



# DE WATER GEUZEN

*Jaargang 96, nr.3  
Maart 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](mailto:voorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Vicevoorzitter**

Gijs van Noort  
T: 06 489 12 602  
E: [vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vicevoorzitter@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Secretaris**

Maarten Trijsburg  
Egelantierstraat 123 C  
1015 RA Amsterdam  
T: 06 50508460  
E: [secretaris@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Penningmeester**

René Duursma  
Prinses Marijkestraat 18  
1077 XC Amsterdam  
T: 020 675 34 34  
E: [penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:penningmeester@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Tweede Penningmeester**

Kees Visser  
E: [2epeningmeester@wsvdewatergeuzen.nl](mailto: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](mailto:job.bruggeman@gmail.com)

### **Havencommissaris Durgerdam**

Adri Erkelens  
Pruimenstraat 14a  
1033 KM Amsterdam  
T: 020 632 02 64  
E: [a.erkelens1@kpnplanet.nl](mailto:a.erkelens1@kpnplanet.nl)

### **Havencommissaris Vinkeveen**

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

### **Vertrouwenspersoon**

Manuela Peters  
E: [vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl](mailto:vertrouwenspersoon@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Kennismakingscommissie**

Aryan Ferwerda T: 020 684 05 53  
Jaap van der Harst T: 06 303 29 621  
Koos Werneke T: 029 429 19 67

### **Redactiecommissie**

Jaap van der Harst (hoofdredacteur)  
T: 06 303 29 621  
Hans Haytsma (webmaster)  
Carla Brinkman (webredacteur)  
Willem Kooiman (verspreiding papieren Geus)  
Eilard Jacobs (Facebook-redacteur)  
Gijs van Noort (bestuursvertegenwoordiger)  
Kopij: [redactie@wsvdewatergeuzen.nl](mailto: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](mailto:secretaris@wsvdewatergeuzen.nl)

### **Financiën**

Bankrekening: NL50 INGB 0000 0437 40  
WSV de Watergeuzen  
te Amsterdam

### **Internetadres**

[www.wsvdewatergeuzen.nl](http://www.wsvdewatergeuzen.nl)  
(leden hebben een persoonlijke inlog)

## ***Inhoud***

---

	<b><i>Pagina</i></b>
<b><i>Van de redactie</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Van de bestuurstafel</i></b>	<b><i>4</i></b>
<b><i>Uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Officiële mededelingen</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Jaaragenda 2022</i></b>	<b><i>6</i></b>
<b><i>Eunice in Durgerdam</i></b>	<b><i>7</i></b>
<b><i>Maartkriebels</i></b>	<b><i>9</i></b>
<b><i>Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne,</i></b>	<b><i>11</i></b>
<b><i>Deel 5: Langs de Bretonse zuidkust naar Nantes</i></b>	

## ***Van de redactie***

---

Beste lezer,

Terwijl ik dit stukje schrijf schijnt de lentezon en ik krijg ik al een beetje vaarkriebels. In de loods en op het buitenterrein aan Diemerzeedijk worden de schepen weer vaarklaar gemaakt en je zou bijna vergeten dat er een week of vier geleden vier stormen over onze havens raasden. Arjen Hoekstra zond ons een verslagje van storm Eunice in Durgerdam. Op zijn foto's is te zien is dat de boxen grotendeels droogstonden. Het riep bij mij een bijna traumatische herinnering op aan een storm die een jaar of 35 geleden bijna de hele haven in Durgerdam leegblies. Onder mijn toenmalige schip de Drijfsijs, een hechthouten knikspant, bleek zich het restant van een paaltje te bevinden dat zich dwars door de bodem van het voorschip had geboord en mijn schip tot zinken had gebracht. De kussens waren doorweekt en in de kajuit lag een paar centimeter slib en zwommen stekelbaarzen. Gelukkig zijn dit soort ongelukken ons nu bespaard gebleven.

Traditiegetrouw begint ook deze Geus met *Van de bestuurstafel*. Peter neemt daarin een voorschot op de Algemene Ledenvergadering op 30 maart. Gelukkig kan die weer in ons clubhuis worden gehouden. Verder kun je in de *Officiële mededelingen* en in de *Jaaragenda* lezen dat het bestuur op 2 en 11 mei bijeenkomsten wil organiseren waarop we samen van gedachten kunnen wisselen over de toekomst van onze vereniging. De titel van Eilard Jacobs' column, *Maarkriebels*, spreekt voor zichzelf. De liefhebbers van reisverhalen hoop ik deze keer te laten meegenieten van mijn tocht langs de zuidkust van Bretagne naar Nantes, die op de Loire even spannend werd.

Jaap van der Harst, namens de redactie

## ***Van de bestuurstafel***

---

Op woensdag 30 maart wordt de ledenvergadering gehouden en ik hoop daar veel leden weer te ontmoeten. We kunnen gelukkig weer in het clubhuis vergaderen en onder het genot van een drankje weer even bijpraten.

Ik hoop op een grote opkomst. Die hebben we nodig om de nieuwe statuten in één keer te kunnen goedkeuren. Een beetje taaie, maar belangrijke kost. Een soort grondwet van de vereniging en daar mogen we wel even bij stilstaan. We hebben geprobeerd om de veranderingen ten opzichte van de bestaande statuten zo helder mogelijk in beeld te brengen. Dat geldt ook voor het huishoudelijk reglement dat ook aangepast is.

Andere bijzondere onderwerpen zijn het verhuren van verenigingsboten aan leden, inclusief de aanschaf en ombouw van een sloep, de verzekering van de loods en het benoemen van een vertrouwenspersoon. Kortom een volle maar interessante agenda.

