

# 2012

## The Scillies, Bretagne en de Kanaaleilanden



In de zomer van 2012 hadden we de luxe van 10 weken vrij om te gaan zeilen. Het plan was om zo snel mogelijk over te steken naar Engeland, door te varen tot de Scillies en dan via Frankrijk en de Kanaaleilanden terug te varen naar Nederland.

Het liep meteen al anders. Na vertrek wilden we oversteken naar Ramsgate om vandaar langs de Engelse zuidkust te gaan varen. Vanuit Scheveningen bleek dat onmogelijk omdat de wind uit de verkeerde hoek kwam. Dus besloten we naar het zuiden te gaan via de Belgische kust en zijn we in Blankenberge beland. Daar een dag gewacht vanwege een verkeerde wind en toen met veel moeite naar Nieuwpoort. Ook daar zat het weer tegen. Twee dagen teveel wind en toen we weg wilden was er helemaal geen wind meer, je maakt wat mee als zeiler!

De dagen er op bleef het kwakkelen. Eigenlijk was er te weinig wind maar met nu eens zeilen en dan weer motoren zijn we in Fecamp beland. Het grappige is dat je steeds dezelfde mensen tegenkomt. Iedereen wilde naar de Kanaaleilanden en kon er nauwelijks komen. Toen we Dieppe oversloegen om sneller in Fecamp te zijn en daar een dag gingen fietsen kwamen 's-avonds alle andere schepen weer aan. Dus weer met z'n allen commentaar leveren op het weer natuurlijk.

Vanuit Fecamp hebben we de oversteek gemaakt naar Dartmouth, een tocht van 160 mijl waarbij we een nacht hebben doorgevaren. Dus toch in Engeland. Het besluit om deze lange oversteek te maken werd ingegeven door de Olympische Spelen. We wilden in elk geval niet in de buurt van Portland komen want daar werden de zeilwedstrijden gehouden. Achteraf ook financieel een goed besluit. In Weymouth rekende men tijdens de OS 20 pond per meter om er te mogen liggen, voor ons zou dat 208 pond per nacht hebben gekost. Ils sont fous ces Anglais.

Dartmouth werd gevolgd door Exmouth en Exeter per trein met ook nog een uitstapje naar de Jurassic Coast om fossielen te zoeken.

Die hebben we veel gezien, maar ze zijn nogal moeilijk mee te nemen omdat ze meestal in grote stenen vastzitten. Een mooi klein fossiel schelpje hebben we wel mee kunnen nemen en wat stenen met afdrukken.

Verder via Plymouth, Falmouth, Helford river (aan de ankerboei) en weer terug naar Falmouth.

Onderweg gingen allerlei dingen fout, maar je leert continu bij. Buien op zee zie je vaak aankomen. In zo'n bui kan de wind

enorm aantrekken. Wanneer je je koers aanpast kun je de bui en de bijbehorende windstoten vermijden. Wel zo rustig. In zo'n onrustige periode met zware zee bleek het anker losgeslagen te zijn. Het hing overboord tegen de kiel aan te slaan. Ik ben op het voordek, aangelijnd een tijd bezig geweest om het binnenboord te halen maar heb het uiteindelijk moeten lossnijden. Dat alles bij golven van een meter of 3 a 4. Het nieuwe anker borgen we tegenwoordig heel goed. Aanvaren met een rubberboot moet je ook leren. Op Helford river lagen we aan een ankerbal en toen ik brood ging halen met de bijboot schampte ik de schroef van een andere dinghy. Boot lek. Ik heb een lift gekregen van een man die ging vissen. Iedereen helpt elkaar. We hebben een nieuwe bijboot gekocht waarvoor we terug zijn gevaren naar Falmouth. Succesjes zijn er ook. Als de



plotter sluiting maakt is het handig dat je een soldeerbout aan boord hebt, dan kun je repareren.

We zijn daarna overgestoken naar de Scillies.

Dat is een schitterende eilandengroep. Ruig, dunbevolkt en overweldigend. Ons weer was niet zo geweldig, maar het klimaat schijnt er veel beter te zijn dan in de rest van de UK.



Veel ruige rotsen, heide en dan weer mooi aangelegde tuintjes met bloemen en palmen.

En witte stranden. Vervelend was dat we twee dagen niet van de boot af konden omdat er teveel wind stond voor de bijboot. En als je dan aan een ankerboei (mooring) ligt kun je weinig anders doen dan scrabble spelen en lezen.

