

# Zuid Engeland en Bretagne

Teksten van het weblog van 2014



## **Winterpauze (15/11/2013)**

We vinden het een heel gemis dat we op dit moment niet kunnen varen. De boot ligt op de kant. Even een adempauze en de tijd om een aantal dingen te gaan regelen. Vandaag hebben we ons huis te koop gezet. Het is te groot en te bewerkelijk. Bovendien zijn we van plan een langere periode te gaan varen en dan is en huis met een tuintje alleen maar een blok aan het been. Dus gaan we op zoek naar een appartement. Waar en hoe weten we nog niet precies en bovendien moeten we dan eerst ons oude huis verkocht hebben.

Spannend allemaal.

Wat de boot betreft: we hebben besloten Chirripo te houden en een aantal aanpassingen aan te brengen. Zo gaan we toch zonnepanelen aanbrengen op een hekboog, moet er een ankerlier komen en moeten de voorraden gas en water vergroot worden om onafhankelijker te worden van havens. Nu moet het ankeren er toch echt maar eens van komen!

Kortom, voldoende mogelijkheden om ons de komende tijd bezig te houden.

In het voorjaar willen we naar het zuiden vertrekken.

Waar, wat en hoe zien we wel, nou ja, dat hoe is eigenlijk wel duidelijk: we gaan varen.

## **Verbouw- en verhuispauze (15/6)**

We zijn nog niet weg.

Eerst nog even verhuizen.

In februari zijn we uitgehuisd uit Rotterdam. Het huis aan de Statensingel is verkocht en daar voor in de plaats hebben we een appartement (ik mag geen flat zeggen want dat scheelt volgens de buurman 20% in de prijs) in Haarlem gekocht.

Maar een oud appartement, waar sinds de bouw in 1979 niets meer aan is gebeurd is wel toe aan een opknapbeurt. Dus eerst maar verbouwen. We hebben tijdelijk een studio gehuurd en toen zijn we begin mei naar de boot verhuisd. Die is ook helemaal opgeknapt, nieuw teakdek, ankerlier, zonnepanelen, extra gastanks enz.

Nu zitten we te wachten op de verhuizer in een mooi opgeknapt huis. Wanneer we precies gaan varen en waar naartoe besluiten we de komende weken.

Het maken van een lage tocht is uitgesteld, zeker niet afgesteld!

## **De plannen worden (iets) duidelijk(er) (1/7)**

We hebben besloten rond 20 juli voor langere tijd te gaan varen. Op 16 juli komt Bruynzeel de aanrechtbladen vervangen die te klein zijn geleverd. Dan is dus onze keuken klaar. De aannemer moet dan nog afsmeren en bijverven en de klus is geklaard.

Zodra ons appartement echt klaar is kunnen we weg (hoe bedoel je luxe?). Wat we precies gaan doen is nog niet duidelijk. Ik ben voor het oversteken van de Noordzee naar Lowestoft, dan de Engelse kust afzakken en het Nauw van Calais (the Strait of Dover) door.

Op een zeker moment steken we dan over naar Frankrijk.

Maar alles ligt nog niet vast. We weten niet of we terugvaren of de boot in Frankrijk laten liggen.

Ook Lowestoft is maar een idee, als de wind verkeerd staat gaan we misschien langs de Belgische kust.

Zo blijft het avontuurlijk, maar dat hoort er bij: als je met de elementen wilt leven moet je je er aan overgeven en dat betekent improviseren!

## Op de filmset (2/7)

Gisteren zijn we dwars door de filmset van de nieuwe film over Michiel de Ruyter gevaren. Bij Lelystad zijn ze opnamen aan het maken tegen de dijk aan. De replica van het VOC-schip de Batavia, die normaal als museumstuk bij de Bataviawerf ligt, is er buitendijks voor versleept. Jammer dat door geldgebrek het schip slecht onderhouden is. De bovenkant van de grote masten ontbreekt al sinds twee jaar waardoor het schip een wat geamputeerde indruk maakt.

Binnendijks lagen wat op schipbreuk lijkende wrakstukken. De snelle motorboten die zich er bij in de buurt bevonden deden toch wat afbreuk aan de ambiance, maar goed.

We voeren vlak langs een oude tweemaster met een Russische naam op de spiegel met een grote Britse vlag daar boven (wat je al niet doet om beroemd te worden) en werden vrolijk toegezwaaid door een jongeling met een heel erg vuil geschminkt gezicht, tenminste, voor hem hoop ik dat hij er niet altijd zo uit ziet. Maar dat kostuum zal hij ook normaal niet dragen, waarschijnlijk. Toen we even later lagen afgemeerd kwam er een kleine klassieke platbodem tegenover ons liggen met daarin drie 17e eeuwers met kniebroeken en bruine vesten aan. Ze pakten hun roltassen en trokken een origineel 17e eeuws plastic zeil over de boot heen. Hun auto stond vlakbij op het parkeerterrein.

Naderhand hoorden we dat we helemaal niet op dat stukje van het Markermeer mochten varen. Maar óf ik heb de tonnen niet goed bekeken, óf het topteken "verboden gebied" ontbrak. Ik heb het in elk geval niet gezien. En als dan ook nog de marifoonberichten onverstaanbaar en met veel ruis doorkomen doe je wel eens verboden dingen.

Maar leuk is het wel.

## Klaar voor vertrek (18/7)

De afgelopen week is er een nieuwe windvaan en een nieuwe kaartplotter op de boot geïnstalleerd. Vandaag heb ik een wifi-antenne met een router ingebouwd. Dus we kunnen zien waar we varen en ook beter berichten sturen en ontvangen (misschien zelfs skypen vanaf de boot) We zijn er nu dus echt klaar voor.

Het plan is om komende maandag over te steken naar Engeland.

We willen de brug van 12 uur door en dan via het Noordzeekanaal naar IJmuiden om daar zee te kiezen.

De uitgestippelde route leidt ons dan eerst vrij westelijk om de grote scheepvaartroutes te missen. Zijn we die gepasseerd dan kunnen we een meer zuidelijke koers varen richting Dover.

We hopen na vijf getijden aan te komen in Dover. Drie maal de stroom mee en twee maal tegen. Maar dat hangt af van de snelheid waarmee we kunnen varen. De verwachting is dat de wind in de noordhoek zit, wat zeer gunstig zou zijn. Maar de ervaring heeft ons geleerd dat windvoorspellingen een paar dagen tevoren erg onbetrouwbaar zijn. We zullen het dus moeten afwachten.

In elk geval hoop ik dat de volgende bijdrage aan dit weblog uit Engeland komt!

## The white cliffs of Dover (22/7)

Dover castle domineert de haven. Het voordurende geschreeuw van de meeuwen versterkt het zeegevoel. Gisteren was dat wat erg overdadig aanwezig. Doodmoe kwamen we aan na een nacht doorvaren onder zware omstandigheden. Windkracht 6 schuin achter en bewolkt met zo nu en dan wat regen. Ik heb het op zee nog nooit zo donker gezien. De hele nacht was er rondom geen onderscheid te zien tussen de lucht en het water. Omdat we buiten de shipping-lanes, de routes die de grote schepen nemen, moesten varen was er ook geen betoning. Het is dan erg moeilijk om de koers te bepalen. Door de hoge golven word je steeds van de koers af geslingerd. Bovendien moet je goed op je zeil letten om te voorkomen dat het gijpt (naar de verkeerde kant

slaat). Inspannend dus.

Maar we zijn in Engeland. Vandaag eerst maar eens het kasteel bekijken en een cliffwalk maken. Dover heeft het wat shabby uiterlijk wat we meer zijn tegengekomen in Engelse kustplaatsen. Ik let er door onze verbouwing misschien wat erg op, maar wat kunnen de schilders hier prutsen! Bij verschillende huizen hebben ze bij het verven van de kozijnen meteen maar wat vegen op de bakstenen er omheen gekliederd. Bah, van mij hadden ze het er mogen aflikken.



*Dover in de vroege morgen*

## Brighton (25/7)

De eerste indruk van Brighton is die van vergane glorie. Langs de boulevard loopt een weg met daaraan statige oude huizen en crescents en doodlopende straatje à la Downingstreet. De weg ligt een meter of tien boven het kiezelstrand, afgeschermd door een bewerkt gietijzeren hek. Dat hek is verroest en de houten railing er op is verrot. De zitjes die op het trottoir staan, vaak vermomd als bushokje midden op de stoep, zijn gebladderd en sommige zijn omgeven door een hek vanwege instortingsgevaar. Halverwege tussen de boulevard en het strand loopt een voetgangerspromenade, maar die is afgesloten met roodwitte linten en goedkope draadhekken omdat hij te gevaarlijk is.

Het treintje langs het strand functioneert nog wel maar de stationnetjes zijn in verval.

De beroemde pier van Brighton bruist van het leven. Het is een belevenis. Ouderwets Engels met een amusementhall, compleet met pennyfalls en vage beestengrijpers waar je teddyberen kunt vangen en meenemen. Dit alles opgeleukt met dreunende muziek. Voor mij is dit ongeveer hoe de hel er uit moet zien, maar wat voor de ene mens een hel is blijkt voor anderen hemels. Heel veel jongeren komen er zo te zien om gezien te worden. Ze zijn nogal bestudeerd (uit)gekleed. Kortom, een prima plek om een uurtje door te brengen en om je heen te kijken.

Verder heeft de stad een aantal straatjes die me sterk deden denken aan het Londen van de jaren 70. Boetiekjes, kunstzaakjes, kledingwinkels, tassen, parfum, nog meer kleding en zelfs een vegetarische schoenenwinkel. Daar verkopen ze schoenen die op leren schoenen lijken maar het niet zijn (daar kwam ik ook pas bij nadere bestudering achter, ik dacht eerst dat de schoenen geen vlees aten).

Het Indiase deel van Brighton blijft vreemd. Veel hindoebouwsels in een park, met een hoog Efteling gehalte. Bij een van de gebouwen verwachtten we ieder moment de fakir op zijn tapijt tussen de torens te zien vliegen.

