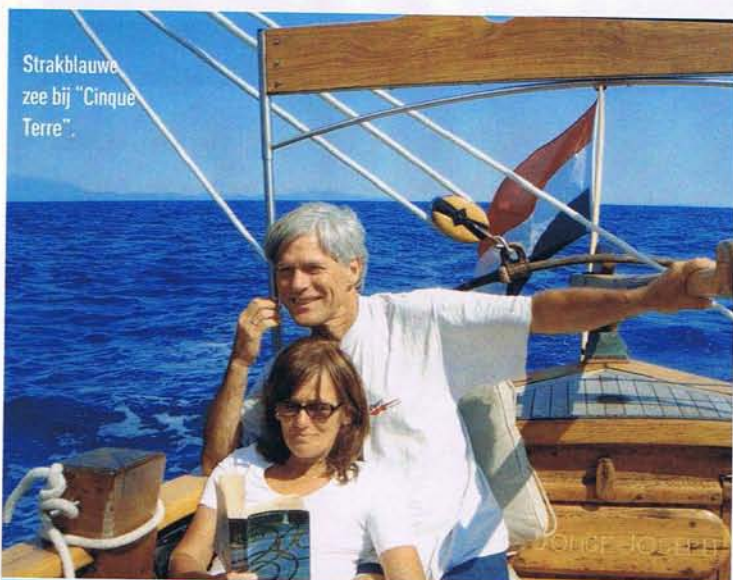


Met een hengst van Vlissingen naar Venetië

Jaren geleden werd Waterkampioen-lezer Frits Marckmann eens gevraagd naar zijn droom. Maar omdat hij daar nog nooit over had nagedacht, en het suf vond om er geen te hebben, verzoon hij er een ter plekke: "Met mijn oude boot, die daar eigenlijk niet voor geschikt is, om Italië heen varen en dan de lagune van Venetië binnenzeilen."

TEKST FRITS MARCKMANN | FOTO'S ELSE DE HAAN, EELCO NIKKELS, KLASIEN GERSSEN EN FRITS MARCKMANN



Strakblauwe zee bij "Cinque Terre".



De Stromboli op 12 uur.

Na mijn pensionering besluit ik om deze droom écht te laten uitkomen. Vertrekken uit Vlissingen, langs Normandië en Bretagne naar Bordeaux, dan via een afsteker door het Canal du Midi naar de Middellandse Zee, daarna de Franse en Italiaanse kust volgen, wellicht nog wat Sicilië en langs de Adriatische kust naar Venetië. Niet in één ruk; leuke dingen moet je langzaam doen. Dus in een periode van drie zomers met twee overwinteringen van de boot: een in Zuid-Frankrijk bij Toulouse en een in Zuid-Italië. We zullen steeds met familie en vrienden varen. Elke twee weken wordt er van bemanning gewisseld.

Op 14 juli vertrek ik met vrienden Michiel, Sander en Christa uit Krimpen aan de Lek. Via Duinkerken, Gravelines en Boulogne arriveren we in Étapes. Alles steeds op de motor, de lichte wind is tegen of geheel afwezig. In Étapes kun je alleen een uur vóór tot een uur ná hoogwater naar binnen. We moeten de volgende dag om vier uur op om het tij mee te hebben, en met wind tegen tij boksen we tegen metershoge golven op. Vrijwel iedereen heeft last van zijn maag. Eenmaal flink buiten de kust wordt de zee rustiger en zetten we zeil naar 't zuiden. Na een paar tussenstops passeren we de beroemde krijtrotsen van Étretat. De halfwinder gaat bij en die trekt ons met zeven knopen tot voorbij Le Havre naar Honfleur. Na een paar dagen zijn we in Port-en-Bessin. Een echt vissershaventje, waar wij zo'n beetje het enige jacht zijn. Een Franse huisvrouw vindt ons blank houten schip *vraiment noble*. We oogsten sowieso overal veel bekijks en krijgen zelfs kushandjes toe geblazen!

Kanaaleilanden

We liggen inmiddels twaalf dagen voor op het schema en zo hebben we nog wat tijd voor de Kanaaleilanden, die we niet hadden ingepland. Na met helder weer uit Ormonville te zijn vertrokken, komen we in een dikke mist terecht. Je hebt geen keus met zeven knopen stroom mee en zo varen we volledig op de GPS naar het eerste eiland Alderney, waar we aan de laatste vrije boei vastmaken. Daar maken we een zeer onrustige nacht door; er staat een flinke deining en elke twee seconden worden we opgetild in bed om dan weer neer te vallen. Het went, maar comfortabel is anders.

