

## Bartje naar IJsland Juni 2004 (1)

Op verzoek van een aantal mensen, en ter lering ende vermaak van een ieder die het leuk vindt, een kort verslagje. Het hele verhaal is wat uit de hand gelopen, het is wat lang.

Ik ben dus op vakantie, vertrokken afgelopen maandag. Het lijkt alsof ik een beetje een valse start heb gemaakt. Vanuit IJmuiden in de middag vertrokken met een beetje dubieus weer, met inderdaad een paar uur later een enorme onweersbui met harde wind. Eenmaal ver op zee begonnen opeens de slechte weerberichten binnen te stromen. Een depressie bij Ierland, die naar ik gehoopt had mij een lekker zuiden windje zou geven, ontwikkelt zich plotseling tot 'sturmtief' met storm in het hele kanaal en Noordzee. Eigenlijk had ik toen al niet zoveel keus meer. Den Helder was het dichtste bij maar nog altijd 70 mijl recht in de wind. Lowestoft kwam daarna, maar aangezien de storm uit het oosten zou komen leek dat me ook niet zo aantrekkelijk. Onderwijl had ik die tweede dag inderdaad zuiden wind, en met de spi op maar zo hard mogelijk naar het noorden gevaren zodat ik, als er storm zou komen, in ieder geval in diep water zou zitten en niet boven op de Doggersbank met maar 20 meter water. Die hele dag was er een met stalend weer en aan niets was te merken dat dat snel zou veranderen. Op de radio hoor ik dat het KNMI een weeralarm uitgeeft en de BBC roept voor district Dover oost 10 en de rest van de Noordzee 8 of 9.

En inderdaad, de wind kwam. Het racen van de vorige dag en de hele nacht had succes gehad, want ik was net veilig in diep water toen de wind begon toe te nemen. Eerst de spie weg, en maar meteen de kleine fok op. Daarna maar meteen een dubbel rif. Het duurde niet zolang of het derde rif moest er ook in en nog een paar uur later het hele grootzeil maar weg. Op alleen het kleine fokje, halve wind, liep de boot nog 7 tot 12 knopen, surfend van iedere golfbrug. Inmiddels woei het 40 knopen en ieder uur nam dat nog toe. Kleine fok dus maar gestreken en stormfok gezet. Met dat heel kleine lapje ging het niet meer in plané, maar nog steeds 5 of 6 knopen, halve wind. Al met al best wel overdonderend, dat geweld. En dan die regen! Als een constant schot hagel sloeg het tegen de boot, urenlang. Gelukkig zit ik binnen warm en droog. Het hoogtepunt van de storm duurde drie uur, waarbij de wind niet onder de 45 (tot 48) knopen kwam. Inmiddels stonden er ook heel grote brekende golven en iedere golf werd voorafgegaan door pak schuim dat van de kam afwoei. Een heleboel golven hebben de boot ook compleet bedolven. Ik lag binnen op de bank, en als er dan weer zo'n breker overkwam werd het helemaal donker en het verbaasde me telkens weer hoelang het duurde voor het weer licht werd. Secondenlang stroomt het water van het kajuitdak. Ik heb het getimed: bij de meeste golven duurde het 3 seconden voor het weer licht was. Gaandeweg werd ik ook weer steeds trotser op mijn tobbe; geen enkel moment had ik het gevoel dat er nou iets bezig was helemaal fout te gaan of zo. Eigenlijk was alles steeds helemaal onder controle, al is het natuurlijk nogal een heftige ervaring, zo'n storm.

Inmiddels was ook mijn tactiek geslaagd. Door zo hard mogelijk naar het noorden te varen was de bedoeling dat ik ten oosten van de depressie passeerde, zodat ik in ieder geval de wind mee zou hebben. Toen ik dus voldoende boven de kern van de depressie zat ben ik afgevallen tot bijna voor de wind en naar het westen gevaren om sneller door het front heen te zijn. (Door met de depressie mee te varen had ik weliswaar de wind mee, maar duurde het ook veel langer). Vrij plotseling brak de lucht open, stopte de regen

en nam de wind af tot een goeie 6. Dat voelt dan als volledig windstil. De golven zijn er uiteraard nog en eigenlijk zijn ze veel beangstigender zonder dan met die harde wind. Een heel gek gevoel als in de golfdalen plotseling de zeilen gaan klapperen omdat ze in de luwte van de golf zitten. De golven zijn dan veel te hoog voor hun lengte en breken lukraak alle kanten op.

De boot had geen schade opgelopen, alleen de radio bleek stuk. Hoe en waarom weet ik niet maar vervelend is het wel. Daarom maar besloten om een stuk terug te gaan, naar Edinburg. Het leek me dat er in de grote stad een grotere kans was om het ding te repareren of desnoods een nieuwe te kopen dan in een of ander vissersdorp. Helaas een foute veronderstelling. Ik ben nu 2 dagen met het ding op stap en iedere electronicaboer waar ik ermee kom kijkt ernaar alsof het ding van Mars komt, schudt het wijze hoofd en verklaart nog nooit zoiets gezien te hebben. Heel jammer, eigenlijk wil ik niet naar IJsland zonder goede radio. Het is nu zaterdag, en als het vanmiddag (het wordt toch rotweer, de volgende depressie komt vanmiddag over, en vanavond natuurlijk het voetbal) niet lukt iets te regelen ga ik morgen maar weer verder. Misschien dat ik verderop meer geluk heb. Overigens lig ik hier nu wel in een schilderachtig dorpje vlak ten oosten van Edinburg, onder de beroemde Firth of Forth bridge. Op zich al een bezoek waard. En die schotten zijn nog gekker op oranje dan de Hollanders zelf: iedereen die Schotland met 6-0 kan verslaan verdient het om kampioen te worden. We zullen zien.