Zoals ik al eerder heb aangegeven moeten boten die in het Amsterdamse binnenwater varen een doorvaartvignet hebben. Bij de vraag of onze 'sloot' in Durgerdam tot het Amsterdamse binnenwater behoort, hebben we tot nu toe alleen verwarrende antwoorden gekregen. Waarschijnlijk moeten de booteigenaren in Durgerdam hiervoor een vignet aanschaffen. Dat geldt dan ook voor leden/passanten die voor één nachtje in Durgerdam willen liggen. Samen met het Y gaan we kijken of hier nog iets aan te veranderen valt. Ook zijn tweetaktbuitenboordmotoren niet toegestaan. Onzinnige regels voor Durgerdam, maar ik denk dat bij het bedenken van de regelgeving Durgerdam buiten beeld was.

Voor zover mij bekend hebben de stormen van de afgelopen tijd geen grote schade aangericht in de havens. In Durgerdam is letterlijk zo'n 1,5 m 'weggewaaid'. Het water wordt dan met zuidwestenwind opgestuwd richting Lelystad, waar een verhoging van de waterstand optreedt. Ik heb het niet gewaagd om te gaan kijken, maar onze haven moet dan vrijwel droog gestaan hebben. Het maakt eens te meer duidelijk dat het goed vastleggen van de boten, waarbij rekening gehouden wordt met een veranderend waterpeil, noodzakelijk is.

Al eerder heb ik gemeld dat we met de leden willen praten over de toekomst van de vereniging. Hiervoor hebben we voorlopig twee avonden gereserveerd, namelijk 2 en 11 mei. Ik hoop op een grote belangstelling.

Peter Weesendorp

## ***Uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering***

---

De vergadering vindt plaats in ons **clubhuis** op **woensdag 30 maart** en begint om **20.00 uur**. Na afloop kunnen we onder het genot van een drankje gezellig wat bijkletsen.

Let op: heb je coronaklachten of ben je positief getest, blijf dan thuis!

Het bestuur

## ***Officiële mededelingen***

---

- Nieuwe aanmeldingen: Sjoerd Santema
- Het bestuur zal op 2 en 11 mei een bijeenkomst organiseren om de conceptlangetermijnvisie aan de leden voor te leggen.

Namens het bestuur,

Maarten Trijsburg, secretaris

## ***Jaaragenda 2022***

---

Algemene ledenvergadering, clubhuis	30 maart, 20.00 uur
Bestuursvergadering	11 april
Opening seizoen, clubhuis	24 april, 16.00 uur
Ledenbijeenkomst toekomst vereniging	2 mei
Bestuursvergadering	9 mei
Ledenbijeenkomst toekomst vereniging	11 mei
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

## ***Eunice in Durgerdam***

---



Het zijn plaatjes die je vooral in getijdenhavens overzee aantreft: bootjes hangend aan hun landvast, de kiel vastgezogen in de modder en een onnatuurlijke scheefgang waardoor ze er als vissen op het droge bij liggen. Maar deze foto's gaan niet over Engelse of Franse kustplaatsen, maar over het kommetje aan het eind van de Durgerdammerdijk waar nog een enkele Watergeus overwintert. Op 18 februari raasde de westerstorm Eunice over Nederland met windstoten van 145 km per uur. De waarschuwing was code (diep)rood en in Amsterdam vielen drie doden te betreuren door de zeer zware storm.

Onder deze gure omstandigheden werd het water uit de smalle vaart geblazen zodat de bodem tot ver voorbij de meerpalen zichtbaar werd. Het terugtrekkende water gaf zo een uniek stuk geschiedenis bloot door een blik op de traditionele dijkverzwaring in de vorm van oude bakstenen. Daarnaast natuurlijk de blikjes, vuil plastic en rietpluimen. Tegen deze achtergrond stak de blauwe 'Nozem' zijn neus diep in het slijk, zocht de 'Vliegend Water' steun bij zijn buurman en streed de 'Waterrust' een eenzame strijd tegen de elementen.





Tekst & foto's Arjen Hoekstra

## ***Maartkriebels***

---

Mijn stukje in de maart-Geus gaat traditiegetrouw over de kriebels bij het naderen van het seizoen. Mooi weer helpt daarbij, de klussenlijst niet.

Ook dit jaar weer begon in maart de zon te schijnen over de steigers en het dekkleed waar ons schip nog keurig, maar wel al drijvend, onder lag. Mijn eerste opwelling is dan: dektent eraf en optuigen. Maar dat leer ik wel weer af als ik aan boord stap en de kajuit in ga. Zoals gebruikelijk liggen er allerlei spullen uitgestald die ik in de loop van de winterstalling tevoorschijn heb gehaald voor klussen en niet meer heb opgeborgen. Want: "Wie weet heb ik ze straks wéér nodig". Nog voor de dektent eraf is vallen er al verflussen aan de romp op en de ervaring leert dat dit er niet beter op wordt als je de dektent er helemaal af hebt.

Verder is het, op een paar uurtjes in de middag na, nog stervens koud (behalve op het Markermeer en IJsselmeer, daar is het de hele dag nog stervens koud). Bovendien leert de ervaring dat er in maart of april na zonschijn wel weer regen, hagel en sneeuw komen. Ik heb al eens meegeemaakt dat ik, inmiddels keurig opgetuigd liggend in Durgerdam, de sneeuw van de zomertent moest kloppen.

Kortom, waarom zou ik nu haastig de kajuit opruimen, de nog resterende bijwerkplekjes eerst maar alleen even in de primer zetten en de rest van de klussen op de lijst voor het zomerseizoen zetten (aan het eind daarvan kan ik ze dan mooi weer naar de winterklussenlijst overhevelen leert de praktijk)?



Maartrust in Durgerdam.