Via Guernsey varen we naar Herm waar we nog net in het piepkleine haventje passen. Een tijverschil van meer



Vuurtoren Phare de Cordouan uit 1584 in de monding van Gironde.



De haven van Honfleur.



Een slap windje bij Étretat.



Droogvallen in de haven van Jersey.

dan acht meter, maar het zal nog gekker worden! Van Herm naar Sark is slechts zeven mijl. Onderweg krijgen we water in het achterschip, erg veel water. De rubberen mof van het zwevende lager is van de schroefaskoker geschoten. Die zat er ook al 23 jaar op. Ik zet hem weer vast en bestel een nieuwe.

Nauwelijks wind, én tegen, dus varen we op de motor naar Jersey. Twintig mijl met een flinke deining, zeker twee meter hoog, zodat het eiland regelmatig verdwijnt achter een golf. Met stroom mee en de kluiver erbij stuiwen we een paar dagen later naar St. Malo. Voor de kust krijgen we nog een pikzwarte bui van twee uur, met regen en bliksem, maar geen windstoten. Dinsdag gaan we door de sluis bij de getijdencentrale van de Rance. Het tijverschil is hier 11,5 meter! Bij Dinan gaat eerst de mast omlaag, want het Canal de l'Ille et Rance kent vele vaste bruggen waarvoor je niet hoger mag zijn dan 2,5 meter. We gaan welgemoed op pad: 223 kilometer dwars door Bretagne met om de paar kilometer een sluisje, zo'n 46 tot Rennes. Elke keer gaan we tussen de twee en drie meter omhoog, tot een hoogte van 65 meter boven de zeespiegel. Dit hoogste kanaalpand is zeven kilometer lang en er zijn twee grote bassins gemaakt om voldoende water op voorraad te hebben om de sluisen te kunnen voeden, want iedere schutting gaat er een groot volume naar beneden.

Vanaf Rennes bevaren we de rivier Vilaine, tot Arzal in de Golf van Biskaje. Keurig op schema zijn we in La Roche Bernard en schuiven in een miezerregen de oce-

aan op. We kruipen van haventje naar haventje, Noirmoutiers, Île d'Yeu, Les Sables d'Olonnes, Île de Ré, tot we in La Rochelle uitkomen.

Zaterdag 4 september naar Île d'Oleron. In de haven waarschuwen onze beide burens voor de ingang van de Gironde: "Elk jaar komen daar jachten in de problemen. Het kan er behoorlijk spoken met golven tot wel vijf meter als wind en tij verkeerd staan." Het weerbericht is niet echt geweldig, maar voor de dagen erna nóg ongunstiger, dus we vertrekken. Het is 45 mijl zonder vluchthaven en als de Gironde-monding te wild is, staat ons niets anders te doen dan helemaal terug te varen. De haven uit moeten we eerst naar het noorden om de kaap. Er staan enorme rollers, dus daar varen we ook ruim omheen. Na een tijdje neemt de wind af en gaat de motor bij. We moeten namelijk om vijf uur bij de uiter-ton van de Gironde zijn voor de goede stroom richting Royan, het eerste haventje in de Gironde.

Bij de ingang van de Gironde beperkt de golfhoogte zich gelukkig tot zo'n twee meter. Af en toe maakt Joseph met zijn platte voorkant een flinke klap tegen een ongelukkig inkomende golf. Na tien uur varen zijn we om 20.00 uur in Royan aan de wal. Een echte must is een bezoek aan de vierhonderd jaar oude vuurtoren Le Cordouan in de Gironde-monding. Een plaatje!

Tien ton eikenhout

Via Pauillac varen we naar Bourg sur Gironde waar we enige *chateaux* per fiets aandoen om wijn in te slaan. Die

avond barst er een enorm onweer los. Wij liggen helaas aan lagerwal aan een ponton. Het schip gaat vreselijk tekeer en de golven slaan zelfs in de kuip. Dat is me op zee nog nooit gebeurd! Het is een wonder dat de stootwillen het houden terwijl er tien ton eikenhout tegenaan ligt te rammen. Zelfs negentig kilometer de rivier op kan het hier nog zeer spoken.

