

Time Out (Atlantic 42) Zeiltrip 2009

bulletin 2 (20 juni – 8 juli)

St. Vaast

Na een paar prettige dagen in Cherbourg varen we door naar St. Vaast.

Als we daar op zondagmiddag aankomen, is het feest. Op de kade voor de restaurants staat een disco-achtig podium waarop een zanger en een zangeres keiharde rockmuziek ten gehore brengen. Tot diep in de nacht hebben we de lol hier vanaf onze boot van te genieten en ter vermaak van de Belgische boot naast ons af en toe luidkeels mee te zingen.

St. Vaast is een kleine vissersplaats, bekend van zijn oesterteelt. Bij laag water zie je vlak naast de haven de grote oesterbedden liggen waarop met tractoren en grote laadkarren de oesters van de drooggevalen zeebodem worden gehaald.

In de haven zelf liggen kleine vissersscheepjes die elke morgen hun vangst uitladen en waarvan een deel verkocht wordt in een grote vishal. De rest gaat naar de veiling.

Vóór St. Vaast ligt het eilandje Tatihou met een maritiem museum en een botanische tuin. Een kleine blauwe vissersboot met een propellor en vier wielen onderhoudt de verbinding met het eilandje. Eerst vaart hij met de propellor naar het eilandje en gebruikt vervolgens de wielen zodra hij op het land is aangekomen.

In St. Vaast liggen we aan een hammerhead, vlakbij het moderne havengebouw. Op maandag is het wasdag voor ons: de boot krijgt een beurt, het wasgoed gaat in de laverie in het havengebouw en ook wijzelf zijn aan een reiniging toe. Daarna wordt op de vouwfiets het kleine stadje doorgereden. Behalve wat restaurantjes, een paar winkeltjes en twee poissoneries is er niet zoveel te beleven. De meeste tijd brengen we door op het achterdek, lekker in de zon genieten van de drukte in de haven.

Voor ons hoort bij St. Vaast een bezoek aan Les Fuchsias. In dit restaurant hebben we enkele jaren geleden voortreffelijk geluncht en dat willen we nog wel een keer!

Helaas serveren ze alleen in het weekend een lunch en dan zijn wij al weer vertrokken. Dus wordt er voor dinsdagavond een tafel gereserveerd.

Les Fuchsias ligt in een straatje met vrij saaie huizen waardoor het restaurant extra opvalt. De gevel is helemaal begroeid met fuchsia's en heerlijk geurende rozen. Via een binnenplaats, waarvan de muren ook volledig worden bedekt met fuchsia's, kom je in het eigenlijke restaurant met een salon, een rustieke eetzaal en een grote glazen serre waar ook gegeten kan worden. Erachter ligt een grote ommuurde binnentuin. De tuin heeft veel verborgen hoekjes en is een waar arboretum met subtropische bloemen en planten. Door de beschutte ligging groeien en bloeien hier o.a. mimosa, veel rozensoorten, berenklauw, palmen, eucalyptus etc. en natuurlijk de fuchsia.

Les Fuchsias wordt al generaties door dezelfde familie geëxploiteerd en de keuken is magnifiek. Wij eten die avond een superbe ganzenlever, een voortreffelijke eendenborst en een fantastische mousse au chocolat.

Quistreham

Tevreden varen we de volgende dag de haven uit. De weersverwachting geeft voor die dag wind 3-4, maar we zijn de haven nog niet uit of er staat al een dikke 5.

Vorbij de betonning wordt de boot in de wind gelegd en zal het zeil worden gehesen. Halverwege blijft dat echter hangen, want de hijslijn van het grootzeil blijkt verkeerd te zijn vastgemaakt en zit in de knoop met de lazy jack. Dus gaat het grootzeil weer omlaag, moet Henk naar voren om de lijnen te ontwarren, glijdt hij uit op het dek en komt onder de giek te hangen en probeer ik achter het stuurwiel de boot in bedwang te houden. Voorzien van de nodige adrenaline kan er uiteindelijk opnieuw gehesen worden.