*De brug. Voor een idee van de schaal, kijk goed naar het witte dopje links op de linker stenen fundatiepaal; het is de vuurtoren met sectorlicht. Op de achtergrond de stad.*

## **Bartje naar IJsland Juni, Deel 2**

Daar liep ik dan, met mijn radio onder mijn arm door de suburbs van Edinburgh. Of wat heet: eigenlijk zijn het prachtige zelfstandige dorpjes in de buurt van. Zoals Ouderkerk aan de Amstel bij Amsterdam. En onder het mom van met een goed gevulde maag zijn alle problemen veel minder erg, eerst maar eens een feestmaal gemaakt: 400 gr lamsrollade, met verse schotse aardappeltjes en tuinboontjes (met uitgebakken spekjes en bonenkruid). Daarna voor het voetbal naar de pub.

De beroemde brug over de Firth of Forth is werkelijk heel mooi, vooral 's avonds, als hij helemaal verlicht is. Laat op de avond, na het voetballen, was ik met een paar mensen mee naar huis om daar nog een borreltje te drinken en die lui hadden vanuit hun zitkamer het meest fantastische uitzicht over het water en de brug dat je je maar kunt wensen. Ze vonden mijn schotse gastenvlag ook veel te klein, en gaven me er eentje van twee vierkante meter.

De volgende dag bleek dat de halve haven zich over mij ontfermd had en toen ik na een boodschapje aan boord terugkwam zat er een kerel in de kajuit gebogen over mijn gedemonteerde radio! Nogal een verrassing, al was ik even geprikkeld dat die vent zomaar naar binnen was gegaan. Maar hij bleek heel vriendelijk, hoewel een beetje lomp. Helaas kon hij de fout in mijn radio ook niet vinden, maar een collega (hij werkt bij een service en reparatiebedrijf voor nautische apparatuur) had nog wel een radio liggen. Een Icom M700UK, uit een tanker (!), met automatische antenne tuner. Voor 300 pond kon ik die kopen. Wij dus maar dat ding gaan halen, 25 km in de auto in de stromende regen. Maar goed, laat op de avond een contact met de kustwacht in Aberdeen. Die deed het dus. En ook weerkaartenontvangst ging goed.

Meteen de volgende ochtend vertrokken. Stalend weer, windje mee, het kon niet beter. Helaas, 's avonds nam de wind af tot labberkoelte en ook de hele volgende dag heel weinig wind. Ook geen golven dus heel comfortabel drijven. Dat was wel weer een feestmaal waard! Woensdag in de loop van de ochtend kwam ik, met inmiddels een stevige wind (volgende depressie in aantocht) uit het zuiden in Sanday aan. Sanday is een van de oostelijke Orkney eilanden. Na lunch met verse schol, gebakken toast met gesmolten Orkney cheddar en verse cole slaw, bleek er in de plaatselijke pub wel een tv te zijn, maar die had maar 1 kanaal en heel slechte ontvangst. Ik dus maar weer vertrokken, richting hoofdstad Kirkwall. Daar blijkt een nieuwe (heel slechte) haven te zijn aangelegd, en na er even te zijn afgemeerd (z) toch maar verhaald naar de oude. Veel gezelliger tussen de vissers en midden in de stad. Het goot inmiddels van de regen en er stond W6. Voetbal werd natuurlijk een deceptie, maar ja...

Daags erop was stralend weer met NW 5. Het werd een schitterende tocht tussen de eilanden door naar het noorden, naar Pierowall op het eiland Westray. Wat is Orkney toch mooi! Onderweg nog een Moody ingehaald, en foto's van elkaar gemaakt. Achter elkaar gemeerd. De havenmeester annex veerbootkapitein annex visser herkende me onmiddellijk en wist zelfs mijn naam nog. Na 4 jaar! Met zijn allen naar het plaatselijk hotel, beroemd in heel Orkney om zijn goede keuken. Een bord vol gebakken st. Jacobsschelpen, met gebakken aardappels, voor 6.5 pond. Heerlijk. 's Avonds werden we naar de boten teruggebracht en kreeg ik 2 krabben (formaat A4 tje) voor ontbijt de volgende ochtend. Meteen die beesten maar gekookt.