Niet omdat ik ernaar verlang om dik ingepakt, zowat als enige, over Markermeer en IJsselmeer richting mijn zomerligplaats in Friesland te varen. Ook niet omdat ik wil genieten van het in alle rust schuiven door vaartjes in Friesland met beginnende bloemen, verse rietstengels en piepjonge waterkuikens (dat duurt nog ruim een maand). Ook niet omdat ik met Sinterklaas, Kerst of verjaardag een nieuwe gadget heb gekregen die ik zo graag eens wil uitproberen (ik héb alles al).

Nee de belangrijkste reden dat ik eind maart zo graag ga optuigen is de absolute schoonheid die je aantreft als je als vrijwel enige boot in het haventje van Durgerdam ligt. Met alle zangvogels die zich schuchter weer laten horen en de ganzen in de verte ergens in de IJdoornpolder. En met wandelaars met hond die gelijk even een praatje komen maken en verder niemand in de haven. Daar lig ik met plezier een weekje om masten over-eind te zetten (en weer te laten zakken omdat ik toch nog een val ben vergeten in te scheren), zeilen aan te slaan en bootspullen aan boord te brengen. Jammer dat ik weer weg moet voordat de rechtmatige ligplaats-houder komt opdagen.

Eilard Jacobs

## ***Met de Nehalennia naar de zuidkust van Bretagne***

---

### ***Deel 5: Langs de Bretonse zuidkust naar Nantes***



*Afscheid van La Trinité.*

In de vorige Geus heb ik verteld dat ik onder luid applaus en bravogeroep mijn plekje in de gigantische jachthaven van La Trinité heb verlaten. Mijn plan was om naar La Loraine te varen, een volgens mijn vaargids zeer mooie, maar ook moeilijk toegankelijke rivier in de zuidoosthoek van Bretagne. De monding was erg ondiep en ik moest er ruim voor laagwater aankomen, maar het probleem was dat ik tijdens mijn tocht de ebstroom nodig had en het water in de monding dus vrij laag zou staan als ik er aankwam.

Voordat ik in een vrijwel rechte lijn naar de monding kon koersen, moest ik eerst de Baie de Quiberon door. Daar was het weer erg druk, maar op zee had ik alle tijd om rustig een boek te lezen, natuurlijk om de minuut even om me heen kijkend of ik niet uit moest wijken voor een vissersboei-tje of tegenligger. Ik had het grootzeil gehesen, maar het was bladstil. Zoals bijna overal in Zuid-Bretagne bestond de kust uit grote zandstranden met lage duintjes en boomrijk heuvelland erachter, hier en daar onderbroken door lage kliffen of de monding van een riviertje. Toen ik de monding van de Loraine had bereikt, was het afgelopen met het lezen. De toegangseul slingerde met grote bochten tussen zandbanken en er kwamen pas boeien in het diepere gedeelte. Ik moest me vooral oriënteren op geleidebakens en er stond één cardinaal baken. De kaart gaf aan dat er bij laagwaterspring op de ondiepste plekken maar 60 centimeter water stond. Gelukkig was het geen springtij en volgens mijn berekening zou het pas over een uur laagwater zijn. Op een gegeven moment begon het diepte-alarm te piepen, maar ondieper dan 1,60 meter werd het gelukkig nergens. De groene en de rode boei kwamen al in zicht en toen ik die na nog weer een grote bocht bereikt had, kon ik opgelucht ademhalen.

Het vaarwater was vrij smal en aan beide kanten lagen honderden meters brede slikken, vaak met oesterbanken erop. Daarachter lag lommerrijk heuvelland met hier en daar wat wit gesausde huizen. Ik passeerde ook een dorpje met een klein, bijna drooggevalen haventje en vissersschepen aan meerboeien. De eul slingerde enorm en ik was voortdurend bezig om mijn koers te wijzigen, maar daartussendoor kon ik toch flink wat fotootjes schieten van al dit moois.



Noordoever van de Loraine.

De Loraine is alleen aan het begin een getijdenrivier. Omdat het achterland vaak overstroomde, heeft men er een stuwdam met een sluis aangelegd. Toen die in zicht kwam had ik mazzel. De sluisdeur stond open en het licht stond nog op groen. Ik heb de motor wat harder laten lopen en even later voer ik de kolk binnen. De deuren gingen direct dicht. Mijn lijnen kon ik achterlangs een paar verticaal opgehangen kettingen langs halen. In de kolk lagen nog een paar jachten en een paar visbootjes met hengelaaars. Toen de deuren opengingen, gaf de sluismeter aan in welke volgorde de schepen de kolk uit konden varen. De jachthaven waar ik de nacht door wilde brengen, lag direct achter de dam. Aanwijzingen van een havenmeester in een bootje kreeg ik hier niet, gasten moesten aan de gastensteiger zelf een plekje zoeken. Dat was snel gevonden. Het lag aan de buitensteiger en omdat de wind er dwars op stond was het er wat onrustig, maar veel wind stond er gelukkig niet en ik had een mooi uitzicht over de rivier. Aan de overkant lag nog een jachthaven en daarachter was een hoge beboste oever. De directe omgeving van de jachthaven was niet erg

aantrekkelijk. Er stonden hoofdzakelijk moderne gebouwen met watersportbedrijven en er was een groot terrein voor de stalling van boten op de wal en een camping. Gelukkig was er een klein winkeltje waar gasten van de camping en de jachthaven brood en wat levensmiddelen konden inslaan.



