

## Eindelijk op weg

Vrijdag de 13de vertrekken, hoe verzin je het zullen jullie wel denken. Nu, als vandaag alles goed gaat, zal de rest ook wel lukken, denken we zelf eigenlijk. Of zou dat te gemakkelijk zijn.

Om 5 uur zijn we opgestaan, gewassen en aangekleed eten we om half 6 een hapje en maken we ons gereed om de sluis door te gaan. Het waait zo goed als niet maar dat mag de pret niet deren. We gaan al motorsailend het Slijkgat uit terwijl alle Stellendamse vissersschepen via het Slijkgat binnenkomen en op huis aan gaan.

Het is een mooie zomerochtend, wat nevelig maar niet koud. We genieten intens omdat we weer op het wijde water zitten. Nadat we de koers zuidwestwaarts gelegd hebben kunnen we toch nog even zeilen als de wind wat aantrekt. We willen als eerste stop naar Blankenberge (België) om daar (rode)diesel te tanken en de laatste boodschappen in te slaan. Diesel is nl maar 39 eurocent/liter en dat scheelt aardig met de Nederlandse dieselprijs van 80 eurocent.



## De geur komt echt van buiten

Als we Blankenberge aanlopen zitten we 3 uur voor laagwater en nadat we getankt hebben en op zoek gaan naar een plekje in de ons bekende jachthaven, blijkt dat alles op zijn kop staat.



Ze hebben een uitbreiding gedaan, maar zijn nog lang niet klaar, maar tevens zijn ze ook aan het baggeren wat ook nog lang niet klaar is. Als we met veel moeite een plekje hebben gevonden en net langszij liggen van een ander schip om de lijnen aan te geven, hoeft het eigenlijk al niet meer, we liggen al vast in de prut van Blankenberge!

Toch maar even lijntjes vastmaken en dan is het voor ons wachten op hoogwater eer we weer weg kunnen. Onze buurman wil nl om 24 uur (hoogwater) weg om naar de bankstelling te gaan. (een plaats waar een schip bij hoogwater neergezet kan worden zodat er aan het onderwater schip geklust kan worden als de eb inzet) Dan moeten er dus even van plek worden gewisseld.

We blijven daarom wakker en om 24 uur helpen we gezamenlijk met buurboten onze Belgische buurman vertrekken naar de bankstelling. Daarna, ....eindelijk slapen. Als we 's ochtends wakker worden valt als eerste de stank van de baggerlucht op, die is bijna niet te harden!



Even snel boodschappen halen bij de supermarkt vlakbij de haven en daarna gaan we weg, naar Nieuwpoort, geen wereldreis maar in elk geval weer frisse lucht en een lekker zacht windje om te zeilen! We blijven een extra nachtje in Nieuwpoort om te vieren dat we al zuidelijker met de Zeezwaluw zijn gekomen dan we ooit geweest zijn. We hebben dus al een mijlpaal gehaald en zijn door onze zuidelijke barrière heen.

Als we dit heugelijke feit per mail willen melden, blijkt dat we geen verbinding kunnen krijgen, wel dan maar in de eerstvolgende haven in Frankrijk, zo wereldschokkend is ons verhaal nu ook weer niet.

## Toch weer in de avondspits

Om 6 uur opgestaan en om 7 uur vertrekken met het tij, blijkt er weer geen wind te staan. Helemaal op de motor varen, uiteindelijk tot aan Calais, Vandaag weer geen meter gezeild. Vlak bij de haven van Calais zien we dat er naast gewone- ook veel fast ferry's varen. Eer we tussen de aan- en afvarende ferry's naar binnen kunnen (en mogen van de havenautoriteiten), hebben we al 4 naar buiten en 4 naar binnen zien varen.



We kunnen uiteindelijk net tussen twee binnenkomende en één uitgaande ferry's naar binnen piepen en prijzen ons gelukkig binnen te zijn. Geen wind deze dag, maar wel erg veel zon en we komen dan ook als kreeftjes aan in Calais. Eerst moeten we aan een wachtankerboei in de voorhaven afmeren want we zijn nog te vroeg voor de sluis. Deze draait van 3 uur voor- tot 3 uur na hoogwater naar het dok waar de jachthaven is. Voor ons een geheel nieuwe ervaring om een getijdenhaven met zoveel tijverschil aan te lopen. Als we uiteindelijk in de jachthaven achter de sluis liggen, blijken we niet de enige

Nederlanders te zijn. Er zijn al veel op weg naar het zuiden voor een korte- of langere vakantie.

