



L'Esprit du Morbihan  
Middelburg - La Trinité-sur-Mer  
23 juli - 7 augustus 2023

FRANCE 135

La chaîne de l'espoir

Zeiltocht met de l'Esprit du Morbihan van Middelburg naar La Trinité-sur-Mer  
van 22 juli tot 6 augustus 2023 door:  
Vincent de Vries  
Frederic Pichon  
Paul Cox &  
Eric van Straaten

## Middelburg, Zaterdag 22 juli 2023

Met de trein van 8.15 vanaf station Schiedam. In de metro Whatsappte Paul me dat hij al een half uurtje op het station stond. Na een kwartier keken we als kleine jongens verlangend uit naar onze sneltrein. De twee uur vlogen voorbij, er was van alles te bespreken.

In Middelburg aangekomen werden we op weg naar de kade door Frederic ingehaald, hij bleek in dezelfde trein gezeten te hebben. De l'Esprit du Morbihan, het zeilschip lag aan de boodschappensteiger afgemeerd waar Vincent nog druk bezig was met de laatste voorbereidingen en bootklussen. De boot heeft bijna twee jaar op de wal gestaan en er was veel wat moest worden nagelopen. Nu op volle bemanningssterkte werden de werkjes verdeeld en schoot het snel op. Paul en uw schrijver zouden voor de ravitaillering zorgen en dus op weg naar Lidl en AH. Boodschappen voor vier personen voor meerdere dagen is altijd een leuk werkje.

Weliswaar hadden we ter voorbereiding in het Westerpaviljoen in Rotterdam de ietwat autonoom georganiseerde waslijst opgesteld maar toch begint de inspiratie pas echt als je de boodschappenkar langzaam ziet vullen. Wel of geen kersen op sap? Wel dus, heerlijk in de yoghurt. Pannenkoeken.... ja veel voorraad voor pannenkoeken. Na het zorgvuldig stouwen was de dag zo'n beetje voorbij en daarmee tijd geworden voor een glaasje wijn in de tuin van het huis van Vincent en Johanneke.

De benedenverdieping van het huis leek op een watersportwinkel met als vreemde extra, in kasten rondom, allerhande antiek keukengerei. Johanneke had tot voor kort een winkel in deze spullen.

We navigeerden tussen de zeilzakken, zeekaarten en reddingsvesten door de ruimte om in de keuken aan te komen. De rookbarbecue werd aangestoken en vier mooie moten zalm wachtten op bereiding. Na een heerlijk maal bleven Vincent en Frederic in het huis en liepen Paul en ik voor een eerste overnachting naar de boot.



In de middag een drankje op het terras waar Paul's dochter werkt

## Zondag 23 juli

In eerste instantie zouden we deze dag vertrekken, naar Oostende was het plan. Nu begon hetgeen ons dagenlang problemen zou bezorgen, harde tegenwind. Met windkracht 6 leek het ons geen goed idee met wind tegen stroom langs de Belgische kust op te kruisen. Nog even gedacht aan Breskens maar uiteindelijk er toch voor gekozen het vertrek tot maandag uit te stellen. Een dagje extra rust komt de schipper zeer uit na de stress van alle voorbereidingen.



## Maandag 24 & dinsdag 25 juli

Vijf uur op om de eerste zogenaamde blauwe golf te hebben. De bruggen over het kanaal gaan een aantal keer per dag als reeks een voor een open om het weg- en waterverkeer goed door te laten lopen. De sluis van Vlissingen stond bij aankomst al voor ons open en na het

schutten konden de zeilen eindelijk worden gehesen. Aangezien de verwachte wind op kop en stevig zou zijn kozen we voor een genua 4. Hoog aan de wind en met een volle stroom in de rug maakten we slag na slag. Na enkele uren staken we ver op zee om diepte onder de kiel te hebben waardoor de golven minder steil werden.