*Uitzicht over de Loraine vanaf mijn aanlegplek achter de dam.*

Niet lang nadat ik had aangelegd kreeg ik Nederlandse achterburen, een echtpaar met een trimaran. Ze zeilden iedere zomer in dit gebied en hun boot zou hier over twee dagen de wal op gaan. Ik heb ze even geholpen met aanmeren. Toen ik in de kuip onder het genot van een lekker koel biertje zat te lezen, voelde ik plotseling een schok. Ik keek op en zag dat er een Frans zeiljacht was gearriveerd dat voor mijn boot wilde aanleggen. De schipper had een te lange draai gemaakt en daardoor mijn boot geraakt. Ik heb even gekeken of ik schade had, maar kon niets ontdekken. Eventuele krassen zou ik in het voorjaar wel wegwerken. De bemanning had het jacht intussen aangemeerd, maar het achterschip lag wel erg dicht voor mijn preekstoel. Veel meer dan een halve meter was de afstand niet,

dus ik zou de volgende morgen bij het wegvaren zeker wat assistentie nodig hebben. Commentaar van de Nederlandse buurman: “Fransen kunnen niet aanleggen”. Wellicht een wat sterke generalisatie. Omdat een vaarbewijs in Frankrijk verplicht is en je in vrijwel alle grote jachthavens lesbootjes ziet die aan het oefenen zijn met aanleggen, zou je in ieder geval anders verwachten.



*Voor de lap op weg naar La Roche-Bernard.*

De volgende dag zou het een stuk harder gaan waaien en de Nederlandse buurman was 's morgens druk bezig om tussen de steiger en zijn boot extra stootwillen op te hangen. Mijn plan was om de rivier op te varen naar het historische stadje La Roche-Bernard. Ik heb me bij het winkeltje even voorzien van voedsel en na de lunch heb ik de lijnen losgegooid. Gelukkig waren de voorburen al vertrokken, maar omdat de steeds sterker wordende wind het schip hard tegen de steiger drukte, had ik de hulp van de Nederlandse buurman nodig. Ik heb een paar extra stootwillen aan de lage kant gehangen en terwijl de buurman tegen het voorschip duwde, draaide ik zonder problemen weg.



*De Loraine bij La Roche-Bernard, met linksonder de ingang van het oude stadshaventje*

Het voordeel van de stevige wind was dat ik lekker voor de lap de rivier op kon zeilen. Omdat die hier vrijwel overal over de hele breedte bevaarbaar was, was de navigatie een stuk makkelijker dan de vorige dag en had ik volop de gelegenheid om te genieten van alles wat ik om me heen zag. Aan beide kanten waren de oevers hoog en bebost. Ervoor stonden vaak indrukwekkende rotsen en tussen het geboomte stonden fraaie villa's. Omdat de rivier veel bochten maakte veranderde het uitzicht voortdurend en was ik ook voortdurend bezig om de stand van de genua te veranderen. Na ruim anderhalf uur kwam de brug in zicht die even na La Roche Bernard de rivier overspant. Vlak ervoor lag een grote marina, maar het stadje had ook een oud, maar klein haventje met ligplaatsen voor jachten. De Nederlandse buurman had me weinig kans gegeven om er een plekje te vinden, maar ik wilde het toch proberen. Ik had geluk, de havenmeester meldde dat er nog een vrije box was en gaf me de steiger en het boxnummer door. Even later draaide ik een van de leukste haventjes van de reis

binnen. Aan bakboord stond als een soort havenwachter een enorme puntige rots. Daarachter lag bovenop de steil oplopende rotswand het stadje met daarvoor een uitzichtpunt met wat kanonnen erop. Aan stuurboord was een hoge beboste oever. Het achterste deel van het haventje was gereserveerd voor klassieke houten jachten.



*Het achterste deel van het stadhaventje, waar de klassieke jachten liggen.*

Voor het eerst tijdens de reis had ik Engelse burens, een echtpaar van ongeveer mijn leeftijd dat in de kuip zat te genieten van de “afternoon tea”. De man pakte mijn voorlijnen aan. Ze vertelden dat dit al 17 jaar hun vaste ligplaats was. Na het aanleggen ben ik eerst naar het uitzichtpunt gelopen en heb ik de rivier en het haventje van bovenaf bewonderd. De wind was behoorlijk toegenomen, op de rivier stonden schuimkoppen en toen ik wat foto’s wilde maken had ik moeite om me staande te houden. Ik was blij dat ik niet meer aan de steiger van de haven bij de stuwdam lag. Daarna heb ik een leuke wandeling gemaakt door de kronkelige, middeleeuwse steegjes en een bezoekje gebracht aan het museumpje, waar informatie werd

gegeven over het maritieme verleden van het stadje en Bretonse klederdrachten getoond werden. In de steegjes wemelde het van de kunstgalerieën en werkplaatsen van kunstenaars, en ik was bepaald niet de enige toerist die van dit stedenschoon kwam genieten. Vanaf de boot had ik gezien dat er aan de andere kant van de haven tussen de bomen vlak langs het water een pad liep en daar heb ik 's avonds een wandeling gemaakt. Het slingerde om de kliffen langs de rivier heen. Op het plateau ben ik tussen de weilanden en maïsvelden weer terug gewandeld.



*Trapstraatje vanaf de kade naar de oude bovenstad van La Roche-Bernard.*

De volgende morgen ben ik nog een keer door de schilderachtige trapstraatjes naar de oude bovenstad geklommen. Nu om een bezoekje te brengen aan de bakker, een bijna dagelijks terugkerend ritueel omdat Frans brood na een dag al zo oudbakken is dat je er bijna je tanden op stuk bijt. Daarna heb ik de lijnen weer losgegooid. Ik wilde nu naar Redon, een stadje ongeveer 15 mijl stroomopwaarts. Het woei lang niet zo hard als de vorige dag en in het begin was het bijna helemaal bewolkt.