## Een middagje bunkeronderzoek en klussen

De volgende ochtend gaan we gezellig de stad verkennen en Calais blijkt een hele leuke stad waar veel te zien valt. We gaan naar het Oorlogsmuseum. Het museum is ingericht in een oude verbindingsbunker waar vooral de landing op de kust van Normandië tijdens 6 juni 1944 wordt belicht. Op zich wel een rare ervaring om in een bunker (door de Duitsers tijdens de bezetting gebouwd) een expositie over de landing van de geallieerden op de kust van Normandië voor de bevrijding van Europa, ten toon te stellen. Maar het is zeker de moeite van een bezoekje waard.



Aangezien de wind uit de verkeerde hoek komt om verder te gaan, verkennen we de volgende dagen andere delen van Calais. Daarnaast hebben we een nieuwe poging gedaan om het mobiele netwerk weer operationeel te krijgen. Echter, hetzelfde resultaat als in België, geen draagsignaal. Mogelijk dat er toch (weer) iets met ons telefoontje niet in orde is. Echter bij bezoek aan een internetcafés blijkt die ook geen verbinding te kunnen krijgen, rara wat is er aan de hand? Volgende haven maar weer een poging!





Als we donderdags terugkomen van een wandeling hebben we nieuwe Engelse motorbootburen gekregen die net bezig zijn om met 4 man sterk een boodschappenkar met drank over ons dek heen in hun schip te laden. Bij onze opmerking dat het wel erg zware, maar lekkere boodschappen zijn, wordt ons een



overheerlijke fles witte wijn aangeboden voor het geleden ongemak (?). Zo willen we nog wel vaker motorbootburen hebben.

Omdat we in ieder geval nog 2 dagen blijven liggen vanwege het weer, besluit Riens om hier de koelkast te modificeren met de spullen die we in Nederland gekocht hebben. Het is hier wel handig omdat we aan de walstroom liggen en er toch het een en ander geboord moet worden. Vervolgens zijn we samen de volgende 2 dagen gezellig aan het werk en hebben daarna een koelkast die zowel op de motor als op 12 volt gekoeld kan worden. Het is nu wel zalig want het

dagelijks een uurtje "motor-draaien" om de koelkast te koelen behoort nu tot het verleden.

(note: Ik was vooral gezellig en Riens was aan het klussen).

### Het nieuwe voor zeil getest en een klein beetje reclame

Op 22 juni vertrekken we om 8 uur uit Calais om naar Fécamp te gaan. Omdat de wind (uiteraard) uit SW-richting komt wordt de hele afstand gekruist. Het betekent dat we als we blijven zeilen een nachtje doorgaan. Eindelijk de kans om ons nieuwe voorzeil uit te testen. Onze grote gennua (125%) is een uitstekend zeil maar moet vanwege zijn grootte eigenlijk al bij 4-5 Bft gereefd worden. Zeker als er dan gekruist moet worden valt het niet mee om die volle 65m<sup>2</sup> elke weer even snel aan te halen.

Als we van te voren weten dat het boven de 4 Bft gaat waaien zetten we meestal een kleiner voorzeil om te voorkomen dat er met een deels ingerold (vorm/ efficiency verlies) zeil gevaren moet worden. De kleinere zeilen die we hadden raakten een beetje uitgezeild en afgelopen winter hebben we van de gelegenheid gebruik gemaakt om te kijken wie er met ons mee kon denken.

De afgelopen jaren hebben we voor de verkoop van een aantal spinakers diverse keren contact gehad met Bernard van Vliet en zijn "Super Sail Store". Uit de gesprekken die we daarbij hadden bleek hij zich aanvankelijk op de markt van de gebruikte zeilen stortte. Maar al snel vond hij een formule waarbij hij nieuwe zeilen ging inmeten welke vervolgens in het buitenland vervaardigd worden. Dat hadden we nodig, iemand die mee kon denken en voor een budget vriendelijke oplossing kon zorgen.