Zo voeren we uur na uur in westelijke richting waar de wind, volgens voorspelling, het eerst meer naar het noorden zou krimpen. De wind draaide in slechts enkele minuten van zuidwest naar noord. We klapten met een nu hoge snelheid voor de wind tegen de steile golven, gelukkig zorgde de veranderde windhoek al snel voor een rustiger zee en vlogen de mijlen voorbij.

Voor Duinkerken voeren we tussen de banken en langzaam aan sorteerden we voor om de shipping lane op een voor ons praktische te kruisen. Inmiddels waren de wachten ingedeeld en Frederic en ik gingen te kooi. Slapen op het eigen schip gaat aanmerkelijk lastiger dan als bemanning op een schip van een ander. Rond middernacht bij Dover aangekomen wekte de wacht ons om extra uit te kijken, de veerboten vlogen ons om de oren waarbij de B&G plotter voor onduidelijkheden zorgde. Hierover later meer.

Enmaal voorbij Dover voeren we, met een gewisselde wacht voor de wind met uitgeboomde fok en bulletalie richting Dungeness en vervolgens Beachy Head. Langzaam begon de dag te gloren.

De navigatie was nu gemakkelijk en al snel kwam de windfarm voor Brighton in zicht. Inmiddels was de wind verder afgenomen en op kop. De motor erbij en verder op weg naar het eiland Wight. In de ingang van de Solent kregen we de stroom tegen en de snelheid over de grond nam van 7 mijl af tot zo'n 3, later nam de wind toe en kon het voorzeil er weer bij. We kozen Portsmouth als bestemming voor dit eerste rak. We voeren tussen de twee historische forten. Bij het indraaien om fort Spitbank, eens verdedigingswerk, nu restaurant voeren we in de vaargeul.

Opeens liet de motor een angstaanjagend gegil horen, koeling! Op grootzeil, de genua was inmiddels gestreken, voeren we langzaam buiten de vaargeul, temeer omdat een grote ferry uit Frankrijk op dezelfde koers achter ons aan kwam.

Motorkap eraf en Vincent in reparatie modus, zoals we hem nog vaker zouden meemaken. Een tekort aan koelvloeistof bleek het probleem, iets dat later ook met functie van de boiler te maken bleek te hebben.

Na het bijvullen van het koelsysteem voeren we onze eerste Engelse haven in. Ongeveer 200 mijl in een ruk, later zou blijken dat de noordenwind onze redding is geweest, hierdoor konden we echt afstand maken. We zouden verder alleen hoog aan de wind verder kunnen.



Portsmouth vanaf de Solent

### Woensdag 26 & donderdag 27 juli

Van Portsmouth hebben we niets meer gezien dan de uitgestorven mega marina, fijn om weer eens te kunnen douchen maar verder kraak noch smaak. We besloten de volgende dag vroeg door te varen naar Poole, we zouden daar weer twee dagen verwaaid liggen om vandaar naar Guernsey over te steken. De tocht over de Solent was prachtig, temeer omdat Vincent ons vertelde over de bijzonderheden waar je als wedstrijdzeiler mee te maken hebt. Op de ondiepten staat minder stroom, rond de bocht een zogenaamde neer waar de stroom de andere kant op draait. Zonder deze kennis en het daarnaar handelen is een kans op winst uitgesloten. Het gaat zelfs zover dat alle ondiepten waar gevaren zal worden voor aanvang van de race op diepte gecontroleerd en in kaart worden gebracht.

Aan de westelijke zijde van de Solent vaar je tussen Hurst castle, een enorm fort, en de bekende Needles. Dan de steven naar stuurboord en bijna het strand aanrakend in een smalle vaargeul verder naar de baai waarin Poole ligt.

We voeren door de betonde geul en volgde de betonning in een scherpe draai stuurboord-uit. De ingang van de enorme binnensee wordt gemarkeerd door, hoe kan het ook anders, een kasteel. Aan stuurboord grote poenige villa's met zwembad en prive steigers. Eenmaal door deze flessenhals opent zich het binnenmeer en is Poole in de verte zichtbaar. Navigeren was eenvoudig, volg de tonnenrij en na twee kardinale boeien draaide we de jachthaven in.