Leuk hoor, zo'n stad met vele gezichten. Jammer alleen van het feit dat de gemeente blijkbaar te weinig geld heeft om een deel van het erfgoed voor de ondergang te behoeden. Zou Thatcher dat nou met genoeg vanuit de amusementhall die hiernamaals heet bekijken?



*Indiase bouwsels*

## Strijkijzercity (27/7)

De aanloop naar Poole is een gekkenhuis. De stad ligt een stuk landinwaarts en is omgeven door krek en schorren. Overal vind je ankerballen en voor anker liggende boten. Om bij Poole zelf te komen moet je een geul door van een mijl of 5. Wij deden dat op het moment dat alle krek aan het leeglopen waren omdat het eb werd in de baai. In de vaargeul stond een stroom van ruim 3 knopen die we dus tegen hadden. Waar de zijriviertjes en zijmeertjes zich leegden in de hoofdstroom kreeg je rare kolkende en schuimende grondzeeën die al vanaf een afstand zichtbaar waren. Heb je ze eenmaal bereikt dan word je flink door elkaar gerammeld. Dat zou allemaal best te doen zijn als er niet zoveel grote snelle motorboten langs voeren. Door hun enorme snelheden zorgen ze voor stevige boeggolven die nog eens extra geklots opleveren.

We hebben nog nooit zoveel van die snelle strijkijzers bij elkaar gezien.

In Poole werd alles duidelijk. De verkoper van Sunseeker, fabrikant van deze dure speeltjes zit midden in de stad. In de haven in het centrum liggen de twee grootste die we ooit hebben gezien. De ene heeft 5 dekken boven elkaar en is een meter of 50 lang, de andere is net een maatje kleiner maar ook nogal extravagant. Je vraagt je af wie zo'n ding koopt en wat er de lol van is om een privé-jacht te hebben waar je een hele batterij personeel voor nodig hebt om er mee te kunnen varen.

Wij zijn blij met ons bootje van 10 meter.

Een strijkijzer van 50 meter? Ik zou het niet willen hebben.

## Wachten in Weymouth (1/8)

Weymouth is de eerste authentieke Engelse havenplaats die we dit jaar zijn tegengekomen. Voor zover dat overeenkomt met ons romantische ideaal dan.

We zijn hier beland na een paar nachten voor anker in een schitterend baaitje, Lulworth Cove. Je ligt er onderaan hoge krijtrotsen. De ingang naar de baai is smal, wat het unieke van de locatie alleen maar ten goede komt. Eindelijk eens echt gebruik gemaakt van het anker dus.

We liggen nu aan een kade met vlakbij oude pakhuizen, kroegjes, vissersschepen en aan de kop van de haven een oud fort. De brug in het centrum gaat iedere twee uur open om jachten door te laten naar de marina. Buiten de marina, voor de brug dus, lig je onrustiger maar wel een heel stuk sfeervoller. Gisterenavond klonk er van de overkant van de rivier live muziek. De terrasjes zitten vol met mensen met een pint voor zich. De stad heeft het rommelige en soms ook wat smerige van een havenstad. Net buiten het voetgangersgebied, in de oksel van de baai ligt een groot zandstrand dat druk bezocht is in het mooie weer van de afgelopen dagen. Dit strand heeft een bijzonder stukje: het hondenstrand. Een deel van het gebied is speciaal bedoeld voor mensen met honden, de rest is verboden voor viervoeters. En er is geen drol te vinden! Overal hangen bakken met de mededeling dat ze speciaal zijn opgehangen voor uitwerpselen. Het werkt blijkbaar.

Vanuit Weymouth zijn we gisteren gaan wandelen naar Portland Bill, de kaap ten zuiden van hier. Portland Bill is berucht. Rond de kaap staat een verraderlijke stroming met veel grondzeeën en een stroming die kan oplopen tot 8 knopen, zo'n 15 km/h! Die stroom moet je dan natuurlijk wel mee hebben als je de hoek passeert.

Een klein voorproefje van wat de Portland Race in petto zou kunnen hebben, hebben we een paar dagen geleden meegemaakt bij st. Alban's Head, de kaap voor deze baai. Daar werden we flink door elkaar geschud, hoewel we de makkelijkste route hadden gekozen, vlak onder de kust, en er langs gingen onder de meest ideale omstandigheden. Toch was het wel even zweten.

Het probleem is dat we naar het westen willen gaan, maar dat de wind steeds zuidwestelijk of westelijk is. Het is dan bijna onmogelijk om Portland Bill heen te komen. Nu staan we voor de keus: òf we wachten hier nog een tijdje tot de wind draait, òf we steken over naar de Kanaaleilanden. Morgen gaan we bekijken wat we doen.

Maar liggen in Weymouth is zeker geen straf.

## Kolen per kruiwagen (5/8)

Dartmouth heeft een prachtig oud stationnetje waar de toeristische stoomtrein vertrekt. Je verwacht er ieder moment Harry Potter tegen te komen. Er staat zelfs een plastic uil boven de emmers met bluszand. De stationsrestaurant doet zijn naam eer aan, hij is geheel authentiek. Naast het station vertrekt de pont naar de overkant van de rivier. Ook dat is een antiek geval. Hij bestaat uit een bak met twee kleppen, zoals je ook in Nederland vaak tegenkomt, alleen heeft die bak geen motor. Hij wordt voortgedreven door een sleepboot die naast de bak afgemeerd is. Waarschijnlijk dan wel permanent vastgelast, ik heb dat niet gecontroleerd.

We liggen dus in Dartmouth, net als twee jaar geleden aan de overkant van de rivier. Tijdens de oversteek naar de Kanaaleilanden bleek dat we toch hierheen konden varen. De wind was net iets zuidelijker dan we dachten, dus het was net te bezeilen. Toen hebben we op zee de plannen bijgesteld en zijn hierheen gevaren. Omdat we al flink naar het zuiden waren opgeschoten hebben we de lastige stromingen rond Portland Bill kunnen vermijden. We waren bovendien bang dat de Kanaaleilanden in deze tijd van het jaar ontzettend druk zouden zijn, liever een rustiger omgeving dus.

Het stadje blijft aantrekkelijk. Zeer Brits, veel bloemen en erg veel boten en maritiem gedoe. Veel zeilboten aan ankerboeien of gewoon afgemeerd en talloze aankondigingen van rivercruises en mogelijkheden tot zeevissen. Flanerende mensen langs de boulevard en krabben vangende kinderen met hun touwtjes aan het water.

Een van de toeristenboten is een oude raderboot. Mooi gerestaureerd en in vrolijke kleuren opgeschilderd. Gisterenavond zag ik dat de aanlegplaats van de voetgangerspont werd gebruikt als tankplaats voor de stoomboot. Er werden kolen aan boord gebracht vanaf het stationnetje, waar ze blijkbaar lagen voor de stoomtrein. Het werd gedaan met nieuwe, blinkende kruiwagens door modieus uitziende jongeren, compleet met tatoeage en piercings, dat dan weer wel.

## Dolfijnen, Jan van Genten en een Bolle Jan (6/8)

Ik heb de dolfijnen bijna kunnen aaien. Ze zwommen 30 cm. onder mijn hand langs.

Na het vertrek uit Dartmouth, toen we nog onder de Engelse kust voeren op weg naar de Kanaaleilanden kwam er een paar dolfijnen kijken. We zagen hun rugvinnen in de verte boven water uit komen en nieuwsgierig als ze zijn zwommen ze even later langszij. Ik was net bezig op de voorpunt de boegspriet te bevestigen om de gennaker (in Nederlands jargon ook wel Bolle Jan genoemd) te kunnen hijsen. De gennaker is een mooiweer zeil voor ruime koersen. We hadden een ruime koers en niet al teveel wind, vandaar. De dolfijnen schampten de boot, sprongen toen half uit het water, draaiden om en kwamen weer onder mijn inmiddels uitgestoken hand door. Hun witte buiken waren nog beter te zien dan hun rug en ze snoven door het gat bovenin hun kop. Zo dichtbij heb ik ze nog nooit gezien. Ik heb een minuut of vijf op de punt gelegen om ze te bekijken. Bij het oversteken van het Kanaal was het druk met vrachtschepen. Enorme gevaarten vol containers kruisten onze weg. Iedere keer weer denk je dat je er tegenaan zult varen maar als je dan dichterbij komt passeren ze honderden meters voor je. Ze gaan ook altijd veel sneller dan je denkt. Bij de vaarcurssussen wordt de nadruk gelegd op voorrangsregels en het gevaar van aanvaringen. Onze ervaring doet vermoeden dat je met je ogen dicht een route als die van vandaag af kunt leggen zonder dat je ongelukken krijgt. Zo klein ben je en zo groot is de zee. Op volle zee komen we ook steeds weer Jan van Genten tegen. Het blijven prachtige vogels, gestroomlijnd en sierlijk zoals de bijna loodrecht in de golven duiken om te vissen. Wat me verder voor ze inneemt is het feit dat Jan en zijn Johanna een volstrekt monogaam bestaan leiden. Ik vind dat sympathiek.

## Fransen op Guernsey (9/8)

Kanaaleiland Guernsey hoort bij Groot Brittannië. Er schijnt nog wel een constructie met een Baljuw te zijn en er is eigen geld, maar daar staat dan wel weer een slecht portret van Elisabeth op (of het moet een andere dame zijn die op haar lijkt). Dit alles is de bezoekende Fransen in het geheel niet opgevallen, die leven in de veronderstelling dat ze nog steeds in la Douce France zijn. Vrolijk kwebbelen ze Frans en zijn dan verbaasd als je ze in het Engels aanspreekt. Nu is er ook wel enige moeite gedaan om hen in die waan te laten. Bij de bakker verkopen ze baguettes en pain aux céréales en veel straten hebben Franse namen, maar het zou je toch kunnen opvallen dat ze aan de andere kant van de weg rijden. Niets van dit alles. Omdat er blijkbaar nogal wat toeristen komen zijn in de haven alle opschriften tweetalig. De havenmeester kijkt eerst naar de vlag op de boot en roept dan vervolgens dingen als "ici" en "suivez-moi".

