ook aan hechte, had ik grip en kon ik de val doorhalen.



Het uiteinde van de pikhaak is omwonden met dubbelzijdig plakband

De bemanningen van de voorbijvarende bootjes zullen zich wel afgevraagd hebben waarom ik aan zo'n onhandig platform met achtkantige steiger afmeerde en niet in een van de vele vrije boxen was gaan liggen. Nou, om geld te besparen, 1450 euro om precies te zijn.

Eilard Jacobs

Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne

Deel 7: Van de zuidkust van Bretagne naar de noordkust.



Het oude haventje van Port-La-Forêt.

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik lag aangemeerd in de gigantische jachthaven van Port-La Forêt, aan de Bretonse zuidkust. 's Avonds heb ik een leuk wandelingetjes gemaakt naar de overkant van de rivier, waar het schilderachtige, oude haventje van het plaatsje lag. De volgende dag wilde ik doorvaren naar Lesconil, ook een haven die ik nog niet had bezocht. Het was niet ver en omdat ik pas in de loop van de middag stroom mee zou krijgen, had ik ruim de tijd om een fietstochtje te maken. Ik ben eerst een stukje het binnenland in gefietst. Vanaf het water zag het land er tamelijk vlak uit en leek het makkelijk te biefietsen, maar dat viel tegen. De tocht ging eerst door een bosrijke omgeving waar veel gewandeld werd.

Er stroomden verschillende beekjes en die hadden diepe dalen uitgeslepen. Dat betekende iedere keer een korte maar steile afdaling en daarna weer een even steile klim. Met een grote bocht ben ik naar de monding van de rivier gefietst en toen langs de oever teruggefietst. Dat was een stuk makkelijker.



Doorkijkje op mijn fietstochtje bij Port-La-Foret.

Even voor vieren heb ik de lijnen losgegooid en koers gezet naar Lesconil. Omdat er nauwelijks wind stond en de zee bijna volkomen vlak was, was de tocht makkie. Voor het plaatsje lag een groot rotsveld, maar de geul die erdoorheen liep was voor Franse begrippen vrij goed betond en bebakend. De haven van het plaatsje verschilde enorm van die van La Foret. Het was een vissershaven met 19 passantenplaatsen voor jachten. Een wonder van schoonheid was het niet, maar ik vind dit soort havens een stuk leuker dan de enorme marina's. De havenmeester was nog aanwezig en stond al bij de box waar ik moest aanmeren klaar om mijn lijnen aan te pakken.

Het was aangenaam nazomerweer en terwijl ik in de kuip zat te dineren vermaakte de dorpsjeugd zich aan het water aan de overkant van de haven. Vooral de 'bommetjes' vanaf de kademuur waren heel populair.



Varend erfgoed in de haven van Lesconil.

's Avonds had ik nog de tijd om voor zonsondergang een wandelingetje gemaakt door het vissers- en badplaatsje te maken. Daarna heb ik mijn tocht van de volgende dag voorbereid. Ik wilde een flinke klapper maken en in één ruk naar de westkust van Bretagne varen. Daarvoor moest ik bijtijds vertrekken. In de haven had ik alle ruimte om al het grootzeil hijsen, maar op zee was het weer bladstil. Er stond een lichte deining, maar het water zag er fluweelzacht uit. Op de heenreis had ik maar één keer de vin van een dolfijn gezien, maar bij de kaap waar de zuidkust van Bretagne naar het noordwesten afbuigt, zag ik plotseling overal vinnen, staarten en blauwe ruggen om me heen en als een van de dieren een sprong maakte zag ik ook zijn spitse snuit en witte buik. Kennelijk zat hier veel vis, het jaar

ervoor wemelde het hier ook van de dolfijnen. Net als toen hadden de dieren niet veel belangstelling voor de boot. Soms zwom er één een stukje mee, maar dat duurde nooit lang, een visje verschalken was veel belangrijker.



De kaap waar de zuidkust van Bretagne naar het noordwesten afbuigt.