Met inmiddels windkracht 7 en dito golven gaat het hoog aan de wind richting Quistreham. Daar moeten we door een grote zeesluis om in het kanaal naar Caen te kunnen komen. Voor de sluis ligt een wachtsteiger, waar boten kunnen aanleggen totdat het tij het toestaat dat de sluis opengaat. We hebben aanlandige wind en stevige stroom mee, dus gaat het in een fiks tempo richting sluis.

Voor de zekerheid bellen we even hoe laat de sluis opengaat en horen dat dat nog enkele uren kan duren. De sluiswachter meldt dat we maar zolang voor de sluis heen en weer moeten blijven varen, want de wachtsteiger is in revisie en weggehaald (nota bene midden in het seizoen!!)

Dat is dus een vervelend dompertje, met die windrichting en stroom. Enfin, om een lang verhaal kort te maken: rond tien uur 's avonds liggen we met een grote vissersboot in de sluis, vastgemaakt aan verticale stalen kabels langs de sluiswand. Tegen elfen zijn we geschutt en om half twaalf uur ligt de boot eindelijk in de haven van Quistreham. Dan pas komen we aan ons avondeten toe: het blijft dit keer bij twee gehaktballen en een glaasje bier.

Caen

De volgende ochtend varen we om half tien vanuit de haven van Quistreham het Canal de Caen à la Mer in. Dit kanaal van 7,6 mijl lang vormt de verbinding van Caen met de zee. Ook grote zeeschepen kunnen erdoor, op weg naar langs het kanaal gelegen bedrijven.

Om in Caen te komen, moeten drie bruggen worden gepasseerd. De openingstijden liggen vast, dus het is zaak om op tijd bij die bruggen te zijn.

De eerste brug is een replica van de Pegasusbrug: een stalen ophaalbrug met een rond deel aan de walkant waarmee de brug mechanisch omhoog gaat. Deze Pegasusbrug werd op 6 juni 1944 door de Engelsen en Canadezen op spectaculaire wijze in ongeschonden staat op de Duitsers veroverd en vormde een belangrijke schakel in de opmars van de geallieerden.

Na de Pegasusbrug volgen de Combelles en La Fonderie, allebei draaibruggen.

Voordat de laatste draaibrug is bereikt, moet je nog onder het viaduct van Calix door, een overspanning over het kanaal met een hoogte van 33 meter. Hoewel onze mast met antennes 23 meter is en we er dus makkelijk onderdoor kunnen, blijft het spannend.

Als je het viaduct nadert en omhoog kijkt, zou je zweren dat de mast met een klap tegen het viaduct moet botsen!

Caen is een prachtige stad met ruime straten, mooie gebouwen, veel parken en een overdaad aan terrasjes. De Duitsers hebben in dit bolwerk van hun verdediging van 6 juni tot 20 juli 1944 stand gehouden. Toen Caen bevrijd werd, was driekwart van de stad weggebombardeerd. Bij de herbouw heeft de stad het huidige ruimtelijke karakter gekregen.

De jachthaven ligt praktisch in het centrum van Caen. Op een hoog plateau in het centrum torent het Château, omringd door vestingmuren en grachten, en oorspronkelijk gesticht door Willem de Veroveraar, boven de stad uit. Prachtige kerken als de Abbaye aux Dames, de Eglise St-Pierre en de Abbaye aux Hommes liggen allemaal op loopafstand.

Als winkelstad is Caen een echte aanrader, maar als marktstad is het beslist een 'must'. De zondagsmarkt die rond de haven en door het centrum wordt gehouden, is een ware belevenis. Ik wil niet in herhaling vallen, maar het aanbod van verse regionale groentes, fruit, vis en vlees is tongstrelend en onweerstaanbaar! Dat is dus weer smullen, die avond.

Behalve eten en drinken, doen we ook een tweetal nuttige dingen in Caen. Allereerst wordt er een nieuwe Wifi-antenne gekocht zodat we vanaf de boot weer kunnen internetten (als er tenminste zendpaal is). En verder gaat Henk met een vouwfiets naar de fietsenmaker en weet hem duidelijk te maken dat de band lek is.