In Frankrijk is het mij nooit zo opgevallen, maar op Guernsey lijken de Fransen niet te worden gehinderd door enige kunde in het aanleggen in een havenbox. Met grote snelheid wordt er aangevaren, hopen op de mede havenbezoekers die klaar staan om de arriverende schipper te helpen. Die hulp is regelmatig nodig. Zelf heb ik op één middag twee boten voor schade behoed. Ook het aangeven van lijnen blijkt een kunst op zich. Een dame gooide de lijn naar me toe, draaide zich om en ging doodleuk met manlief converseren en een andere dame gooide mij de lijn toe die ze zelf niet aan de boot had vastgemaakt. Dat trekt lekker, de keuze tussen zij van de boot af of ik van de kade. Ik heb maar losgelaten.

En toen alles lag zonder schade werd er verder geen boe of bah gezegd, de conversatie met de rest van de opvarenden is veel belangrijker.

Ik prefereer Engelsen, hoewel de onbeschaamdheid van de Fransen toch wel iets heeft: sunt pueri, pueri puerilia tractant.

## Getijden in Bretagne (13/8)

In Binic, waar we nu al een aantal een aantal dagen liggen was het verschil tussen hoog- en laagwater vandaag 12,7 meter. Dat is extreem. We zijn er precies op het moment dat de coëfficiënt erg hoog is. Dat moet ik uitleggen.

Bij getijden bestaat er doortijd, dat wil zeggen dat er dan weinig verschil is tussen eb en vloed, en springtij waarbij het verschil tussen eb en vloed groot is. Bij springtij is het laag water lager en het hoog water hoger. Het verschil is in Binic bij doortijd 5,1 meter en bij springtij 10,7 meter. Beide komen twee keer per maand voor, twee dagen na halve maan en twee dagen na volle en nieuwe maan. Een volle maan blijkt harder aan de zee te trekken en dan is de vloed ook hoger. Behalve dat zijn er ook coëfficiënten. De ene keer is het springtij extremer dan de andere. Vraag me niet waarom. Een normale coëfficiënt is 95. Deze week is hij 113. Dus heel hoog water (en heel laag ook). Vreselijk ingewikkeld allemaal, maar we hebben de "Yachting Bible" van Reeds bij ons en daar staat het allemaal in.

Zo'n getijdeverschil is indrukwekkend. Bij eb is de voorhaven helemaal leeg. Er loopt nog een klein stroompje naar buiten omdat er een riviertje vanuit de heuvels in het achterland zijn water kwijt moet, maar buiten de havenmond strekt zich een strand uit van een dikke kilometer. Bij vloed drijven de boten in de voorhaven weer en is er in het geheel geen strand.

Wij liggen achter de sluisdeuren. Zodra het water in de haven tot een bepaald niveau zakt gaat de sluisdeur dicht. In dit geval gaat er een klep omhoog, een echte deur is het niet, maar dit terzijde. Het water in de haven kan niet verder zakken en wij blijven drijven! Maar buiten de sluis valt alles droog.

Mensen gaan meteen scharrelen in de drooggevallen modder. Er worden pieren en zagers gegraven om mee te vissen en rond de rotsen aan de kanten van de baai worden mosselen, oesters en krabben gezocht. Anderen gebruiken het strand om hun wandeling naar de andere kant van de baai te bekorten en naast de kade ligt een buitenzwembad, compleet met zwemtrapjes, waar bij eb in gezwommen kan worden, bij vloed is het helemaal niet zichtbaar.



Ondanks de sluisdeur stijgen we in de haven toch nog een meter of vier. Het ene moment ligt de boot op gelijke hoogte met de weg langs de haven en een uur of zes later kijk je tegen een muur van basaltblokken aan.

Het blijft een verbazingwekkend fenomeen dat we morgen er weer uit kunnen. De sluis gaat tussen half negen en half een open. Dat kunnen we verder varen langs de kust. Bij het invaren gaf de dieptemeter nooit minder aan dan 7 meter. Morgen zal dat iets minder zijn, maar het blijft altijd nog heel wat meer dan de nul meter die het nu bij eb is.



*Laag water in Binic*

## **Ik ben er achter (15/8)**

Na veel gezoek heb ik ontdekt hoe de coëfficiënten bij de getijden ontstaan. De zon en de maan doorlopen een elliptische baan ten opzichte van de aarde. De ene keer staan ze samen dicht bij de aarde, de andere keer ver er van af. De banen lopen niet parallel dus soms staat de een dichtbij, soms de ander en soms staan ze allebei dichtbij. In dat geval trekken ze heel hard aan het water met als gevolg een hoge vloed. Deze week stonden ze blijkbaar allebei dicht bij de aarde.



*Cavalière de Réparation in Tréguier*

## **L'importance d'Ernest (15/8)**

Ernest Renan (1823-1892) werd geboren in Tréguier, een lief stadje in Bretagne. Ik had nooit van hem gehoord, maar toen we van de haven naar de stad liepen zag ik een beeldentuin met twee figuren aan een kruis en een lege sokkel ertussen. Dat intrigeerde me. Volgens het bijschrift is het een beeldengroep die is neergezet als protest tegen de onthulling van het beeld van Ernest op het marktplein van Tréguier en ingezegend door kardinaal Labouré. Toen werd het nóg interessanter. Waarom zou er een stel beelden en naar later bleek ook nog een park, worden gecreëerd naar aanleiding van een beeld? Ik ben het op gaan zoeken.

Ernest Renan was een filosoof die zich verzette tegen de dwang van de kerk. Volgens hem kon de wetenschap alle mysteries in de wereld verklaren en uiteindelijk een oplossing vinden voor alle menselijke noden. "La Vie de Jésus" uit 1863 was een van zijn belangrijkste werken. Daarin betoogde hij dat het leven van Jezus op dezelfde wijze geschreven en onderzocht zou moeten worden als van ieder ander mens. Ook zou de bijbel aan hetzelfde kritische onderzoek

onderworpen moeten worden als andere historische documenten. Dit maakte hem niet bepaald populair bij de Katholieke Kerk. Naast zijn kritiek op kerk en geloof heeft Ernest nog een aantal controversiële werkjes op zijn naam staan zoals een verhandeling over de eigenschappen van rassen. Ook hield hij een aantal voordrachten waarin antisemitische trekjes te herkennen waren. In 1932 werden zijn ideeën over naties en het ontstaan ervan uitgebreid door Mussolini geciteerd en bestempeld als "pre-facistisch".

Kortom, Ernest wist nogal wat mensen tegen zich in het harnas te jagen.

In 1903, ruim tien jaar na zijn dood werd voor hem tegenover de kathedraal van Tréguier een beeld onthuld waar de godin Athene hem kroont met een lauwerkrans. Dat beeld kwam op de plek die door de Kerk eens per jaar werd gebruikt als eindpunt van de processie van St. Yves die in de kathedraal begraven ligt.

Toen waren de rapen gaar.

Uiteindelijk kwam het beeld er toch, maar de reactie was een beeldengroep, enkele honderden meters verder, lager in de stad, onthuld in 1904.

De voorstelling, genaamd Calvaire de Réparation, bestaat uit de kruisiging waarbij Jezus met kruis en al voor de beeldengroep op de grond is gevallen. Zowel het kruis als het beeld van Jezus ligt daarbij in stukken.

Ik vind het een fascinerend geheel, maar ik vraag me één ding af: is het op deze manier protesteren tegen afvalligheid van het geloof niet een nog grotere blasfemie dan waarvan je Ernest zelf kunt beschuldigen?

## **Karl (17/8)**

Vandaag ben ik de eenzaamste mens sinds tijden tegen gekomen. Hij heet Karl Halby en is een Franse bard.

Enkele uren geleden stopte er voor het restaurantje "le Ponton" dat bij de haven ligt een auto waaruit een opvallende figuur stapte. Een vijftiger met lang sluijk haar en 70-er jaren kleding. Achter op zijn auto was een poster geplakt met een telefoonnummer, zijn naam en een website waar je zijn cd's kunt bestellen. Karl dus.

In Tréguier vinden nogal wat activiteiten op muzikaal gebied plaats. Afgelopen woensdag was er een festival van Bretonse folk, wat we helaas misten omdat we op donderdag aankwamen en gisteravond speelde in het kroegje bij het sanitair van de haven een plaatselijk duo. Leuke muziek, waarbij vooral de percussionist opviel doordat hij drumde op een oude kist en een bekken. Met een geweldig ritmegevoel, dat wel.

En vandaag dus Karl.

Hij speelt, zittend in een hoek van het terras, voorzien van hoed en goede geluidsinstallatie niet onverdienstelijk blues-achtige nummers. Het feit dat alles met een Frans accent wordt gebracht doet er wat afbreuk aan, maar slecht klinkt het zeker niet. Op het terras bevinden zich zes mensen. Twee van hen zitten buiten te roken omdat dat binnen niet is toegestaan en de andere vier hebben meer belangstelling voor hun telefoon dan voor de artiest.

Ik liep er langs en hoorde dat Karl "I'm so glad" zong.

Ik hoop voor hem dat dat was vanwege zijn honorarium, van de ambiance kan hij niet blij zijn geworden.

## **Correctie en aanvulling (17/8)**

De Calvaire de Réparation bestaat in zijn oorspronkelijke vorm niet uit een gevallen Jezus, hij hangt gewoon zoals het hoort aan het kruis. De voorstelling is dus minder symbolisch tegen Ernest Renan gericht dan ik met mijn cynische hoofd dacht. Blijven er wel twee vragen over: waarom laat men het beeld van Jezus gewoon op de grond liggen? (Er wordt om de stukken heen gemaaid) En de tweede vraag: is het toeval dat alleen Jezus omgevallen is en niet de zondaren aan de kruisen naast hem? Maar dat is een misschien een godslastering van mijn kant.



*De Cavalaire in zijn oorspronkelijke vorm*

## Getijden II (21/8)

Getijden, ik snap er helemaal niets meer van! Toen we de Goulet de Brest doorvoeren hebben we de stroom op een afstand van 5 mijl drie keer tegen en vier keer mee gehad.