Toen ik de twee enorme vuurtorens op de kaap achter me had gelaten verdwenen de dolfijnen uit het zicht. Er stak een zwak windje op dat pal tegen was, maar door de forse stroom in de rug ging dat niet ten koste van de snelheid. Het uitzicht op de lage duinkust was niet erg spectaculair. De motor en de stuurautomaat zorgden ervoor dat ik in een rechte lijn naar de Point du Raz koerste, de kaap waar de westkust van Bretagne begint. Kreeftenboeitjes lagen er gelukkig nauwelijks en ik had alle tijd om rustig een boek te lezen. Een paar mijl voor de kaap werd het uitzicht een stuk spectaculairder. De lage kust maakte plaats voor hoge kliffen en in de verte zag ik al het vuurtorentje op het kleine rotseilandje voor de kaap en het enorme geel-zwarte stenen baken. Voor de kust van Bretagne wemelt het van dit soort bakens en vuurtorens op minieme rotseilandjes en iedere

keer als ik ze passeer vraag ik me af hoe men ze in godsnaam heeft kunnen bouwen. Alle stenen moeten uiteraard met een bootje zijn aangevoerd, maar aanleggen aan een rots is geen sinecure en kan alleen als het vrijwel windstil is. Vaak staat de voet van een baken bij hoogwater onder water, dus men heeft die alleen kunnen metselen bij laagwater. Petje af voor de bouwers die dit allemaal voor elkaar hebben gekregen.



Het enorme baken en de vuurtoren voor Point de Raz.

Het was nu de vierde keer dat ik Point du Raz passeerde en weer was ik onder de indruk van deze kaap. Erg lang kon ik niet genieten van het uitzicht op de steile, bijna 100 meter hoge rotsen waar de oceaandeining in metershoge fonteinen tegenaan spatte, want de sterke stroom slingerde me er met ruim 10 knoop omheen. Overal stonden draaikolken, maar schuimkoppen waren er gelukkig nauwelijks en toen de kaap achter me lag kon ik weer rustig doorgaan met lezen. De wind nam wat toe en omdat ik ruim aan de wind voer, kon ik de gennoa uitrollen en zeilend mijn weg vervolgen. Ik koerste nu in rechte lijn naar Pointe de Toulinguet, de westkaap van het schiereiland Crozon. De kust lag in het begin tamelijk ver

weg, maar in de loop van de middag kwam de kaap in zicht en kon ik weer genieten van een spectaculair uitzicht. Vlak voor de kaap lag een indrukwekkende rots en ik moest het vaarwater volgen tussen de rots en de kaap. Ik kwam ogen tekort om alles te bekijken en moest tegelijk de navigatie goed in de gaten houden want van de andere kant kwamen twee jachten aan die ook tussen de kaap en de rots door wilden. In de rots waren de schuin gekantelde afzettingsslagen goed te zien en wat hem vooral bijzonder maakte was de tunnel die de oceaan erin had uitgeslepen. Ik heb geprobeerd om er precies op het moment dat ik er helemaal doorheen kon kijken een foto van kon maken. Aan de andere kant viel ook veel te fotograferen. Hoog boven me stonden de hagelwitte gebouwen bij de vuurtoren te pronken in de middagzon.



Pointe de Toulinguet.

Na de kaap passeerde ik een schitterend baaitje, ingeklemd tussen hoge kliffen en een groene, steil oplopende heuvelwand met een strandje ervoor. Daarna volgde er nog een kaap en daarachter lag Camaret-sur-Mer, waar ik de nacht wilde doorbrengen. Het werd nu tijd om de genua in te

rollen, het grootzeil te strijken en contact op te nemen met de havenmeester. Die zei dat ik een plekje moest zoeken in de haven vlak voor het stadje. Op de heenreis en vorig jaar moest ik aanmeren in een jachthaven aan het eind van een lange dam. Het voordeel was dat de bakker en de supermarkt nu veel dichterbij waren en ik bovendien een leuk uitzicht had op de pastelkleurige huizen langs de kade. Het leuke plekje had echter ook een nadeel: op de kade stonden een aantal kermisattracties die klanten probeerden te lokken met luide muziek die niet overeenkwam met mijn muzikale smaak.



Aangemeerd in Camaret-sur-Mer.

