

Met *Alcedo* naar Bordeaux



Alcedo is een grote Lemsteraak uit 1927 die in 1996 in zeer slechte staat werd aangekocht. De ingrijpende restauratie duurde maar liefst twaalf jaar (zie de vorige 3 nrs van de Spiegel). Daarna werden diverse reizen gemaakt naar onder meer de Scilly eilanden, Noorwegen, Griekenland en Turkije.

In het voorjaar van 2010 was het eindelijk zover dat ik een lang gekoesterde wens kon gaan verwezenlijken: met *Alcedo* naar Griekenland. Even leek het erop dat het er niet van zou komen, omdat de relatie met mijn partner – met wie ik de vorige reizen had gemaakt – geen stand had gehouden. Toen ik mijn twijfel uitsprak of de reis nog wel haalbaar zou zijn, omdat *Alcedo* te groot is om er alleen mee te zeilen, zei een dochter: “Gaan pa, het is een droom van je en ik help je wel om het schip naar Griekenland te varen.” Na uit de kring van vrienden en familie wat opstappers geregeld te hebben, konden we op 6 juni in Vollehove losgooien voor een reis via het Canal du Midi.

Het vertrek

Behalve het optuigen in het voorjaar, een helingbeurt, het schilderen, de reisplanning en de bevoorrading moesten er in het schip nog vloeren worden gelegd, nog worden geschilderd, enkele deuren worden gemaakt en bakskistdeksels worden gelijmd en gekit, een zonnetent worden gemaakt. Te veel om op te noemen dus. Ik was dan ook aan het eind van mijn Latijn toen ik kon vertrekken met aan boord enige vrienden en een chaotische hoeveelheid spullen die nog moest worden gestouwd.

's Avonds laat vonden we in het donker een ligplaats in de Oude Houthaven in Amsterdam waar vrienden en familie een bezoekje



Tekst: Fred Koch

aan boord brachten. Ook maandag bleven we nog in de Houthaven om orde in de chaos te scheppen voordat we het ruime sop zouden kiezen. Eén van de bemanningsleden zei dat ze me die dag tot mezelf zag komen en weer controle over het schip zag krijgen. Aan het eind van de dag motoren we rustig naar IJmuiden waar de laatste gasten van boord gaan. De bemanning bestaat nu alleen nog uit mijn dochter Viola, Hanneke, een vriendin van mijn dochter met veel ervaring met grote platbodems, en Arnout, een vriend met veel zeilervaring op zee. Arnout en Hanneke hebben twee weken de tijd om mee te varen en we gaan proberen in die tijd tot Portugal te komen. Een ambitieus plan, want ik herinner



Op weg naar IJmuiden op het Noordzeekanaal.



Geopende sluisdeuren in IJmuiden nodigen uit het ruime sop te kiezen.

Rechts: De Franse kustwacht komt op ons af.

me nog dat we in 2008 door de niet aflatende, vaak stormachtige zuidwestenwind twee maanden nodig hadden om bij de Scilly eilanden te komen.

Naar buiten

De volgende dag, druilerige regen en weinig wind uit de verkeerde richting, laten we ons om half tien naar buiten schutten met het plan om in één keer door te zeilen naar Brest. Daar wachten we goed weer af om de oversteek te maken over de Golf van Biskaje. We stellen een wachtschema op van drie uur op en zes uur af; Arnout en ik elk apart een wacht en Viola en Hanneke samen een wacht. Omdat we geen stuurautomaat hebben en de wachten vaak door één persoon worden betrokken, wordt de voorkeur gegeven aan wachtperiodes van drie uur in plaats van vier uur.

Motorzeilend bereiken we de Maasmond, maar daarna valt de wind weg. Viola en Han-

neke hebben de wacht als we in het donker de vaargeul naar Antwerpen kruisen. Viola roept om mee te kijken, want er varen op dat moment erg veel grote schepen. Het duurt even voordat ik volledig georiënteerd ben op de vele lichten. Tot voorbij Calais varen we op de motor. Het schiet wel op, maar het is erg eentonig.

