



zeilvereniging

Westergo



Swanneblom

24 mei tot en met 8 augustus 2009.

Meest noordelijke punt: Grimsey, 66° 35' N
Meest westelijke punt: Bjargtangar, 24° 34' W
Meest oostelijke punt: Lysefjord, 6° 12' E



Vraag een zeiler welke associaties de bestemming IJsland oproept en de kans is groot dat je als antwoord krijgt: ver weg, koud, ruig, stormachtig en duur.
Voor 2009 komen daar bij Icesave, Landsbanki, crisis en lege winkels.

De afstand van Harlingen naar Kaap Langanes, de noordoostpunt van IJsland, is 1000 mijl.

Als je non stop doorzeilt een week varen.

Een rondje IJsland had ik begroot op 3000 mijl, de afstand die ik vorig jaar ook heb afgelegd met een tocht naar hartje Finland. Dus ver?

Koud, ja, soms wel. We hebben een dag gehad dat er nog sneeuw viel, voor het opstaan zetten we meestal even de kachel aan en bij het zeilen hadden we standaard thermo-ondergoed aan.

Op drie van de zes oversteken hebben we veel wind gehad, rond IJsland was er weken achtereen nauwelijks wind.

Als je op IJsland begon over Icesave of Landsbanki dan riep dat bij de bewoners die wij spraken gevoelens op van schaamte.

De winkels waren bepaald niet leeg.

Omdat we bijna nergens havengeld hoefden te betalen, overal gratis vis konden krijgen zoveel we maar wilden en de koers van de IJslandse kroon steeds lager werd, gaven we beslist niet meer uit dan tijdens een tocht naar Engeland, Frankrijk of Scandinavië.

Doordat je als zeiler een bijzondere verschijning bent, is iedereen belangstellend, bereid je informatie te verschaffen en te helpen. We hebben talloze leuke contacten gelegd.

Waar in Europa wordt je op een buurjacht uitgenodigd om versgeplukte mosselen te komen eten, waar wordt je gevraagd mee te gaan op zoek naar “ice caves” in een landschap vol bloemen en tegelijk uitgestrekte sneeuwvelden.

De natuur is overweldigend qua ruigheid. Moederziel alleen aan de voet van een waterval liggen, met de sneeuw tot aan het water. Zeilen tussen blazende en zuchtende walvissen, plenty Atlantic seals, duizenden papegaaiduikers, alkjes en meeuwen. En niet te vergeten de talloze hotpots (thermaal bad), nee, geen hotspots, soms gewoon in de natuur, en bij ieder zwembad. We ervoeren het als heel bijzonder dat ieder dorp, hoe klein ook, kon bogen op een eigen zwembad.

Walvoorzieningen in de vorm van douches waren er alleen in Reykjavik, maar de zwembaden die er overal waren compenseerden dit ruimschoots.

De IJslandse eis je eerst zonder badkleding op vijf strategische plekken te wassen voor je het zwembad in mag, zorgde voor een smetteloze bemanning.

Sinds er in 1968 in de Waterkampioen een verslag gepubliceerd werd over een tocht naar Seydisfjörður, was IJsland een bestemming die tot mijn verbeelding sprak.

In 2000 ontdekten we in Tórshavn op de Faer Øer, toen ons keerpunt, dat de oostkust van IJsland eigenlijk maar twee dagen zeilen verder ligt.

Eén van de eerste keuzes die je moet maken is: ga je met de klok mee, of er tegen in.

In de pilot, Faroe, Iceland and Greenland van Imray, wordt de voorkeur uitgesproken voor een route met de klok mee en in alle tochtverslagen die ik er op heb nagelezen werd dit advies gevolgd.

Als aanloophaven aan de oostkust geeft dit boek de voorkeur aan Seydisfjörður.

Maar begin januari ontdekte ik in de Yachting World een aankondiging van de Midnight Sun Race. Start op 20 juni voor Siglufjörður, aan de noordkust, over 75 mijl, rond het eiland Grimsey, dat net op de poolcirkel ligt en terug.

Contact met de organisatie van dit evenement leverde mij afwijkende informatie op.

Zij raadden mij aan als eerste aanloophaven Djupivogur te kiezen en daarna via Eskifjörður en Husavik naar Siglo te komen.

Deze race leek ons een leuk intermezzo en hun adviezen hebben wij opgevolgd, zodat we tegen de klok in IJsland hebben gerond.