De volgende haven waar ik naartoe wilde was L' Aber Wrac'h, aan de Bretonse noordkust. Dat de tocht langs de zuidkust zo snel was gegaan, was mede te danken aan de noordoostenwind die ik de hele tijd lekker schuin in de rug had gehad. Maar omdat ik nu naar het noordoosten moest en de wind nog steeds in die hoek zat, zou ik hem pal tegen krijgen. Krui- sen was geen optie, daarvoor lag L'Aber Wrac'h te ver weg, en op de mo-

tor tegen wind en golven invaren was niet erg aantrekkelijk, want de windkracht zou toenemen tot eind 4, begin 5. Ik ben daarom in Camaret-sur-Mer gebleven. De volgende dag zou de wind flink afzwakken, maar toen ik opstond zag het ernaar uit dat ik nog een dagje zou moeten blijven. Alles was in dichte mist gehuld, zelfs het baken enkele tientallen meters voor de steiger was nauwelijks te zien en de kade van het stadje was helemaal onzichtbaar. Op de eerste reis naar Bretagne had de plotter mijn zoon en mij veilig door de dikke mist boven het grote rotsveld voor L' Aber Wrac'h geloodst, maar op een herhaling van dit avontuur zat ik niet te wachten. In de loop van de morgen werd de mist dunner en rond de middag was het net zo helder als op de vorige dagen, maar het was te laat om te vertrekken. Ik zou in het rotsveld de stroom tegen krijgen en niet meer voor het donker in L' Aber Wrac'h arriveren. 's Middags legde er in de box naast de mijne een zeiljacht aan en de opvarenden vertelden dat het op zee nog steeds flink mistte. Ik was blij dat ik niet was vertrokken.



De rots met het tunneltje waar ik op weg naar Camaret-sur-Mer vlak langs ben gevaren.

De twee dagen in Camaret-sur-Mer heb ik hoofdzakelijk doorgebracht met het schrijven van mijn reisverslag en het maken van wandelingen over de kliffen. Die waren van bovenaf net zo mooi en indrukwekkend als vanaf het water.



Avondstemming aan de Atlantische kust bij Camaret-sur-Mer.

Ik had ook de tijd om uit te zoeken hoe ik het best naar Normandië kon oversteken. Vanwege de getijdenhavens langs de Normandische kust en de anti-covidmaatregelen op de Kanaaleilanden was dat een behoorlijk gepuzzel. Vorig jaar was ik vanuit Saint-Malo via de archipel van Iles Chausey overgestoken naar Carteret, maar ik had weinig zin om weer voortdurend op mijn horloge te moeten kijken om te zien of ik daar op tijd zou aankomen. Dat was toen maar op het nipperte gelukt. Ik kon veel beter Jersey als tussenstop gebruiken, maar het probleem was dat ik daar alleen welkom was als ik een negatieve uitslag bij me had van een covid-test die maximaal 72 uur eerder was afgenomen. Dat leverde echter veel te veel gedoe en onzekerheid op. Ten eerste moest ik een testlocatie zien te vinden en dan wachten op de uitslag. Verder weet je als zeiler natuurlijk

nooit precies wanneer je ergens aankomt, mist of harde tegenwind kunnen altijd roet in het eten gooien. Voor anker gaan bij Jersey was ook niet erg aantrekkelijk, dat kon alleen in een vrij open baai aan de noordoostkant van het eiland en het zag ernaar uit dat de wind voorlopig nog noordoost zou blijven en dus recht de baai in zou blazen. Guernsey en het kleine eilandje Sark leken betere opties voor een tussenstop. Daar waren baaitjes waar ik ook bij oostenwind vrij beschut kon ankeren. Bij de jachthaven van Guernsey was bovendien een niet met het land verbonden drijvende steiger. Om Guernsey of Sark te bereiken, kon ik het beste vanaf de noordelijkste punt van de Bretonse noordkust vertrekken en niet vanuit Saint-Malo.



De kaap waar het noordelijke deel van de Bretonse westkust begint.

Na de dag met mist leken de omstandigheden gunstig om naar L' Aber Wrac'h te varen. De wind was nog steeds noordoost, maar harder dan 3 beaufort zou het niet waaien en het was glashelder. Aan het eind van de morgen, even voordat ik de stroom mee zou krijgen, ben ik het brede water overgestoken dat het zuiden van de Bretonse westkust scheidt van het