Op een koude wintermiddag zijn we (Bernard) aan het meten geslagen om te kijken hoe er een zeil gemaakt kon worden van circa 40 m<sup>2</sup> dat met zijn schoothoek de verstaging net niet zou raken. Tegen een behoorlijk (wind)stootje bestand zou zijn en waar we lang mee zouden kunnen doen. Dat alles uiteraard tegen een superscherp prijsje.

Als concept gingen we uit van een 8 Oz cross-cut gesneden zeil met iets minder als 40 m<sup>2</sup> maar de scherpe tophoek gaf toch nog wat twijfels. Een keer uitgewerkt op de tekentafel is het voorstel toch veranderd in een bi-radiaal gesneden 7 Oz versterkt Dacron zeil met een voorloop van 75 cm om de scherpe tophoek iets te reduceren. De grootte zou daarmee op 39 m<sup>2</sup> uitkomen.

We hadden al gemerkt dat onze Genua rails niet ver genoeg naar voren doorliep om een kleiner zeil goed te kunnen trimmen. De volgende stap was dus het bepalen waar de extra rails dan zou moeten komen. Met het spannen van hulplijnen kwamen we op 2 mogelijke plaatsen uit, net achter de verstaging, zeil technisch niet volmaakt maar wel uit het looppad en een zeil technisch betere plaats (6-

8° uit de middenlijn van het schip) maar in het looppad. Uiteindelijk hebben voor deze tweede optie gekozen. En daar stond ons nieuwe zeiltje dan. Of hij er voorgemaakt was en er altijd al gestaan had.

Met de plaats van de nieuwe genua rails was het zeil goed dicht te trekken en konden we zonder problemen 30° aan de wind zeilen. Slagen maken werd nu ook zeer eenvoudig omdat de schoothoek voor de verstaging bleef en de schoot nauwelijks aangehaald hoefde te worden om het zeil er weer goed bij te laten staan. Dit was nu precies waar we het nieuwe zeil voor bedoeld hebben. Eenmalig dus ruimte voor een veer op de hoed van Bernard van Vliet.

Maar al het mooie kruisen ten spijt, in de late avond zakt toch de wind geheel weg. Onder een heldere sterrenhemel en na een rustige nacht komen we 's ochtends om 6 uur op de motor, in Fécamp aan. We meren af aan de kopsteiger voor locals. De andere kopsteiger voor "visiteurs" (bezoekers) is al bezet door een groot Nederlands zeiljacht wat niet staat te springen om ons langsij te krijgen. Als we afgaan op de lichaamstaal van een in ochtendjas en pantoffeltjes gehulde heer, die vanaf zijn dek onze verrichtingen gadeslaat.

### Toch een midzomernacht feest

Uiteindelijk liggen we prima aan de steiger voor de locals en na een klein drankje gaan we eerst voor een paar uur te kooi om uitgerust te zijn als we 's middags de stad willen verkennen. We zien nl allemaal vlaggetjes hangen en borden dat er feesten zijn in Fécamp. Als we wakker worden van muziek blijkt er een drukte van belang te zijn rondom de kade waar allerlei stalletjes staan en heerlijke geuren zich verspreiden. Snel gewassen en aangekleed naar de havenmeester om te betalen maar ook om te vragen wat voor festiviteiten er zijn. Het blijken midzomerfeesten (het is dan ook 21 juni) te zijn en we dompelen ons onder in het feestgedruis.



Erna volgt een wandelingetje door de stad. Het gezellige deel van de stad blijkt niet zo heel groot te zijn. Het Benedictine museum, dat er aan de buitenkant schitterend uitziet slaan we over. Een blik op



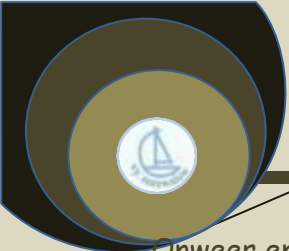
de grote kudde toeristen in de hal en de entree prijzen die niet aansluiten op het idee van een goedkoop glaasje Benedictine onder het mom van een museum bezoek, laat ons kiezen voor het feest aan de haven.