*Hier lijkt de Loraine wel wat op de Amstel of de Vecht.*

De rivier slingerde tussen hoge beboste oevers, maar op een gegeven moment doken die de grond in en opende zich een laagvlakte. De oevers waren nog maar een paar decimeterhoog en achter de noordoever leek het land zelfs lager te liggen dan de rivier. Dit was dus het gebied dat voor de aanleg van de stuwdam voortdurend overstroomde. Ik waande me bijna op de Amstel of de Vecht, maar de met witte huizen bespikkelde heuvels een paar kilometer verderop lieten zien dat ik niet op een Nederlandse rivier voer. Er lag op het traject een ophaalbrug die maar eenmaal in de 2 uur bediend werd en ik had berekend hoeveel tijd ik nodig had om er op tijd te arriveren. Ruim een half uur van tevoren zag ik de hoogspanningsmasten bij de brug al, maar omdat er nog flink wat bochten kwamen, duurde het toch langer dan verwacht voor hij in zicht kwam. Ik heb de motor even bijna volle kracht laten draaien en 5 minuten nadat ik bij de brug aankwam ging hij open. Vlak voor Redon splitste de rivier zich. De rivier zelf liep om de stad heen en het afgesplitste deel liep de stad in. Op de landtong tussen de twee rivierdelen was een park met bankjes en een

podium waar concerten gegeven konden worden. Daar recht tegenover lag de gastensteiger. Het was een leuk plekje, maar totaal anders dan in La Roche Bernard. Hier geen hoge beboste oevers met indrukwekkende rotsen ervoor, alles was volkomen vlak. Naast de rivier stonden rijen populieren. Alleen aan de architectuur en de bovengrondse telefoon- en elektriciteitsdraden was te zien dat ik in Frankrijk was.



*Kloostergang van de voormalige abdij van Redon, met daarachter de romaanse toren van de abdijskerk.*

De belangrijkste bezienswaardigheden van Redon zijn de middeleeuwse abdijskerk en de ernaast gelegen abdij. Het bijzondere van de kerk is dat bijna alle bouwstijlen van de middeleeuwen tot en met de 17<sup>e</sup> eeuw erin zijn verwerkt. Het schip en de opmerkelijk brede kerktoren zijn romaans, de 16<sup>e</sup>-eeuwse voorgevel is gebouwd in renaissancestijl, het koor is opgetrokken in flamboyante laatgotiek en het monumentale 17<sup>e</sup>-eeuwse altaar is barok. In de late middeleeuwen wilde men de kerk aan de voorkant verlengen en daar twee grote torens plaatsen. Een van de torens, ook laatgotisch, is er wel gekomen, maar omdat de verlenging niet is doorgegaan,

staat hij los van de kerk. In de abdij is nu een conservatorium en een kunstopleiding gevestigd en alleen de kloostergang was toegankelijk. Na het bezoek aan deze mooie gebouwen ben ik door de smalle straatjes van het oude stadscentrum weer terug naar de boot gewandeld. Terwijl ik in de kuip zat te eten, zat aan de overkant een groepje meisjes lekker van een wijntje te genieten en gitaar te spelen.



*Op de terugreis over de Lorraine word ik gepasseerd door dit zeilschooltje.*

De volgende dag ben ik teruggevaren naar de haven bij de stuwdam en heb ik aangemeerd op hetzelfde plekje. De volgende dag wilde ik naar zee varen en dan zuidwaarts koersen, richting de Loire. Mijn plan was om die op te varen tot aan Nantes en daarna weer langzaam met de terugreis te beginnen. Even na de middag ben ik de sluis ingevaren. Het aanleggen in de kolk ging probleemloos, maar toen de sluisdeuren weer opengingen en ik net mijn lijnen had losgegooid, ging het mis. Naast me had een jacht gelegen dat zijn lijnen had vastgemaakt aan een schip dat langs de andere sluismuur lag. Ik wilde het jacht laten voorgaan en wachtte daarom even met gas geven, maar toen het weg wilde varen, kwam het dwars in de

sluis te liggen. De bemanning had namelijk wel de achterlijn losgemaakt, maar de voorlijn zat nog vast aan het schip waar het langs had gelegen. Het jacht kwam helemaal klem kwam te zitten tussen dat schip en het mijne. De bemanning probeerde wanhopig om het achterschip van mijn voorschip weg te duwen, maar dat lukte niet. Gelukkig had ik achter me wat ruimte en toen ik wat achteruit voer kwam het jacht los. Buiten wachtte de schipper even om te vragen of ik schade had. Ik kon niet zien of er krassen op de romp zaten, maar er waren geen scepters verbogen en de preekstoel had ook geen schade opgelopen.



*Vissersboot in de Loraine niet ver van de monding.*

Na dit sluisavontuur volgde er een mooie tocht. Omdat het net hoogwater was geweest, was de rivier een stuk breder dan toen ik hem opvoer, en de slikken en oesterbanken lagen allemaal onder water. Na anderhalf uur had ik de monding bereikt. Over vastlopen hoefde ik me geen zorgen te maken, er stond overal meer dan 3 meter water. Omdat er voldoende wind stond om te zeilen heb ik het grootzeil gehesen en de genua uitgerold, en hoog aan de wind ben ik naar het zuiden gevaren, richting Piriac-sur-Mer,

een klein stadje tussen de Loraine- en de Loire-monding. Erg ver was het niet en in de loop van de middag kon ik de zeilen weer strijken. De jachthaven kon alleen tussen 3 uur voor en 3 uur na hoogwater worden binnengelopen en op een groot bord stond hoeveel water er nog boven de dam stond die de haven bij laagwater afsloot. Toen ik er aankwam was dat nog ruim 2 meter. In de havenopening lagen twee ribbootjes met een havenmeester te wachten op passanten. Ik werd keurig naar een box gedirigeerd en de havenmeester hielp me zelfs met aanmeren.