Poole heeft een aantal havens die geschikt zijn voor jachten, wij kozen de stadshaven die, de naam zegt het al, aan de rand van de stad gelegen is. De haven lag vol grote witte motorjachten en als gebruikelijk in Engeland was er, midden in het hoogseizoen, niemand aan boord. Naast ons schip waren er nog een aantal gasten, Nederlandse en Franse. We zouden hier twee dagen liggen om de zoveelste depressie over te laten komen en van hier uit over te steken naar Guernsey.

Een echt Engelse regenachtige zomer met over de promenade wandelaars met een veel te hoge BMI. Het is bijna schokkend hoeveel getoetoeërd overgewicht hier te zien is en het aantal verbouwde gezichtjes van jonge meisjes, opgespoten mondjes en ordinaire nep wimpers.

In onze haven lag een schip, bijna vliegtuig, dat zojuist de Fastnetrace had gevaren. Het was een zogenaamde 'open sixtie' met de naam Metallia. Was gevaren door een zeeheldin Pip Hare, een tengere, meermaals rond-de-wereld-zee duivelin.

De volgende ochtend diesel halen, lange wandeling door een troosteloze nieuwbouw. Op de terugweg vonden we een aantrekkelijkere weg die ons door mainstreet voerde.

Een tussenstop voor een vastbladig schrijfblok, deze doet dienst als logboek en onze ringband viel inmiddels aan stukken. Ja hoor, aan de overkant een 'pie' bakkerij, dat zou een voedzame lunch worden vol heilzame vetten.

Opeens stonden alle voetgangers voor de hoek van de straat stil, spoorboom bellen rinkelden en midden in high street bonkte een op snelheid rakende trein door het winkel publiek. En nog een.. en nog een vanaf de andere kant. De bomen opende en ieder vervolgde zijn/haar weg.

Bij het schip aangekomen verzwoegen we de pie's waarna het maagzuur opspeelde.

In Poole liepen opvallend veel scouts rond, in alle soorten, maten en leeftijden. Wat bleek was dat Lord Baden Powell in Poole geboren was en het klaarblijkelijk een soort bedevaartsoord was. Op de kade stond een op ware grootte uitgevoerd formaat bronzen



beeld van deze uitvinder der scouts. Ik vroeg Paul of hij even op de knie van deze kindervriend wilde gaan zitten zodat ik hem kon vereeuwigen.

De avond was van heel andere orde, diverse optredens aan de wal. Voor ons als eerste een jongleur die almaar gevaarlijke kapriolen uithaalde, de kinderen op de eerste rij reageerden luidruchtig enthousiast terwijl de ouderen veilig op afstand bleven. Je zou maar eens gevraagd worden een rol te spelen in het spektakel.

Verder speelden er verschillende bandjes en mijn favoriet; een hardcore nikkele nelis, op guitar met verder al zijn instrumenten op drukknoppen die hij met de voet bediende. Achter hem stond een spotlight opgesteld die zijn al dun wordende lange manen een lichtende aura gaf. Paul; 'lijkt wel een sluikharige Hans Klok'. Enkele kinderen durfde dichtbij de rocker te dansen en één kind gaf met een stokje driftig de maat aan.

Als laatste band aan de promenade speelde een 70 er jaren Tina Turner-achtige rockband met een strakke licht gekleurde, falset zingende lead zangeres. 'I want a hot-dog for the night' verstond ik blozend. Onze jongenshartjes klopten sneller... Laat op de avond; Vuurwerk!



## Donderdag 28 juli

Half zes vertrokken we naar Guernsey, na de binnenzee verlaten te hebben stuurde we hoog aan de wind langs de prachtig gevormde, van het vasteland los ge-erodeerde kliffen.

