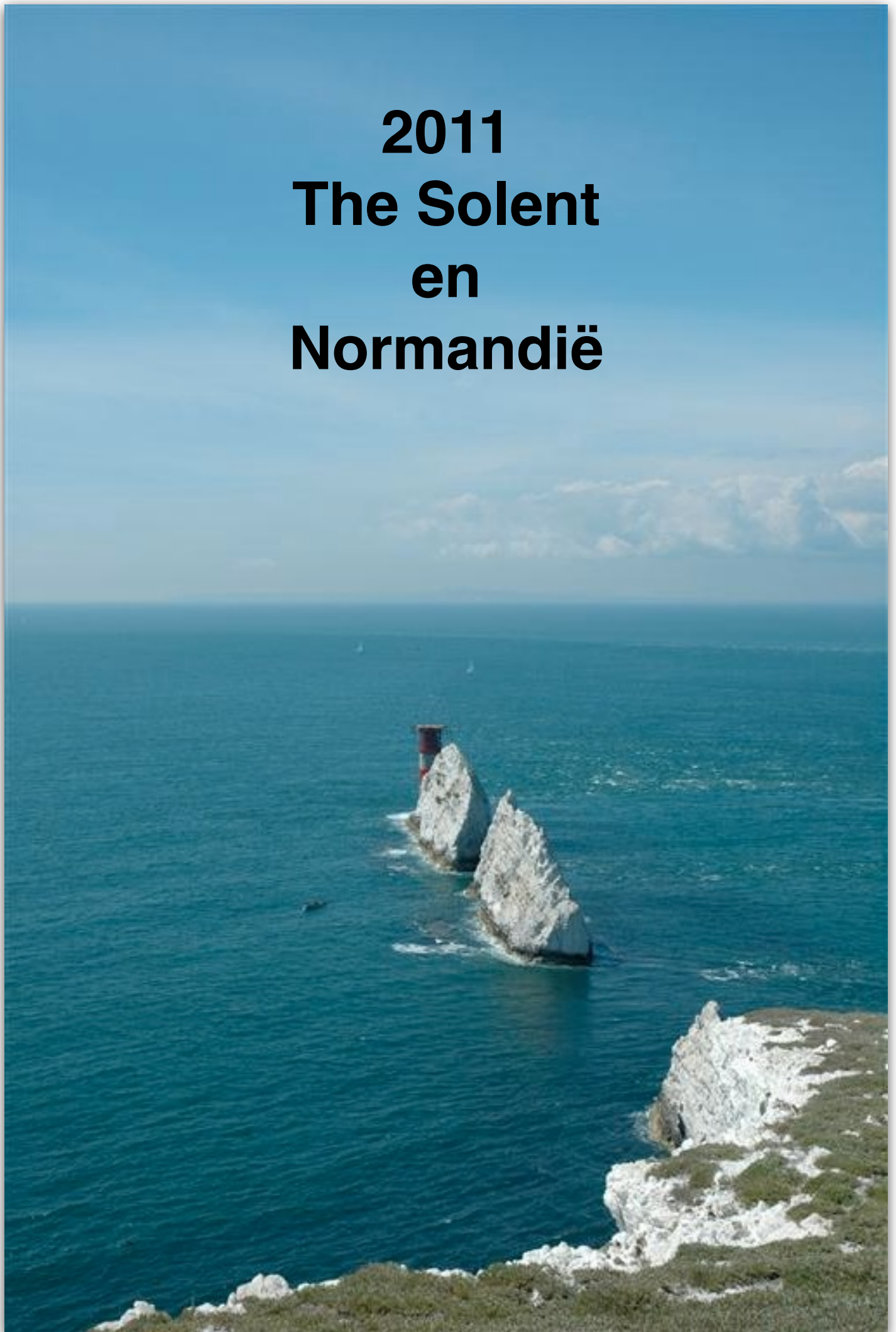


**2011**  
**The Solent**  
**en**  
**Normandië**



Oversteken naar Engeland spreekt tot de verbeelding. We kregen veel meer vragen over gevaar en of het niet erg ver was dan toen we naar Denemarken wilden gaan. En dan te bedenken dat de kortste oversteek nauwelijks 30 km. is. Ik vermoed dat het iets te maken heeft met de onmogelijkheid om er over de weg heen te gaan.