Mijn buurman, die van Shetland kwam, had me inmiddels overgehaald om het feest in zijn haven bij te wonen. Hij had namelijk deze boot net in Brixham, Zuid Engeland, gekocht en zou dus die dag voor het eerst in zijn thuishaven aankomen, en ter ere daarvan zou er feest zijn. Hij was al heel vroeg, 4 uur, vertrokken. Ik om 8 uur erachteraan. ZO1 tot 2, genaker erop en gaan. Stralende zon, de hele dag. 's Avonds kwam ik een uur na hem (hij had gesmokkeld met de motor) aan en wat denk je, er stonden een man of 20 me op te wachten. De haven (Skeld, ca. 8 mijl West van Scalloway) bleek nieuw, ongeveer een jaar oud, en ik was de allereerste buitenlandse bezoeker! Op het pleintje aan de haven was er soep (een soort erwtensoep), sandwiches met eiersalade en vis en drank in alle soorten. Was dus heel gezellig. Terug aan boord lag er een plastic tas met 5 rogvinnen en 10 st. Jacobsschelpen.



*Ontbijt en lunch*

De volgende ochtend, na een douche in de nooit gebruikte sailingclub en een overvloedig ontbijt met o.a. 5 rogvinnen, vertrokken richting Faroer. Het werd een heel vermoeiende, langzame tocht. De wind was de hele weg tegen en varieerde constant tussen N en W, kracht 1 tot 5. Constant overstag, en het ene moment met het gangboord door het water, dan weer een uur lang hobbelen in windkracht 1. Maar goed, gisteravond dan aangekomen. Dit is een heel spectaculaire groep eilanden. 800 meter hoog en ze rijzen als puddingen uit zee. Het ziet er heel stoer uit. En tussen de eilanden kan het heel hard stromen. Ik lig nu in Klaksvig, de tweede stad van Faroer. Om er te komen moet je een door van sont door, ca. 1 mijl breed tussen land van 800 meter. Met een gierende wind, op alleen het grootzeil, erin gekruist. 4 Tot 6 knopen stroom mee en een stevig zeetje. De onderstaande foto komt van de plaatselijke website en is genomen in de winter. Nu zijn alle hellingen groen. Heel groen.



*Deze foto's zijn van de plaatselijke VVV, onderstaande foto's zijn van mij.*



*Aanloop Faroer.*



*Klaksvik ligt links om de bocht.*

Ik ben het enige jacht en volgens de havenmeester zijn er dit jaar al vier jachten geweest, waaronder een Nederlands. Het is een druk jaar!

Volgende stop is IJsland. Dat ligt nog maar 270 mijl weg van hier. Helaas is de verwachting voor de hele week nog NW, dus ik weet het nog niet zo net. Maar ik meld me wel weer...

**Kijk ook eens voor de aardigheid op  
<http://faroeislands.dk/pages/Dk/Indexdk.htm>**

**Dan zie je meteen wat voor onmogelijk taaltje ze hier spreken.**

### **Bartje naar IJsland, deel 3**

De Faeröer eilanden, zie ook hun website, zijn heel mooi. In het zeemanshuis logeerde een Deense vrouw die het idee had dat ze in een vorig leven Faroerse was geweest. Al een aantal keren was ze ernaar toe geweest op vakantie. (Faeröer is Deens, maar zeg het daar niet. Het is zoiets als zeggen dat Friesland toch ook Holland is). Ze stelde voor om morgen de bus te nemen en tot het eindpunt, drie eilanden verder, mee te rijden. Dat laatste eiland, met een dammetje verbonden, zou bijzonder mooi zijn.

Wij dus met de bus, als enige passagiers en met klassieke muziek op de achtergrond en commentaar van de chauffeur, die de helft van de rit mobiel (en niet hands free) zat te bellen. Inderdaad was dat eiland, Videró, bijzonder. Het dorpje, met misschien 20 huizen, had zelfs een bank. Omdat ik erg krap zat en eigenlijk het buskaartje terug niet kon

betalen eerst geld halen. Een automaat hadden ze natuurlijk niet en de Faroerse schone achter de tafel legde mij in gebrekkig Engels uit dat het systeem plat lag en ze me daarom helaas niet kon helpen. Ze liet zelfs zien wat er stuk was: de computer. Die stond in een kamertje ernaast samen met de brandkast. Die brandkast stond wagenwijd open en ik kon de stapeltjes bankbiljetten zo zien liggen. Hoezo beveiliging. Geld kreeg ik dus niet, maar wel een glas cola en een gezellig praatje. Na een lange wandeling liftend terug. De lift was geen enkel probleem: de eerste de beste auto die langskwam stopte spontaan en de man heeft me bij de steiger afgezet.

Het eilandje, Videró, heeft een haven. Die bestaat uit een keep in de 800 meter hoge, loodrechte klif. De rotsen zijn daar een meter of 50 hoog, en een beetje getrapt. De boten worden met een soort van lier (handkracht) langs en over de rotsen omhoog en omlaag getrokken. Beneden is de volle branding van de Noordatlantische want de inham is helemaal open naar het Noordwesten. De boten, net als in de andere eilanden trouwens, zijn regelrechte afstammelingen van het schip van Erik de Rode, die in 895 naar Groenland zeilde. Ook op oude foto's en tekeningen in de bibliotheek is te zien dat die scheepjes in de afgelopen duizend jaar nauwelijks van vorm zijn veranderd. Voor roeien en zeilen in die ruwe wateren is het gewoon het beste type. De meeste boten, 6 tot 8 meter lang, hebben alleen een soort van bun voor een buitenboordmotor, zodat de heren vissers niet hoeven te roeien.