Normaal kijken we goed naar de getijden en de bijbehorende stromen. Dat moet ook wel want in Bretagne is op sommige plaatsen een getijdeverschil van meer dan 10 meter en kan de stroom snelheden bereiken van 6 knopen, meer dan 10 km/h dus. Je hebt daarvoor de stromenkaartjes in Reeds, de grote almanak die iedere zeiler bij zich heeft. Ook de Channel Pilot, het boek met informatie en beschrijvingen van de havens heeft kaartjes met stromen. We hebben ze allebei. Reeds is een gortdroog naslagwerk met tabellen, de plaats van de tonnen op zee en welke lichten er op zitten, de afstanden, de telefoonnummers van de havens enz. Je kunt er zelfs een hoofdstuk in vinden over eerste hulp en wat haven in het Bretons is. De Pilot levert foto's van de havens en hoe je er kunt wandelen. Onmisbaar is verder in onze bibliotheek de Vaarwijzer van het Kanaal (en van de Bretonse kust) van Clemens Kok. Dat laatste boek levert een schat aan informatie over wandelingen, fietstochten, bezienswaardigheden en natuur. Clemens blijkt precies dezelfde dingen leuk te vinden als wij. en hij kan schrijven en fotograferen.

We hebben dus allemaal informatie. Maar die over de stromen is in de buurt van Brest niet gedetailleerd genoeg. Als je kaap Finistère om bent kom je terecht in het Canal du Four. Daar staat volgens de stromenkaart een dikke pijl. Veel stroom dus. We voeren keurig op het juiste tijdstip om de stroom mee te hebben langs de kust, maar stroom mee? Nou ja, een beetje, het mocht geen naam hebben. Tot we bijna bij de hoek bij Brest waren. Toen raasde hij ineens mee, compleet met

draaiingen en grondzee. En dan was het nog doodtij en stond er weinig wind. Ik moet me niet voorstellen hoe het er tekeer gaat bij springtij en harde wind.

Om de hoek richting Brest hadden we de stroom mee. Voor ons voer een Frans jacht dat ongeveer dezelfde snelheid had als wij. Ineens zagen we ze uitlopen. We dachten nog dat ze de motor hadden gestart, maar dat was niet het geval. Zij voeren gewoon 100 meter dicht tegen de kust aan. Zij hadden daar stroom mee, wij hadden hem tegen. In een volgend baaitje gingen zij helemaal de baai in, wij gingen rechtdoor. Weer liepen ze uit. Buiten de baai liep de stroom tegen, erin liep hij mee. En dat kun je echt niet in een boekje vinden, daarvoor moet je de situatie kennen. Ik heb nu een plan: van nu af aan ga ik bij dit soort doorgangen achter de inboorlingen aan!

## **Scheepsnamen (23/8)**

De naam van het schip is belangrijk. Een schip dat te water wordt gelaten wordt traditioneel gedoopt en het schijnt ongeluk te brengen de naam te veranderen. Volgens het bijgeloof moet een zeilschip ook iets met een munt hebben. Hoe dat precies zit heb ik nooit begrepen. De een zegt dat die munt onder de mast moet liggen, maar ik heb ook gezien dat er een ingelijste munt aanwezig was. Chirripo heeft geen munt (voorzover ik weet) en we drijven nog steeds, dus.... Vrachtschepen en grote passagiersschepen dragen vaak de naam van de rederij. Zo hebben alle cruiseschepen van rederij Costa namen als Costa Concordia, Costa Serena of Costa Pacifica. Met de eerste, hun vlaggenschip, is het zoals bekend niet zo goed afgelopen omdat de schipper, ook wel "kapitein Klootzak" genoemd, niet erg opleette en het schip tegen een rots liet lopen. De man sprong daarna zelf snel in een reddingsboot. Rederij Maersk, die heel veel grote containerschepen heeft, noemt zijn schepen Maersk Lanco of Maersk Lebu. Veel veerboten dragen naast de naam van de rederij de naam van hun begin- of eindbestemming, zoals de Ms Vlieland van rederij Doeksen of de Normandy Express van Brittany Ferries die de veerdienst onderhoudt tussen Portsmouth en Cherbourg.

De binnenvaartschepen die door Nederland varen hebben vaak prachtige namen als: De Twee Gebroeders, Deo Volente, of Vertrouwen. Het geeft je de indruk dat er een heel verhaal achter de naam van het schip zit. Datzelfde geldt voor reddingsboten. De KNRM heeft de Huijbert Dijkstra en de Winifred Lucy Verkade Clark in de vaart. Namen waarbij je je afvraagt wat de persoon erachter gedaan heeft om een schip naar hem of haar vernoemd te krijgen.

Bij de pleziervaart kom je een grote variatie aan namen tegen. Soms kun je je ogen niet geloven: Pantha Rei, Aqua Nero of Bleu Wave, ik ben ze echt tegen gekomen. Sommige mensen hebben wel erg weinig fantasie gehad bij het kiezen van de bootnaam. Dolfijn is een favoriet, evenals Carpe Diem. Veel zeilers schijnen met de Noorderzon te moeten vertrekken. In Hellevoetsluis heeft een tijdlang de No Woman No Cry gelegen. Uiteraard een stoere motorboot met een stuk of tien grote hengels aan boord. De humor en de woordspelingen zijn soms geweldig origineel. Ik ben zeker vijf Aquaholics tegengekomen en tweemaal een VaarWel naast een aantal Windekinderen. Soms vraag je je af wat er nú weer achter de naam schuilt, wat dacht je van NoProblem II. Maar de mooiste kwamen we in Brest in Frankrijk tegen: Vrijgezeilig. De hoofdletter J slaat dan op het type boot.

Chirripo is neutraal, ik ben de naam ook verder nergens tegengekomen. Maar ik ben blij dat de doopnaam, Mad Max door de vorige eigenaar is veranderd. Dan heeft hij het ongeluk over zich afgeroepen, hoefden wij dat niet te doen.

## **In de baai van Duanenez (28/8)**

We liggen al een aantal dagen in de baai van Duarnenez. Na Brest zijn we de eerste zuidelijke kaap omgevaren naar deze baai. Het landschap is heel erg mooi, steile rotsen die in zee steken en overall oude forten op de uitstekende punten. We hebben alleen het probleem dat het weer niet mee zit. Het is voortdurend regenachtig en de wind blijft maar in de westhoek zitten. Eerst hebben we twee dagen min of meer verregend in Douarnenez gelegen en daarna nog drie dagen in Morgat aan de noordkant van de baai.

Vanaf hier moeten we het Raz de Sein door, de engte tussen het Île de Sein en het Pointe de Raz, de laatste westelijke kaap van Bretagne. De stroming in het Raz is berucht, evenals de grondzeeën. Je moet hem nemen op de kentering, wanneer de stroom omdraait van zuid naar noord. Een uur daarvoor en een uur daarna raast de stroom al met een knoop of 3. Op zijn sterkst loopt hij 6,5!

We komen uit de baai vanuit het oosten en hebben dus de wind tegen, moeilijk zeilen dus. En bovendien valt het gunstige moment van passage van de kaap om 8 uur 's-morgens en 's-avonds. Wanneer je dan ook nog een havenplaats een mijl of 10 verder wilt aanlopen moet je óf bij donker vertrekken, óf met donker aankomen. Nogal lastig dus.

Maar we hebben besloten morgenmiddag te vertrekken. De dagen er na is er volgens verwachting helemaal weinig wind en je kunt niet altijd blijven liggen. Dan maar gokken dat het allemaal soepel loopt. Maar ik ga wel voor alle zekerheid nog even de dieselvoorraad aanvullen. Mocht de motor de hele tijd nodig zijn dan zitten we in elk geval niet zonder brandstof.

## Het hoekje om (29/8)

Ik had tegen het Raz de Sein opgezien. Toen we wegvoeren bleek dat we eigenlijk te laat waren vertrokken. Maar we durfden niet vroeger weg te gaan vanwege de ondiepten in de haven van Morgat. Zelfs twee uur na laag water gaf de dieptemeter 2,3 meter aan, een halve meter onder de kiel dus. De wind was prima, we liepen goed, maar omdat de wind erg westelijk was konden we niet in een rechte lijn naar de kaap toevaren. Ga je dan laveren dan leg je een grotere afstand af en daar hadden we de tijd niet voor. Dan de motor er maar op. Door deze actie kwamen we precies op het goede moment bij het Pointe de Raz aan. In de baai waren de lange rollers al opgevallen. Het was voor het eerst dat we deze "ocean swell" zo duidelijk voelden. De lange golven zijn op dit moment niet hoog, daar waait het niet hard genoeg voor. Ze volgen elkaar met een tussenruimte van een meter of 50 op. Je zinkt weg en zit dan weer in de lift. Ik vind dat een geweldig gevoel.

In de buurt van de kaap botsen deze rollers op de stroming die tussen het Île de Sein en de kust doorloopt. Bovendien stijgt de zeebodem plotseling een meter of 30 waardoor het water hele vreemde draaiingen gaat vertonen. Het wordt een gigantische klotsbak. Wij hadden windkracht 3. Ik moet me niet voorstellen hoe het er uit zou zien met een stevige wind en de volle stroom. Volgens planning arriveerden we op de kentering. Het stroomgaatje wat je hebt is maar een half uur. Toen we in de buurt van de vuurtoren kwamen die de punt van Bretagne markeert, liep de stroom al weer bijna 2 knopen mee. Kortom, een goed getimede, soepele passage.

Om de hoek liep het tij nog steeds mee. Net voor het donker konden we ankeren in de baai bij Audierne. Jammer dat de zonsondergang door wolken aan de hemel niet te zien was. Maar de sterrenlucht vergoedde veel.