Vanaf het moment dat we de boot hadden gekocht was mijn droom om naar het Isle of Wight te gaan en langs the Needles te varen. Wight is een van de plekken die in mijn herinnering leven na het festival dat ik er in 1970 heb meegemaakt. Dat beroemde festival met de rellen en het laatste optreden van Jimi Hendrix (waar ik tussen twee haakjes doorheen geslapen heb).

In het voorjaar troffen we voorbereidingen om naar de Solent te varen. Reeds schaften we aan op de Hiswa en de Channel Pilot en de Vaarwijzer voor het Kanaal waren leuke verjaardagscadeautjes. In maart heb ik ook nog het papiertje van de Theoretische Kust Navigatie gehaald. Je moet tenslotte goed beslagen ter zee komen.

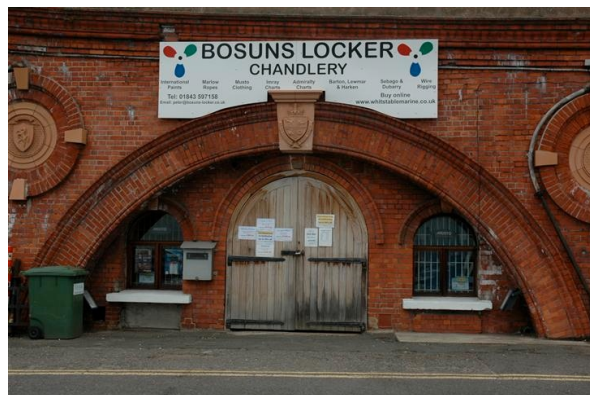
De eerste weken van de schoolvakantie bracht ik weer op het IJsselmeer door, daarna verlegden we de boot naar Scheveningen om vandaar te starten richting Engeland.

We zeilden naar Breskens en daar ging het meteen al mis, we lagen er 2 dagen verwaaid. De fout van vorig jaar om toch te proberen verder te varen hebben we deze keer niet gemaakt. Daarna via Blankenberge door naar Nieuwpoort.

Blankenberge was niet nieuw, we waren er in het voorjaar al een keer geweest, want evenals in de voorgaande twee jaar waren we weer ieder vrij weekend en ieder schoolvakantie op het water te vinden.

Vanuit Nieuwpoort overgestoken naar Ramsgate. We waren in Engeland!

In Ramsgate had ik helemaal gerekend op een confrontatie met de kustwacht. Bij het oversteken van de TSS-route hadden we keurig de haakse oversteek gemaakt, maar omdat de wind wat ongunstig stond motorden we een mijl of 5 parallel aan de "snelweg" om daarna beter te kunnen zeilen. Helaas had ik niet goed gekeken. We hadden 5 mijl het midden van de TSS gevolgd. Normaal is dat goed voor een boete van een paar honderd euro, maar we waren blijkbaar niet gesignaleerd. (Of ik heb me weer eens te druk gemaakt over regeltjes) Nu we eenmaal in Ramsgate waren konden we het ook niet laten even naar Canterbury te treinen. Alleen maar zeilen is beperkt. Wij proberen ook veel te wandelen en te fietsen. Het bezoeken van historische steden hoort ook in dat rijtje.



Engeland heeft toch een heel andere sfeer dan het vasteland van Europa. De tradities en de historie spatten van de steden en dorpen af. Jammer dat het Engelse bier niet te zuipen is.

Vroeg op het tij vertrokken we om Dover aan te doen, maar het liep zo voorspoedig dat we doorgevaren zijn. Een goede raad uit de Vaarwijzer namen we ter harte: als je de kans krijgt, zie dan dat je snel langs de Zuidkust gaat, de heersende windrichting is Zuidwest dus je hebt hem meestal tegen.

Eastbourne is een Engelse kustplaats zoals ik hem me altijd voorstel. Statige witte huizen langs een boulevard, bankjes met mensen op leeftijd die een boek lezen en veel groen en natuurlijk de greens waar cricket en bowls gespeeld kan worden. Ook al omdat de verwachting was dat de wind oostelijk zou blijven, zijn we een daagje over gebleven om naar Beachy Head te wandelen. Over de indrukwekkende krijtrotsen. De rotsen boven de vuurtoren zijn een geliefd punt voor zelfmoordenaars. Langs de rand wemelt het van de gedenktekens. Er is zelfs een team van hulpverleners dat rondloopt om te praten met

suïcidalen. Het meeste indruk maakte een klein kruisje met de tekst "Michael, I love you son" en de datum, 29 maart 2005.