Deauville

In Caen blijven we een paar dagen liggen, gaan dan weer terug door het kanaal naar Quistreham en zeilen vervolgens met prachtig weer en een prettige wind naar Deauville.

Deauville en het ernaast gelegen Trouville. Hier zijn we niet eerder geweest, maar het blijkt echt de moeite waard.

Deauville is hét mondaine centrum van de Côte Fleurie met kilometerslange zandstranden, chique bars en hotels, een promenade om te flaneren en een indrukwekkend casino dat vanaf zee al van veraf te zien is.

Deauville is in de 19e eeuw door de elite uit Parijs omgetoverd van een schamel boerendorp in een stadje met statige panden, mooie architectuur, brede lanen en parkachtige tuinen.

We boffen: als we bij de havenmeester informeren waar we inkopen kunnen doen, vertelt hij ons dat er in het centrum markt is! En ja hoor, er kan weer gescoord worden, hoewel de prijzen van de schaal- en schelpdieren en andere lekkernijen direct gerelateerd zijn aan de entourage waarin de markt zich bevindt....

Na een korte siësta wordt 's middags eerst een pharmacie gefrequenteerd, want Henk heeft last van een eksteroog. Zie dat maar eens in algemeen beschaafd Frans aan zo'n juffie in zo'n apotheek duidelijk te maken. Maar met non-verbale communicatie kom je ook een end, dus krijgen we na enig heen-en-weer gebrabbel het juiste medicament mee. Maar daarvoor moeten wél eerst de schoenen uit en zakt de apothekersassistente door de knieën om de juiste diagnose te stellen!

Opgewekt wordt daarna een bezoek gebracht aan een erg authentiek uitzijnde Cave.

Een oudere dame, gesecondeerd door haar zwakbegaafde zoon, staat ons te woord. We zijn op zoek naar een Calvados van 20 jaar oud die we enkele jaren geleden in het nabijgelegen Dives-sur-Mer hebben gekocht.

Onmiddellijk troont de dame ons mee naar haar Calvados-verzameling en mogen we alles proeven wat we maar willen. In kleine glaasjes met dubbele bodem wel te verstaan, dus je krijgt per glas maar een drupje binnen.

Na uitvoerig testen weten we het zeker: we hebben 'onze' Calvados teruggevonden. Daar willen we dus wel een paar flessen van meenemen, maar eerst moet er nog onderhandeld worden over de prijs. Na hevig gemompel van de oude dame en druk overleg met haar zoon krijgen we 15% korting.

De deal is snel gemaakt. Henk's rugzak wordt vol flessen gestouwd, de glaasjes met dubbele bodem worden erbij gestopt en topzwaar klimt Henk op de vouwfiets om zijn buit naar de boot te brengen.

Fécamp

Vanwege de heersende ONO-wind is het de bedoeling om vanuit Deauville naar het zuidwesten te zeilen, terug naar St. Vaast. Een zeiltrip van een kleine 60 mijl, dus een uur of elf varen. Om niet al te laat in St. Vaast aan te komen, moeten we dan de volgende dag om 6 uur opstaan en om 7 uur vertrekken.

Voor vertrek halen we via het systeem van Yacht Control en via de Navtex nog even het weer voor de komende dagen op. We zien tot onze verbazing dat de windrichting, die tot nu toe steeds vanuit ONO was voorspeld, westelijk zal gaan worden en dat dat de komende weken ook zo zal blijven.

Dus worden de plannen bijgesteld en wordt besloten naar het noordoosten te varen, richting Fécamp. Deze bestemming ligt op slechts 34 mijl en is pas aan te varen rond vier uur 's middags, dus we moeten nog een paar uur rondlummelen om er niet veel te vroeg te zijn. Hadden we gisteren al geweten dat de wind zou gaan draaien, dan hadden we nog een uurtje langer in ons bed kunnen blijven liggen....

Goed gemutst en schaars gekleed varen we om negen uur onder een blauwe lucht en een uitbundig zonnetje de haven van Deauville uit. De eerste uren wanen we ons in de Caribic. Lekker onderuitgezakt in de kuip, met een kopje koffie en een stokbroodje in de hand, dobberen we over een gladde zee.