*Je blijkt tussen de eerste twee rotsen, direct onder de kunst door te kunnen*

## **Pointe de Raz van de andere kant (31/8)**

Op de fiets zijn we nog een keer naar het Pointe de Raz gegaan. Nu vanaf de landkant. In Nederland was me toen we begonnen met varen ook al opgevallen wat een enorm verschil het maakt of je het landschap vanaf het water of vanaf het vaste land bekijkt. Dat is hier nog veel sterker het geval. Vanuit Audierne zijn we gaan fietsen langs de baaien waar we twee dagen eerder langs waren gevaren. De stranden waar we tegenaan keken zagen we nu van boven af. Ze leken een flink aantal tinten witter, maar dat kan natuurlijk ook gelegen hebben aan het feit dat het veel zonniger was. De kust ligt bezaaid met slaperige dorpjes met pittoreske huizen op rotsen. Meestal bestaan de dorpen uit een huis of tien, niet bepaald metropolen dus. Je vraagt je af waar de mensen van leven en waar ze hun boodschappen doen, want een winkel heb ik er niet gezien. De kaap van de andere kant bekijken was verrassend. De wind was de laatste twee dagen gaan liggen dus de opbouw van de rollers vanaf de oceaan was minder. De vuurtoren op de punt, die toen we er langs voeren regelmatig door opspattend schuim werd omspoeld, lag nu vredig in de zee. We waren er op laagwater slack, de kentering, dus er waren nogal wat jachten die het gebrek aan stroming wilden benutten om de kaap te passeren in noordelijke richting.

Van boven af kun je het tij ook mooi zien. Tussen de rotsen door zie je de stroom lopen die even verder door draaiingen rond de rotsen verandert in een kolkend en klotsend geheel. En dan was er nog helemaal geen wind. We hebben foto's gezien van de vuurtoren in zwaar weer. De toren is 33 meter hoog en de golven sloegen er over heen.

Terwijl we dit allemaal aan het observeren waren voeren er twee boten tussen de rotsen door. Ze namen de passage die volgens alle boekjes helemaal niet mogelijk is, maar haalden daarbij wel alle andere jachten in. Ze lieten zich door de stroom meeslepen, rakelings langs de punten die uit het water staken. Ik zou dat nooit durven, maar zij kenden blijkbaar het water.

We waren nauwelijks van de verbazing bekomen toen er een groep van vijf kano's dezelfde passage leek te kiezen. Ze verdwenen voor ons even achter een rots en we verwachtten dat ze

aan de andere kant weer te voorschijn zouden komen. Dat was niet het geval. In het schuim van de golven waren ze omgekeerd en gingen nog een keer met de stroom mee. En dat is nou iets wat ik helemáál niet zou durven.



*Ochtendlicht over de Odet*

## **Mooie omgeving en veel beesten (2/9)**

Als de hele zuidkant van Bretagne zo is wil ik niet meer terug naar Nederland.

Gisteren zijn we de laatste Bretonse stroomkaap, de Pointe de Penmarc'h omgevaren. Uiteraard weer welkom geheten door een school nieuwsgierige dolfijnen die rond de boot mee zwommen. Waarom ze altijd kaper opzoeken om ons gedag te komen zeggen weet ik niet, maar ze blijven van harte welkom. Daarnaast zagen we voor het eerst dit jaar ook weer een zwaavis: een zeeduivelsoort die we ook twee jaar geleden zijn tegen gekomen. Raar zoals ze een vin rechtstandig uit het water steken en die in de lucht heen en weer bewegen. Ze schijnen alleen in de warmere gedeelten van de Atlantische oceaan voor te komen. We zien er binnenkort nog wel een paar, denk ik.

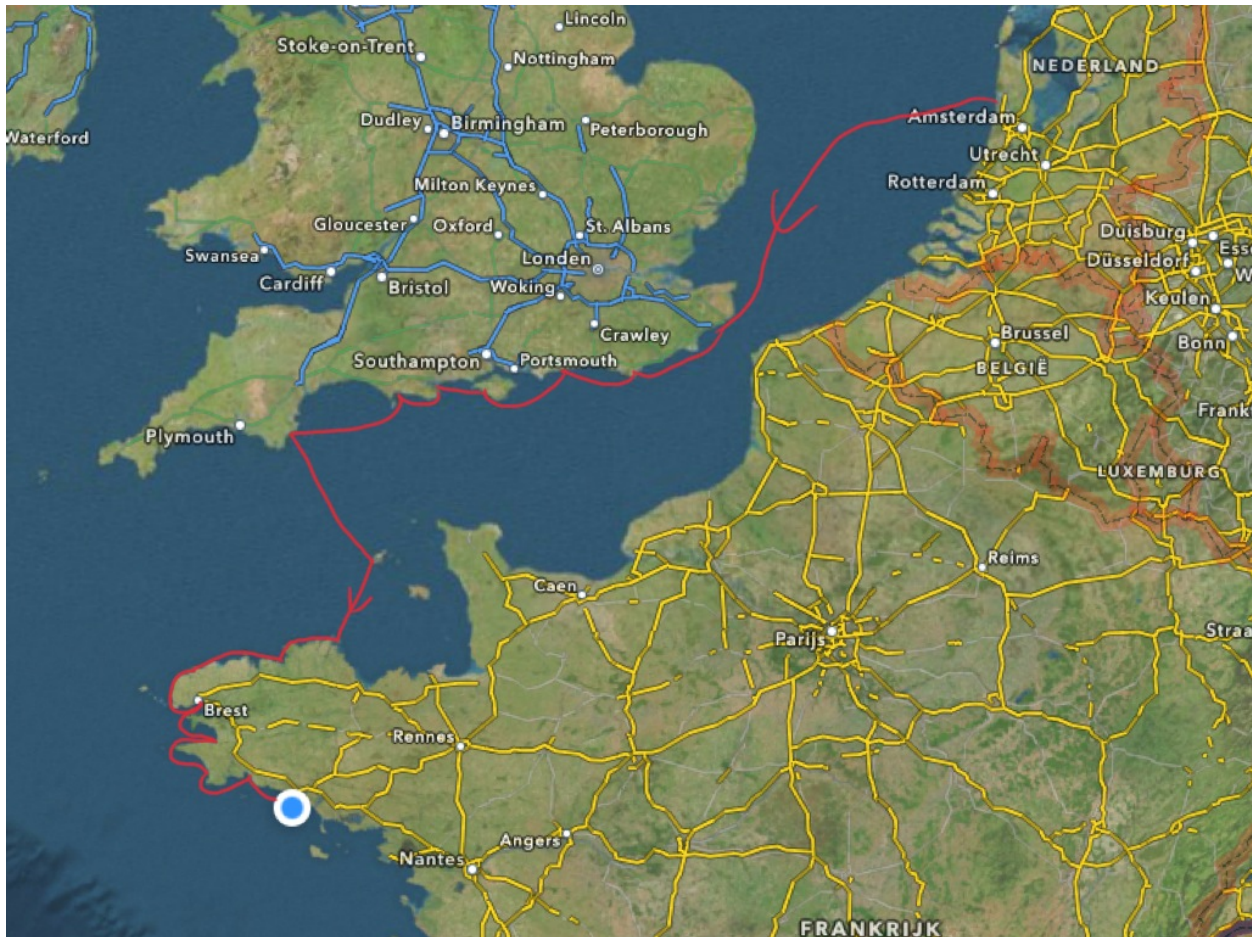
Omdat hij in de vaarwijzer en in de pilot werd aanbevolen zijn we de rivier de Odet opgevaren. Dat was een heel erg goed idee. De rivier is op bepaalde plekken nogal smal en heeft hoge oevers die begroeid zijn met hoge bomen. Door de sterke stroming en de draaiingen in het water krijg je het idee dat je door een tropisch regenwoud vaart. Een mijl of zes stroomopwaarts hebben we het anker uitgegooid. In de rust van de rivier hebben we op het dek gegeten en na een duik in de rivier de sterrenlucht bekeken.

Vanmorgen zijn we met Shippy, het bijbootje, naar Quimper gevaren. Vanaf de ankerplaats was dat een uurtje varen. Dat was nog even spannend want twee uur varen op een benzinetankje met een inhoud van een liter is krap. Maar het lukte net. Quimper voldeed volledig aan de verwachtingen. Een prachtige oude stad. De kathedraal werd helaas van binnen opgeknapt. Hij was met ingang van gisteren gesloten.

Vlak voordat we wegvoeren zag ik een bever voorbij zwemmen. Dat is voor het eerst dat ik er een zie. Jammer dat het te laat was om hem nog te fotograferen. Datzelfde geldt voor dolfijnen, die kan



ik ook niet vast leggen en de kleine zilverreiger langs de oever vloog steeds weg, dus dat lukte ook al niet. Ik heb helemaal vandaag ruzie met beesten. In de Halles in Quimper zat een levende kreeft me aan te staren in de open bak. Ik raakte zijn voelspriet aan die uit het water stak en hij zwom mijn richting uit, knijpend met zijn scharen. Nou ja, dat doet hij vanavond waarschijnlijk niet meer.... We liggen nu in Sainte Marine aan de monding van de Odet. De sfeer hier is Mediterraan. We hebben lui op een terrasje een glas witte wijn genuttigd, kijkend naar de bootjes in de haven. De ultieme onthaasting.



*Onze route tot nu toe*

## Îles de Glénan (5/9)

Over de Îles de Glénan zegt Clemens Kok in de Vaarwijzer: "Eigenlijk zou je over dit soort plaatsen helemaal niet moeten schrijven om het lekker voor jezelf te houden". Nou schrijft hij boeken voor mensen met boten en ik een weblog, dus vooruit maar.

Witte stranden, kristalhelder water, een heleboel kleine eilandjes (en twee of drie iets grotere), zon, blauwe lucht en een zacht deinende zee. Zoals de Carieb er op foto's uitziet. Dat is de Glénan. Naar één van de eilanden, St. Nicolas, varen toeristenboten uit Bénodet en Concarneau. Op de andere eilanden komen alleen de mensen die zelf een boot hebben. En dat zijn er in de eerste week van september nog opvallend veel. De archipel wordt ook wel de Franse Scillies genoemd. Die naam is te begrijpen. De rotsen doen inderdaad denken aan de eilanden ten westen van Land's End, alleen zijn de drie grotere eilanden kleiner en is de begroeiing schaarser. Op St. Nicolas staan een paar bomen, de rest is begroeid met stugge grassoorten. De enige plek waar je iets van permanente bewoning ziet is ook dit eiland. Er staan wat huizen rond de aanlegplaats waar de boten met dagjesmensen hun lading lossen en hem een paar uur later weer oppikken.

Aan de steiger liggen ook twee terrasjes waarvan er één 's-avonds dicht is. Op het andere kun je moules frites eten, wat we dan ook maar gedaan hebben voordat we op de boot gingen genieten van de zonsondergang.