### *Piriac-sur-Mer.*

Daarna kon ik genieten van een leuk uitzicht. Ik keek uit op een mooi kerkje en oude gebouwen op de kade. Het zag er veelbelovend uit en nadat ik het havengeld had betaald, heb ik door de oude straatjes gewandeld en ook de kerk bezocht. Verre voorouders van me waren hugenoten, Franse protestanten, en in een schilderachtig straatje dat uitkwam op het kerkplein hadden waarschijnlijk veel hugenoten gewoond. Het heette “Rue des huguenots”. In de 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw werd er vanuit het stadje veel

wijn geëxporteerd, vooral naar Nederland. Het 16e-eeuwse pakhuis waar de wijnvaten werden opgeslagen, stond er nog.



### *Piriac-sur-Mer.*

Nadat ik me de volgende morgen weer van vers brood had voorzien, heb ik de jachthaven verlaten. Mijn bestemming was nu Pornichet, vlak voor de monding van de Loire. De zon scheen volop en met een matige wind ben ik hoog aan de wind naar het zuidoosten gezeild. De navigatie was aanvankelijk vrij makkelijk, maar toen ik de grote baai bereikt had waaraan Pornichet lag, moest ik goed in de gaten houden aan welke kant ik de kleine eilandjes en rotsen moest passeren die de baai aan het zuidwesten afsloten. Gelukkig lagen er op cruciale plekken overal cardinale tonnen. De baai had een totaal ander karakter dan alle andere baaien die ik Bretagne was binnengevaren. Hij was bijna helemaal omzoomd door appartementencomplexen, de kust leek hier wel wat op die van België.



*Stenig strand vlak voor de Loiremonding bij Pornichet.*

Ook in Pornichet begeleidde een havenmeester me naar een box. De hele omgeving verschilde sterk van die in Periac-sur-Mer. De haven was zeker tien keer zo groot en aangelegd langs een eilandje waarop een projectontwikkelaar een wandelpromenade met cafés, restaurants en vakantieappartementen uit de grond had gestampt. Via een lange brug kwam je in Pornichet, een oud badplaatsje met veel mooie eind-19<sup>e</sup>-eeuwse villa's en hotels, verschillende opgetrokken in art-nouveau-stijl. Ik heb er 's avonds een wandeling gemaakt, maar helaas begon het licht te motregen.

Gelukkig was het zomerweer de volgende dag weer helemaal terug en in de loop van de morgen heb ik welgemoed de lijnen losgegooid. Voordat ik de monding van de Loire bereikt had, moest ik weer tussen een aantal rotsen door. Daarna werd de navigatie een stuk gemakkelijker. Rotsen waren er niet meer, alleen zandbanken, en de geul die er tussendoor slingerde was zeer goed betond. De Loire opvaren naar Nantes is alleen mogelijk als je de vloedstroom in de rug hebt. Vertrek je vanuit de havenstad Saint-Nazaire, even voorbij de monding, dan lukt dat prima. Het nadeel

van Saint-Nazaire is echter dat het geen jachthaven heeft. Je moet er aanmeren in een handelshaven zonder faciliteiten die afgesloten wordt door een volgens mijn vaargids zeer gebruikersonvriendelijke sluis. Het is bovendien geen aantrekkelijke plaats. Ik wilde Saint-Nazaire daarom overslaan en doorvaren naar Cordemais, een klein haventje halverwege Nantes en de Loiremonding. Toen ik die was opgedraaid, kwam Saint-Nazaire al in zicht.



*Kustwachtstation op de kaap bij de monding van de Loire.*

In het begin was het uitzicht op de oever nog mooi. Die bestond uit hoge kliffen. Op de indrukwekkende kaap waar de monding begon stond een enorm kustwachtstation. Tussen het geboomte op de kliffen stonden fraaie villa's en hier en daar lagen strandjes. Daarna maakten de villa's plaats voor hoge flatgebouwen. Voor me overspande een ruim 60 meter hoge brug de rivier. Die deed me vooral in het begin aan de Westerschelde denken. Het verschil was alleen dat er geen dijken lagen, maar na de brug was het land aan beide zijden even vlak als in Zeeland. Wel waren er aan de noordzijde in het binnenland heuvels te zien. Na de brug bestond de

oever aan de kant van Saint-Nazaire uit kades waar containers werden gelost en er stond een scheepswerf waar een groot cruiseschip werd gebouwd. De laatste industriële activiteit was een grote chemische fabriek. Nadat ik die was gepasseerd zag ik aan beide kanten laag groen land waar koeien en schapen graasden. Op de zuidoever lag een dorpje. Hier en daar was een kreekje of mondde een riviertje in de rivier uit. Scheepvaart was er nauwelijks, alleen een stukje voor de brug werd ik gepasseerd door een tegemoetkomende zandzuiger en wat verder stroomopwaarts heb ik de uiterste stuurboordzijde van het water opgezocht om een op me inlopende zandzuiger de ruimte te geven. Dat werd blijkbaar zeer gewaardeerd, want de kapitein kwam de brug op om naar me te zwaaien.



*Het baken bij de ingang van het kreekje met de jachthaven van Cordemais.*

Het jachthaventje van Cordemais lag vlak achter een grote kolencentrale die op een eilandje stond. De enorme rood-witte schoorstenen waren al van verre te zien en in de loop van de middag arriveerde ik bij de ingang

van het kreekje achter het eilandje. Daar stond een zeer merkwaardig bakken: een grote rood-witte cilinder met een minihuisje en een boompje erop. Omdat het aan de kant van het bakken zeer ondiep was en de stroom me langs het kreekje dreigde te sleuren, moest ik sterk bijsturen. De haven bestond uit niet meer dan een drijvende steiger die midden in het kreekje lag. Ook hier waande ik me bijna in Nederland. Langs de oevers stond overal riet en op het eilandje stonden hoge populieren. Daardoor was er van de elektriciteitscentrale gelukkig niets te zien. Aan de steiger waren nog flink wat lege plekken. Mijn lijnen werden aangepakt door een vriendelijke Fransman uit Duinkerke die op zijn boot aan het klussen was. Hij vertelde dat zijn ook uit Duinkerke afkomstige vrouw nog West-Vlaams sprak. Ze was niet bij hem, anders had ik weleens willen horen of ik haar kon verstaan en of zij mijn Nederlands verstond. Duinkerke is al ruim 350 jaar Frans en het dialect zal sindsdien niet meer door het Nederlands zijn beïnvloed.