Hoewel we best trek hebben vinden we daar bij de stalletjes niets dat aansluit op onze "braderie trek". Terug aan boord hebben we het drankje en hapje genuttigd op het eigen terras met uitzicht op



de havenfestiviteiten ondertussen genietend van alles wat voorbij komt varen met op de achtergrond een CD-tje met Franse chansons. Op ons terras zien we zo een grote Zweedse driemaster uit het dok komen draaien. De ruimte die over is tussen beide kadewanden is minimaal en om de bocht te kunnen maken richting zee, is er een spring (lijn) op de boeg van het schip naar de kade belegd zodat het schip de hoek omgetrokken wordt. Een hele bezienswaardigheid vinden wij en nog honderden anderen die vol spanning staan te kijken of alles wel goed gaat. Na 1 dag hebben we genoeg van Fécamp gezien en op zondag 22 juni gaan we verder.





### Onweer en zinkende schepen.

We hebben in het verleden over Honfleur zo vaak lovende berichten gehoord van fervente Frankrijkgangers, dat we nu zelf deze plaats wel eens willen zien. Aangezien in Honfleur ook weer een drempel voor de ingang ligt kunnen we er alleen rondom hoogwater binnen komen. Er moet van te voren driftig worden gerekend om de tijd van vertrek te bepalen. Als alle cijfers in het potje zijn gedaan komt na wat schud- en rekenwerk 7 uur uit de bus om de lijnen los te gooien. De wekker loopt om 6 uur af. Dat begint alweer aardig op werken te lijken.

Onder een strakblauwe hemel en een licht oostelijk windje verlaten we Fécamp. In de havenkom kan het zeil al omhoog en de motor uit. Als we een uurtje onderweg zijn trekt de wind ineens aan en is een rif in het grootzeil nodig om comfortabel verder te zeilen. Met het zonnetje in de kuip drinken we een kopje koffie terwijl we langs Cap d'Antifer zeilen. Bij deze kaap ligt een haven voor het lossen van grote mammoettankers waar we in een ver verleden een keer zijn geweest en afgelost.

Na het "ronden" van deze kaap valt de wind helemaal weg en wordt het onderwaterzeil (voor niet zeilers, de motor) weer gestart. In de verte op zee zien we in snel tempo wolken ontstaan die een wel erg dreigend karakter gaan krijgen en erg donker van kleur zijn.

Als dan ook de wind ineens weer toeneemt en 180 graden draait, zijn we benieuwd wat dat gaat worden. We hoeven niet lang te wachten want de wind neemt ineens toe tot windkracht 8 en er moet heel snel het tweede rif in het alweer volle grootzeil worden gezet. De Genua wordt vervolgens tot theedoek getransformeerd. Er komt een hele vervelende onweersbui met flink wat wind over ons heen en daardoor is de zee ook aardig hobbelig geworden.



Over de marifoon horen we op dat moment ook een heus Mayday bericht van een Franse zeilboot van 8 meter, die bij Cap d'Antifer in de problemen zit. Gelukkig blijken er veel zeilschepen in de buurt te zitten (allen doen aan een zeilrace mee) die hulp bieden. (note: even later lezen we op de Navtex dat die zeilboot gezonken is) We hebben zeker 2 uur lang de handen vol aan het zeilen door het vlagerige- en buiige weer. Echter zonder regen en ons Zeezwaluwtje loopt vreselijk hard waardoor we veel te vroeg zijn om Honfleur binnen te lopen.

We besluiten een haven verder westwaarts Questerham/Caen, aan te lopen.

De aanloop van deze haven heeft voldoende diepgang en om de jachthaven te bereiken moeten we door een sluis. Als we te vroeg zijn kunnen we afmeren aan een wachtsteiger tot de sluis draait. Als de koers verlegd is, hebben we nog 1 uur harde wind en wat onweersbuien in de verte maar daarna is de lucht letterlijk weer schoon gewaaid en opgeklaard. Uiteraard is ook de wind weer helemaal weg!

Op de motor komen we bij de sluis waar we bijna direct door naar binnen kunnen naar de jachthaven, die vlak achter de sluis ligt.



Ons aankomstdrankje hebben we deze dag zeker verdiend. 's Avonds rond 11 uur barst er nog een keer een hevige onweersbui los. In de bui die recht over de jachthaven komt, zit weer erg veel wind maar

geen regen. Als we op de steiger staan ter controle van de stootwillen (de wind dwars op het schip), is ook een ander Nederlands schip druk in de weer om de stootwillen weer tussen steiger en schip te persen. Om 12 uur is de rust weergekeerd en kunnen we te kooi.