noordelijke deel. Waar dat begon was een hoge kaap met een grote witte vuurtoren en de ruïne van een grote kerk erop. De kust bleef aanvankelijk hoog, maar gaandeweg maakten de kliffen plaats voor een lage kust met stranden en kleine bad- en vissersplaatsjes en geleidelijk oplopend, vrij kaal heuvelland erachter. Er viel veel te zien, maar ik moest ook de navigatie in de gaten houden, en aan rustig een boek lezen kwam ik niet toe. Dat ging zeker niet toen ik door het grote rotsveld heen moest dat een mijl of 10 voor L'Aber Wrac'h begint. Het was al de vierde keer dat ik er doorheen voer en ik herkende veel bakens en rotsen, maar nog steeds moest ik nauwkeurig op de kaart kijken om te zien aan welke kant ik ze moest passeren. Ik heb me dan ook geen moment verveeld. De wind was inmiddels toegenomen tot eind 3 begin 4 beaufort. Het stroom-tegen-windeffect zorgde voor een korte golfslag, maar omdat de golven stuksloegen op de rotsen aan de rand van het rotsveld was het tussen de rotsen relatief rustig. Aan het begin van de avond voer ik de zeearm op waaraan L'Aber Wrac'h lag en een half uurtje later draaide ik de haven binnen, waar ik door de havenmeester in een bootje naar een box werd geleid.

De volgende morgen was de wind naar het oosten gedraaid en daarom was het een stuk warmer dan de vorige dagen. Om het punt te bereiken vanwaar ik over kon steken naar Guernsey of Sark, moest ik naar het oosten. De wind zou dus weer pal tegen zijn en omdat hij een stuk sterker was dan de vorige dag ben ik in L'Aber Wrac'h gebleven. Het was de vierde keer dat ik er was, maar van de omgeving had ik nog niet veel gezien. 's Avonds ben ik een stukje langs de grote baai gewandeld die naast de haven lag. Het uitzicht over het wijde water aan de ene kant en de hoogoplopende weelderig begroeide kust aan de andere kant, was schitterend. Naast de baai slingerde een geasfalteerde weg en de volgende morgen ben ik die helemaal afgefietst, de baai rond. In een dorpje aan de andere kant was gelukkig een restaurant open en voorzien van de nodige calorieën ben ik langs de kust gefietst waar ik de vorige dag langs was gevaren. De calorieën had ik hard nodig, want de fietsknooppuntenroute die ik volgde leidde vooral naar plekken waar het plateau doorsneden werd door een rivier. Afdalen naar het rivierdal was een makkie, maar daarna volgde er steevast een steile klim. Het leverde in ieder geval schitterende uitzichten en veel afwisseling op. Soms zag ik diep onder mij de rivier kronkelen en even later fietste ik er vlak langs en keek ik uit op steil

oplopende weelderig begroeide oevers waar vaak fraaie villa's op stonden.



Uitzicht tijdens mijn fietstocht vanuit L' Aber Wrac'h.

Na deze intensieve fietsdag had ik de volgende dag alle tijd om uit te rusten. De wind was flink afgezwakt en verder naar het zuiden gedraaid, maar met het zonnige weer was het even afgelopen. Het was zwaarbewolkt en er werden zware buien met onweer voorspeld, gelukkig niet met windstoten. Ik had wel kunnen wachten op beter weer, maar iedere dag dat ik bleef liggen had tot gevolg dat ik de volgende dag een uur later de stroom in de rug zou krijgen. Daardoor zou ik steeds later aankomen en de havens die op het programma stonden niet meer voor zonsondergang bereiken. Ondanks de niet al te beste weersverwachting heb ik daarom aan het begin van de middag de lijnen weer losgegooid. Mijn bestemming was Roscoff.



In het smalle geultje tussen de rotsen voor L'Aber Wrac'h.

Het begin van de tocht was bepaald niet saai. Op de heenreis was ik door het nauwe geultje tussen de spectaculaire rotsen naar L'Aber Wrac'h gevaren, nu voer ik door hetzelfde geultje naar zee. Daar woei het helaas niet hard genoeg om op de zeilen voldoende snelheid te maken. De stuurautomaat zorgde ervoor dat ik goed op koers bleef, kreeftenboeitjes lagen er gelukkig nauwelijks en ik had alle tijd had om rustig te lezen. Boven de kust begon het er echter behoorlijk dreigend uit te zien. De eerste bui die de zee opdreef schampte achter me langs en er vielen maar een paar druppels. Maar de volgende bui, met een indrukwekkend regengordijn eronder, trok precies over me heen. Het regende pijpenstelen en het zicht, dat eerst zeer goed was geweest, nam af tot enkele tientallen meters. Onweten deed het gelukkig niet. Ik heb me verschanst onder de buiskap, nauwlettend naar voren kijkend om te zien of ik uit moest wijken voor tegenliggers.