Douaneoverval

Ruim voorbij Calais, vlak naast het verkeersscheidingsstelsel varende, zie ik ineens een Frans kustwachtschip achter ons aankomen. Ik denk gelijk terug aan de nare ervaring tijdens onze terugreis van de Scilly eilanden in de buurt van Cherbourg. Aan de horizon verscheen toen een schip van de Franse kustwacht dat snel op ons afvoer, een rondje om ons heen draaide om te kijken of we niets overboord gooiden, weer bij ons wegvoer om vervolgens een bijboot te water te laten, die met vier man wederom pijlsnel op ons afvoer. Zonder te groeten sprongen er drie bewapende mannen aan boord. Op mijn welkomstgroet werd niet eens gereageerd. De mannen waren zeer kortaf en nors. Terwijl ik met twee van de mannen in het schip de papieren doornam, werd in de kuip door de derde man een soort psychologische oorlogsvoering bedreven. Hij praatte in op de stuurvrouw en probeerde haar te overtuigen dat we als we iets verkeerd aan boord hadden, we dat beter zelf konden zeggen. Vervolgens werd het hele schip overhoop gehaald; tot in de dieseltanks werd er gezocht. We waren duidelijk aangemerkt als verdachten en het duurde even voordat ze de commandant aan boord van het moederschip konden overtuigen dat er niets was te vinden. Toen mochten ze teleurgesteld van boord, ons in de rotzooi achterlatend. Kortom, een onprettige ervaring.

Ruim een jaar geleden werd er in Engelse watersporttijdschriften veel ophef gemaakt over deze onprettige voorvallen op open zee, met opmerkingen dat we toch niet in een politiestaat leven. Desgevraagd verklaarden de betrokken autoriteiten dat bij de entering van





Noch even genieten voor de donkere nacht begint.

een verdacht schip altijd rekening wordt gehouden met een voor hun gevaarlijke situatie. Voor kleine boten wordt geen uitzondering gemaakt omdat er juist heel veel drugs binnengesmokkeld worden aan boord van deze jachten. De teneur van de reacties van de autoriteiten was dat er begrip moest zijn voor het onprettige karakter van dergelijke voorvallen. Een noodzakelijk kwaad waarmee we moeten leven.

Bezoek met een luchtje

Het kustwachtschip blijft ook nu even naast ons varen, maar laat dan toch een bijboot te water. Deze keer wordt snel duidelijk dat we geen verdachten zijn, maar dat het om een routinebezoek gaat. De controle van de papieren verloopt in een vriendelijke sfeer en de inspectie van het schip slaat al snel om in interesse in het schip en de restauratie. Uiteindelijk vragen ze beleefd of ze de machinekamer nog even mogen bekijken. Ze openen de deur, maar sluiten deze snel weer en grijpen direct naar de brandblusser. Ze vragen of het normaal is dat de machinekamer vol diesel staat. Ik spring geschrokken op en zet onmiddellijk de motor af. Ik zie dan ook naar schatting zestig liter diesel in de machinekamer klotsen.

De douaniers nemen afscheid en zijn zo vriendelijk een zaklamp als souvenir achter te laten. Na enige uren scheppen en filteren door een nylonkous hebben we alle diesel weer terug in de tank. De oorzaak: de motor pompt zijn diesel uit één tank, terwijl de retourdiesel in een andere tank wordt teruggepompt die daardoor overloopt. Het duurt twee dagen voordat de diesellucht een beetje is vervaagd.

Bretagne

Met het afscheid van de kustwacht komt er een beetje wind en kan de motor eindelijk uit. Wat een rust. Om tijd te besparen besluiten we de baai van Brest niet helemaal in te varen en l'Aber Wrac'h, net boven Brest, aan te lopen. Omstreeks middernacht arriveren we daar. Altijd spannend een onbekende haven in het donker aanlopen. Zeker als er zoveel rotsen en ondiepten liggen als voor de monding van deze rivier. Even ontstaat er verwarring: is dat nu een boei? Nee, het is de vuurtoren Île Vierge! Met zijn 82,5 meter is dit de hoogste van Europa en deze bevindt zich op een rotseilandje één mijl uit de kust als eerste van een reeks vuurtorens die het uiterste westen van Bretagne markeren. De geleidelichten zijn verder gelukkig duidelijk en met de kaartplotter varen we zonder problemen naar binnen.

Op zaterdag 12 juni om 02.00 maken we vast aan de steiger, vier dagen na het vertrek uit IJmuiden en 440 mijl verder. Niet slecht dus, met in mijn achterhoofd de gedachte aan onze reis in 2008 waarbij we voor eenzelfde afstand bijna twee maanden nodig hadden. Na vier dagen in mijn zeilpak te hebben gewoond, is het een opluchting om het uit te kunnen trekken. Nu is het tijd voor goed en lang slapen, douchen, verse Franse broodjes en bijkomen op een terras in de zon.