Op 24 mei vertrekken Peter en ik uit Hindeloopen. Hans komt pas op Vlieland aan boord.

Op de Noordzee treffen we zoveel wind, dat de golven over het dek en opbouw spoelen en er zoveel water door de minieme openingen in de rits in de sprayhood spuit dat het mij verbaast dat deze er überhaupt nog op staat. Even je voeten optillen zodat je laarzen niet vollopen. We maken enorme klappen en zoals meestal: onze Swan kan daar beter tegen dan wij.

We besluiten de tocht naar de Orkney's even te onderbreken in Peterhead. Na een nacht rustig slapen, soppen, shoppen en het goede tij afwachten zeilen we opgefrist in zestien uur naar Kirkwall. We zijn hier niet de enige Nederlanders, er ligt al een Breehorn 37, en een dag later zelfs een tweede, de in kustzeilerskring welbekende Drie Gratiën van Texel.

Na een toeristisch uitstapje naar het neolithische dorp Skara Brea, Stromness, de Ring of Brogar en the Circle of Stenness willen we op zondag naar Pierowall op Westray.

Al snel lopen we in de potdichte mist en kunnen een vergelijking maken tussen de betrouwbaarheid van de DGPS ten opzichte van de elektronische kaart en de radar. De laatste wint glansrijk! Pierowall in de mist en motregen lijkt ons niks en met een lopende wind besluiten we om gelijk maar door te varen naar de Faer Øer.

Na anderhalve dag leggen we aan in Vaag op Suduroy.

Met een ruim tijdschema schuiven we de volgende dag een inham op naar Tvøroyri, waar de havenmeester heel trots is op de uitbreiding van de voorzieningen met een wasmachine en douche. Met een schuin oog naar de angstaanjagende rode pijlen in de stroomatlas, Streymkort fyrir Føroyar, zijn we al op donderdag in Tórshavn. Café Natur is "the place to be". Op vrijdag is er een cultureel festival, waarbij het verdere leven helemaal plat gaat. Op zaterdag is de eerste bemanningswissel gepland. Peter gaat, Reinou komt.

Voor we verder kunnen moeten eerst de onze dieseltanks weer vol. Volgens de sticker op de pomp aan de haven kun je deze activeren met je creditcard, maar de elektronica weigert al onze kaarten te herkennen. Omdat het kantoor van de oliemaatschappij in het weekend gesloten is, rest ons niets anders dan met jerrycans heen en weer te pendelen naar een tankstation langs de weg. Dit kost ons een halve dag. Om op schema te blijven willen we op zondagavond naar Klaksvik verkassen, om op maandagmorgen vroeg via het Kalsoyfjord, met de stroom mee, zee te kiezen. Zo blijft maar weinig tijd over om met onze huurauto de eilanden te bekijken.

Ook nu weer een rustige en snelle overtocht: in zesendertig uur naar Djupivogur.

Het is even wennen om het middelpunt van de belangstelling te zijn: er staat direct een journalist op de kade die een foto van ons wil maken als eerste jacht in 2009.

Havengeld wordt alleen per week berekend en het kost een half uur onderhandelen met de enige ambtenaar ter secretarie die Engels beheerst om hier wat van af te pingelen.

Met de douane ligt het nog moeilijker. Vanaf de Faer Øer moesten we al een mail met de verwachte aankomsttijd en nog een hele rits gegevens naar de IJslandse coastguard sturen. Bij het binnenvaren van de territoriale wateren moest onze aankomsttijd worden herbevestigd per marifoon of telefoon. Maar zoals vaker bij ambtelijke instanties buiten reguliere bedrijfstijd: geen sjoege.

Coasthoppend gaan we verder. In Breidalsvik komt een auto langs de kade waarvan de bestuurder informeert of we al contact hebben gehad met de douane. Als we ontkennend antwoorden belt hij zijn vriend, de douaneambtenaar. Telefonisch overleggen wij of hij ons tegemoet zal rijden of niet. Hij is heel blij dat ik als volgende bestemming Eskifjördur opgeef, waar hij kantoor houdt. Dat scheelt hem heel wat kilometers autorijden. Als we de volgende dag binnenvaren staat hij al op de kade.

Hij is uiterst soepel, halfvolle flessen drank worden niet meegeteld en als ik aangeef dat onze wijnvoorraad slechts voor "personal use" is neemt hij hier zonder controle genoeg mee. Hij moest eens weten hoeveel flessen er her en der verspreid aan boord zijn!