*Videró; dorpje met haven...*

Wat ook leuk is, is een studie van het assortiment van de plaatselijke supermarkt. De gemiddelde vegetariër krijgt na een bezoek aan een dergelijke winkel de eerste maand geen hap meer door zijn keel. Groenten anders dan aardappelen doen ze niet aan. Vis en vlees des te meer. Er liggen in folie verpakt bloederige hompen van soms wel een meter lang, waarvan totaal niet te achterhalen is wat het is. Op alle etiketten, als die er al op zitten, soms alleen maar een prijsje, staat Brazilian Beef, maar het kan net zo goed je buurman zijn. Of walvis. Walvisbiefstuk kost 120 kronen (14 euro) per kg. Walvisspek minder. Verder ligt er allerlei gevogelte, vooral puffins (pappagaaiduikertjes), vers gevangen in een plastic zakje of reeds geplukt en schoongemaakt in de diepvries. De lokale specialiteit is gebraden puffin gevuld met een soort zoet deeg. Schijnt erg lekker te zijn, maar ik heb helaas nog geen persoonlijke ervaring.

Walvissen zijn een hot item op de eilanden. Ze zijn als de dood voor negatieve publiciteit. Hun manier van vangen is dan ook nogal omstreden. Net zoals er bij ons met enige regelmaat walvissen het strand op zwemmen gebeurt het daar dat hele scholen, met name vrienden (kleine walvissen van 5 tot 8 meter lang) een verkeerd waypoint hebben ingevoerd en zichzelf klemzwemmen tussen de eilanden. De eilanders zien dat als een geschenk van god en zodra een school gelokaliseerd is klimt iedereen die lopen kan in bootjes en door lekker te spatteren en lawaai te maken sporen ze die beesten aan om goed ver het strand op te zwemmen. Pogingen van Greenpeace om met kleine bootjes de scholen te bewegen om om de eilanden heen te zwemmen, wat veruit de meeste beesten natuurlijk doen, hebben een volledig averechts effect. Dat waypoint zit erin en je krijgt het er niet uit door aan die beesten te trekken of ze zenuwachtig te maken. Eenmaal op het strand is het knuppelen geblazen. Met een lang mes steken ze de halsslagader (voor zover je daarvan kunt spreken bij zo'n beest) door, door op een bepaalde plaats achter het blaasgat in het beest te prikken. Een heel prehistorische, bloederige toestand; de zee is

nog dagenlang rood. Maar het valt ook niet mee om een walvis dood te krijgen. Een kogel heeft geen enkel effect. Zelfs met een zwaar kaliber door een oog schieten maakt het beest niet meteen dood. De hele mannelijke bevolking (regel is dat iedereen die meehelpt deelt in de oogst) maakt lange dagen om de beesten ter plekke te slachten en tot min of meer handzame brokken te verwerken. Alles van die beesten wordt verwerkt, Vlees en eetbaar (voor hun althans, ik vind het niet lekker. Te tranig) spek wordt verdeeld onder de mensen, de rest wordt gekookt tot olie waar men weer lampen, kachels en fornuizen op stookt. Vorig jaar was op een van de eilanden een school van 24 beesten aangespoeld. Ik vond dat al heel wat, maar de meeste eilanders vonden het de moeite van knuppelen niet waard. De opbrengst is verdeeld onder het ziekenhuis en de bejaardenhuizen. Een paar jaar terug was er een veel grotere vangst: circa 200 beesten. Het hele land (en Greenpeace) in rep en roer! Die gelegenheid heeft nog een controversieel staartje: 's nachts heeft iemand kans gezien om 50 (!) walvissen te stelen. Hoe krijg je dat in godsnaam voor elkaar en waar laat je ze? Niemand die het weet, of wil zeggen. Volgens Eerde Beulakker zijn er zelfs een keer parlementsverkiezingen (Faeröer is al duizend jaar een democratie) uitgesteld omdat er plotseling geknuppeld moest worden. Vooral omdat er niets wordt verspilld en de manier en hoeveelheid van vangen de laatste duizend jaar niet noemenswaard veranderd is heb ik geen moeite met dit walvisvlees. In tegenstelling hiermee staan fishfarms. Rond afgezette stukken zee met een net eronder waar zalmen worden gekweekt. Binnen zo'n ring krioelt het van de vis. De beesten krijgen speciaal voer met veel groeihormonen en antibiotica door de strot gedouwd, dat ze maar zo snel en mooi mogelijk groeien. Onder zo'n ring verrijst na enige tijd een hele berg vissenstront, met hormoon en antibioticaresten. Die stronthopen verpesten het hele ecosysteem in een fjord. Momenteel zijn de eerste gevolgen zichtbaar: het gros van de fishfarms is waardeloos omdat de vissen een of andere immuniteitsziekte hebben ontwikkeld en derhalve niet verkocht mogen worden.