### Pegasus bridge, majoor Miller en blaren in nieuwe schoenen



De buigheid en onweerskansen zijn ook de volgende dag nog aanwezig en het besluit valt om niet te gaan varen maar eens een stevige wandeling te maken. In de pilot lezen we dat de eerste luchtlandingstroepen op D-day vlak bij Questerham zijn geweest. Het eerste bevrijde huis in Frankrijk en de eerste brug die ongedeerd in geallieerde handen is gevallen zou even verderop aan het kanaal naar Caen liggen.



Dus nieuwe wandelschoenen aan en op stap! Een mooi voetpad langs het kanaal brengt ons na 4 km bij de bewuste brug, de Pegasusbrug en het door Majoor Miller en zijn mannen eerst bevrijde huis (is nu uiteraard een toeristisch restaurantje).

Na de nodige foto's en een rustpauze gaan we via een soort karrenspoor aan de andere kant van het kanaal terug, denken we. Na 3 km blijkt er een hek te staan waar we niet overheen, langs of onderdoor kunnen. Er zit niets anders op dan weer terug te lopen naar de brug en hetzelfde pad als de heenweg te nemen. Als we weer aanboord zijn hebben we ongeveer 13 km onder de zolen, hier en daar een blaas en zijn we redelijk uitgeput dat mogen jullie aannemen, maar het was een interessante tocht dat wel!



### Leven van wind en zee

Vanuit Quistreham zijn we met een zonnetje naar Grandcamp Maisy gehopt (36 mijl) en hebben onderweg zelfs nog 2 makrelen gevangen. De volgende dag maken we een wandelingetje door het dorp en komen langs het strand waar het net eb begint te worden. Er zijn grote hoeveelheden zeemeewuven op het strand en nieuwsgierig als we zijn, willen we weten waarom ze daar zijn.



Dan zien we dat er heel veel open maar ook veel dichte mosselen liggen en in een uurtje tijd verzamelen we een maaltje mosselen. Samen met de zelf gerookte makrelen en een verse salade (helaas niet van zeewier) hebben we 's avonds een heerlijke zee-maaltijd op tafel staan en heerlijk van gesmuld



Na 2 dagen, op een heiige dag maken we een hopje van 34 mijl naar Cherbourg, waar het vlak voor de kust keihard stroomt. We hadden het gelukkig mee en hebben op de GPS als maximumsnelheid 13,8myl/uur geklokt, ongelooflijk! Cherbourg is een enorm grote, maar sfeerloze jachthaven en enkel handig om op het juiste tijdstip via de Race van Alderney over te steken naar de Kanaaleilanden

De Kanaaleilanden; Alderney, Guernsey en Jersey

We zijn de 28ste om 13.30 uur naar [Alderney](#), het noordelijkste Kanaaleiland overgestoken en liggen 's middags na welgeteld 18 mijl, om half 6 aan een mooring in de Braye Bay met de gele vlag in top te wachten op de havenmeester voor we de kant op kunnen.



De custom heren komen bijna direct met een bootje langszij en op hun vraag of we huisdieren hebben, moeten we bevestigend antwoorden. We hebben immers ons Pietje aan boord. Na een ongelovige blik van hun kant kunnen, we hen geruststellen door te zeggen dat ons Pietje in een kooitje zit en hij niet de wal op gaat.



Alles is dan oké de gele vlag kan naar beneden en we mogen de wal op na het invullen van wat formulieren. Ja, dan heb je toestemming om de wal op te gaan, maar als je aan een mooring ligt, moet eerst het rubberbootje opgeblazen worden en het motortje er op, kortom werk aan de winkel.



Aangezien het nogal onrustig is qua golven, bewaren we dat experiment tot de volgende dag. Je moet niet te veel nieuwe dingen op een dag leren!

De volgende morgen gaan we ijverig aan de slag met bootje en motortje en als de klus geklaard is gaan we met ons bootje naar de wal en leggen aan bij de speciale steiger voor "rubbertjes". We wandelen steeds bergop in een halfuurtje naar St. Anne de enige stad op het eiland. Het is typisch Engels maar wel leuk, allemaal kleine straatjes met keurig verzorgde huisjes en bloemrijke tuintjes.