De reden voor de aandacht voor jachten wordt ons snel duidelijk: de afgelopen weken zijn twee jachten vol drugs aangehouden en geconfisqueerd.

Via Norderfjörður bereiken we Seyðisfjörður, waar Peter weer aan boord komt.

Bekend als aankomsthaven van de Smyril-line vanuit Denemarken, maar verder een armetierig plaatsje. Lege winkels en wat erger is, een geldautomaat van Landsbanki die alleen de eerstkomende geld verstrekt, maar het vervolgens laat afweten. Waar kennen we dit van?

Vanaf hier varen we in één ruk door, ruim honderdvijftig mijl, naar Husavík, bekend om het “whale watchen”.

Geheel tegen alle voorspellingen van de pilot in, steeds de stroom mee en de eerste prachtige nacht boven de poolcirkel met middernachtszon.

Volgens de pilot krijg je te maken met twee stromen: zowel de Irmingerstroom als de vloedstroom loopt met de klok mee rond IJsland. Ze vergeten te vertellen dat er natuurlijk ook een ebstroom is, die wij berekenen aan de hand van de getijtafels uit de Sjómannanna Almanak.

Voor vijftien procent heb je niks aan deze pil, maar een havenmeester was zo vriendelijk de voor ons relevante pagina's even te fotokopiëren.

Het “whale watchen” vind ik maar een dubieuze aangelegenheid. Via contacten met één van de organisatoren mogen we gratis mee, maar in mijn ogen is het niet erg diervriendelijk, welk wetenschappelijk tintje ze er via tellingen ook aan geven.

Twee fel concurrerende firma's. Zodra een walvis een vin boven water uitsteekt varen twee kotters stampvol mensen er vol gas op af. Waarna het beest weer voor acht minuten onderduikt. We zien zo een blauwe vinvis en een bultrug.

We weten nu waar we de walvissen moeten vinden. Het gebied ligt net op onze route naar Siglufjörður.

Als we Siglo binnenvaren zijn we verbaasd: een immense mast met vier paar zalings torent boven de fabrieksgebouwen uit. Een Swan 67 met de witte vlag van het Royal Yacht Squadron achterop. Onze tegenstander. We zijn er even stil van.

De Midnight Sun Race blijkt een wat overgeorganiseerd evenement.

Vier deelnemers, twee buitenlanders in de race divisie, twee locals in de toer divisie.

Omdat onze boot nooit gemeten is en vol geladen is met eten en drank achten wij ons geen partij. Via het internet duikelen we een rating op.

De burgemeester komt met zijn P.R. officer persoonlijk bij ons aan boord en zegt ons alle mogelijke medewerking toe. Siglo was in de vorige eeuw de haringhoofdstad van de wereld en



moet terug op de kaart. De P.R. officer rijdt ons vervolgens door het dorp. Grote fabriekshallen staan leeg. Een nieuwe tunnel naar de rest van IJsland moet de leegloop stoppen. Speciaal voor de gelegenheid is een race officer met zijn vriendin ingevlogen uit Denemarken. Andere inschrijvers uit Frankrijk en Polen hebben zich op het laatste moment teruggetrokken.

Bij de start hangt een helikopter met fotografen boven de lijn, speciaal boven onze grote zus, waarvan de eigenaar volgens eigen zeggen commissaris is bij NautorSwan en volgens andere bronnen belangen heeft in de plaatselijke garnalen verwerkende industrie.

Correct als Engelsen kunnen zijn worden we bij hen aan boord uitgenodigd. Zij moeten pijnlijk erkennen dat hun aanpak bij de douane in Reykjavik heel wat ongunstiger is uitgevallen dan die van ons in Eskifjörður.



Zij hebben een prachtige wijnkast van wel twee meter hoog direct tegen het hoofdschot, maar helemaal leeg. Alle flessen zijn achter een klapkooi in één van de vele hutten terechtgekomen, welke keurig met een loodje is verzegeld, zodat ze er alleen maar aan mogen ruiken, maar aankomen niet.

Wij gaan nog als eerste over de startlijn, maar met donderend geweld loopt de Toucan onder ons door, loeft even op, zet ons in de vuile wind en doet verder alsof we niet bestaan.

Het wordt een spelletje van David tegen Goliath. Via het A.I.S. systeem kunnen wij hen precies volgen, maar omdat wij geen transponder hebben, zij ons niet.

Qua absolute tijd zijn ze natuurlijk veel eerder bij het keerpunt boven Grimsey dan wij, maar op berekende tijd liggen wij steeds voor.