In Bordeaux moet de mast weer omlaag omdat er vele vaste bruggen zijn tot aan de Middellandse Zee. Als we daarna onder de oude stenen brug willen doorvaren, een half uur voordat de stroom met ons mee gaat lopen, komen we op volle kracht niet tussen de pijlers door. Dan maar langzaam achteruit terug en aan een ponton. Een half uur later kruipen we er alsnog langzaam doorheen. Daarna gaat de stroom op de Garonne meelopen en na een uurtje of wat varen we zelfs met tien knopen over de grond. Zo heb je bijna 150 kilometer van zee vijf knopen stroom mee, tegen de natuurlijke rivierstrooming in! Timing is hier alles.

De dag daarop gaan we door de eerste sluis bijna tien meter omhoog. Het veertien meter brede kanaal is omzoomd door dubbele rijen hoge platanen en de zon daardoor zorgt voor een idyllisch geheel. Vaak zien we helblauwe ijsvogels voor de boot uitschieten. Grijze en witte reigers zijn ook niet zeldzaam. Andere bootjes wel, we komen ze nauwelijks tegen.

En zo komen we op vrijdagavond aan in Buzet-sur-Baïse, onze eindbestemming voor dit jaar. We zullen nog wel een keer terug moeten vanuit Nederland om de winter tent te brengen.

Bijzondere gasten

Begin maart ga ik met Frank naar Buzet. Aan boord

stinkt het, in de linnenkast en een la wonen muizenfamilies (zeker dertig muizen!). Met de stofzuiger zuigen we er zoveel mogelijk uit, maar een paar ontsnappen vooralsnog. Het is een chaos: kapot gegeten dekbedden, kussens, klamboes, lakens et cetera. Papier was nog het meest in trek; alle gebruiksaanwijzingen en etiketten van flessen en blikken zijn aangevreten of geheel verdwenen. Midden uit boeken zijn bladzijden weg. Met een stofzuiger vol muizen rijden we naar Lucia, waar we eten en slapen. Halverwege zullen we de muizen lozen, maar omdat het regent en we lekker zitten te praten, vergeten we dat. Tijdens het eten denk ik er plotseling

Als de Gironde-monding te wild is, staat ons niets anders te doen dan helemaal terug te varen

weer aan. Inmiddels hebben ze de prop uit de stofzuigerslang gegeten en vieren ze feest in de auto. Meteen als ik het portier opendoe, zit er een muis halverwege mijn broekspijp.

Op 1 april gaan we op weg naar Toulouse, vandaar over het Canal du Midi (uit 1670!) waarvan het laatste stuk (Carcassonne) en het zijkanaal naar Narbonne het allerschitterendst zijn. Prachtige ovale witstenen sluiscolken, in trappen van soms wel zeven stuks. En dan zijn we in Sète: de Middellandse Zee. Bakboord uit en de kust volgen, dan komen we vanzelf in Venetië... Neef Dries en zijn vrouw doen het eerste stuk, dan broer Chiel met

Camogli, aan de Italiaanse Bloemenriviera.



Voor anker ter wille van een kerkbezoek in Recco.



Verser kunnen de oesters niet.

De haven van Portovenere in.



vrouw Ine. Zij gaan door de Camargue. Daarna doen we alle bekende havens aan: Toulon, Nice, Cannes en Antibes.

Er ligt een zeer stabiel hogedrukgebied en dat betekent dat het zeilplezier al dagen beperkt is. Weinig wind, soms een briesje vanuit zee, maar zelden meer dan windkracht 1,5. De Middellandse Zee maakt zijn faam geheel waar: of het waait te hard, of er is geen wind. En zo zakken we de hele kust af, van haventje naar haventje.

Bij het invaren van Civitavecchia varen we langs een visboei. Maar het blijkt iets anders te zijn: twintig meter achter ons zien we een duiker boven water komen, die met een lijn aan het boei vastzat en met een harpoengeweer onder water bezig was vis te vangen. Midden voor de haveningang en zonder uitkijk. Hij werd door de lijn, die achter onze boeg bleef hangen, boven water getrokken. Wij verontschuldigen ons, maar vloeken hem ook stijf. Als de lijn niet was blijven hangen, had onze schroef het touw opgewonden en de man erin getrokken. Je moet er niet aan denken...