Maar helaas, dat blijft niet zo. Rond het middaguur komen we in potdichte mist terecht. Je kunt nog geen halve mijl vooruit kijken. Rondom de boot is het één grote grijze ondoordringbare massa. De radar wordt aangezet, de reddingsvesten gaan aan en de misthoorn wordt uit de kast gehaald. Het is afgelopen met het geluier: oplettend wordt in de dikke mist getuurd voor het geval er toch een bootje op onze route ligt die niet op de radar zichtbaar is.

Even later trekt ook de wind nog eens stevig aan en worden de golven steeds hoger. We scheuren in volle vaart langs een prachtige kust met hoge kliffen die we vanwege de mist helaas niet kunnen zien.

Als we ongeveer op hoogte van Fécamp zijn, brengt Henk in de wilde zee de stootwilen en landvasten in gereedheid en gaat het grootzeil naar beneden.

Ondertussen heb ik gebeld met de capitainerie die meldt dat er genoeg water in de haveningang staat om binnen te kunnen varen.

We kunnen nog steeds geen hand voor ogen zien. Dan roept Henk opeens: “Moet je daar eens kijken”. Vlak voor onze boot doemt uit de mist een hoge steile rots op: het blijkt een van de twee mega-havenhoofden te zijn.

De wind is inmiddels aangewakkerd tot 7 en er staan hoge golven. Voor de haven staat een hevige stroming omdat hier de getijstromen uit het Kanaal en het zuidelijke deel van de Noordzee bij elkaar komen. Deze stroming veroorzaakt bij HW een angstaanjagende dwarsstroom voor de haveningang. Het gevaar is dan niet ondenkbaar dat de boot op een van de hoge havenhoofden wordt geslagen, zeker bij harde wind. En die hebben we, die harde wind!

De haveningang is vrij smal, de golven zijn wild, de stroming is nog wilder. Er zit maar één ding op: vól gas geven, de boot zo goed mogelijk op koers proberen te houden en op hoop van zegen naar binnen te varen.

Getuige het feit dat ik het kan navertellen, is dat dus gelukt, maar vraag niet hoe. In elk geval hebben we enkele vislijnen die van boven de havenhoofden naar beneden hingen, in onze woeste vaart meegenomen. Achteraf lezen we in de pilots dat het bij harde wind wordt afgeraden Fécamp binnen te lopen en je beter op zee kunt blijven of doorvaren naar Le Havre....

En dan ben je in de haven zelf en denkt dat je het gehad hebt. Niet dus!! Vanaf de rotsachtige heuvels blaast een gigantische valwind onze boot van achteren de haven in. Het beste zou zijn de boot met de kop in de wind aan te leggen. Maar daarvoor is geen plaats en manoeuvreerruimte. De boot is nauwelijks te houden en met deze wind doet de boegschroef ook weinig.

We moeten in een box zien te komen met die harde wind van achter, en daarmee met het risico dat de boot dwars door de steiger knalt. De zijsteigers waaraan we de landvast van de middenbolder moeten zien vast te maken, zijn erg kort in verhouding tot onze boot. Gelukkig staat er een man op de hoofdsteiger die een handje helpt en komen er twee anderen aanrennen die de voorkant van de boot van de steiger afduwen. Na wat hectisch geschreeuw en gedoe, ligt de boot uiteindelijk op zijn plek. De opluchting is groot. Maar mijn haren staan inmiddels zó recht overeind, dat ik me de volgende dag onmiddellijk naar de kapper spoed.

Enkele uren later zijn mist en wind opeens verdwenen. Waren we dus wat later de haven binnengevaren dan zou het allemaal iets meer easy zijn gegaan!

In Fécamp zien we voor het eerst tijdens deze reis veel Nederlandse boten. Jammer, want nu kun je niet meer hardop zeggen wat je denkt....In elk geval is het een teken dat de vakanties in Nederland langzamerhand begonnen zijn.