Dan valt de wind weg, vreselijk.



Wat een geklap op de oude deining, gennaker op, gennaker neer, dan over bakboord, dan over stuurboord, heel hard werken om er maar een beetje gang in te houden.

Het enige hartverwarmende is het zuchten van de vele walvissen om ons heen.

Over de marifoon horen wij onze tegenstanders informeren naar de exacte locatie van de finishlijn, zodat we ongeveer hun finishtijd kunnen deduceren. En wij maar hopen op wind. Uren na hen drijven we over de finish, maar op berekende tijd hebben we drie kwartier over. Zelden heb ik een Engelsman zo “pissed off” gezien. Als een echte lord draagt hij zijn verlies, maar het kost duidelijk moeite. Het hele mediaoffensief van deze locale investeerder heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd.

Na onze zege krijgen wij nog een dag lang een auto met chauffeur van de gemeente ter beschikking

voor een bemanningswissel in Akureyri, sjiek. Hans en Peter gaan, Erik en Ria komen.

En nu weer terug naar de “cruising mode”. Reserve ankers, bijboot, buitenboordmotor en fiets weer aan boord, water en dieseltanks weer vol.

Er staan twee tanks met diesel voor de vissers aan de haven, dus dat lijkt geen probleem. De realiteit is dat er eerst een tankauto uit “the country” gewaarschuwd moet worden, wat de nodige tijd kost en dat na het tanken op het hoofdkantoor afgerekend moet worden. Reken maar uit hoeveel tijd zo’n schijnbaar simpele actie kost!

Op advies van onze collega’s uit Akureyri vertrekken wij naar Nordurfjörður, waar een prachtige hotpot moet zijn met zicht direct op de oceaan.

Het ligt in de Hunafloi, een inham die zelden door zeilers wordt bezocht.



Volgens de sage waren de trollen ’s nachts bezig de fjorden aan de oost en westkant van het schiereiland Hornstradir te verbinden, maar moesten zij ophouden toen het weer licht werd. De stenen die bij hun werk vrijkwamen smeten zij in zee in de Hunafloi en in de Breidalsfjörður, met talloze ondieptes als gevolg.

De weg houdt op bij de hotpot en het hele schiereiland is zo goed als onbewoond.

Alleen ’s zomers wonen er wat mensen.

De fjorden aan de westkant zijn als een open hand die zich naar Straat Denemarken uitstrekt en worden samen de Westfjorden genoemd.

De eerste is Hornvík, onze volgende ankerplaats, aan de voet van een waterval.

Bij het verlaten van de baai varen we nog even een mijl naar het noorden zodat ook Erik en Ria kunnen zeggen dat ze boven de poolcirkel zijn geweest.

Het is prachtig rustig weer, met oostelijke wind, zodat we kunnen ankeren in baaitjes die helemaal open liggen naar het westen.

We zijn helemaal verbaasd al we in Fljótavík een ander jacht ontmoeten en al helemaal als we aan boord worden uitgenodigd. Als groep van acht IJslanders hebben zij de in Nederland gestolen Bavaria voor een prikje van de

verzekering kunnen kopen na een onderschept drugstransport. Als blijk daarvan laten ze ons trots een blik Unox tomatensoep zien.

Als je op IJsland mensen spreekt beginnen ze altijd over familiebanden. Zo horen we dat er in Bolangeravík een Nederlander woont.

Eén van de adviezen die we krijgen is dat we op zondagmorgen pannenkoeken moeten gaan eten bij een oude vrouw in Hesteyri. Zij blijkt de schoonmoeder van de Nederlander te zijn. Hij loopt rond in de bediening en vindt het natuurlijk prachtig weer even Nederlands te kunnen spreken.

Zijn zwager nodigt ons uit om mee te gaan zoeken naar “ice caves”, grotten onder de sneeuwkap waarlangs beken hun weg zoeken. Prachtig, maar niet ongevaarlijk, omdat zo’n sneeuwbrug zo in kan storten.

Uitgebreid worden we bijgepraat waar we verder wel en beter niet naar toe kunnen gaan.

Lónafjörður, dat niet in kaart is gebracht, is zo’n “must”. We krijgen uitleg hoe we om de Eyri, de grindbank aan de ingang moeten varen en het is er prachtig. Je ligt er moederziel alleen met de sneeuw nog tot de waterrand, met het geluid van het ruisen van watervallen en gejack van de poolvos op de achtergrond.