Ze hebben zelfs een internetcafé waar we dankbaar gebruik van maken om weer eens de post van thuis te lezen. Het is altijd gezellig om weer nieuws uit Nederland en van andere zeilers waar ook ter wereld te ontvangen.



De haven Braye op Alderney, waar we nu liggen, geeft beschutting tegen alle winden behalve die uit noordoostelijke richting. Uiteraard steekt er een noordoost 5 Bft op en rollen er grote golven de baai in. Af en toe gaan we 's nachts zo te keer (de boot dan) dat we ondanks het schrap zetten bijna uit ons bedje rollen. Na 2 dagen Alderney en aardig rollen op de golven in de baai willen we wel weer verder en dan naar Guernsey, het middelste eiland.

### Scheuren, knetteren en stuiteren

Als we onderzeil vanaf de mooring vertrekken, gaan we westwaarts om de NW-punt heen door de Swinge. Dat is een nauw gedeelte waar het erg hard kan stromen en kan spoken bij harde wind. Gelukkig is het een licht windje en hebben we doodtij (=geen stroom) gekozen om weg te gaan zodat het heerlijk relaxt zeilen is.

We hebben het windje 4 Bft. mee en schieten heerlijk op. Omdat dit allemaal nieuw gebied voor ons is kiezen we voor de aanloop van St. Peterport via de Big Russel, een breed vaarwater tussen Sark en Guernsey. Het tij staat daar stevig doorheen en we hebben het gevoel echt door deze straat heen te knetteren en er aan de onderkant uitgespuugd te worden. Aan de zuidzijde hadden we op de kaart al een plek gezien waar het water onrustig kan zijn zonder dat er echt gevaar is vanwege diepgang. Normaal een plek waar we toch even een slagje omheen maken, maar met de stroming hadden we een dergelijk snelheid dat we alleen nog tussen twee van deze plekken door konden scheuren. Met deze weersomstandigheden ook geen probleem maar door de golven stuiterend snapt je gelijk hoe een badeendje zich zou kunnen voelen. Toch weer even een leermoment.



Tegen de tijd dat we in de buurt komen van St. Peterport, de haven op [Guernsey](#), trekt de wind nog even aan en we hebben daar de stroom tegen zodat het aardig klutst in het ondiepe gedeelte voor het eiland. Maar zodra we tussen de havenhoofden zijn is het over en meren we af aan de wachtponton, waar aan de andere kant een Nederlands schip ligt. Ze helpen gelijk een handje met afmeren. We moeten een uurtje wachten totdat er genoeg water boven de drempel staat om de jachthaven binnen te kunnen en we kletsen de tijd om met de buurboot die uit



Zuidhorn (Groningen) blijkt te komen.



Als we naar binnen kunnen, wordt onder aanwijzingen van de havenmeester gestapeld aan een lange steiger en de lengte van de schepen is niet echt bepalend voor de volgorde. Wij moeten naast een Frans schip van 10 meter en die schipper is niet echt blij, zeker niet als naast ons nog een schip van 12 meter komt te liggen. De Fransman wordt zowat platgedrukt, wij zouden net zo min gelukkig geweest zijn, maar ja, je mag zelf geen plaatsje zoeken.



In Guernsey hebben we ons echt als toeristen gedragen, lekker wandelen, winkelen, internetten en een bus toer het hele eiland rond. Op die manier zie je in korte tijd wel erg veel.

Vlak bij de jachthaven staat een immens fort, Castle Cornet, waar we een middag hebben rondgelopen en de historie van het fort in ons

opgezogen. In vroeger dagen was het fort enkel met laagwater te bereiken, tegenwoordig loopt er gelukkig een brug naar toe. Na 2 dagen wilden we weer verder en dan als 3de en laatste eiland Jersey bezoeken.

Waarom Riens zich voornam vaker een bril te dragen

Op 4 juli vertrekken we om 9.30 uur in korte broek, een zonnetje aan de hemel en een licht briesje naar Jersey. We hebben geen haast en af en toe valt de wind bijna weg maar hebben geen zin om de motor te starten.