Tussen de buien op weg naar Roscoff.

Toen de bui zijn meeste water had laten vallen en het zicht weer verbeterde, hoorde ik plotseling luid geschreeuw. Ik draaide me om en zag ongeveer 100 meter schuin achter me een speedbootje de andere kant uit varen. Er zat een man in die met zijn arm zwaaide en iets naar me riep. Toen ik terugzwaaide maakte het bootje een bocht en kwam het naast me varen. Ik vroeg wat er aan de hand was, maar het enige antwoord was: "Bonjour". Naar de zin van de actie kon ik alleen maar gissen. Wilde de man me alleen maar groeten of was hij verbolgen omdat hij voor me had moeten uitwijken of omdat ik zijn eerste groet niet had beantwoord? In ieder geval zorgde het voor wat afwisseling in de verder weinig opwindende tocht. Die werd wat spannender toen ik de smalle, kronkelige geul tussen het eilandje Ile de Batz en Roscoff had bereikt. Het vaarwater slingerde tussen allemaal rotsen. Cardinale bakens gaven aan welke kant ik die moest passeren, maar omdat ze op zeer dunne palen stonden, waren ze moeilijk te zien. Een half uurtje later draaide ik de grote jachthaven van

Roscoff binnen. De havenmeesters waren al naar huis en ik heb zelf een box gezocht.



Roscoff.

De volgende dag wilde ik naar de noordelijkste punt van Bretagne varen en overnachten in het historische stadje Tréguier, aan de rivier de Jaudy. Op de heenreis had ik het overgeslagen, in 2020 was ik er een dag geweest. Omdat ik pas in de loop van de middag stroom mee zou krijgen had ik 's morgens alle tijd om mijn bezoek aan de bakker te combineren met een wandelingetje door de schilderachtige straatjes van Roscoff en weer even het schitterende barokke interieur van de gotische kerk te bewonderen. Bij de haven was het een drukte van belang. Er stonden overal standjes waar bootaccessoires maar ook souvenirs, verkocht werden en om op de steiger te komen moest je een kaartje kopen. Daar zouden de deelnemers arriveren van een door de Franse krant Le Figaro gesponsorde solorace. Omdat iedere toeschouwer zijn vaccinatieapp moest laten zien, stonden er bij de ingang lange rijen. Iedere keer als er een wedstrijd-deelnemer de haven binnenvoer ging er een luid gejuich op en werd er

hard geapplaudisseerd. Dat was zeker verdiend, want de zeilers hadden een zware tocht achter de rug. Vanuit Roscoff waren ze het Kanaal overgestoken naar Wight en toen ze dat gerond hadden waren ze naar Wales gezeild en daarna via het zuiden van Ierland weer teruggevaren. Hoe je dat allemaal in je eentje volhoudt, is me een raadsel. Ik doe het ze in ieder geval niet na. Nadat ik de motor, die de voorgaande dagen heel wat draaiuren had gemaakt, van brandstof had voorzien, ben ik rond halfdrie vertrokken. De wind was noordwest geworden en was hard genoeg om te kunnen zeilen, maar omdat ik nog een klein beetje stroom tegen had en graag voor het donker op mijn bestemming wilde zijn, heb ik de motor erbij gezet. Gelukkig was het weer een stuk beter dan de dag ervoor. Er was wat sluierbewolking, maar de zon scheen er flauwtjes doorheen en de temperatuur was aangenaam.



Bijna bij de monding van de Jaudy.

Toen ik monding van de Jaudy had bereikt, stond de zon al aardig laag. De landerijen en huizen op het plateau boven de oostoever van de rivier werden nog beschenen door de avondzon, maar dat duurde niet lang. Aan

de rode gloed boven de hoge westoever was te zien dat de zon onderging en het begon al snel een beetje te schemeren. Ik vroeg me af of ik nog voor het invallen van de duisternis bij de jachthaven zou aankomen. De geul kronkelde enorm en er lagen overal boeien, maar de meeste waren niet verlicht. Na de laatste bocht kwam Tréguier in zicht. De enorme spits van de hoog op de heuvels gelegen kathedraal stak donker af tegen de al aardig donker wordende hemel en de straatlantaarns brandden al, maar het was nog net licht genoeg om te zien welke boxen er vrij waren. Ik had er snel een gevonden en een opvarende van een van de jachten naast me pakte mijn lijnen aan. De temperatuur was nog steeds zeer aangenaam en de snelle hap die ik had bereid heb ik lekker in de kuip verorberd, wel met een lichtje erbij.