Na dagen ankeren in baaitjes moet er toch weer wat vers eten komen, waarvoor we Isafjördur aandoen. Er liggen wel zes jachten aan de steiger. Een ongekend aantal, met zelfs een Koopmans ontwerp erbij. De eerste eigenaar kende ik, maar het schip is verkocht met de bedoeling dat het hier voor de charter te gebruiken. Na Isafjördur mogen we Reykjanes, met een natuurlijke hotpot, en het eiland Vigur niet missen. De uitvaart van de haven blijkt

spectaculair. De startbaan van het vliegveld is zijdelings in het fjord gestort en net als wij de smalle geul uitvaren stijgt een Fokker 50 op. Deze heeft nog zo weinig hoogte als hij over onze mast komt, dat we bijna nog de kleur van de ogen van de piloot kunnen vaststellen. Whauw!

Bij Reykjanes is een steiger met nauwelijks genoeg waterdiepte bij eb voor onze twee meter twintig omdat een laag autobanden die als fenders dienst hebben gedaan de bodem bedekken. De hotpot blijkt nogal vervuild, maar het water wordt nu naar het zwembad van het locale hotel geleid en is inderdaad gloeiend heet.

Op Vigur moet je aan de boerenfamilie ter plaatse toestemming vragen of je aan de steiger mag liggen. We krijgen toestemming voor twee uur en lopen het eiland rond met een stok boven het hoofd om de agressieve sterntjes af te weren en verder goed oplettend voor de nesten van de broedende eidereenden.

Dan moeten we weg wezen omdat er 's avonds een grote partij is gepland voor de ministers van landbouw van de "Nordic countries".

Net dit jaar is de boer gestopt met melken, de afvoer van de melk 's winters vormde een te groot probleem. Als alternatief melkt hij nu toeristen uit.

Met Bolangeravik als laatste stop verlaten we het Isafjardardjúp op weg naar Pingeyri om de wedstrijden om de titel van de sterkste man van IJsland mee te maken.

Een Belg met zijn Deense vriendin vormen er de spil in het sociale leven.

Na een vakantie een paar jaar geleden had hij het huis van de oude kruidenier voor € 30,- gekocht en opgeknapt tot horecagelegenheid met als specialiteit Brusselse wafels met rabarber en room. Heerlijk!

De krachtpatsers mogen zich uitleven met het achterwaarts omhoog gooien van een gevuld biervat over een steeds hogere lat en het voorwaarts tillen van steeds zwaardere rotsblokken. Dat van 110 kilo is voor iedereen te doen, maar het brok steen van 190 kilo is voor iedereen te zwaar. Vermakelijk. Met pijn in het hart vertrekken we naar Tálknafjördur, volgens onze adviseurs duidelijk te verkiezen boven Patreksfjördur. Weer met een natuurlijke hotpot en een prachtig zwembad.





In geen van de door mij geraadpleegde tochtverslagen was iemand de Breidafjörður ingevaren. In een toeristenfolder hebben wij echter een prachtige sikkelvormige natuurlijke haven ontdekt die we graag willen zien. Deze blijkt aan de noordzijde van Flatey te liggen, een minuscuul eilandje midden in de baai.

Met het voortdurende mooie weer lijkt deze kleine omweg geen probleem. Om de kop van de veerbootsteiger is er net een plaatsje voor ons om een meter vrij te blijven van de veerboot de Baldur, bij ons beter bekend als de Oost

Vlieland.

's Winters wonen er maar vijf mensen op het eiland, 's zomers is het drukker, is er zelfs een hotel. Volgens de bewoners die we er naar vragen komen er heel wat jachten, wel vijf per jaar.

Het enige waar we niet helemaal op gerekend hadden is het tijverschil: Als we terugkomen van onze avondwandeling hangt de Swanneblom danig scheef in haar trossen.

Van Flatey gaan we naar Grundarfjörður met zijn indrukwekkende Sukkertoppen en daarna in één ruk naar Reykjavik omdat de wind volgens de voorspellingen een dag later zal draaien en tegen zal gaan staan.

De havendienst stuurt ons naar de steiger van de Brokey jachtclub. Tot voor kort lag deze direct tegen het stadscentrum, maar door de bouw van een megalomaan muziektheater, met een grote zaal met veertienhonderd zitplaatsen, op een bevolking van ruim honderduizend mensen, moeten we nu helemaal om de bouwput heen om in de beschaving te komen.