Maar goed, na twee dagen Klaksvig is de wind gedraaid en afgenomen. Eindelijk geen Noordwest meer, maar een ideale Zuid tot Zuidoosten wind. Het had zelfs nog wel een beetje harder gemogen. De hele oversteek naar IJsland is de wind niet boven de 4 gekomen, en meestentijds niet boven de 2, zodat het een langzame maar zeer comfortabele overtocht werd. De halve tocht onder spie, de rest met de genaker. Toen ik via de Kalsó fjord de open zee op kwam stond er een korte, felle deining van ca 2 meter hoog en recht tegen, zodat met dat zwakke windje de spie niet eens vol bleef staan en ik dus maar erg langzaam opschoot. Gaandeweg echter nam de deining wat af en kwam er wat gang in de boot. De hoogste golven, afgezien van die deining, die ik heb gehad waren ca. 40 cm, heel relaxed dus.



*Kustnevel bij aanloop IJsland. Die mist is heel dicht, zicht minder dan 10 meter.*



*Neskaubstadur, eerste haven op IJsland*

De eerste haven in IJsland, na een tocht van 260 mijl in maar liefst 4 dagen, was Neskaubstadur. Vier jaar geleden was ik daar ook al geweest en heb toen een onvoorstelbaar hartelijke ontvangst gehad, onder meer door een Hollands meisje. Die was naar IJsland op vakantie geweest, had een leuke IJslander ontmoet en er meteen maar

mee getrouwd. Helaas, het meisje in de supermarkt wist meteen over wie ik het had (ik weet alleen nog dat ze Sussanne heet), maar wist ook dat ze gescheiden is en nu ergens in de buurt van Reykjavig woont. Het adres moet niet zo moeilijk te vinden zijn: het telefoonboek van IJsland is gesorteerd op voornaam!

Na een dagje Neskaubstadur, met stralend weer en onder meer een bezoek aan het zwembad, weer vertrokken. Dat zwembad had trouwens nogal een impact! Ieder gehucht heeft hier een zwembad(je), altijd buiten, dat bestaat uit een badje om baantjes te trekken en een of meer warme poeltjes waar je tot je nek in zit. Die kleine badjes zijn erg warm, in mijn geval 42 graden. Na dus 20 baantjes gezwommen te hebben in het vrij koele 25 meterbad, heb ik mezelf neergeveld in het warmste van 2 poeltjes. Na een minuut of tien was ik helemaal rood en had ik het wel gehad en ging terug voor een paar baantjes. Dat had ik gedacht! Constant mijn best doend om niet flauw te vallen heb ik nog 1 baantje gezwommen, ben onder de koude douche gaan staan wat trouwens niets hielp, heb me aangekleed en ben in bed gaan liggen. Het heeft een paar uur geduurd voor mijn lompe lichaam zich weer genormaliseerd had. Voortaan zal ik dat soort badjes, heerlijk als ze zijn, met wat meer respect behandelen!

Weer terug in het rijk der levenden was er weer een leuk schouwspel: de lokale jeugd, 10 tot 15 jaar, was alles wat in het dorp geel moest zijn, geel aan het verven. Dikke pret, alles werd geel: de stoepranden, de steiger, mijn landvasten, de schilders...





*Kom hier eens om in Amsterdam.*

Onderweg naar de volgende haven, 10 mijl noordelijker, heb ik een vissertje gepraaid. Ik mocht kiezen uit een hele bak vis en toen ik zei dat 1 vis echt genoeg was schudde hij zijn wijze hoofd en voer meteen weg, nog voor ik hem een flesje Grolsch kon toegooien. Die ene vis mocht er trouwens zijn en het werd weer een waar feestmaal: de tong was veel te groot voor in de koekenpan en zelfs na fileren moest het in tweeën. Met de lekkerste aardappeltjes ter wereld (Orkney), komkommersalade en mijn laatste fles Viño Verde (licht mousserende witte wijn) uit Madeira ging dat er prima in!

Vanochtend het dorp verkend. Seydisfjordur, 65.16N en 14.00W, is werkelijk schilderachtig en ligt in de moeder aller fjorden. Tien mijl van open zee, omgeven door steil oprijzende rotswanden van meer dan duizend meter hoog. In 1908 is een ondernemende inboorling in Denemarken naar school gegaan. In 1912 kwam hij terug en heeft het hele dorp op sleeptouw genomen. Hij heeft een smederij geopend, een waterkrachtcentrale gemaakt die o.m. alle machines in zijn werkplaats aandreef, een scheepshelling (op waterkracht) aangelegd, enz. Onder zijn leiding is men aardappelen gaan verbouwen en is de hele beschaving op een hoger plan gekomen. Vanaf 1915 had het hele dorp elektrisch licht, van de waterkrachtcentrale, en kort daarna ook telefoon. De eerste telefoonlijn naar het continent kwam uit in het huis van de smid. In een speciale kamer is nog steeds een heel schakelpaneel. Het hele complex van gebouwen en werkplaatsen die deze ondernemende IJslander allemaal gebouwd heeft is nu een museum. Alles verkeert in een wat deplorabele staat maar een paar enthousiastelingen doen hun uiterste best om alles te conserveren en, als eerste, de machinefabriek met ondermeer een kolomboor en twee draaibanken, allemaal aangedreven via vlakke riemen en een heel assenstelsel onder het plafond, uiteindelijk naar de waterturbine, weer in een werkende staat te krijgen. Een lovenswaardig streven!