Aangemeerd in de Jaudy.

Mijn schip lag in een box aan de buitenkant van de buitenste steiger en daardoor had ik tijdens het ontbijt een schitterend uitzicht over de rivier en de helemaal met bomen bedekte, steile oevers. Tussen het geboomte aan de westoever stond een landhuis met een botanische tuin die ik verleden

jaar bezocht had. Een stukje ervoor mondde een zijrivier in de Jaudy uit en op de hoge heuvel die ingeklemd lag tussen de twee rivieren lag het stadje. Beneden stond vlak voor de rivier een oude stadspoort en helemaal boven torende de kathedraal met de enorme torenspits boven alles uit.



De kathedraal van Tréguier.

De monding van de Jaudy lag net ten westen van het noordelijkste punt van Bretagne en het was mijn bedoeling om de volgende morgen daarvandaan over te steken naar Sark of Guernsey. Omdat het flinke afstand was en ik zoveel mogelijk van de stroom wilde profiteren, wilde ik vertrekken als het licht genoeg was om rotsen, bakens en onverlichte boeien te zien, bij voorkeur vanaf een plek die zo dicht mogelijk bij zee lag. De beste plek was vanaf Ile Bréhat, een klein eilandje bij de monding van de Trieux, een rivier die een stukje ten oosten van de Jaudy naar zee stroomt. Omdat het naar Ile Bréhat niet ver varen was en ik bovendien pas in de loop van de middag de stroom in de rug had, had ik ruim de tijd om nog een wandeling door Tréguier te maken. Door de steil oplopende oude straatjes met

de middeleeuwse vakwerkhuisen ben ik naar het plein gewandeld waar de indrukwekkende kathedraal staat. De stoffelijke resten van Saint-Yves, de heilige van de armen en de advocaten, liggen er begraven en omdat er nu eenmaal altijd veel armen waren, was Tréguier eeuwenlang een populair bedevaartsoord. De advocaten houden er nog ieder jaar een processie. Veel tijd om het schitterende interieur van de kerk te bewonderen had ik helaas niet, want er zou een begrafenismis worden gehouden. De mensen stroomden al de kerk binnen, er werden bloemstukken neergelegd en toen de koster de deuren wilde sluiten had ik de keuze tussen de kerk verlaten of de mis bijwonen. Omdat dat laatste waarschijnlijk te lang zou duren, ben ik weer terug gewandeld naar de boot.



Ik draai de monding van de Jaudy uit en zeil op de genua oostwaarts.

Toen ik de rivier afvoer was de wind nog steeds noordwest en vrijwel pal tegen. Het woei een stuk harder dan de vorige dag en toen ik de monding uitdraaide, hoefde ik alleen maar de genua uit te rollen om met een lekker gangetje oostwaarts te koersen. De geul liep door een groot rotsveld en was spaarzaam betond en bebakend, maar omdat hij bijna kaarsrecht

was, was de navigatie niet moeilijk. Alleen bij het smalste stukje moest ik goed uitkijken, maar dat was gelukkig gemarkeerd door een groot baken en een boei. Aanleggen op Ile Bréhat kon niet, want het eilandje had geen haven. Ik kon er alleen ankeren of misschien aanmeren aan een boei. De vraag was waar dat het beste kon. Volgens de vaargids in een baaitje aan de noordwestkant van het eiland. Maar omdat de wind noordwest was, was ik een beetje bang dat het daar onrustig zou zijn, hoewel de opening van het baaitje heel nauw was en het ver het land in liep. Aan de zuidoostkant lag nog een baaitje waar ik zou kunnen overnachten. Omdat ik de volgende dag naar het noorden moest lag het wat ongunstiger, maar er zou waarschijnlijk minder deining staan. Ik twijfelde nog een beetje, maar toen ik de vuurtoren op het laatste rotseilandje gepasseerd was, moest ik beslissen. Ik besloot ik om in het baaitje aan de zuidoostkant van het eiland te overnachten.



De vuurtoren op het laatste rotseilandje.