Bij het binnenlopen van de marina bij Eastbourne maakten we voor het eerst kennis met het fenomeen getijdenhaven. De ingang viel bijna droog. Alleen in het midden stond nog water. De harbourmaster verzekerde ons via de marifoon dat het diep genoeg was. Nadat we in de kolkende sluis een meter of drie waren gestegen lagen we in elk geval goed binnen.

Het contrast tussen Eastbourne en Brighton, onze volgende haven kon bijna niet groter. Brighton is vuiler, verwaarloosder en minder opgewekt. De pier is vergane glorie (maar daar kunnen ze in Scheveningen over meepraten) en het strand werd bevolkt door enorme menigten mensen, afkomstig uit de vroegere Britse koloniën. Een eindje de stad in waande je je in Azië. We liepen door een replica van een Indiaas tempelcomplex. Al met al een boeiende stad, maar wel een schok na het traditioneel Engels Eastbourne.



Verder langs de kust richting Solent kwamen we terecht in de stromingen rond Selsey Bill, de landtong ten zuiden van Portsmouth. Op de kaart hadden we wel iets zien staan, maar er verder geen aandacht aan geschonken. We voeren rustig op de gennaker met een lekker zonnetje en een knoop of 10 halve wind. Voor ons voer een ander schip dat bij het naderen van een kardinale ton ineens zijn genua binnenhaalde en de motor startte. We snapten er niets van, waarom doe je zo gek? Tot we even na de ton ineens in vreemde stromingen zaten in een bijna onbestuurbare boot. Snel de gennaker er af en de motor bij. Die andere mensen kenden blijkbaar dit water. We waren blij dat de omstandigheden goed waren. Voortaan toch beter de stromenkaarten bekijken voordat je een stuk langs de kust vaart. Goed, dat was de zoveelste les die we leerden.

Een uurtje later voeren we in prachtig weer de Solent binnen. Mooi op het tij. Dat begonnen we nu toch wel en beetje door te krijgen.

Het getij en de bijbehorende stromen blijven boeiend, maar ook onbegrijpelijk. De Solent heeft een getijdenverschil van een ongeveer anderhalve meter. Bij Eastbourne is dat dezelfde dag zeker een meter of vier. Halverwege de Solent draait de stroom ineens om. Dat moet je heel goed plannen, want zeker aan de oostkant raast hij. We hebben er een zeilschip, met een stevige ruime wind, achteruit zien varen. En dan hebben we het nog niet over de stroom bij een Portland die niet voor niets "the race" wordt genoemd. Maar daar zijn we dit jaar gelukkig niet geweest.



De haven van Portsmouth wordt gedomineerd door de Spinnakertower, een architectonisch hoogstandje. Ik heb er een kritiekpunt op. Als je er toch verlichting bovenop aanbrengt voor het vliegverkeer, doe dat dan met scheepsnavigatieverlichting. Dat zou de suggestie van een scheepsmast nog sterker maken. Nu lijkt het alsof je hem altijd van bakboord nadert. Maar dat zal wel niet mogen volgens een of andere verordening, vermoed ik.

Nu we eenmaal in de Solent waren besloten we rustig aan te gaan doen. Er waren hier haventjes

en plekken genoeg om op ons gemak te bekijken, er rond te lopen en te fietsen. Voor sommige watersporters is het absoluut not done, het meenemen van vouwfietsen. Wij zijn zeer tevreden met onze Bromptons. Al zou je zo nu en dan in Engeland wel een paar extra versnellingen willen hebben. Engelse wegen gaan gewoon recht door, ook recht door de heuvel op en dat wil nog wel eens betekenen dat je naast je fiets loopt.