Vanmiddag heb ik (in T-shirt, het is hier stralend weer!) de zuidelijke berg beklommen, volgens de kaart 3688 voet oftewel zo'n 1230 meter hoog. Het was een hele klim! Mijn conditie is erbarmelijk. Maar ik ben, na 3½ uur klimmen, tot zo'n 25 meter onder de top gekomen. Na een eerste helft met gras en mos was de rest klimmen over onder je weg rollende kleine en grote stenen, met boven hier en daar een restant gletscher. De laatste rand was echt loodrecht en heel slechte steen. Overal waar je je hand tussenstak brak meteen de steen af. Dat ging helaas echt niet en ik heb dus niet naar de andere kant kunnen kijken. Maar ik heb wel een mooi souvenir gevonden: een enorme pikhouweel met een geheel verbleekte steel, die daar al decennia lang moet hebben gelegen. Zo'n houweel heb ik nou altijd al willen hebben. Voor in Amsterdam. (zoiets als Crocodile Dundee: "Call that a knife?") Na dik twee uur dalen, met houweel, was ik weer aan boord. Een feestmaal als gisteren kan natuurlijk niet iedere dag, dus daarom maar iets simpels: tagliatelle met prut. In olijfolie gerookt ontbijtspek uitgebakken met twee tenen knoflook en een paar peperkorrels (op water); geblust met een flinke scheut Bourgogne Blanc. Daarin twee uien, in ringen, en een halve gourgette, in dunne plakjes, gesmoord met grofgemalen zwarte peper en een snufje oregano. Wat is het leven toch goed: bovenstaande maaltijd in riante hoeveelheid, tezamen met de rest van de fles wijn en een uitzicht vanuit de kajuit op besneeuwde bergtoppen! Een mens kan op deze manier best een dagje zonder tongfilet.



*Seydisfjordur bij nacht.*



*Halverwege... en bijna boven...*



*Op deze berg.*

Van de havenmeester heb ik vanochtend deel twee van de IJslandse pilot gekregen, het deel waar alle havens in beschreven staan. Er staat nog veel meer in, oa een beschrijving van alle grotere IJslandse schepen, maar veel kan ik niet lezen omdat alles in het IJslands is. Vannacht en morgen komt er, volgens het weerbericht, een actief front over dat afkomstig is van een heel diepe depressie ten Zuiden van IJsland. Er is daar echt zware storm, en ik ben benieuwd wat het hier wordt. De eerstvolgende haven wordt namelijk waarschijnlijk 'om de bocht' van Langesness, de NO kaap van IJsland. Die kaap is berucht om een zware stroomrafel, om niet te zeggen draaikolk. De inboorlingen hier raden mij aan om de kaap op 100 meter afstand te passeren; de kaart en pilot (en goed zeemanschap) raden aan om minstens 10 mijl vrij te blijven. Het is net zoiets, denk ik, als de Portland Bill in Engeland: ofwel zo dicht dat je met de pikhaak moet afhouden, of 10 mijl omvaren. We wachten eerst maar eens het weer af. Op dit moment, half 11 IJslandse tijd (half 1 's nachts in Nederland), trekt het helemaal dicht en waait het bij vlagen windkracht 6, recht de fjord in. Hoog tijd voor een ijsje bij de plaatselijke hangplek: het tankstation.

Goed, inmiddels is het de volgende ochtend. Het ijsje werd een bezoek aan het raarste café dat ik ooit heb gezien: een gewoon woonhuis (hout, 1902), zonder enige reclame of anderszins als café herkenbaar, met in 1 kamer een bar en alle andere kamers, ook boven, stoelen, bankstellen en dergelijke. De barman reageerde op een kloppesin op de bar; na iedere bestelling verdween hij achter een gordijn waar hij met een paar vrienden zelf zat te drinken. Ik zat daar met 5 man bemanning van een vissersboot die hier zijn vangst verkoopt: 1000 ton vis iedere 4 dagen. Ongelooflijk dat hier überhaupt nog vis zit! Maar goed, het was wel weer een leuke avond.





*Walhalla voor vissers: een heilbot van 460 kg. Ter indicatie, de kist is 1 bij 1 meter.*

### **Bartje naar IJsland, deel 4**

Nadat ik het vorige deel van dit verslagje via de computer van de beheerder van de weegbrug van de visafslag naar Tinja had gestuurd, hoorde ik van deze beheerder dat er de vorige dag, terwijl ik moeizaam de berg aan het beklimmen was, enige consternatie was geweest. Het blijkt dat een hele school orca's de fjord in was gezwommen en rondhing bij de vislosplaats en het haventje. Heb ik natuurlijk weer! Zijn er orca's, wat zeg ik, komen de orca's naar mij toe, ben ik er niet! Wat jammer, ik was vast gaan whale watchen.