Scylla en Charybdis

Vanuit Milazzo wagen we de oversteek naar het eiland Lipari. Het weer is mooi stabiel en dat moet ook, want er zijn nergens veilige havens. Het blijft mooi en we zeilen nog een dagje door naar Stromboli, ankeren daar een nacht en ronden 's morgens de om het kwartier vuurspuwende vulkaan. Dan mogen we tussen Scylla en Charybdis door. Twee draaikolken waarin vroeger hele schepen verdwenen, maar sinds een zeebeving in 1785 is de bodem veranderd en het gevaar aanzienlijk afgenomen. Toch verdwijnen in de zogenaamde Lipari-

sche driehoek (tussen Lipari en Messina) nog af en toe jachten op onverklaarbare wijze.

Vanuit Reggio di Calabria gaan we op weg naar de winterligplaats. Ons oog is gevallen op Laghi di Sibari, een beschut binnenmeer, waar bij storm de sluisdeur dichtgaat. Volgens de pilot een gesloten haven, maar als ik opbel, zijn we van harte welkom. Langs een zeer ongerepte kust met weinig en onbetrouwbare havens moeten we om de Calabrische punt van de laars. We komen in Cirò Marina; alle dorpjes die een paar huizen aan zee hebben, heten hier Marina, je moet dan vooral niet denken dat er een marina is. Meestal is er zelfs geen enkele aanlegmogelijkheid, heel soms een strekdammetje in zee. Maar Cirò heeft nog iets van een redelijk beschut vissershaventje. De kruidenier vraagt na het afrekenen of we met een boot in de haven liggen. Als we dat bevestigen, krijgen we een fles witte wijn cadeau.

Juist voor we gaan eten, komt er een Oostenrijks stel naast ons liggen. We hebben toevallig ruim gekookt en ze kunnen meteen bij ons aan tafel. Dan horen we het verhaal over Sibari, waar we de Joseph willen laten overwinteren. De Oostenrijkers hadden hun boot daar twee jaar geleden neergelegd, maar pas drie weken geleden konden ze er weer uit. De haven was namelijk geheel verzand, er kon niemand meer in of uit, er was twee jaar niet gebaggerd. In Sibari aangekomen, horen we van een andere buitenlander het hele verhaal. De EU-gelden voor het uitbaggeren van de haven (alle nieuwe zaken in Calabrië zijn met Europees geld betaald) waren spoorloos verdwenen. Er zat inmiddels wel een wethouder in het gevang, maar een oplossing voor het baggeren is pas drie weken geleden gevonden. De auto van de havenmees-

ter, die eerder een oplossing bedacht, is op een nacht ontploft. Er zijn kennelijk andere belangen. De honderden eigenaren van een jacht in dat binnenmeer hebben vaak hun boot met een kraan laten afvoeren naar een andere haven. We blijven toch overwinteren; met onze zeventig centimeter diepgang kunnen we eventueel zelf nog een doorgang graven als we er volgend jaar weer uit willen.

Wraak

In april 2006 rijden we met een nieuwe anker- en mastlier en een eiken deel achterin de auto op de trein naar Sibari om de lier te vervangen en een nieuw deel in de kont te branden. Daar is mijn broer Chiel een meester in. Na drie dagen branden, passen en meten zit het er zuigend in. Na twee jaar in de Middellandse Zee is het schip ook behoorlijk aangegroeid. Tussen alle mosselkolonies komen we ook een harpoen tegen die geheel door de vier centimeter dikke huid is gedrongen. Waarschijnlijk de wraak van de onvoorzichtige duiker in Civitavecchia. Net voor we Rimini willen uitvaren, steekt er, niet voorspeld, een zeer harde wind op en de zee begint te koken. Bootjes met families in bikini en zwembroek keren ijlings terug. We wachten tot het om half vier weer rustig is en gaan dan richting Bellaria en Cervia. We zijn welkom naast aardige vissers die ons alles over de mosselteelt vertellen. In de haven van Ravenna worden we zeer hartelijk verwelkomd door de plaatselijke Yacht Club en we krijgen weer spontaan wijn aangeboden.