Omdat we langzaam gaan, wordt de vislijn weer uitgegooid in de hoop op een lekker makreeltje. Dat lukt niet, maar na een heerlijke zeildag komen we 's middags om 4 uur aan bij de wachtsteiger in St. Helier op [Jersey](#) en kunnen om 7 uur door naar binnen de jachthaven in.



Als we goed en wel gegeten hebben en heerlijk buiten zitten, horen we een bekende stem en komt Herman van de Diva Martine ons begroeten. Herman en Thea hadden we in St. Peterport leren kennen en ze wisten dat we naar Jersey gingen. In St. Peterport leerden we tijdens een borrel aan boord van de Diva Martine ook een Zweedse archeologe kennen die van eiland Gotland afkomstig was en in het plaatsje Visby woonde waar wij vorig jaar ook een weekje doorgebracht hebben.

Suzan bleek een ware spraakwaterval en aangemoedigd door een drupje whisky vertelt ze ons haar adembenemend verhaal waarbij ze tijdens een bedevaart naar La Compostella in een kerk in een 8 meter diep gat in de grond verdwijnt. Omgeven door reddingswerkers die zich vooral toeleggen op het slaan van kruisjes en huilend hun dank uiten voor het feit dat ze nog in leven is, werd het een hele exercitie om met diverse botbreuken weer uit de put te komen. We hingen de hele avond aan haar lippen en natuurlijk werd het weer veel te laat.

Herman had ons mastje herkend en komt vragen of we bij hen komen borrelen. Dat is natuurlijk erg gezellig en we hebben wat afgekletst die avond. Tijdens ons bezoek in St. Helier zien we hen regelmatig en gaan zelfs een avond samen uit, naar een disco met muziek uit de '60 waar geen van ons 4-tjes (zij waren al 60+) in jaren is geweest. We hebben onze ogen uitgekeken. Een van de schone jonge dames liet tijdens het langdurig voorover staan een string zien waarvan het formaat waarschijnlijk ook uitstekend als flossdraad zou kunnen dienen. Volgens mij was dit ook het moment dat Riens zich voornam toch maar weer zijn bril te gaan dragen als we op stap gaan. Na het verlaten van die tent waren we nog een uur lang doof van het muziekniveau, maar leuk was het wel!

### Nog meer fossielen

Ook op Jersey hebben we een busrit gemaakt en veel gezien. Je kon ook even uit de bus om een bezienswaardigheid te bekijken en vervolgens stap je een uurtje later weer in de volgende bus.

Zo hebben wij een expositie van kristallen, fossielen en meteorieten bezocht, het was niet groot maar wel erg bijzonder. Naast de expositie was (uiteraard) ook een winkeltje waar je mooie sieraden en gebruiksvoorwerpen van de natuurstenen kon kopen.



**TRICERATOPS**  
THIS IS THE SKULL OF A TRICERATOPS (TRI-CER-A-TOPS MEANS: THREE HORNED FACE). THE TRICERATOPS WAS ONE OF THE CERATOPSIAN DINOSAURS AND HE LIVED ABOUT 65 MILLION YEARS AGO. HAD THREE HORNS ONE ON ITS NOSE & ONE OVER EACH EYE. AROUND ITS NECK IT HAD A LONG SHIELD OF BONE. THEY PROBABLY DEVELOPED THEIR SPECIAL HEADS AS PROTECTION AGAINST THE CARNIVORES (MEAT EATERS). THE TRICERATOPS WAS VERY HEAVILY BUILT AND HE WAS VERY LARGE, MEASURING UP TO 9M (30FT) LONG. THE TRICERATOPS ATE VERY TOUGH LEAVES AND HAD SPECIAL SHARP, SCISSOR LIKE TEETH TO CHOP THEM. NO ONE KNOWS EXACTLY WHY DINOSAURS DIED BUT SCIENTISTS THINK PERHAPS THEY COULD NOT ADAPT TO CHANGES TAKING PLACE IN THE CLIMATE.

Gelukkig hebben we geen plek meer aan boord en geen huis want er stonden ontzettend mooie dingen, om te kwijlen gewoon, maar niets gekocht dus. Zoals in het Engels zo mooi wordt gezegd, hebben we aan "window-shopping" gedaan, kijken....kijken ...en niet kopen.



In de haven worden we af en toe behoorlijk verlegen want het blijkt dat vooral de Engelsen op het model van ons schip vallen.