*Seydisfjörður en de berg*

Deze dag, woensdag 17 juli, was een koude, bewolkte dag. Ten zuiden van IJsland lag een diepe depressie met stormkracht 10 in de wateren te zuiden van IJsland. Maar waar ik zat, aan de oostkant, viel het allemaal wel mee. Alleen de wind, ZO 5-6 en in de fjord O5, sneed door je T-shirt. Toch maar weg, een zuiden wind kan je niet laten lopen. Eenmaal buiten de boom in de fok en lopen maar. Maximaal 10.6 knoop. Door de kruiszee die ontstond werden het wilde halen die de automaat niet meer zo goed kon behappen. Dus maar twee reven gestoken, waarna het wel veel beheerster maar nauwelijks langzamer ging: 11 mijl in anderhalf uur. Hierbij moet je weten dat er naast het gewone tij, dat, afgezien van rondom de kapen en andere uitstekende landpunten, niet zoveel voorstelt, er een constante stroom van 0,5 tot ca. 1 knoop met de klok mee rondom IJsland stroomt. Die stroom heb je dus altijd tegen als je zoals ik tegen de klok in rondvaart. Daar staat tegenover dat de wind ten noorden van het land vaak een oost-component heeft en ten zuiden van IJsland, op de oceaan, vaak west is. Voor mij was dat de reden om tegen de klok te gaan. Liever onder spi met wat stroom tegen, dan kruisen met de stroom mee.



*Top speed.*

Op de marifoon hoor ik een Franse stem de IJslandse coast guard oproepen en om een weerbericht vragen van het gebied waar ik ook zat. Meteen maar meegeluisterd (afnemende wind, krimpend Oost), en daarna die Fransman maar opgeroepen. Hij voer op 6 mijl afstand, maar ondanks het idioot goede zicht (je kon prachtig de besneeuwde bergen zien gloeien in de avondzon op 70 mijl afstand) konden we elkaar niet zien. Het was een leuke marifoonchat die eindigde met: 'Have a safe voyage and enjoy Iceland'. Sinds Shetland heb ik geen jacht meer gezien en zeilers die de moeite nemen om helemaal hier naar toe te zeilen zijn bijna allemaal heel aardige mensen. Bijna allemaal; vanochtend kwam er een groot Amerikaans jacht, duidelijk herkenbaar aan een enorme vlag, op een paar honderd meter op tegenkoers langs (op de motor, ik onder spie) en nam niet eens de moeite om terug te zwaaien.

De Noordoost punt van IJsland bestaat uit een heel lang, laag en onduidelijk rif: Langesnes. Deze punt is berucht om zijn sterke stromingen en de punt ligt maar 1 mijl onder de poolcirkel. Mij was aangeraden om er heel dicht omheen te gaan, maar gezien de zee en wind, Langesnes was pal lagerwal, heb ik er maar een riante afstand tot gehouden. Eenmaal rond kromp inderdaad de wind langzaam naar O en later naar OtN en nam af tot krachtje 3. De Noordoost kust van IJsland bestaat uit een soort grote zandbank, tientallen kilometers breed en maar een paar meter boven water. Het hoge achterland is in de verte zichtbaar. Door het ontbreken van herkenningspunten zijn hier in het verleden veel schepen vergaan. 's Nachts heb ik voor het eerst ook weer echte walvissen gezien. Spuiters: als een onderzeeër die een intercontinentale raket lanceert, spuit een stoomkolom tien, twintig meter de lucht in en blijft een hele tijd hangen. Tegen de lage avondzon en de witte koppen een prachtig gezicht. De volgende dag wordt stralend weer. Zo mooi dat ik in de kuip heb liggen zonnebaden, spinaker op, onder het genot van het uitzicht op spuitende, duikende en springende walvissen. Het enige jammere is dat er geen walvissen dichtbij genoeg, en voorspelbaar genoeg langskwamen om er een paar

mooie foto's van te kunnen maken. Tegen de avond trok het helaas dicht en in een miezerbuitje kwam ik om half twaalf aan op het eiland Grimsey.



*Grimsey, ansichtkaart...*

Grimsey is niets! Er wonen 40 mensen, er zijn 25 vissersbootjes, 2 restaurants, er is 400 meter weg en er zijn minstens 40 auto's. De meeste typisch IJslands: Toyota Hilux pickup met 42 inch wielen en ballonbanden. Er is ook een vliegveld en een aanlegplaats voor een grote veerboot. De enige reden voor dit alles is dat Grimsey precies op de poolcirkel ligt. Hordes toeristen komen twee keer per week 's morgens met de veerboot, lopen over het bruggetje, dat midden in het veld gebouwd is en de poolcirkel aangeeft, en gaan dan 's middags weer terug. Het bruggetje wordt bewaakt door een hele zwerm sterns die duikvluchten uitvoeren op eenieder die te dicht bij hun kuikens komt. Het bruggetje ligt midden in een kolonie en rondom, zelfs onder het bruggetje kruipen de kuikens rond. Het is een tamelijk belachelijk gezicht, dat bruggetje met een wegwijzer hoeveel km het is naar New York en Londen, daar in the middle of nowhere.