De volgende morgen hebben we toch maar besloten naar Concarneau aan de kust te verkassen. In dit jaargetijde is alles 's-ochtends kletsnat en voordat de zon het dek droog heeft gedampt ben je een aantal uren verder. De middagtemperatuur is weliswaar nog steeds rond de 20 graden, maar het najaar begint zich langzaam aan te kondigen.

## Tegen de gesloten stad aan (7/9)

We liggen tegen de vesting van Concarneau in de jachthaven. Concarneau heeft een oude stad, de "ville close" (wat ik maar even vertaal met gesloten stad, hoewel er niet fermée staat) die geheel ommuurd in het water ligt. Het is een zeer toeristisch geheel vol kledingwinkeltjes, souvenirtentjes, ijszaken en restaurantjes, allemaal gevestigd in oude, vaak eeuwen oude huizen. De ommuurde stad heeft poorten die op het water uitkomen. Er is de dievenpoort en de bierpoort, die laatste grenst aan het drukste restaurantje van de stad. Als je de dievenpoort doorgaat kom je bij het pontje dat je naar de andere kant van de rivier brengt, naar de punt tegenover de stad met witte zandstranden.

In de ville close is het druk met flanerende bezoekers. Als je over de toegangsbrug loopt en door de poort linksaf slaat zit er een duo Bretonse muziek te spelen met fluiten, luit, slagwerk, draailier en nog een paar onduidelijke instrumenten. De snarenman speelt op een luit en heeft een panfluit in een houder voor zijn mond, zoals Dylan zijn mondharmonica. Tussen de vestingmuren weergalmen de klanken. Het lijkt bijna of ze een extra muzikant vormen. De langsslenterende mensen blijven staan en koesteren zich in het warme najaarszonnetje.

We zijn drie dagen in dit leuke stadje blijven liggen. Ook al omdat we aan het onderzoeken zijn waar we de boot deze winter achter kunnen laten. Hier vlak bij ligt het grote watersportcentrum van Port la Forêt. We zijn er heen gefietst, maar bij navraag vinden we de prijzen voor het stallen van de boot veel te hoog. We gaan dus verder zoeken.

De kust hier is bezaaid met kreken en riviertjes waar bootjes en boten liggen en waar je, als je kunt droogvallen tenminste, in alle rust zou kunnen ankeren. Het zijn plekjes waar je alleen te voet of per boot kunt komen. Paradijselijke verstophoekjes voor watersporters. De vaarwijzer beschrijft er enkele van, maar wij hebben, al wandelend, nog veel meer ontdekkingen gedaan.

Nu werkt het weer natuurlijk mee. De hemel is strakblauw, het is windstil en het is ruim 25 graden. Morgen willen we verder, hopelijk staat er dan een beetje wind, anders kunnen we niet zeilen. Zo zie je, er blijft ondanks alles toch altijd iets te wensen over.

## Île de Groix (9/9)

Een week geleden dacht ik dat de herfst er aan kwam, nu lijkt het er op dat het weer zomer aan het worden is. De afgelopen dagen is de temperatuur iedere dag gestegen, tot zo'n 30 graden vanmiddag.

Het lijkt ook wel of iedereen die in de gelegenheid is er nog even met zijn boot op uit trekt.

We liggen in Port Tudy op het Île de Groix. Het is er zo druk dat de bezoekende jachten vier dik aan ankerballen liggen. Wij hebben natuurlijk weer eens geluk. Toen we gisteren aan kwamen varen ging er precies een boot weg. We konden zo de box invaren. Degene na ons moest dubbel aan de kop van de steiger.

Het haventje is sfeervol. Veel locale vissersbootjes en een enkelbrekend plaveisel op de kade bestaande uit ronde keien. Een soort kinderhoofdjes, maar dan afgewisseld met waterhoofden. Via een steil asfaltweggetje kom je in Bourg, veertig meter hoger op de rotsen. Daar is het pleintje, de winkeltjes en de boekhandel annex koffietent. Net buiten de dorpskern zit een gigantische Intermarché. Waar die van kan bestaan is ons een raadsel, ook al omdat er even verder ook nog een Carrefour zit. We zijn vandaag de helft van het eiland rondgewandeld, een tippel van een kilometer of vijftien. De andere helft doen we morgen. Onderweg kom je woeste rotspartijen en

spierwitte strandjes tegen. De camping aan de noordkant van het eiland was uitgestorven, dat dan weer wel. Onderweg kwamen we weer een staaltje kortzichtigheid tegen van gezagsdragers. We werden op bitse toon toegesproken door de plaatselijke dorpsveldwachter, macho en met snor, dat we er niet door mochten. Waarom we ons niet aan de verbodsborden hielden. Toen we terugliepen over de weg bleek er inderdaad een hek te staan met een bord verboden in te rijden en een papier met gemeentelijke verordeningen in piepkleine lettertjes. Maar dat stond wel vijftig meter vóór het voetpad waar wij afkwamen midden op de weg. Als je je niet per auto verplaatst kom je blijkbaar van een andere wereld.

In de haven was er nog even opschudding. Door het lage water was de arriverende veerboot niet zichtbaar achter de kademuur. Een vertrekkend zeiljacht moest vanaf de kant worden toegeschreeuwd dat er gevaar dreigde. Door vol in zijn achteruit te gaan kon hij nog net een aanvaring voorkomen.

Dat zijn zo de spannende dingen die wij meemaken.

Morgen gaan we nog maar eens wandelen en donderdag willen we verder naar Belle Île. Daar kun je mooi ankeren hebben we gelezen dus dat gaan we maar eens doen. Voorlopig wordt tot en met het weekend prachtig weer verwacht. We verheugen ons er op.

## **Aanvulling (10/9)**

Vanmorgen zag ik in de plaatselijke krant dat de afsluiting van de weg te wijten was aan een ongeluk met een oud explosief op het strand waarbij een dode en een zwaargewonde waren gevallen. Dat de dorpsveldwachter zich wat vreemd gedroeg kan ik me dus voorstellen. De man was waarschijnlijk helemaal van zijn á propos.

## **Bij het grote kasteel aan de haven (12/9)**

Citadel Vauban domineert de haven van le Palais op Belle Île. Het fort, uit de tijd van Lodewijk XIV hangt dreigend boven het water. Als je de oude prenten in het museum bekijkt blijkt het havenfront weinig te zijn veranderd sinds de 17e eeuw. Er is alleen een golfbreker voor de haven aangebracht.

We worden welkom geheten door de meest deskundige havenmeesteres in tijden (misschien wel ooit). Ze racet met haar rubberboot door de haven, waarschuwt voor de aankomende veerpont, bepaalt de volgorde waarin de boten door de sluis mogen en helpt klungelende afmeeders. We waren al gewaarschuwd voor de buitenhaven van le Palais. Je kunt er tussen ankerballen liggen of met de neus aan de golfbreker en het hek aan een ankerbal. Maar dan heb je wel de inkomende golfslag dwars op je boot en dat hobbelt stevig. Aanleggen is op die manier ook geen pretje, maar daar hebben we het racemonster in haar rubberboot voor. Eerst duwt ze met de punt van haar boot jachten opzij zodat je er bij kunt en vervolgens pakt ze de lijnen aan en maakt die aan de kettingen in de muur vast. Indien nodig is ze ook niet te beroerd de achterlijn door het oog van de ankerboei te halen en terug te komen brengen. Wat een moordmeid.

Wij hebben een paar uur aan de boeien gewacht tot de sluis open ging om vervolgens lekker rustig een stuk verder op de rivier in een box te gaan liggen. Meteen werd ons medegedeeld dat we er zondag niet uit konden. Dan is er een brocante en dan kan de brug niet open. Logisch toch?

Boven de haven ligt, zoals gezegd, de citadel. Hij is door Sébastien le Pestre de Vauban ontworpen toen die als fortenbouwmeester in dienst was van de Zonnekoning. Langs de hele kust van Frankrijk kom je zijn bouwsels tegen. De toren in de haven van Camaret, het fort in de aanloop naar Morlaix, het fort in St. Vaast, de verdedigingswerken van St. Malo, overal heeft hij zich mee bezig gehouden. In heel veel plaatsen zijn straten of havens naar hem genoemd. Twee jaar geleden was Port Vauban onze ligplaats in St. Malo.

Ook van binnen is het fort indrukwekkend. In 1960 is men begonnen met de restauratie ervan en in 2008 is l'Hôtel Musée er in geopend (suite voor € 500 per nacht in het laagseizoen). Voor gewone stervelingen is het te bezoeken voor € 8,50. Je vraagt je altijd af hoe het mogelijk is dat een

dergelijk complex kan worden veroverd. Toch is dat gebeurd. De Engelsen hebben het bezet gehouden van 1761 tot 1763. Dat kom je allemaal te weten in het museum dat uiteraard niet ontbreekt in een van de oude kazernes.

Oorlogen gaan gepaard met propaganda. Dat gebeurt soms opvallend, maar hier zag ik het heel subtiel. In het museum was een tentoonstelling met voorwerpen en voorstellingen uit '14-'18. Ingelijst hing er een ook aantal mooi beschilderde tinnen soldaatjes, gerangschikt naar nationaliteit. De Fransen zagen er uiteraard heldhaftig uit. De Duitsers ook, maar er was één verschil: bij de Duitse soldaten waren er twee gesneuveld en stortten er twee getroffen ter aarde. Bij de Fransen niet één.



*Citadelle Vauban boven Le Palais*

## **Regatta en brocante (14/9)**

De haven van le Palais wordt schoongeveegd. Alle boten zijn naar het eind van het bassin tegen de brug (die op zondag niet open gaat vanwege de brocante) gedirigeerd. De regatta komt er aan! Bij de avondopening van de sluis komen er naar schatting honderd zeiljachten aan die meedoen met een race. Allemaal 35 tot 40 voeters. Standaard Janneau en Beneteau met een enkele Bavaria. Vanmorgen had mijn vriendin, de havenmeesteres, al een boze meneer aan de telefoon die buiten aan de ankerboei in de kom moest blijven deinen. Niets aan te doen, de regatta gaat voor. In de stad is 's-avonds van alles te doen. Waarschijnlijk heeft dat niets te maken met de race maar is het gewoon zaterdagavond. Een vijftal muzikanten brengt Bretonse folk en drie grapjurken zingen liedjes met dubbelzinnige teksten waarbij het publiek verondersteld wordt mee te zingen. Helemaal van harte gaat dat niet. In elk geval hebben ze meer succes dan de band die het avondmaal van de wedstrijdzeilers opvrolijkt. Daar is het applaus bijna helemaal afwezig, hetwelk getuige de kwaliteit van het gebodene volkomen terecht is.