Op weg naar Porto Garibaldi vliegt een groep flamingo's laag over, een schitterend gezicht. Een half uur voor we de haven bereiken, worden we overvallen door een gigantisch onweer waar een flinke zak wind in zit. We hebben tijdig het zeil omlaag en hotsebotsen over de direct ontstane flinke golven naar de haven. Zes uur later, als we gaan slapen, bliksemt en dondert het nog steeds. Daarna gaan we de Po-delta in. Snelstromende rivieren, soms volledig overgroeid en een overmaat aan krekels, uilen, witte reigers en groepen roerdompen. Op zee is een platbodem met zwaarden wel eens lastig, maar hier is het een ideale boot. Zaterdag 2 september 2006 vertrekken we om zeven uur uit Chioggia om in elk geval om twaalf uur op de afgesproken plaats in Venetië aan te komen. Er staat vrijwel geen wind en we motoren dus naar Giudecca. We verstoppen ons nog even achter het eiland San Giorgio en hijsen daar de zeilen, omdat we vinden dat we op het zeil moeten aankomen. We hijsen een extra grote Nederlandse vlag in een vaarboom hoog boven de mast uit en een tien meter lange rood-witblauwe wimpel aan de gaffel, allebei oude tradities.

Volop gepavoiseerd

Klokslag twaalf komen we tevoorschijn en worden we zichtbaar voor de groep wachtenden die op de brug bij de kerk Piëta staan te wachten, iets ten oosten van de San Marco. Arnold zwaait ons enthousiast toe met een Nederlandse vlag, Luco staat te filmen. De klokken van diverse kerken beginnen te luiden en een aantal mensen wordt zowaar emotioneel. De mast moet even naar beneden omdat we onder de brug bij het Arsenaal door moeten. Het is wel verboden militair gebied, maar 'Paolo van het restaurant waar we gaan lunchen' kent de admiraal en heeft geregeld dat we daar mogen liggen. Een prachtig verstild pleintje voor de majestueuze ingang van het Arsenaal, waar de volop gepavoiseerde Jonge Joseph zich graag laat fotograferen en filmen, terwijl wij

Andere bootjes zijn hier zeldzamer dan witte en grijze reigers

op de kade een heerlijke Italiaanse lunch krijgen voorgeschoteld. Er zijn korte praatjes en cadeautjes en het is een mooi feestje in het prachtige Venetiaanse licht. We zijn daar met zeventien bemanningsleden van de veertig vrienden en familieleden die de Joseph mee naar Venetië hebben helpen varen.

Dit is het einde van het project om in drie zomers van Vlissingen naar Venetië te varen met een ruim honderd jaar oude boot die daar niet echt voor geschikt is. Als ik heel eerlijk ben, betwijfel ik of ik er ooit aan zou zijn begonnen als ik tevoren alle zeemansgidsen had gelezen. Vooral in Zuid-Italië zijn weinig havens en al helemaal weinig waar je beschut ligt. Als het echt hard gaat waaien, ontstaan in veel havens zulke gevaarlijke golven dat je de zee op moet, waar je dan juist niet wil zijn natuurlijk. Dankzij de goede medewerking van de weergoden, veel hulp van vrienden en familie en een ruime planning is het allemaal gelukt. De log staat op ruim 3.200 mijl, dat is bijna zesduizend kilometer. ⚓



Een reis door drie landen, over vier zeeën en door veel, heel veel sluiten.

DE JONGE JOSEPH

Gebroeders Chiel en Frits Marckmann zorgen al 29 jaar voor *De Jonge Joseph*, een eikenhouten Zeeuwse hengst uit 1903 van de stichting Luctor et Emergo. De meeste onderdelen hebben ze al een keer (laten) vervangen. De hengsten werden vroeger gebruikt voor de mossel- en krabbenvisserij in de Zeeuwse wateren en op de Zuiderzee. Het is een van oorsprong zeventiende-eeuws model dat in het begin van de twintigste eeuw begrijpelijkerwijs is uitgestorven. De zeileigenschappen zijn niet fantastisch. Er zijn nu nog drie exemplaren in Nederland.

De hengst van Chiel en Frits Marckmann is 10,75 meter lang, 3,85 meter breed en steekt slechts 0,70 meter. Net na 1945 is *De Jonge Joseph* van een kajuit voorzien en als jacht in gebruik genomen. Zeewaardig volgens de normen van de 21ste eeuw is hij niet, maar als je de weerberichten goed bijhoudt en geen gekke dingen doet, zou het moeten lukken. Tenslotte is de boot al door de broers meerdere malen naar de Oostzee rondom Denemarken tot in Polen, Normandië en langs de Engelse oostkust gezeild.