Op de Scillies nog gezocht naar papegaauiduikers (door ons puffen genoemd naar het Engels puffins) maar ze niet kunnen vinden. Wel veel andere dieren. Jan van Genten zijn mooie vogels, maar wij noemen ze al zeemussen. En dan de dolfijnen. Tot drie keer

toe zijn we ze tegengekomen. Eerst twee bij de oversteek naar de Scillies, toen een groep van tien tot twintig bij de oversteek naar Frankrijk en later bij Bretagne nog een enorme school van tussen de dertig en de vijftig die een tijd met ons bleef meezwemmen. Er zwemt in het westelijke kanaal ook een zeer vreemde vis rond die we de zwaavis hebben gedoopt. Hij zwemt aan de oppervlakte en steekt dan een vin boven water. Die vin is ca 20 cm lang en een cm of 5 breed en hij zwaait er mee. We konden nergens vinden wat het was, maar boeiend blijft hij. (terug thuis heb ik hem opgezocht, het was waarschijnlijk de lophius piscatorius oftewel zeeduivel, hij komt voor in de Atlantische oceaan en met zijn vin lokt hij zijn prooi)

Vanaf de Scillies zijn we teruggevaren naar Frankrijk, een tocht van 115 mijl met een nacht doorhalen.

Toen lagen we in Bretagne.

Wat zeer opvalt is het verschil tussen Engeland en Frankrijk. Engeland is veel georganiseerder met behulpzame, beleefde mensen en het ontbreken van hondenpoep, ondanks de ratio van 3 honden per Brit (een ruwe schatting). Frankrijk is lossier, vuiler (in de openbare toiletten in Engeland ben je voor je plezier, in Frankrijk zoek ik een boom op) maar ook weer erg vertrouwd. We hebben geconstateerd dat de Engelsen ook geen uitdrukking voor `smakelijk eten` schijnen te hebben. Het bon appetit hoor je in Frankrijk zodra je iets in je mond stopt, Engelsen zeggen gedag of knikken.



Zo leer je elke dag dingen.

We waren nooit in Bretagne geweest, nu begrijpen we het enthousiasme van mensen voor deze streek. Leuke plaatsjes, mooie natuur en leuke droogvallende haventjes, waar wij met onze diepstekende boot natuurlijk niets te zoeken hebben. We hebben gefietst, gewandeld en gevaren, een broodmes gekocht op de weekmarkt en tong gekocht die zo

vers was dat je hem nog een dag moest laten besterven (o nee, sorry, dat was in Normandië).

Maar een beetje chronologisch: Na de landing in Frankrijk langs de kust naar Morlaix, een stadje aan een rivier, een stukje landinwaarts. Achter de sluis, kijkend naar een tientallen meters hoog, 170 jaar oud treinviaduct. De baai ervoor stikt van de rotsen en onderwatergevaaren. Het was nogal schrikken toen op de terugweg de wind ineens aantrok tot windkracht 8. We konden niet terug want de rivier werd door het tij te ondiep en de eerste haven lag een eindje de baai in. Op de motor hotsend, botsend en peentjes zwetend hebben we die bereikt. Een geluk dat hij er lag. Hij was zo nieuw dat zelfs de elektriciteit nog niet werkte.



Toen verder door naar St.. Malo. Wat een vreemde stad is dat. We lagen net extra muros (in de jachthaven op 100 m van het "intra muros" stadscentrum) en de dreigende muren van de stad keken ons aan. Ik kan me voorstellen hoe naderende schepen onder de indruk waren. Dat moet de prijs voor hun producten hebben beïnvloed. Het plan was naar Mont St. Michel te lopen over de droogvallende schorren, maar zoals overal in Frankrijk wordt er helemaal geen rekening gehouden met mensen zonder auto. De laatste bus vertrok een kwartier voor de terugkomst

van de wadloopgroep, terug van de berg. Dat lukte dus niet. Fietsen was ook geen alternatief want ik had een onderdeel van mijn fiets in de haven laten vallen en kon dus mijn fiets niet gebruiken. Noodgedwongen dan maar Michel overgeslagen.