De stroom zou ons gedurende de eerste zes uur naar het westen zetten en de hoop was dat dit ons juist voldoende hoogte zou geven vlak ten oosten van Alderney uit te komen. De race van Alderley zou wat timing betreft niet gemakkelijk worden, stroom tegen. Vandaar zo dicht mogelijk langs het eiland om niet in de volle stroom terecht te komen. Aan stuurboord voeren nog enkele schepen waarop de schipper in onmiddellijk in competitie stand belandde. De AIS geraadpleegd voor meer informatie, 35 meter lang. De snelheid bleef ongeveer hetzelfde maar het andere schip wist niet voldoende hoogte te houden waardoor



het na enkele uren naast ons kwam te liggen. Wij hadden duidelijk voorrang. We kwamen dicht en dichterbij. Het bleek een opleidings-schip met een groot aantal jongeren aan boord. Op een signaal van de bootsman verzamelde de groep zich naast elkaar in het gangboord en op teken zongen ze hun krijgslied.

Nadat allen ten afscheid een buiging gaven fladderende de yankee, viel het schip in snelheid terug en passeerde achterlangs.

Zouden ze ook onderweg zijn naar Guernsey? We zagen hen niet meer terug...

Alderney kwam in zicht met de wind bijna op en de stroom 3 kn tegen. Motor wordt gestart en we stoomden vooruit tot de stroom ons eindelijk losliet.

'Dolfijnen' mompelde Paul naast mij in de flixbus waar ik het optekenen van het relaas vervolg. Inderdaad, onze eerste ontmoetingen met dolfijnen was in de wateren rondom de Kanaaleilanden. We zouden er nog veel zien, vooral 'om de hoek' langs de zuid Bretonse kust.

In de verte doemde Sark op en nadat we met een steeds aantrekkelijke tegenwind voortploegde kwamen Herm en Guernsey in beeld. Het was inmiddels voorbij middennacht toen we het rode havenlicht rondde en de kom invoeren.

Er zouden wachtsteigers zijn, zichtbaar op de B&G plotter maar met laag water en de rust aan boord van de afgemeerde schepen koos de schipper voor een wachtsteiger waarop een strikt verbod tot aanleggen voor niet-lokale schepen was gemeld. We hebben er niets van gemerkt en na aankomstbier heerlijk geslapen.

## Vrijdag 28 tot woensdag 2 augustus

Toch vroeg opgestaan en aangelegd aan de officiële steiger, deze had een verbinding met de wal dus douchen en stoelgang was weer mogelijk. - Op de Esprit kan met bakboord helling niet gepoept worden daar het schip dan zinkt.

Haven en inklaar formaliteiten werden afgehandeld en schoon schip gemaakt. Nu was het tijd voor een eerste verkennen het eiland waar we 5 dagen verwaaid zouden liggen.



Na boodschappen te hebben gedaan informeerde we naar het plaatselijk busvervoer. We wilden natuurlijk een rondrit om het eiland maken en dit was volgens voorspelling de beste, zonnigste dag. We reden met de klok rond en bij de halte aan de noord West zijde stapten we uit

om daar een uurtje wandelend door te brengen. Alvorens een biertje te pakken besloten we een stukje Germaanse architectuur te gaan bewonderen. Aan het uiteinde van een rotsachtige kaap stond een zware bunker, deel van de Atlantic wall.

Guernsey is trots op het feit dat de Duitsers zoveel energie, geld en manschappen op het eiland had geïnvesteerd dat daardoor een flink tekort op de andere, met name, Normandische kusten tijdens D-Day een tekort bleek.



Een wondermooie kust, baai na baai, de een nog mooier dan de andere, wat een genoegen zou het zijn hier met een normale zomer te ankeren!

Het tweede deel van de busreis volgde nog meer moois zodat we aan het eind van de dag vol indrukken in St. Peter's Port aankwamen. We hadden nog één dag redelijk weer tegoe, daarna de volgende depressie. We maakten een plan om deze dag naar Roscoff door te varen, recht in de wind van zo'n verwachte 20 knopen. Het zou moeten kunnen maar met een, na het komende lage drukgebied, verwachte noordwesten wind zou dat veel hoogte betekenen. We besloten te wachten; Guernsey had voldoende te bieden.