*Aangemeerd in het kreekje bij Cordemais.*

Het was heerlijk weer en na het aanleggen heb ik mijn fietsje uitgevouwen om de omgeving te verkennen. Cordemais lag ruim een kilometer landinwaarts en daar ben ik eerst naartoe gefietst. Het was een aardig dorp met, zoals bij de meeste Franse dorpen, in het midden een pleintje waar de kerk stond en de bakker en een klein supermarktje waren. Door allerlei lommerrijke binnenweggetjes ben ik het binnenland in gefietst tot aan een heuvelrug waar het zo steil omhoog ging dat er niet meer te fietsen viel. Toen ik weer terug was kwam de havenmeester langs om te vragen of ik het havengeld wilde komen betalen. Hij woonde in een huis tegenover de steiger en beneden was zijn kantoortje. Betalen kon alleen met contant geld.



*Door het kreekje op weg naar de Loire, vlak voordat er geen koelwater meer uit de uitlaat komt.*

De volgende middag wilde ik na de kentering van het tij richting Nantes koersen. Helaas was het even afgelopen met het zomerweer. Voor het eerst in weken regende het flink, maar tussen de middag liet de zon zich

zo nu en dan zien. Ik heb mijn buurman vaarwel gezegd en de lijnen losgemaakt. Als ik de motor heb gestart kijk ik altijd of er koelwater uit de uitlaat komt. Dat was ook nu het geval. Maar toen ik bijna bij de uitgang van het kreekje was, hoorde ik dat de motor een plofferig geluid maakte. Ik wist onmiddellijk wat het betekende: geen koelwater! Ik zou kunnen terugvaren, maar dan zouden zeker alle schoepjes van de impeller in de koelwaterpomp afbreken. Het risico was bovendien dat mijn motor oververhit zou raken en daardoor vast zou lopen. Langs de oever stond veel riet en daar heb ik de boot voorzichtig tussen geparkeerd. Ik heb eerst het wierfilter gecontroleerd. Daar zaten wat resten van waterplanten in, maar het was zo weinig dat dat onmogelijk de watertoevoer kon belemmeren. Vervolgens heb ik snel de koelwaterpomp opengeschroefd om de impeller te controleren. Toen het dekseltje eraf was, zag ik dat vier van de vijf schoepjes waren afgebroken. Drie zaten er nog in de pomp, de vierde was het koelkanaal ingezogen.

Wat de oorzaak van het afbreken is geweest zal wel altijd een raadsel blijven. In het kreekje dreef veel rommel en een klein stukje hout dat door het filter heen glipt kan al veel schade aanrichten. Ook is het mogelijk dat een waterplant of plastic zak de koelwaterinlaat heeft afgesloten, zodat de impeller even droog heeft rondgedraaid. Gelukkig had ik twee reserve-impellers aan boord en ik heb snel de kapotte vervangen door een nieuwe. Dat was een fluitje van een cent, maar het dekseltje met een nieuwe pakking ertussen weer netjes dichtschroeven was een stuk lastiger. Het probleem is altijd weer dat de pakking snel een beetje verschuift zodra je het eerste boutje vastschroeft. De openingen waar de andere boutjes doorheen moeten, zitten dan niet meer goed op hun plaats. Het gevolg is dat de pakking beschadigt als je de andere boutjes erin draait. Daardoor kan hij gaan lekken.

Wat al het gepruts nog lastiger maakte was dat het schip flink lag te deinen en ik telkens even naar boven moest om te kijken of het niet wegdreef. De eerste poging om alles weer netjes dicht te schroeven mislukte en toen ik het nog een keer probeerde viel een van de boutjes op de grond. Het kon alleen maar recht naar beneden zijn gevallen en moest dus niet ver weg liggen, maar helaas zag ik het nergens meer. Ik heb snel in mijn schroefjes- en boutjesdoosje gekeken of ik een reserveboutje had. Helaas, een boutje van de goede maat was er niet bij. Er zat niets anders op dan het

dekseltje met vier in plaats van met vijf boutjes dicht te schroeven. Dat lukte goed en toen ik de motor startte kwam er een flinke straal water uit de uitlaat, maar het deksel lekte een beetje. Daarom kon ik mijn tocht niet vervolgen en ben ik weer teruggevaaren.



### *Cordemais, hellingen op z'n Frans.*

De buurman uit Duinkerke keek verbaasd op toen ik weer aanlegde. Toen ik hem vertelde wat er aan de hand was, adviseerde hij me om even naar een man van een watersportbedrijf toe te lopen die aan de overkant bezig was om met zijn tractor boten uit het water te slepen. Die zou mij waarschijnlijk wel kunnen helpen. Ik ben snel naar hem toegelopen, maar hij vertelde dat hij geen monteur was en dat de monteur van zijn bedrijf met vakantie was. Maar een passend boutje had hij waarschijnlijk wel en hij wilde over een paar uur, als zijn werk erop zat, wel even langskomen. Terwijl ik op de man zat te wachten, kwam de havenmeester langs. Die had van de buurman het verhaal over het ontbrekende boutje gehoord en wilde mij wel helpen. Hij had een passend boutje bij zich en wilde het er ook voor me inschroeven. De pakking bleek al een beetje beschadigd te

zijn, maar gelukkig zaten er bij de nieuwe impeller twee pakkingen. Hij had duidelijk veel meer ervaring dan ik en toen ik hem vroeg of hij monteur was, zei hij, vrij vertaald, “min of meer”. Ik vroeg hoeveel ik hem verschuldigd was, maar hij wilde er absoluut niet voor betaald worden. Ik was erg blij en dat het probleem zo snel was opgelost en heb hem uiteraard hartelijk bedankt. Toen ik later het havengeld kwam betalen heb ik dat flink naar boven afgerond, maar ook dat vond hij eigenlijk maar onzin. Van de man van het watersportbedrijf heb ik niets meer vernomen. Het was inmiddels te laat om nog naar Nantes te varen en ik ben daarom in Cordemais blijven liggen. Veel heb ik daardoor niet gemist, want kort nadat ik weer was aangemeerd begon het vies te motregen.