Qua architectuur krijgt Reykjavik zo een opvallend waterfront, een wereldstad waardig, maar het is echt niet groter dan bij ons een provinciehoofdstad.

Te voet en per bus verkennen we de stad en om ook nog wat van het binnenland te zien kiezen we voor The Golden Circle tour.

Zeer de moeite waard met een bezoek aan de geothermische centrale die Reykjavik van warm water en elektriciteit voorziet, de Gullfoss, een werkelijk grootse waterval, een echte werkende geyser en de Pingvellir Riftvallei, waar je goed kunt zien hoe IJsland op twee tektonische platen ligt, de Euro-Aziatische en de Amerikaanse, die ieder jaar zo'n vier centimeter uit elkaar schuiven.

Net op die rand kwamen de Vikingen al voor de Middeleeuwen jaarlijks bijeen voor hun volksraadpleging, de Althing, een eerste vorm van democratie.



De internationale luchthaven van IJsland ligt bij Keflavik, zo'n vijftig kilometer ten westen van Reykjavik. Om het bemanningswisselend te vergemakkelijken en om wat tijdwinst te boeken voor het vervolg van onze reis verkassen we hier naar toe. Erik en Ria vertrekken 's middags.

Als Peter 's avonds om half twaalf aan boord stapt gaan direct de trossen los om op weg te gaan naar de Westmaneilanden. Het wordt nog steeds 's nachts niet helemaal donker en in de vroege ochtend ronden we Reykjanes, de zuidwestelijke punt van IJsland.



De haveningang van Heimaey is de meest spectaculaire die ik ken. Aan de noordzijde torenhoge zandsteenrotsen die door wind en zee prachtig zijn uitgesleten, aan de zuidzijde zwarte, nog dampende lavavelden, die in 1973 zijn ontstaan bij een vulkaanuitbarsting, waarbij een deel van het dorp werd bedolven en de haveningang ternauwernood open gehouden kon worden door de kokend hete lava

met water te bespuiten. We liggen er met vier jachten, waarvan drie Nederlandse. We hebben haast om voor het weekend op de Faer Øer te zijn voor alweer een bemanningswissel. Het is een prachtige trip langs de zuidkust van IJsland, met drie grootse gletsjers. De Vatnajökul is de grootste en beïnvloedt het weer in de hele regio. Het laatste wat wij ervan zien is een enorme paddestoelvormige wolk erboven als na de ontploffing van een atoombom. De tweede dag is zwaar, windkracht zeven, hoog aan de wind, beslist geen lolletje. De derde rustig, met een steeds verder afnemende wind en mistbanken. Maar met de motor kan de kachel aan en is er warm water om te douchen. Werkelijk een genot. Op de radar lopen we de Vestmannastrandir aan. Vlak voor de ingang is er gelukkig weer voldoende zicht en met het laatste restje stroom mee meren we af in Vestmanna. De havenmeester vraag ik om advies hoe we de stroom in de Vestmannastrandir en in de Hestfjörður het beste kunnen benutten, maar hij heeft hier geen goed antwoord op. Op eigen berekening vertrouwend, vertrekken we 's ochtend om half vijf en hebben het grootste deel de stroom drie en een halve knoop mee, en alleen het laatste stukje anderhalf tegen.

Om half acht liggen we voor de ons zo bekende dieselpomp in Tórshavn, maar moeten wachten tot het kantoor open gaat, omdat hij nog steeds niet op onze creditcards reageert.

Als ik de pompbediende hier op aanspreek zegt hij laconiek dat het systeem nog nooit heeft gewerkt, de sticker er eigenlijk af moet, maar dat er belangrijker zaken zijn sinds zij door onze eigen Royal Dutch zijn verkocht aan een IJslandse firma.

Het hoekje voor buitenlandse jachten in de haven van Tórshavn is vol, we liggen drie dik, met voornamelijk Scandinaviërs. Tórshavn begin ik al een beetje te kennen. Moeilijk is dat niet, het is een groot dorp met minder dan twintigduizend inwoners. Sneek is groter, houd ik mijn bemanning voor. De meeste moeite hebben wij met het vinden van de enige staatsdrankwinkel die er is. In een buitenwijk, op de



tweede verdieping van een onaanzienlijk gebouw, zonder enige aanduiding, met de ingang aan de achterzijde. Het simpele genotmiddel alcohol lijkt hier wel staatsgevaarlijk spul.