L'Aber Wrac'h behoort tot de *Côte des Abers*, ook wel de kust van de legenden genoemd. 'Aber' is Keltisch en staat voor dat deel van de rivier dat onder invloed staat van het getijde,

een soort estuarium dus. Er zijn drie dergelijke 'abers' in het uiterste westen van Bretagne. Ontstaan door de schurende werking van ijs-gletsjers in het Quartair zijn ze vergelijkbaar met de Noorse fjorden. De ria's, zoals men ze hier noemt, hebben diepe kloven in het ruige landschap geslagen. De grilligheid van de rotsen is vergelijkbaar met die van de scheren aan de zuidoostkust van Noorwegen. Ook hier ondergaat de deining van de open zee na binnenkomst een metamorfose tot die van een binnenmeer. Het is alsof je over een drempel vaart.



Aan een boei in de baai van Saint Evette.



De route die de Alcedo volgde.

Onder: De brug die Ile de Ré verbindt met La Rochelle.



Golf van Biskaje of Canal du Midi?

Het weerbericht voor de Golf van Biskaje ziet er niet gunstig uit: noord-noordoostenkracht zeven Beaufort. En vanaf de oceaan komen er nog meer buien aan. Arnout, met zijn ervaring in de Golf van Biskaje, raadt het af om met een platbodeme als *Alcedo* met dit weer de oversteek te maken. Het schip zal met de hoge golven, de wind van achteren en het niet erg diep stekende roer moeilijk op koers te houden zijn. Uiteindelijk besluiten we om in plaats van de Golf van Biskaje over te steken naar Portugal langs de kust van Bretagne, hoger wal met deze wind, naar Bordeaux te varen. De doorsteek door het Canal du Midi vanaf Bordeaux naar de Middellandse Zee ligt dan wel voor de hand. Bovendien zit de tijd van Hanneke en Arnout er bijna op en kunnen zij in Bordeaux van boord.

We besluiten dat we zondag uit mogen slapen om dan, ondanks de tegenstaande stroom, op de motor langs het beroemde Île d'Ouessant te komen. Maar al snel blijkt dat een onmogelijke zaak. Dan toch maar wachten tot het tij keert. We zoeken de haven van het eiland op en gaan daar aan een boei liggen. Île d'Ouessant is een van de twee bewoonde rotseilandjes op circa vijftien mijl van de kust. Het is omgeven door maar liefst vijf vuurtorens, waarvan Le Stiff aan de noordoostzijde – gebouwd in 1695 – de oudste van Frankrijk is. Sinds mensenheugenis vormt dit vaargebied een van de meest gevaarlijke ter wereld vanwege de sterke stromingen en de hoge golven. Na drie uur wachten varen we motorzeilend naar Saint Evette bij Audierne (65 mijl van l'Aber Wrac'h), waar we om twee uur 's ochtends aan een boei vastmaken.

Om tien uur gooien we weer los en met een rif in het grootzeil – de wind is vijf tot zes Beaufort uit dezelfde richting – gaan we op weg naar Bordeaux. Pas aan het eind van de middag kan het rif uit het grootzeil en varen we met alleen fok en grootzeil gemiddeld 6,5 knoop. Dit is zeilen! Met de vlagen van zeven Beaufort lopen we zelfs 9,5 knoop over de grond. We hebben relatief weinig last van de golven door de luwte van het land.



Midden in de nacht, tijdens de wacht van Arnout, gaat het echter zo tekeer dat ik toch maar even buiten ga kijken of alles onder controle is. Maar Arnout staat daar met een grote grijns op zijn gezicht: "Dit is genieten!" Ik kan dus rustig nog wat slaap pakken.

Afgesloten

De volgende dag zetten we koers richting La Rochelle, veertig mijl ten noorden van de monding van de Gironde. Dit om te voorkomen dat we deze rivier in het donker op zullen moeten varen; Bordeaux ligt immers nog eens 65 mijl landinwaarts. Tussen het Île de Ré en het vaste land varen we onder de gigantische brug met een doorvaarthoogte van dertig meter door, die het eiland met het vaste land verbindt. Île de Ré wordt vanwege het gunstige klimaat wel het St. Tropez van de Atlantische Oceaan genoemd. Bij het aanlopen van de haven zien we aan stuurboord de vele masten van de jachthaven Les Minimes, de grootste jachthaven van Europa. Om zes uur varen we tussen de torens van St Nicolas en La Chainé de oude haven van La Rochelle in; we hebben het gevoel een kasteel binnen te varen. Deze twee veertiende-eeuwse torens verdedigden de oude haven en de toren van La Chainé heet zo omdat er vandaar een zware ketting naar de toren van St Nicolas werd gespannen die 's nachts de haven afsloot.