Een schril contrast met Poole, alles netjes op orde, geen straatvuil, goed geklede bewoners en kapitale huizen. Een starterswoning vind je niet onder de 800.000 pond. Een enorm probleem voor de jongeren aldus een man in de bus waarmee ik in gesprek raakte.



De volgende dag bezochten we Cornet Castle waar we aansloten bij een gids op leeftijd die zeer geanimeerd wist te vertellen. Hij had een onverholven misprijzen voor de nagelaten Duitse architectuur waarvan ook op het kasteel een grote in beton uitgevoerde modelwoning te zien was. 'Wie is er wel eens op Jersey geweest' vroeg onze gids zo uit het niets. Vincent stak zijn hand op.

'Dat is dan jammer' vervolgde de gids, ik snap niet wat je daar te zoeken hebt. Dat eiland daar, en wees met zijn hand achteloos naar het zuidoosten is namelijk helemaal niks! Er bleek een heuse Amsterdam- Rotterdamvete te bestaan waar de man gretig brandstof voor op het vuur gooide.

'Jammer', vervolgde hij, van onderwerp veranderend, dat we dit jaar maar 41 saluutschoten mogen afvuren, vorig jaar met de kroning erbij waren het er wel 70! Hij glunderde en vertelde dat hij één van de kanonnen mocht bemannen. Toys for boys!



De volgende dag een wandeling langs de rotskust aan de zuidoostelijke kant van het eiland. Het zou die middag slecht weer worden en de regen begon inderdaad al snel en zou ook de volgende dag aanhouden. Inmiddels was de wind aangetrokken tot 40 knopen, gelukkig lagen wij aan lei van het eiland waardoor de swell in de haven meeviel. Windy gaf de wind vandaag een paarse kleur en we waren maar wat blij dat

we hier veilig lagen.

Nog een excursie naar een Chandler in een dorpje verderop voor een lichtschemelaar. De plek stelde niet zoveel voor wat niet gezegd kon worden van de regen die inmiddels met bakken uit de hemel viel. Er kwam niets meer van de voorgenomen wandeling terug, een bushokje bracht redding en een kwartiertje later stapte we in een volkomen beslagen, bomvolle bus diens naar de haven bracht.



In de avond gingen de cultuurliefhebbers naar een concert in de plaatselijke kerk, de barbaren bleven veilig aan boord. Het concert bleek een heel plaatselijk gebeuren, de pakweg 16 jarige zoon en wat vioolmeisjes uit de lokale parochie speelde popversies waarvan ik alleen 'Let it be' herkende. Toch leuk om iedereen op hun paasbest te zien en de nervositeit bij de piepjonge muzikanten.



Over cultuur gesproken: natuurlijk werden de avonden in deze opperste vakantiestemming met mooie maaltijden en dito drank doorgebracht. Op een moment haalde de schipper een doos rode wijn tevoorschijn en schonk allen in. Allen? Behalve Frederic natuurlijk. 'Dit is geen wijn' sprak hij met de autoriteit van de kenner. Hij bekeek de doos met dedain en nog voordat uw schrijver zijn mobiele telefoon/camera op 'foto' had gezet duwde hij het wijnpak snel van zich af. De eventuele foto zou

natuurlijk catastrofaal geweest zijn voor een volbloed wijnverzamelaar. Deze foto laat een door Frederic meegebrachte fles oude Bordeaux zien, deskundig geopend en met een kenmerkende vanzelfsprekendheid geproefd.

### **Donderdag 3 & vrijdag 4 augustus**

Vertrek van Guernsey naar .. zover mogelijk....

Paul naast me mompelt, we zitten nog steeds in de flibus en leest mee, nu ter hoogte van Chartres; 'hele hoge golven'.