De verbinding tussen de eilanden is sinds 2000 sterk verbeterd. Lange toltunnels onder diepe fjorden hebben de ponten overbodig gemaakt.

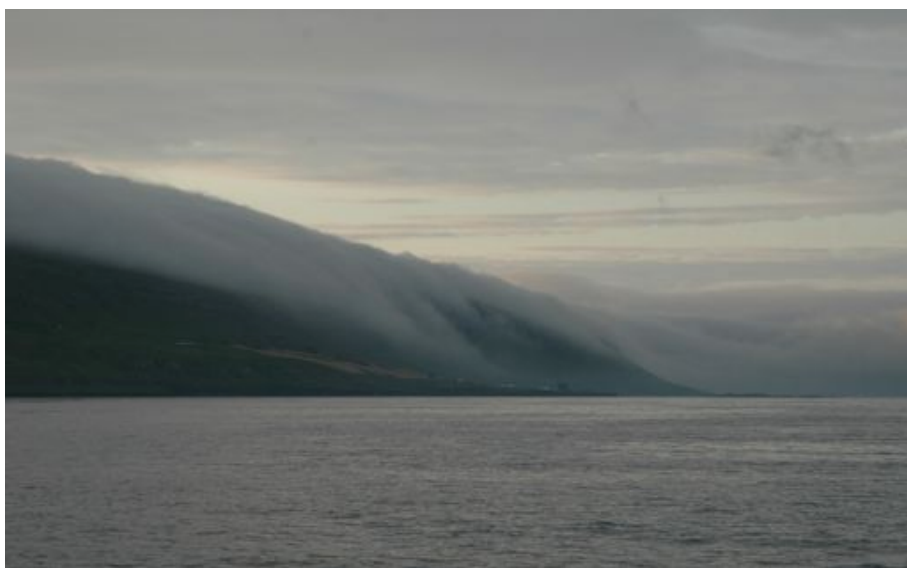
Voor de bemanningswissel huren we weer voor een paar dagen een auto. Reinou gaat en André en Judith komen.

Als nieuwkomers willen zij ook graag iets zien van deze excentrisch gelegen eilandengroep.

We halen ze op van Vágar en nemen hen de volgende dag mee naar de noordpunt van Eysturoy, met prachtige afgelegen dorpjes.

Dan worden ze geacht klaar zijn voor de volgende oversteek.

Een vervolgplan hadden we niet gemaakt, maar na ampel beraad zien we af van een oversteek naar Schotland. Bergen, Noorwegen, lijkt een betere optie voor Peter om snel naar Nederland terug te vliegen.



Via Muckle Flugga, de noordelijkste kaap van het Verenigd Koninkrijk, is de kortste weg, met eventueel een stop om de hoek in Balta Sound op Unst

We gaan ervoor, maar als we een paar uur onderweg zijn ruimt de noordoostenwind zover dat een route zuidelijk van de Shetlands langs realistischer is.

Zo verzeilen we weer in windkracht zeven op de kop. Peter en ik kennen dit feest zo zachtjesaan wel,

maar voor de anderen ligt dit zonder inslingeren toch wat zwaarder op de maag.

De enige troost die ik hen kan bieden is dat alles weer overgaat en dat als de gribfiles gelijk hebben we vanaf Fair Isle de wind schuin van achteren zullen hebben.

Vorig jaar vond ik deze voorspellingen wel eens wat twijfelachtig, maar nu komen ze vrijwel altijd uit. Alleen het zware onweer waar we hierna in terecht komen is niet voorzien.

Onderweg ontdek ik dat we heel veel kaarten aan boord hebben, maar net niet die van het Korsfjord, de zuidelijke aanloop van Bergen. Die had ik niet gepland.

Eentje van één fjord meer naar het zuiden, het Selbjørnsfjord, heb ik wel, maar de haven van Bekkjarvik waar ik ooit ben geweest staat er net niet op.

In de schemering lopen we dit fjord aan, maar als we om de hoek komen bij Bekkjarvik is het natuurlijk pikkedonker en is er een zee van lichtjes rond de nieuwe brug. Het lukt me niet het sectorlicht te verkennen. Langs de wal scharrelen we naar binnen, maar alleen hierop geconcentreerd mis ik een rood licht. Op het laatste moment sla ik vol achteruit, maar alles gaat goed. Minimaal vijf meter water, de steen ligt gelukkig pal onder het licht.