Er is voor ons geen plaats in de oude haven en we meren af in het naastgelegen Bassin des Yachts dat tijdens laagwater met een sluisdeur wordt afgesloten. Arnout trakteert ons op een heerlijke mosselmaaltijd. Hier nemen we definitief de beslissing het Canal du Midi te nemen. De volgende ochtend om half acht varen we door de openstaande havensluis om op tijd bij de monding van de Gironde te zijn om met opkomend tij de rivier op te varen. We staan nu op het punt één van de mooiste zeilgebieden van Europa achter ons te laten zonder er veel van gezien te hebben. Jammer!

Gironde

Met nog steeds noord-noordoostenwind, kracht vijf tot zes Beaufort zeilen we langs Île

De historische haveningang van La Rochelle.

d'Oleron richting de monding van de Gironde. Het gijpen met deze harde wind is tot nog toe volledig onder controle. Maar op enig moment door onvoldoende concentratie ontsnapt me de schoot en verbrand ik het eelt in mijn handen en houd er enige brandblaren aan over. Misschien toch maar Arnouts voorbeeld volgen en met dit soort handelingen handschoenen dragen...

Bij het naderen van de monding van de Gironde staat Hanneke aan het roer, terwijl de rest van de bemanning binnen zit. Tot Hanneke roept dat ze recht vooruit branding ziet. We kunnen nog net oploeven om met halve wind evenwijdig aan de branding van de kust af te sturen. Volgens de kaart loopt er een bank, gevormd door de sedimentafvoer van de Gironde, loodrecht op de kust. De plotterkaart, weliswaar een oude, geeft echter aan dat er nog vier meter op zou moeten staan. Als we een opening in de branding lijken te ontwaren, sturen we daarop af en varen geconcentreerd met de wind van achteren over de bank. Hier blijkt nog drie meter water te staan. We zijn nu dus echt in de riviermonding. Het mooie weer moeten we ook achter ons laten. De wind valt weg en het regent de hele dag.

De Gironde is een brede getijdenrivier, die met hoge afvoeren stroomsnelheden van zeven knopen bereikt. Het komt nogal eens voor dat er in het water boomstammen drijven die met hoge snelheid voorbij schieten. Wij zijn er gelukkig op het juiste moment en hebben een stroom van vijf knopen mee. Niet gek dat we op een gegeven moment niet minder dan twaalf knopen over de grond meten. Arnout en Hanneke bakken heerlijke pannenkoeken, die iets goed maken op deze inspannende, druilerige dag. We moeten namelijk

niet alleen op de boomstammen letten, maar door het slechte zicht ook op de grote zeeschepen die ons met hoge snelheid oplopen. Een verschijnsel dat we in Nederland niet kennen, is de *tidal bore*, een soort kleine tsunami, die vlak na de eb ontstaat als de beginnende vloedstroom te veel weerstand ondervindt van ondiepten en afgaand tij en dan als een brekende golf naar binnen loopt.

Bordeaux

Twaalf kilometer vóór Bordeaux varen we de Garonne op, die daar samen met de Dordogne als Gironde naar zee loopt. Aan het begin van Bordeaux komen we door een uitgestrekt modern havengebied dat van Bordeaux één van de grootste zeehavens van Frankrijk maakt.

Om tien uur meren we af langs zij een grote houten schoener, in overleg met de havenautoriteiten van Bordeaux, waar we gastvrij worden ontvangen door de aangeschoten schipper en zijn vrouw. We liggen vierendhalve kilometer benedenstrooms van de *Pont de Pierre* met zijn zeventien bogen. Deze brug is in 1822 in opdracht van Napoleon gebouwd.

Nu we hier liggen, kunnen we wel stellen dat de reis buitengewoon voorspoedig is verlopen: in negen dagen van IJmuiden naar Bordeaux (790 zeemijlen), met één rustdag in een haven en twee overnachtingen in andere havens. Wel vond ik het jammer om de mooie Franse kust zo snel voorbij te varen. Maar er was geen andere keus vanwege de noodzaak om te proberen binnen drie maanden Griekenland te bereiken. Eenmaal daar is er hopelijk tijd in overvloed om in alle rust te genieten van mooie baaien, eilandjes en het mooie weer. Maar nu eerst de voorbereidingen voor de vaart door het Canal du Midi.

Hierover meer in de volgende aflevering.



Viola en de Pont de Pierre, het eerste definitieve obstakel voor de staande mast.