Het gebeurt regelmatig dat er iemand een tijd

naar de Zeezwaluw staat te kijken en dan naar ons slentert en vertelt hoe mooi hij of zij de boot vindt en ze best bereidt zijn tot een ruil. In elk geval zorgt het voor een gemakkelijk eerste contact met de omgeving maar we voelen ons niet altijd even makkelijk onder de complimentjes.

We hebben 4 heerlijke dagen in St. Helier gehad, maar de 9de vertrekken we toch weer na nog even belastingvrij getankt te hebben (0,45 €/ltr).

### Herbouwde steden en lieflijke riviertjes

Vanuit St. Helier gaan we, nadat we afscheid hebben genomen (6 uur in de ochtend) van Herman en Thea, in lichte mist met de radar bij richting Frankrijk, naar St. Malo.





Als we 2 mijl uit de kust zijn is de mist ook verdwenen en het zonnetje begroet ons. De radar kan gelukkig weer uit en we genieten van een heerlijke zonnige zeildag die na 36 mijl 's middags om 4 uur eindigt in St. Malo.

De jachthaven valt ons wat tegen (havengeld 37 euro voor 1 nacht) en 's middags bekijken we dan ook nog uitgebreid de oude stad, omdat we de volgende dag willen vertrekken.

De oude ommuurde stad is leuk en gezellig (veel winkeltjes) om doorheen te wandelen. Zeker als je bedenkt dat het in de oorlog helemaal is platgegooid en het weer in originele staat is herbouwd.



De volgende morgen gaan we om 6 uur met de eerste sluis mee naar buiten en samen met nog 4 schepen varen we uit, ieder een andere kant op. De motor moet weer aardig zijn best doen vandaag want we kunnen van de 12 uur dat we onderweg zijn, maar 1 uur zeilen. Geen wind maar wel erg veel zon en dat is bakken geblazen!



Na 52 mijl varen we de lieflijke rivier de "Trieux" op en komen we aan in Lézardrieux waar we 3 dagen blijven. We doen boodschappen, ontwikkelen wat huishoudelijke activiteiten en maken een wandeling (heen en terug) naar Paimpol aan de andere kant van de landpunt, totaal 15 km.

Vanuit Lézardrieux varen we omdat de wind meezit in een keer de 80 mijl naar l'Aberwrac'h, waar we 2 dagen aan een ankerboei liggen zonder de wal op te gaan. De stad is ook niet zo groot en we willen gewoon luieren, een beetje vissen, (en gelukkig niets vangen) aan ons reisverslag werken.

Anders komt het er nooit van om die te versturen. Wel zien we vanaf ons bootterras de 14de juli (nationale feestdag in Frankrijk) het vuurwerk om ons heen de lucht in gaan.

### Time out in Brest

Dinsdag 15 juli varen we bij het krieken van de dag van onze ankerboei weg, het is wat mistig maar we kunnen de tonnen goed zien. Via het Canal du Four, een straat tussen het vaste land van Bretagne en het eiland Quessant door. Deze zeestraat kan vreselijk ruw zijn vanwege de beperkte diepte (rond de 20 meter) en als er stroom tegen wind is. We hebben het zo berekend dat de stroom mee staat en gelukkig is de wind NW zodat de weergoden ons goed gezind zijn als we de straat doorgaan.

De wind valt in de straat weer weg en de zee wordt spiegelglad zodat de motor aan moet. Gelukkig kunnen we als we de kaap gerond hebben en de Rade de Brest inzeilen weer het zeil hijsen en met een slakkengangetje varen we verder naar de jachthaven van Brest, met 1300 plaatsen. Het blijkt een haven te zijn met heel veel kleine bootjes tussen de 5 en 10 meter en weinig plaats voor grotere schepen. Uiteindelijk vaart de havenmeester ons voor naar een mooie grote plaats aan de buitenkant van de golfbreker, waar we prins(ses)heerlijk liggen op dit moment.



## *Nederland-België-Kanaaleilanden-Frankrijk*

Aan de golfbreker liggen nog 6 vreselijk grote schepen en een giga-trimaran. We hebben gelijk voor 5 dagen betaald, want er komt een zware depressie de Golf van Biskaje over en we nemen even een time-out.

\_\_\_/\_\_\_