Bij de noordoostkaap van het eiland stond ontzettend veel stroom en ik werd er met een enorme vaart omheen geslingerd. Toen ik het vaarwater

tussen het eiland en het vasteland had bereikt, kreeg ik stroom tegen en moest ik goed kijken waar de ingang van het baaitje was. Overal stonden rotsen en ergens daartussen moest de ingang liggen. Opeens zag ik naast een grote losstaande rots een opening waarachter een aantal schepen lagen. Nadat ik het ankergerie in orde had gemaakt, ben ik er direct naartoe gevaren. De opening was niet meer dan een meter of tien breed en toen ik erdoor voer ging het dieptealarm af. Ik kon de bodem zien, maar er stond gelukkig genoeg water. Even later zag ik waarom het alarm was afgegaan: ik was aan de verkeerde kant van de rots naar binnen gevaren, de opening lag aan de andere kant en was veel breder en dieper en bovendien gemarkeerd door twee bakens. Maar vanaf de kant waarvan ik aan was komen varen, waren die niet te zien omdat ze schuin achter de rots stonden.



Uitzicht op de rots die ik aan de verkeerde kant ben gepasseerd.

Het anker hoefde ik niet uit te gooien want er lagen twee vrije gastenboeien. Volgens de vaargids kon je in het baaitje droogvallen, maar in de ingang stond altijd ruim voldoende water. Hoewel ik daar het minst rustig

lag, besloot ik vast te maken aan de boei die het dichtst bij de ingang lag. Het aanhaken ging perfect, maar omdat er altijd een kleine kans bestaat dat de haak uit de ring valt als er weinig spanning op staat, heb ik een lijn door de ring gehaald. Toen het eten op de kuiptafel stond kon ik genieten van een magnifiek uitzicht. Schuin naast de boot stond de rots die ik aan de verkeerde kant voorbij was gevaren en nu door het vallende water steeds groter en indrukwekkender werd. Daarachter lag een eilandje met steil oplopende rotsige oevers waarop een naaldbos stond. De oever aan de andere kant was nog mooier. Overal stonden kale rotsen en daarachter rees een weelderig begroeide oever op. Daarboven stond op een boomrijke heuvel een kasteelachtige villa. Het baaitje was eigenlijk meer een kreekje. In het begin was het vrij smal maar achter het eilandje verbreedde het zich. Het liep een paar honderd meter door. Overal lagen jachten en visbootjes aan meerboeien. Ik vond dit baaitje nog mooier dan het ankerbaaitje aan de westkust van Belle Ile, een betere plek om afscheid te nemen van Bretagne kon ik me niet wensen.



Uitzicht over het kreekje.

Niet lang nadat ik had gedineerd, begon het te schemeren. Ik ben verhuisd naar de kajuit om mijn koerslijnen uit te zetten en nog eens het weerbericht voor de volgende dag te raadplegen. Dat zag er goed uit. De wind zou weliswaar noordwest en daarom schuin tegen zijn, maar meer dan kracht 2 of 3 werd er niet verwacht. In de avond zou hij naar het noorden draaien en in de loop van de nacht zou hij noordoost worden. Daar moest ik bij het zoeken van een ankerplek goed rekening mee houden. Ik wilde vertrekken als het licht genoeg was om de rotsen en de onverlichte boeien en bakens te kunnen zien en heb 's avonds alvast mijn boterhammen voor het ontbijt en de lunch klaargemaakt. Het schip deinde een beetje, maar daardoor val ik meestal snel in slaap. Helaas lukte dat dit keer niet, want toen ik net mijn kooi had opgezocht klonk er voortdurend gebonk tegen het vrijboord. Ik wist onmiddellijk waar het vandaan kwam: van de meerboei die niet meer voor, maar naast het schip lag. Meestal zorgt de stroom ervoor dat het schip achter een boei ligt, maar als de wind uit de tegenovergestelde richting komt en even hard tegen het schip duwt, komt het ernaast te liggen. In Schotland had ik het al een keer meegemaakt. Er valt niets tegen te doen, je kunt alleen maar wachten tot de stroom sterker wordt of draait. Na een uurtje was dat gelukkig het geval.

Hoe de oversteek naar Normandië is verlopen en wat voor spannend avontuur ik bij Sark heb beleefd, kun je lezen in de juni-Geus.

Jaap van der Harst