In de haven is er nog net één plaats vrij. Ik raak in een volledige cultuurshock bij het zien van meer dan tien scheepjes. Dat ben ik al maanden ontwend!

Op een nieuw gekochte kaart varen we door naar Bergen, en ook hier weer een grote verrassing, stampvol met motorboten en toeristen.

Ik had nooit bedacht dat dit de grootste stad zou zijn die we op de hele reis zouden aandoen.

Waar het IJslandse zeilen synoniem is met barbecuen is het Noorse watersportgebeuren synoniem met alcoholgebruik, met het daarbij horende kabaal.

Vanuit Bergen maken we een rondtrip met de trein naar Myrdal, dan met de Flåmsbana naar het Sognefjord en tenslotte met de snelboot weer terug naar Bergen.

Het bevestigt mijn mening dat de Noorse fjorden zich beter lenen voor motorboten dan voor zeilboten. Zo er al wind is, is deze meestal uit één richting en om een paar honderd mijl op en neer te varen vind ik niet aantrekkelijk.



Wat mij wel opvalt in Noorwegen is hoe het toerisme zich heeft ontwikkeld: de mogelijkheden worden optimaal uitgebuit: tochtjes te voet, per mountain bike, met een kano, met een rigid inflatable, met snelvarende catamarans, met grote cruiseschepen.

Ik weet niet wat ik zie als in het eens zo idyllische Flåm een joekel van een cruiseschip met honderden balkonnetjes voor de buitenhutten ligt afgemeerd. Drommen mensen op plaatsen die tien, vijftien jaar geleden vrijwel uitgestorven waren.

Na Bergen varen we via de Lukksund naar Rosendal, om de watervallen

achter de Baronie te bekijken en te lunchen in de theetuin van het slot. We liggen een nacht in Mosterhamn, voor de lunch in Haugesund en houden er 's middags vroeg mee op in Kopervik, omdat het tegen de wind in motoren ons de keel uit hangt. Skudeneshavn is voor een volgende keer.

Altijd stond het Lysefjord nog op mijn lijstje. De Prekestolen van onderen bekijken is indrukwekkend, maar er tegenop klauteren, naar zeshonderd meter hoogte, twee dagen later vanuit Tau, en met kramp in de kuiten over de rand naar beneden gluren, is nog mooier.

Tussendoor liggen we nog een nacht in Stavanger, waar het oliemuseum een aanrader is.

Na de klim naar de Prekestolen zeilen we in een paar uur naar Tananger.

In verband met de weersvoorspellingen volgen we de Noorse kust tot Rekefjord. Vandaar is de oversteek naar Vlieland goed te doen, driehonderd mijl, twee dagen schat ik.

Om de voorspelde zuidoostenwind op te pakken motoren we nog een halve dag richting Denemarken en geheel volgens plan liggen we na achtenveertig uur, in één lange slag voor het Badhotel van Vlieland.

Hier wacht ons een bijzondere verrassing: het is nog een uur voor hoog water en we zien wat schepen naar buiten komen. Om de hoek lijkt er nog een hele rij aan te komen, zodat we ons verheugen op een plaatsje in de haven. Maar nee, er liggen reeds dertig wachtenden voor ons geankerd.

We bekijken het schouwspel de hele dag voor we afzien van een nacht aan de steiger.

Wat een drukte, wat een kleinzielig gedoe om toch maar bij Lammert in het balboekje te komen om toegelaten te worden.

Op vrijdagochtend gaan we ankerop, richting Makkum, om vers eten te kopen.



Bij de sluis van Kornwerderzand weer dezelfde mentaliteit van voordringen.
Wat ben ik blij dat we hiervan een poosje verlost zijn geweest.
Na nog een ommetje naar Stavoren liggen we op zaterdagmiddag weer in Hindeloopen, om in De Hinde 's avonds met zeven van de acht bemanningsleden de behouden thuiskomst te vieren.

We hebben krap vijfendertighonderd mijl afgelegd.
Ondanks de aanwijzingen in de pilot is het besluit om tegen de klok in IJsland te ronden goed uitgekapt.
Acht van de elf weken hebben we vrijwel geen regen gehad.
Met een hogedrukgebied boven IJsland hebben we het hier uitzonderlijk getroffen.
De laatste weken heb ik heel wat "gale warnings" met het bijbehorende "deep low in Denmark Street" op de Navtex voorbij zien komen.
De enige negatieve consequentie van het mooie weer was het overvloedige diesilverbruik: ruim duizend liter.

Henk Rouwé