In Lymington, een van de vertrekpunten van de veerboot naar Wight heb je de mogelijkheid om aan de kade in het stadje te gaan liggen, bijna tegen het terras van de pub aan. Vanaf je boot loop je binnen twee minuten in de met kinderhoofdjes geplaveide straatjes. Helaas heb je er geen walstroom, maar de ambiance vergoedt veel. Het is een ideale uitvalsbasis voor fietstochten naar the New Forest en wandelingen langs de kust. Hiervandaan loopt een prachtig wandelpad naar Hurst Castle, het fort dat de monding van het Needles Cannel al eeuwen bewaakt. Vanaf de wal kon je de sterke stroom in het kanaal duidelijk zien. Iets dus om later goed rekening mee te houden.

Yarmouth, de bestemming van de veerboten van Lymington naar Wight is een rustig stadje met een mooie haven. Dat was ook een prima plek om het eiland te verkennen. Het is een flinke tippel, maar de wandeling van Yarmouth naar Freshwater Bay langs de Yar en vervolgens naar de Needles via de Tennison Downs kan ik iedereen aanbevelen. Een van de mooiste kustwandelingen met uitzicht op de krijtrotsen die er bestaat. De Needles zelf zijn schitterend, zo'n stukje natuur waar je uren kunt kijken naar de zee en luisteren naar de meeuwen.



Cowes hebben we maar met de bus gedaan.

We zaten midden in de Cowesweek. Taferelen als vorig jaar bij Sail wilden we niet nog een

keer meemaken. Het viel mee. In Cowes was het klassenverschil dat bestaat in de Britse samenleving pijnlijk aanwezig. De jachtenbezitters, met hun Henry Lloyd en Dubarry en de veel te dikke, getatoeëerde gezinnen achter de fish and chips. Dik betekent in Engeland ook meteen moddervet, iets wat gezien de ten toon gespreide eetgewoonten ook geen verbazing wekt.

Na flink wat fietsen en wandelen besloten we aan de zuidkant langs St. Catherine's Point te varen. Gelukkig liep het tij goed, zodat we op een redelijke tijd uit Yarmouth konden vertrekken en dan de stroom oppikken langs de zuidkust. De wind was een knoop of 25, redelijk stevig dus. Het liep als een trein. Precies op het mooiste punt, bij de Needles draaide het tij. We raasden het Needles Channel uit en toen de kust langs. De plotter gaf regelmatig ruim 10 knopen. Het was de eerste keer dat we zo snel een kust voorbij hebben zien komen.

Veel te vroeg kwamen we bij Bembridge, de getijdenhaven aan de oostkant van Wight aan. Een mooi moment om eens te oefenen met ankeren. In tegenstelling tot veel zeilers



zijn wij niet van die ankerars. Aan de ene kant is dat onkunde. Met de beperkte ervaring die we hebben met varen heeft de prioriteit eerst gelegen bij het leren beheersen van de boot onder alle langs komende omstandigheden. Ankeren was er bij ingeschoten. Aan de andere kant is het ook zoeken naar comfort. Als je in een haven kunt liggen met douches, walstroom en een plek om je benen te strekken na een dag op de boot is dat erg lekker. En dan nog een detail: we hadden helemaal geen bijboot. Aan de kant komen levert dan een probleempje op. Het ankeren ging ook niet

vlekkeloos. Met het anker uit liepen we volgen de plotter nog 0,7 knoop over de grond! Dat was niet de bedoeling. Met veel moeite heb ik het anker weer aan boord gehesen. Er zat

een heel bos aan waterplanten aan. Waarschijnlijk toch niet de goede grond om te ankeren, of te weinig ankerketting, enfin, dat gaan we volgend voorjaar eens uitgebreid uitzoeken. Intussen was het water zo gestegen dat we Bembridge konden binnenlopen. Aan een van de steigers legden we aan. Eerst werd ons nog naar de diepgang gevraagd voor we een plaatsje kregen aangewezen. Bij laag water zaten we met de kiel in de modder, maar dat was volgens de harbourmaster geen probleem. Het stadje was een flink eind lopen, goed dus voor de spieren. Het door Clemens Kok aangeraden museumje in het stadje hebben we niet kunnen vinden, nou ja, jammer dan.

Voor het bevaren van de Engelse kust (en trouwens ook de Franse kust) hebben we zeer veel gehad aan de Vaarwijzer en de Channel Pilot (naast Reeds voor de meer technische kant, de getijden en zo). Kok levert in zijn Vaarwijzer leuke achtergrondinformatie. Het is inspirerend om naast beschrijvingen van havens ook tips te krijgen over dingen die je kunt zien of wandelingen en fietstochten die je kunt maken. De Channel Pilot levert meer praktische informatie, kaartjes van havens en zo. De twee samen zijn voor ons bijna onmisbaar. Bij iedere planning wordt gekeken: wat zeggen Clemens en Tom er van?