De Kanaaleilanden zijn verrassend. Jersey is yuppig, Guernsey wat vergane glorie, Sark loopt 60 jaar achter en houdt dat zo (ook voor de toeristen) en Alderney is gewoon al jarenlang zichzelf en wil dat blijven. Maar allemaal zijn ze mooi, hebben schitterende natuur en wandelmogelijkheden en kun je er prima fietsen (de fietsenmaker op Jersey had het benodigde onderdeel voor mijn Brompton, het blijft een yuppenfiets). St. Helier op Jersey wordt gedomineerd door banken en mensen in bankkleding. De winkels zijn er ook naar. Maar ook heeft het en oude overdekte markthall met een fontein in het midden. Prachtig geconserveerd. Van Jersey zijn we overgestoken naar Sark. Daar aan de ankerbal in een beschutte baai met zegge en schrijve 1 ander schip. Met het bijbootje naar de kant en dan opletten hoe hoog het water komt om hem bij terugkomst nog aan te treffen. Het eiland heeft geen asfalt en geen straatverlichting, ook auto's zijn er niet en de baljuw heeft verordonneerd dat er maar een bepaald aantal tractoren mag rijden. Het tourisme viert er hoogtij, veel "authentieke" winkeltjes en bij ieder huis is er wel iets te koop. Maar het blijft mooi, ook al omdat wij er niet in de drukste tijd van het jaar zijn geweest. De sterrenlucht 's-avonds is indrukwekkend, maar dat moet dan wel weer in alle folders staan.



Het contrast met St. Peter Port op Guernsey is groot. Druk, veel verkeer, rommel op straat en vergane glorie. Wel weer schitterende natuur en een goed werkend openbaar vervoer. We werden gewaarschuwd voor de stroming ten noorden van Alderney. Die kan je tegen de rotsen aanzetten. Hij raast langs het eiland en als hij niet meeraast dan raast hij tegen, dus je kunt hem niet vermijden. Tenzij je een omweg maakt langs de noordoostpunt. Dat

hebben we dan ook gedaan, achteraf onnodig volgens andere zeilers die we tegenkwamen. Het was erg rustig bij de gunstige wind. Nou ja. Alderney is slaperig en vol met herinneringen aan de tweede wereldoorlog. Er staan, naar zeggen, nog 2000 bunkers en een stuk of 20 forten. Sommige zijn ouder (18e of 19e eeuw), andere uit WOII. In een ochtend en en middag zijn we het eiland rondgewandeld, langs een Jan van Genten kolonie die 2% van de wereldbevolking van deze beesten huisvest. Van een afstand dacht ik dat de rots zo ondergescheten was, hij zag wit van de vogels zelf. Al met al is Alderney mijn favoriete eiland, mede dankzij de oer-Britse straatjes van het plaatsje St. Anne, het enige dorp van betekenis.

Na Alderney zijn we met de stroom meegesleurd naar Cherbourg. Dat was bekend terrein, we waren er immers vorig jaar ook al geweest. Zelfs het kleine, lekkere restaurantje bestond nog.



Nog een leuk plaatsje dat we daarna hebben bezocht was St. Valery en Caux. Je gaat via een smalle ingang naar de haven, sluisdeur dicht en er de eerste 7 uur niet meer uit. Maar dan ben je in een van de liefste vissersplaatsjes die ik ken. We mochten de haven niet betalen omdat de sluisdeur kapot was geweest (??) en speciaal voor ons werd het weerbericht in het Nederlands opgehangen bij het havenkantoor.

Langs de kust van Bretagne en Normandië moet je ontzettend goed rekening houden met de stroom en het tij. In de getijdenhavens is dat

logisch: als het tij te laag staat kom je er gewoon niet in of uit, maar ook de stroom is zeer belangrijk. Rond de kapen kan hij soms 5 knopen zijn, dus ongeveer 8 a 9 km/h. Als je dan op het zeil zo'n 5 a 6 knopen loopt maakt het nogal wat uit of je hem mee of tegen hebt. De stroom kan ook sterk verschillen per plek. Bij een dubbel tij (6 uur mee, 6 tegen) hebben we een keer 10 mijl gewonnen. De stroom liep harder mee dan tegen.

Mede dankzij het tij kwamen we zonder veel problemen het nauw van Calais door.

Omdat op de laatste dag de wind weer eens verkeerd stond bereikten we uiteindelijk niet de geplande haven Hellevoetsluis, maar lieten we de boot liggen in Middelburg. Volgende week halen we hem wel op. Onze 10 weken zaten er helaas op.