Inderdaad de wester zomerstorm zwiëpt de golven op tot grote hoogte, de zeilers-app Windy voorziet op het hoogtepunt 8 meter en zorgvul-

dige studie laat zien dat dit bij vertrek is afgenomen tot zo'n 3 meter. De wind rond de 20 knopen gedurende de dag afnemend tot 17 en in de nacht rond Ile d'Ouest weer toenemend 20 kn steeds uit het zuidwesten. We zullen de afname van de golfhoogte naar het westen toe steeds inhalen, met andere woorden ze blijven voor ons rond de 3 meter. We vertrokken om half zeven. Eenmaal uit de luwte van het eiland ervoeren we het golvend zeeschap, eindeloos aanrollende heuvels met een interval van 9 seconden.

Hoewel met de deining recht op kop en de windgolven uit het noordwesten ploegde de boot er dapper door. Af en toe een golf over dek en het achterdek voortdurend overspoeld met water. Vooraf had Paul pannenkoeken met kaas gebakken en uitgebakken spek en omelet. Uw schrijver een flinke bak pastasaus, we zouden in de ruige zee in elk geval iets te eten hebben. Later vertelde Paul dat zijn maaltijd was ontworpen op een minimum aan stoelgang, zelfs een kleine boodschap op het achterdek was al een hele toer.

Uur na uur werd de positie in de kaart gezet en na de kaart van de Kanaaleilanden volgde de overzeiler van het kanaal tot Ile d'Ouest. Af en toe een droog broodje met spek en omelet en koude pannenkoek toe. Zo varend werd het langzaam donker met af en toe snelheden van 10 mijl met stroom mee. Rond een uur in de nacht kwamen we op het punt waar we moesten kiezen voor de route tussen Ile d'Ouest en het vasteland of buitenom. Aangezien we niet bekend waren met het gebied en eventuele brekers over dek wilden voorkomen kozen we voor de omweg van zo'n 10 mijl.

Naast het eiland dat het Kanaal van de oceaan scheidde kwam de sterke stroom tegen te staan. We kwamen met 6 mijl door het water maar mondjesmaat vooruit en de vuurtoren schoof nauwelijks voorbij. Af en toe hoorde je vanuit het duister een ruisende kop van een golfkraag die kwam aanrollen en een enkele keer spoelde er een in de kuip. Met de koers toch strak op 240 gehouden bleek zich op de plotter af te

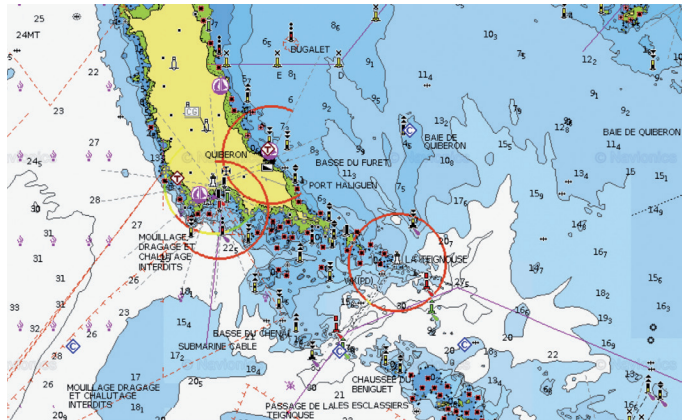
tekenen als een vreemde krul. Er moet iets aan de hand zijn geweest met het magnetisch veld. Later gebeurde het nog eens dat het kompas niet naar behoren bleek te werken.

Eenmaal voorbij de hoek pikte we langzaam weer wat stroom uit de goede richting op en wisten we de kaap vrij te zeilen.

Het was inmiddels vrijdag, zaterdag zou rond 7 uur in de ochtend de nieuwe depressie zijn ellende over ons uitstorten. We moesten een keuze maken door te varen of toch nog een tussenstop maken. Lorient kwam hiervoor in aanmerking maar 10 mijl van de koerslijn en na de harde wind weer 10 mijl om de koers weer op te pikken.

Doorvaren, desnoods met motor bij om een gemiddelde van 6 knopen te halen. Met de afnemende wind achterop bleef van de snelheid niet veel over dus fok gestreken en motor bij.