Fécamp was tot de jaren zeventig de vierde Franse visserijhaven en de eerste op het gebied van de kabeljauwvangst. Sindsdien is de concurrentie vanuit Le Havre dusdanig geworden, dat tegenwoordig nog slechts een handvol schamele vissersboten actief is. Het toerisme is inmiddels een belangrijke bron van inkomsten.

Naast het brede kiezelstrand is o.a. de Distillerie Bénédictine één van de belangrijkste attracties van het stadje. Bénédictine is een kruidige likeur, rond 1500 ontwikkeld uit de olie en het aroma van kruiden die monniken op de klippen zochten, en die gedistilleerd werd op basis van een recept van een kloosterling uit Venetië. Een slimme zakenman uit Fécamp, Alexander Le Grand, herontdekte dit drankje in de negentiende eeuw en begon het op commerciële basis te produceren. Als onderdeel van zijn verkoopstrategie bouwde hij het Palais Bénédictine, een extravagant en pompeus bouwwerk, versierd met gothische en renaissance torens, pilaren en overige versieringen.

St. Valery-en-Caux

In Fécamp genieten we een paar dagen van het mooie weer en zetten dan koers naar St. Valery-en-Caux. De tocht er naar toe gaat langs de Falaises, de schitterende witte krijtrotsen die als een grote aaneengesloten muur het land van de zee scheiden. De zo geroemde White Cliffs of Dover vallen volstrekt in het niet bij de grootsheid en de uitgestrektheid van de krijtrotsen langs deze kust. Hier en daar bevindt zich een inham in de rotsen, met een klein zandstrand en enkele huizen. Bovenop de krijtrotsen zien we af en toe een kasteel opdoemen, waaronder het kasteel waar de Habsburgse keizerin Sissi voor haar gezondheid vertoefde.

Tijdens het varen passeren we een grote atoomcentrale, die Rouen van stroom voorziet. Dit is verboden gebied, waar in een royale boog omheen gevaren moet worden. St. Valery-en-Caux liggen we als enige boot aan een lange visitors-steiger. Het dorp is klein en qua bebouwing vrij saai. Ook hier heeft W.O. II de nodige schade aangericht: in 1940 werd het dorp volledig verwoest toen de Franse en Engelse troepen door de Duitsers werden verslagen. Maar liefst 46.000 soldaten werden krijgsgevangen gemaakt. Tijdens de wederopbouw na de oorlog is weinig aandacht besteed aan verfraaiing van de nieuwbouw.

Langs de kade staan enkele kleine viskramen, behorend bij hele kleine vissersbootjes die hier hun vangst elke ochtend proberen te verkopen. In elke kraam liggen maar een paar vissen en kreeften. We zien chien de mer (nee, geen zeehond, maar een soort kleine haai) en tarbot. Maar het geringe aanbod wordt 'goedgemaakt' door het gewicht: de tarbots wegen minstens een kilo en de kreeften minstens twee!

Dieppe

Op zondagmiddag komen we in Dieppe aan en daar liggen we nog steeds. Het weer is omgeslagen en ronduit slecht geworden. De wind giert met 25 knoop door de haven, de regen striemt over boot en het ziet er niet naar uit dat dit snel beter wordt. De voorspellingen geven voor de hele week noordwesten wind 5 met stoten tot 32 knoop (= een royale windkracht 7). Daarnaast overheersen onweer en stortbuien in de weersberichten.

Er zit dus niets anders op dan in de haven te blijven liggen. We vermaken ons met lezen, internetten, telefoneren, de boot poetsen, kokkerellen en borrelen met de burens van de naast gelegen boot. Tussen de buien door wordt snel boodschappen gedaan.

Het ziet er niet naar uit dat we de laatste bestemming die we voor ogen hadden, nl. St. Valery sur Somme, dit jaar nog zullen halen.

Daarom is hiermee een eind gekomen aan het verslag van de zeiltrip 2009. Vrijdag komt Henk S., die met Henk de boot terug zal varen naar Nederland. En zaterdag ga ik met de auto terug naar Nederland, waar het weer niet veel beter schijnt te zijn. Anyway, wij hebben genoten en de lezers van mijn bulletins misschien ook een beetje....

Salut!!!!!!!!!!