In de middag hebben we nog een ontdekking gedaan. Naast de Citadelle Vauban blijkt le Palais een verstopte stadsmuur te hebben. Toen we de stad vanaf het noorden wilden binnenfietsen moesten we ineens door rare krochten rijden om de oude stadspoort te vermijden die te smal was voor auto's en fietsers samen. We zijn het te voet gaan verkennen. Vlak bij de haven blij je omhoog te kunnen klimmen. Je kunt dan door de oude gracht lopen die de stad vroeger moest beschermen. De stadswallen aan de buitenkant zijn toegankelijk. Met een zaklantaarn ben ik door allerlei lege kamertjes gaan dwalen. Het is er verlaten en een beetje vervallen. In de stadsgracht zelf goeien bomen en er is een speeltuintje en een jeu de boules baan aangelegd. Het geheel is meer dan een kilometer lang. Met een gids schijn je ook de andere kant van de verdedigingswerken te kunnen bezoeken. We hebben er maar van af gezien. Gidsen overstelpen je altijd met historische informatie over veldslagen en bezettingen en zo. Ik ben daar niet erg in geïnteresseerd. Het is veel leuker er zelf het verleden bij te fantaseren. Op zondagochtend was er tegenover onze ligplaats de brocante, een veredelde kleedjesmarkt voor particulieren. De haven stroomde leeg: de race ging verder.



*Als een schilderij van Monet*

## Bejaarden (15/9)

De leeftijd van de mensen die we tegen komen in de havens stijgt met de dag. Gezinnen met kinderen komen we sowieso al niet meer tegen, maar ook de anderen lijken steeds ouder te worden. Steeds meer pensionado's die met alle tijd van de wereld zoveel mogelijk van die wereld proberen te genieten.

Vorig jaar in Scandinavië kwamen we ze ook tegen, Akke en Ada, na het moment van VUT al meer dan 10 jaar zwervend over de zeeën. Met hun White Haze hadden ze nog eens 26 dagen zonder een haven te zien over de Pacific gezeild. Ze kwamen toen alleen maar terug uit St. Petersburg.

Maar ook de mensen zoals wij, enkele maanden aan het varen en dan weer naar huis, volgend jaar verder. In Bretagne zijn dat opvallend veel Britten, vaak met de blauwe ensign achterop om aan te geven dat ze een marine achtergrond hebben. Altijd in voor een praatje, altijd vol van tips over de beter plekjes en de goedkoopste havens.

Stuk voor stuk zijn het inspirerende ontmoetingen die het toch al aangename leven op de boot nog een beetje vrolijker maken.

In le Palais kwamen we de Belg tegen die op 10 oktober, op zijn 80e verjaardag, in z'n eentje vertrekt naar de Azoren. Hij ligt met zijn boot achter ons. Er moet nog het een en ander aan gebeuren en dan kan hij weg. Het vertrek is zijn verjaardagscadeau, vertelde hij me.

Mag ik misschien ook zo oud worden?

Komende zondag wordt Leonard Cohen 80. Eigenlijk was dat de aanleiding voor het bovenstaande stukje. Maandag komt zijn nieuwe album uit. Ik heb nummers ervan gehoord. Hij klinkt wat roestig, doorleefd, maar bejaard?



*Straatbeeld uit le Palais*

## Franse bootgewoonten (17/9)

Ieder land blijkt ook op het gebied van bootetiquette zijn eigen regels en gewoonten te hebben. Dan heb ik het niet over het gebruik van een hekanker in Scandinavië of de Engelse gewoonte om zeer beleefd te vragen of je langszij mag afmeren. Het gaat meer om de algemene mores en hoe er mee wordt omgegaan. Franse watersporters kennen bijvoorbeeld geen ankerballen. Als je ankert doe je dat gewoon, dat ziet iedereen toch? Als je op je zeilboot de motor bij hebt staan is het in Duitsland een doodzonde om geen motorkegel op te hangen waarmee je aangeeft dat je niet de voorrang kunt claimen die je als zeilboot hebt. In Nederland wordt een motorkegel nauwelijks gebruikt, Fransen hebben hem waarschijnlijk niet eens aan boord. Normaal zijn Nederlanders niet zo gek op vlaggen, behalve in de watersport. Iedere Nederlandse boot heeft een vlag, behalve bij zeilwedstrijden, maar daar betekent het niet hebben van de vlag dan weer dat je mee doet in de race. Voor Britten, Duitsers en Scandinaviërs geldt hetzelfde. Voor Fransen niet. Een vlag op de boot is maar onzin, nou ja, als het moet een kleintje dan. Maar dan soms wel weer een hele grote Bretonse vlag. De vlag mag ook best helemaal gerafeld zijn zodat de rode baan bijna is weggesleten. Britten hebben dat ook. Ik denk wel eens dat die bij voorkeur een gerafelde, verschoten vlag voeren. Vlaggen horen bij zonsondergang gestreken te worden. Duitsers doen dat bijna altijd, evenals Zweden, Denen en Noren, Nederlanders denken er ook meestal aan. De meerderheid van de Engelsen vergeet het en de Fransen hebben nooit van deze rare gewoonte gehoord. In Denemarken zijn we een Duitser tegen gekomen die het wel erg bont maakte: hij streek niet alleen zijn eigen vlag, maar ook het kleine Deense vriendschapsvlaggetje dat hij traditiegetrouw stuurboord aan zijn mast had hangen.

Fransen blijven me verbazen met hun je m'en fous-tisme.

Ze vinden het klaarleggen van stootwillen en landvasten voordat je gaat aanleggen maar een rare gewoonte. Dat doe je op het laatste moment en dan hang je de stootwillen ook nog een flink stuk te hoog. En stootwillen zijn dan niet de grote gevaarten die wij aan onze boten hebben, maar de opblaasdingetjes die je op het Haringvliet alleen aantreft op sloepjes. Dat je je lijnen niet klaar hebt liggen vind ik slordig, er zijn ook gewoonten die alleen anders zijn. Zo hielp ik een aantal keren aanleggen. De Nederlandse gewoonte is dan dat je de lijn om de bolder slaat en hem teruggeeft zodat de opvarenden controle hebben over hun landvasten. Ze keken me aan of ik gek was. Zo doe je dat niet in Frankrijk. Je knoopt een lijn om de bolder en de schipper en zijn bemanning hebben het nakijken. Nou ja, als ze dat willen kan dat.

In een van mijn eerdere stukjes heb ik het gehad over de Fransen op de Kanaaleilanden. De gedragingen daar zijn niet standaard voor alle Franse zeilers.

Maar een beetje Franse slag hebben ze wel allemaal.

## Een maffe kerk en een heilige vogel (18/9)

We zijn beland in Piriac-sur-Mer, een van de in stijl gehouden oude plaatsjes aan de baai bij de monding van de Villaine. Ook dit is weer een getijdhaven met een flap die dicht gaat als de zee te laag komt te staan door het tij. Wij kwamen er binnen op de enige dag dat het getijdeverschil zo klein was dat de flap helemaal niet omhoog ging. Maar we konden er toch niet uit, de drempel ligt op 1,40 m en wij steken 1,80. Het is stil op de steigers. Het seizoen is duidelijk afgelopen en de boten liggen er wat eenzaam bij zonder hun opvarenden.

De haven heeft één intrigerend fenomeen: de WiFi. Bij aankomst heb ik een gebruikersnaam en wachtwoord gekregen, allemaal volgens plan dus. Maar ze hebben bepaalde sites geblokkeerd. Zo is het gebruik van WhatsApp niet mogelijk. Ook via het gewone mailprogramma email ophalen lukt niet, dat moet via webmail. Tumblr bekijken via het net gaat niet maar wel via de app. En toen ik wilde opzoeken welke vogel we hadden gezien tijdens het fietsen bleek Wikipedia niet bereikbaar. Ook een verhaal op mijn website zetten lukte niet. Vreemd. Ik ben op onderzoek uit gegaan. Ze blijken niet te willen dat je iets op het web zet. Gelukkig bleek Youporn wel te werken. Kan ik dus wel mijn pornofilms uploaden.

Fietsen in de buurt gaat prima. Er zijn fietsroutes uitgezet, de Vélocean, die je via kleine weggetjes door het landschap voeren. We zijn naar de oude vestingstad Guérande gefietst en hebben daar

rondgekeken. Weer zo'n goed geconserveerd stadje. Ook hier groeien, net als bij veel oude steden, de struikjes tussen de stenen van de vestingmuur. Bloemetjes die de hardheid van de stadsmuur verzachten. De kerk heeft een gedeelte uit de 11e eeuw. Dat was precies het gedeelte waar het muf rook. Je vraagt je dan toch af of ze in 9 eeuwen niets hebben kunnen vinden tegen het vochtprobleem. Wel een indrukwekkende kerk overigens met prachtige gebrandschilderde ramen.

De streek rond Guérande is bekend om zijn zoutwinning. Leuk om tussen de zoutpannen door te rijden. Het werkt wel vervreemdend om een grote bus te zien staan en vlakbij vijftig mensen op een heuveltje die allemaal naar een aantal door modderdijkjes omzoomde poelen staan te turen. In het ondiepe water kwamen we een grote zwart-witte vogel tegen. In de haven kon ik hem niet opzoeken, maar na enig gegoogled via de internetverbinding van het café, bleek het een heilige ibis te zijn. Ik had hem nooit eerder gezien. In Frankrijk schijnt hij de laatste tijd regelmatig voor te komen. Een ibis tussen de kleine zilverreigers. En dan laat je je telelens op de boot liggen!