Langzamerhand werd het tijd Engeland vaarwel te zeggen en over te steken naar Normandië.

Voordeel van die oversteek is dat je niet echt rekening hoeft te houden met het tij. Je hebt altijd een dwarsstroom en in de 65 mijl die de tocht duurt heb je hem ruwweg even lang van stuurboord als over bak. Verstandig was natuurlijk wel om rond hoogwater uit Bembridge weg te varen. De doorgang voor de haven is behoorlijk ondiep.

's-Avonds kwamen we aan in Cherbourg, waar we meteen van de gelegenheid gebruik hebben gemaakt om een driegang menu te bestellen in een restaurantje. Dat is in Frankrijk toch meer gewoon dan in Engeland. De volgende dag viel dat ook meteen op. Tussen de middag wordt er op alle terrasjes gegeten. In Engeland zie je dat niet.

Binnenlopen in Cherbourg leverde nog een probleem op. De motor wou niet starten. De startmotor draaide wel, maar aanslaan, ho maar. Gelukkig heeft Cherbourg een zeer ruime kom na de grote golfbreker die voor de haven ligt. Tussen de met forten getooide muur en de werkelijke haven is een afstand van een ruime mijl. Ruimte genoeg dus om rond te varen. Mijn kennis van diesels is beperkt. Met veel moeite heb ik het brandstoffilter gelokaliseerd en hem doorgeblazen. Het werkte! Opgelucht voeren we de haven binnen, niet beseffend dat we weer geluk hadden gehad. Het tweede brandstoffilter had ik niet ontdekt. Het werd toch tijd voor een cursus dieselmotor!



Ruim om het Pointe de Barfleur heen vanwege de sterke stroming en de grondzeden waar we voor gewaarschuwd werden, liepen we St. Vaast-La-Hougue binnen. Het is een haven met een sluisdeur en een droogvallende toegang. Naast de vaargeul bevinden zich de oesterbedden waar het stadje om bekend is. Bij laag water lopen de oesterboeren naar hun land, bij hoog water mogen de oesters groeien.

Wel handig zo'n sluisdeur. Waar we 's-avonds een enorm eind moesten omlopen naar de winkels was het de volgende morgen maar honderd meter naar de bakker. In St. Vaast hebben ze ook een prachtige bootbus, een amfibievoertuig dat bezoekers naar het fort in de baai toe brengt. Bij laag water rijd je er heen om bij hoog water weer terug te varen. En dat allemaal per drijvende touringcar.

Langs de beroemde stranden uit de tweede wereldoorlog, met een bezoekje aan Caen (helaas houden we niet van trips) bereikten we Fecamp. Alle musea en gedenkplaatsen hebben we gelaten voor wat ze zijn. Zeilen is veel leuker dan de militaire historie. In

Fecamp staat boven op de rots het kleine kerkje waar je als zeevarende een goede reis kunt afsmaken. We hebben er een kaarsje aangestoken. Baat het niet dan schaadt het niet.

Toen moesten we gaan rekenen. Er bleek dat we niet al teveel tijd meer hadden, dus hebben we de wandeling naar Yport, het stadje dat er van zee af zo prachtig bij lag, niet gemaakt. Zonder verdere dagen overblijven zijn we teruggevaren via Dieppe en Boulogne naar Blankenberge.

Iedereen praat altijd over de schoonheid van de Engelse krijtrotsen. Persoonlijk vind ik de Franse kust minstens even mooi. Misschien is het vanaf de kant anders, maar er langs varende is de Franse kust misschien nog wel mooier.

Jammer dat de Belgen er in zijn geslaagd hun hele mooie kust te vervangen door een muur van flats. Dat is dan weer ongeveer de lelijkste kust van Europa.

Maar Blankenberge zelf blijft lief.

Omdat we nu toch een dag over hadden bezochten we Brugge nog.

De avond er na voeren we Hellevoetsluis binnen. Ook deze zeereis was ons uitstekend bevallen.