Zo voeren we door de nacht tot we eindelijk de vuurtoren van het schiereiland Quiberon zagen. Nu nog tussen de ondiepe kaap navigeren en we konden, in de luwte komend, de koers naar La Trinite sur Mer zetten.



De kop van het schiereiland Quiberon loopt nog ver met rotsen en ondiepten in de oceaan door. Er was een route aangegeven die begon bij een zuidkadinaal, een geleide licht die van rood naar wit moest worden en vervolgens groene en rode betonning.

Het bleek veel eenvoudiger dan ik had gedacht, goed aangegeven en best ruim.

Nu koers naar de haven bij laag water, voor de zekerheid navigeerde we ook op de B&G plotter, de kleinste versie.

Wie deze dingen toch ontwerpt; voor Dover bleek de door ons ingestelde lengtestok van 10 minuten aan het symbool voor de boot niet te gelden voor andere schepen, dat moet afzonderlijk worden ingesteld. Je hebt daardoor een volledig vertekend beeld van de respectievelijke snelheden. Nu stond de kaart op een vreemde arcering waardoor je bijna niets van de betonning zag. Na de kaart kleur diepte op 5 meter gezet te hebben verdwenen alle dieptegetallen, waarom? Op dit speeltje kan je veel te veel afzonderlijk instellen en duurt het een eeuw voordat je er vlot mee kunt werken.

We voeren verder handboek soldaat de haven in de maakten vast tussen een paar moderne jakkerbakken met, zoals bij formule een, de namen van de 'piloten' tussen de reclame aan de zijkant.

### Zaterdag 5 augustus

Zaterdag 02.00 uur, het was tegen verwachting toch gelukt. Het matige Engelse bier uit Guernsey smaakt opperbest en de resterende pannenkoeken werden, op verzoek van Frederic opgewarmd en gesnackt.

De l'Esprit du Morbihan was terug in haar geboorte wateren! Alle gordijnen waren voor de ramen geplaatst en blinden op de luiken, uitslapen!

Rond 11.00 uur opgestaan en schoon schip maken. Inmiddels was de wind, als voorspeld aangetrokken en de masten lieten het vertrouwde gefluit horen, het regende. Wat later kwam de zon door begon het

werk aan het interieur. Alle vloerplaten werden weggenomen en op de steiger ontvet en schoongemaakt, zeilkleding uitgehangen en de bank kussens aan dek naast gesjord.

In de bilge bleek een fles wasmiddel te hebben gelekt waardoor een spiegelgladde bodem was ontstaan, dit verklaarde ook de vreemde smaak aan de waterflesjes die daar lagen opgeborgen.

Aan het eind van de dag was de Esprit weer helemaal schoon en droog en vertrokken we naar het huis van Frederic. Een prachtige grote tuin met daarop twee verbouwde oude boerderijen en een grote schuur op 200 meter van de Golf van Morbihan.

Slapen in eigen kamer in een echt bed, wat een luxe!



### **Zondag 6 augustus**

Site seeing! In het prachtige gebied in de luwte van het schiereiland Quiberon, de rivieren en haven en natuurlijk het grote geschenk; de binnenzee 'Golfe du Morbihan'. Met een start in Locmariaquer, de ingang van de binnenzee, prachtig punt waar het water in en uitstroomt met snelheden



tot wel 9 knopen.

We zagen zeilschepen als speedboten naar buiten varen en die van zee kwamen bijna stil liggen in de toch stevige wind. Na vervolgens in La Trinite spullen op te hebben gehaald reden we terug langs het pittoreske Auray. Van een hoog en mooi uitzicht op het deels middeleeuwse dorpje via een slingerende omlaag lopend pad naar de brug over de riviermonding. We aten een, niet te missen, galette en dronken cider.



In de avond nodigde Vincent ons allen uit voor een afsluitende maaltijd bij het aan de baai gelegen restaurant van een oesterkweker.

### **Maandag 7 augustus**

14.30 uur de Flixbus in Vannes, een lange rit met een overstap in Parijs.  
06.30 uur aankomst Rotterdam.

Het zat er voor ons op, wat een avontuur!