*Zoutwinning in de buurt van Guérande*

## **Met de bus (22/9)**

De bus van la Roche-Bernard naar Redon vertrekt iedere dag om kwart over zeven. Behalve op maandag, dan gaat er ook nog één om negen uur. Je kunt terug om kwart over twaalf en om vijf uur, maar die van vijf uur stopt dan weer niet in de tussengelegen plaatsen (behalve op woensdag). Dat heet openbaar vervoer. De slogan is dan ook: "pour vous, partout"

Om negen tien voor negen staan we klaar met de vouwfietsen bij de beginhalte in la Roche. We zijn de enigen. De buschauffeuse vraagt ons van alles, is bezorgd of we wel genoeg water bij ons hebben voor de fietstocht terug en wijst ons op de mogelijkheid van de andere twee bussen. Na een aantal kilometers treffen we een vijftal tachtigers bij de bushalte. "Een ontvangstcomité", grapt de bestuurster. De oudjes worden vriendelijk begroet, ze hoeven niet te betalen, waarschijnlijk hebben ze allemaal een abonnement. Alleen Marie ontbreekt. "Ze is toch niet dood?" vraagt de



chauffeuse. Gelukkig is dat niet het geval. Vrolijk keuvelend wordt de tocht voortgezet. Als de brug openstaat en we moeten wachten voor een zeilboot vraagt men zich af of er naast vouwfietsen ook vouwmasten zouden bestaan. Ik heb me er niet mee bemoeid. In Redon nemen we afscheid na eerst nog de weg gevraagd te hebben naar het toeristenbureau voor een stadsplattegrond.

We hebben een afspraak in Redon met de jachtwerf om te kijken of we er de boot kunnen achterlaten voor de winter. Redon heeft een uitstekende verbinding met de rest van de wereld, het TGV-station ligt vlakbij de haven. Het blijkt tegen te vallen. Er is geen watersportwinkel. Die zijn toch wel essentieel voor de kleine dingetjes die je altijd net niet aan boord blijkt te hebben bij het optuigen van de boot. Ook blijkt er geen zeilmakerij te zijn en die hebben we echt nodig om een reparatie aan het grootzeil te laten doen. Redon zelf is een wat grotere stad met alle voor- en nadelen van dien. Het terrein waar de boten liggen maakt de indruk niet erg beveiligd te zijn. We nemen de beslissing dat we Chirripo hier niet willen laten liggen en fietsen terug.

Tijdens de fietstocht realiseer ik me hoe geweldig het is om door het Franse landschap over de kleine weggetjes te rijden. Onze Bromptons hebben mindere versnellingen dan de racefietsen, maar het vertrouwde vakantiegevoel komt toch weer boven.

Teruggekomen in de haven besluiten we morgen het een en ander schoon te gaan maken (je moet de buitenboordmotor doorspoelen met zoet water door hem een tijdje te laten lopen en de Vilaine is zoet) en dan te gaan kijken naar de mogelijkheid van stalling in Arzal ook aan de Vilaine.

Blijkt dat niets dan gaat de boot in Piriac-sur-Mer de kant op. We hebben daar al inlichtingen ingewonnen en hadden er een goed gevoel bij. Ook daarvandaan kunnen we met de bus en de TGV binnen tien uur in Haarlem zijn, weliswaar iets omslachtiger maar het kan slechter. Maar voorlopig blijven we nog even. Het weer is nog te mooi en haast hebben we tenslotte ook niet.

## Nieuwe "thuishaven" (25/9)

We hebben besloten Chirripo komende winter achter te laten in La Roche-Bernard, vijf kilometer na de sluis van Arzal op de Vilaine. Na Redon zijn we gaan kijken in Arzal. Je kunt daar een passeport escales krijgen waarbij je de boot op de kant laat zetten en dan het recht krijgt hem tien keer in en uit het water te (laten) halen. Dat is niet zo interessant, maar wat wel voordelig is, is de deal die is gesloten met 70 havens in Frankrijk, Engeland en Spanje dat je daar gratis kunt liggen. Dat krijg je bij het passeport. Het overgrote gedeelte van deze havens ligt in het gebied waar wij volgend jaar willen gaan varen. Weliswaar is het aantal gratis nachten beperkt tot twee, maar als je dan een dag weggaat kun je daarna opnieuw gratis afmeren. We zouden zelfs de hele zomer kunnen pendelen tussen twee havens zonder een cent te betalen. Maar dat lijkt me geen goede tijdpassering.

Bij navraag bleek La Roche-Bernard, waar we de afgelopen dagen hebben gelegen ook een dergelijk arrangement te hebben en nog goedkoper ook. Bovendien is La Roche een leuk oud plaatsje met alle voorzieningen zoals een supermarkt en een bakker, terwijl die bij de haven van Arzal een paar kilometer weg liggen. De keus was snel gemaakt. Jammer voor meneer Olivier in Piriac, maar morgen tekenen we het contract.

Het stikt hier van de Britten. We hadden dat al gehoord en gelezen, maar het is nog opvallender dan we gedacht hadden. Voor ons maakt dat de conversatie een stukje gemakkelijker, hoewel ons Frans de laatste weken aanzienlijk is verbeterd, oefening baart kunst tenslotte.

We werden meteen uitgenodigd bij Duncan en Pat op hun boot. Duncan is een 56-jarige Engelsman met een paardenstaart en een enorme passie voor muziek en voor zeilen. Gisterenavond hebben we samen bluesjes zitten spelen en zitten oh-en. Pat heeft een rugwervel gebroken in Frankrijk en is dus nauwelijks mobiel, dus we houden haar een beetje gezelschap. Robin en Sue, die met hun Halberg Rassy een steiger verder liggen, droegen ook hun steentje bij aan de vaarverhalen. Weer zo'n mooi stel pensionado's. Binnenkort vijftig jaar getrouwd en waarschijnlijk even lang getrouwd met hun boten. Achteloos vertelden ze dat je bij Istanboel moet uitkijken. Ze waren daar nog eens vastgelopen omdat ze het tij hadden onderschat. Dat soort dingen.

Voorlopig vermaken we ons dus. Het is een hele geruststelling dat de winterberging nu is geregeld. Het weer blijft nog steeds prachtig. Als de omslag er aan komt kunnen we snel besluiten de boot op de kant te laten zetten en naar huis te gaan. Maar het wordt eentonig: nu nog even niet.



*La Roche-Bernard met de Vilaine stroomafwaarts*

## **Haarlem, here we come (27/9)**

Vandaag hebben we het contract met de haven van La Roche-Bernard getekend. Dit is dus nu officieel onze thuishaven, hoewel op het certificaat van de boot Haarlem blijft staan.

Maandag gaan we naar Redon om de treintickets te regelen. We willen vrijdag de TGV nemen. Die doet zijn naam eer aan: het gaat inderdaad gaat razend snel. Als we de trein van kwart over acht uit Redon nemen zijn we 's-middags voor vijven thuis. In Parijs moet je van Montparnasse naar Paris Nord, maar daar heb je een dik uur voor dus dat is ook geen probleem. Donderdagmiddag gaat Chirripo voor de winter de kant op. Dan een hotelletje voor de laatste nacht en vrijdagochtend vroeg de bus naar Redon.

Het vakantiegevoel is hier zeer aanwezig. Het lijkt ons ook geweldig om hier volgend voorjaar te beginnen met varen. Op de camping, tegen de haven aan, kunnen we dan een huisje huren voor iets meer dan € 200 per week om op ons gemakje de boot te antifoulen (voor niet-ingewijden: de onderkant te verven) en alles klaar te maken voordat hij weer het water in gaat. We verheugen ons er op. De zeilen zijn er vandaag al af gehaald, de komende dagen nog wat rommelen, opruimen en poetsen en verder wandelen en misschien nog een rondje fietsen. Er blijft genoeg te doen met dit mooie weer. Maar we gaan toch maar terug naar Nederland. Kunnen we ons eindelijk eens echt gaan settelen in Haarlem.

## Einde van het weblog (voor dit jaar) (3/10)

We zijn weer terug in Nederland. De boot staat op de kant, het onderwaterschip is afgespoten, de zeilen liggen voor reparatie bij de zeilmaker en de jachtwerf vervangt deze winter de afsluiter die niet helemaal open wilde gaan. En dat is toch lastig voor een afsluiter van de WC.

Met pijn in mijn hart heb ik afscheid genomen van La Roche. In de bijna twee weken ben ik verliefd geworden op dit stadje. Hanneke zegt dat het helemaal mijn dorp is geworden. Dat geloof ik ook wel. Heerlijk om 's-morgens na een bezoek aan de bakker even neer te strijken voor een kop koffie op het terrasje van Helène, de kroegbazin van zeventig met het korte oranje geverfde haar met het Starwars vlechtje.

Het was de laatste week mijn stamkroeg met aan het eind van de dag een Affligem blond. La Roche heeft ook nog een prima muziekcafé, Le Sarah B, waar afgelopen zaterdag Ernest optrad. Ernest von Stras is een groep die een soort burleske muziekshow uitvoert met gothic accenten. Jammer dat mijn Frans te slecht is, de helft ging helaas langs me heen. Maar het blijft boeiend om te zien en te horen.

Als je iets langer in een dergelijke haven ligt krijg je ook contact met de mensen die allemaal hun boten laten overwinteren in Bretagne en zelf weg gaan. In La Roche zijn het vooral de Britten. Duncan en Pat gaan in Redon de kant op, de Amerikanen staan naast ons op het "port á sec", Robin en Sue blijven in het water liggen en de Brightstar die tegenover ons lag ook. Die boot wordt bewoond door Miss Brighton 1972 en haar man. Ik heb haar zo genoemd omdat ze regelmatig met haar uiterlijk bezig is. Zij is de enige vrouw die ik in een haven haar wimpers heb zien krullen om uit te gaan eten.

We zijn uit dit fantastische dorp vanmorgen vroeg vertrokken om er volgend jaar in het voorjaar heen terug te keren. Met dat vertrek is ook het eind gekomen aan het weblog. Maar ook daarmee ga ik volgend jaar door.

Voor nu: bedankt voor de reacties en om mijn standaardgrap te gebruiken van de laatste dagen: goed kerstdagen en tot in het voorjaar.