*Het huis van de havenmeester en de uitkijktoren bij het bezoekerscentrum van de Loire-Atlantique.*

Behalve op het huis van de havenmeester keek ik ook uit op een modern gebouw waarin een bezoekerscentrum zat met een tentoonstelling over de Loire-Atlantique, zoals de Loire tot aan Nantes wordt genoemd. Er

stond een uitkijktoren bij waarin geen trap of lift zat, maar een grote luchtballon die bezoekers naar boven hees. Omdat ik pas na de middag hoefde te vertrekken, heb ik de volgende morgen het centrum bezocht. Het was zonnig, helder weer en de 'ballonvaart' leverde een mooi uitzicht op over het land waar ik had gefietst. In het bezoekerscentrum werd interessante informatie gegeven over de geschiedenis van de Loire-Atlantique, eeuwenlang de levensader van de stad Nantes, en over de geologie en natuur van de rivier en haar oevers.



*Huis dat door afkalving van de oever in de Loire is beland.*

Rond tweeën heb ik voor de tweede maal afscheid gekomen van mijn aardige buurman. Op de rivier was de vloedstroom al goed op gang gekomen en met een snelheid van ruim 7 en soms 8 knoop voer ik richting Nantes, allemaal op de motor want wind stond er nauwelijks. Ik had in het bezoekerscentrum gelezen dat er in de loop der tijd talloze eilanden en ook grote stukken oever in rivier waren verdwenen. Dat was duidelijk te zien toen ik een huis passeerde dat vroeger op de oever had gestaan maar nu in de rivier stond. Nadat ik een paar dorpen was gepasseerd waar ik goed de

veerponten in de gaten moest houden, kwam Nantes in zicht. De eerste gebouwen waren hoofdzakelijk grote fabrieken en ik passeerde ook wat kades waaraan een paar zeeschepen lagen. Daarna werd het uitzicht mooier. Op de noordoever verrezen heuvels met huizen en grote gebouwen erop. Er waren ook kerktorens te zien en de koepel van een grote kerk. Op een gegeven moment kwam er een splitsing en nadat ik me ervan vergewist had dat ik de goede kant op voer, zag ik een mijl verderop de kade waar de jachthaven lag. 'Jachthaven' is een groot woord, het was niet meer dan een lange drijvende steiger. Er lag een rondvaarboot en een zeiljachtje. Verder was hij leeg en ik had dus alle ruimte om aan te meren. Dat leek gemakkelijker gezegd dan gedaan, want er stond een fikse stroom. Gelukkig had er net voor mij een speedbootje aangelegd en de opvarenden waren zo aardig om mijn lijnen aan te pakken, anders had het aanmeren me waarschijnlijk nog aardig wat moeite gekost. Aanleggen op stroom is een vak apart dat je in Nederland bijna niet kunt leren.



*Bijna bij de aanlegsteiger in Nantes.*

Ik wist dat de steiger afgesloten was door een hek dat alleen met een code geopend kon worden. Om te voorkomen dat ik niet van de steiger af zou kunnen, zoals in Caen, had ik 2 dagen tevoren telefonisch dit plekje gereserveerd. De havenmeester had me toen de code doorgegeven. Direct na aankomst heb ik hem via de marifoon gemeld dat ik was gearriveerd. Toen hij antwoordde schrok ik. Ik kon hem prima verstaan, maar hij zei dat de ontvangst zeer slecht was en vroeg me om hem op te bellen. In Ierland was me precies hetzelfde overkomen en toen bleek dat er iets aan de hand was met het verbindingsstekertje van de marifoonkabel. Maar het was loos alarm. Het havenkantoor stond niet ergens langs de kade, zoals ik verwacht had, maar helemaal aan de andere kant van het centrum, in rechte lijn ruim 5 kilometer weg, achter allemaal hoge gebouwen. Het was eigenlijk nog een wonder dat ik vanaf mijn mast die maar net boven de kademuur uitstak, een signaal kon uitzenden dat nog aan de andere kant van de stad te ontvangen was.



*Aangemeerd in Nantes.*

Het uitzicht over de rivier was leuk, maar ik lag zeker niet op het mooiste plekje van de reis. Ik keek uit op een hoge kade met een wandelpromenade en een trambaan en een brede straat met veel verkeer. Daarachter stonden hoge, hoofdzakelijk laat-19<sup>e</sup>-eeuwse huizen en gebouwen. Helaas zag ik daar weinig van. Een paar honderd meter van de boot overspande een stenen brug de rivier en naar het westen keek ik uit op een oud marineschip en de heuvels waar ik langs was gevaren. Omdat daar een veerpont voer, stond er op de plek waar ik lag nogal wat deining. Afgezien van een enkel vis- of speedbootje was er geen scheepvaart.

In het kreekje bij Cordemais was het even een beetje spannend en op de Odette had ik een vervelend ongeluk gehad, maar het was me gelukt om mijn verste bestemming te bereiken, en met een voldaan gevoel heb ik een biertje ingeschonken en met mezelf geproost op deze nieuwe mijlpaal. Wat er in Nantes allemaal was te zien, zal ik in de volgende Geus vertellen.

Jaap van der Harst