*De poolcirkel.*

Bij mijn aankomst trof ik in een van de restaurantjes een groepje mensen. Binnen kan ik alleen een tosti krijgen en een flesje Corona: al het bier en de andere voorraden zijn op en de veerboot komt morgen. Deze armoe komt doordat het eiland bezoek heeft van een trio muzikanten dat de vorige avond een concert heeft gegeven. Naar mijn idee (en dat van de 20 man publiek) een tamelijk vaag soort moderne klassieke muziek: een saxofoon, een gitaar bewerkt via een computer en een kerel die op vijfendertig gongs van verschillend formaat speelde. Maar ze waren goede klanten van het restaurantje. Terug aan boord een praatje gemaakt met een buurman, die voor de nacht uit vissen ging. Hij beloofde voor ontbijt te zorgen. Hij waarschuwde ook dat de boot waar ik langs zij lag 's morgens om 5 uur zou gaan vissen. Maar ze zouden mijn bootje wel verhalen of op dek kloppen. Inderdaad, de volgende morgen was mijn buurman weg en ik had niets gemerkt. De visser van de vorige avond was net terug en bood me een kabeljauw en een schelvis aan. Speciaal uitgezocht uit een hele stapel vis. Ik kon ook wel een zeezalm krijgen maar die waren nu niet zo heel lekker. De kabeljauw en schelvis dus maar. Gefileerd en de helft gepaneerd en gebakken als ontbijt; de andere helft later. Wat is verse vis hier toch onvergelijkbaar lekkerder dan bij Jan Schoorl, laat staan bij Albert Heyn.



*Haventje en dorp Grimsey.*

's Middags vertrokken voor een korte tocht naar Siglofjordur, aan de Noordkant op het IJslandse vasteland, aan de punt van de lange fjord naar Akerurey. Het werd weer een rustige tocht met spi of genaker. Het was geheel bewolkt en dat was jammer, omdat de besneeuwde toppen van alle bergen nu niet meer te zien zijn. In het haventje lag een IJslands jachtje! Een aardig echtpaar was met het 25 voets bootje onderweg rondom IJsland, om uit te vinden of ze het leuk vonden om op een boot te wonen. Als ze het hier kunnen uithouden zullen ze komende winter een grotere boot kopen ergens in de carieb, en daar dan meteen maar blijven. Nogal een contrast! Met zijn drieën zijn we naar het plaatselijke haringmuseum geweest: zij als tolk en ik om de werking van alle technische dingen te verklaren. Er was heel wat. In de hoogtijdagen van het plaatsje, de jaren '30, lagen er honderden boten, allerlei fabrieken en stoommachines die via lange assen en vlakke riemen allerlei machines aandrijven. Zelfs een diesel-electriciteitscentrale. Hoogtepunt van de dag bij het museum was een lading haring die op de hand, als een soort toneelstuk, verwerkt werd. Daarna muziek. Tegen die tijd was het weer strak blauw en hadden we een prachtig uitzicht op de bergen. Echt een alpinistisch landschap, een lange wandeling waard al ben ik genezen van mijn neiging om meteen de eerste de beste berg op te rennen.



*ansichtkaart Siglofjordur; de haven is linksonder.*



*Uitzicht vanaf de boot.*

Zondag 18 juli weer vertrokken. Nog steeds een zwakke, Oostelijke wind. Zelfs een paar keer de motor bij. 's Avonds nam de wind weer af en waren er weer links en rechts walvissen. Zelfs een keer, toen ik net buiten kwam, een soort van zog als van een langsvarend schip vlak achter de boot! In eerste instantie sta je dan wat vreemd te kijken, zo van wat gebeurt hier? Een grote walvis, zonder rugvin dus misschien wel een blauwe of andere vinvis, zwom vlak achter langs. Natuurlijk was hij al weer weg voordat de camera paraat was. Ook in de verte een echte, full size, walvisjump. Bommetje! 's Nachts was het helemaal windstil. Ik ben toen maar, met zeilen strak, lekker gaan slapen in het

havenbed. Om een uur of 8 werd ik weer wakker en stond er een heel zwak zuiden windje. Later op de dag, naarmate ik dichterbij de Noordwestelijke kaap van IJsland kwam, draaide de wind steeds meer tegen. Ook de golfslag nam toe; een korte, steile en erg remmende golfslag waar de automaat moeite mee had. Op de hand sturend, met korte slagen in een stevige westen wind ben ik om Kaap Hoorn (de Noordwestelijkste kaap, heet echt Kaap Hoorn) gekruist. Het was prachtig zeilen, gangboord in het water en een spectaculair uitzicht aan bakboord. Na Kaap Hoorn komen er nog 3 kaapjes voordat je echt naar het Zuiden kan. Helaas draaide de wind ook mee, tegen dus, en nam sterk af. Alleen de stroom kenterde gelukkig, zodat ik om tien uur in de drukke vissershaven van Bolungarvík naast een roestige trawler kon afmeren. Vlak voor de haven was het nog even spannend: plotseling NW 7, terwijl ik met vol zeil op de haveningang afstormde. Het is een ongezellige haven, waar het een komen en gaan is van dagvissers. Tonnen en tonnen vis worden per dag omgeslagen. Maar wel weer een prachtig uitzicht op de Noordelijkste ijskap die zichtbaar tussen de bergen aan de overkant van de fjord, lag te gloeien in de avondzon.



*Fjorden aan de westkust*





*Kaap Horn vanuit de lucht...*



*en vanaf zee. Hier ben ik er net voorbij.*

Deze dag is om nog een andere reden een feestje waard. Terwijl ik rond die kaap kruiste heeft De Franschman zijn 21600<sup>ste</sup> mijl afgelegd. Toen ik aan het bouwen was heb ik mezelf altijd voorgehouden dat dat het streefgetal voor duurzaamheid moest zijn. 21600 is precies de omtrek van de aarde. De boot is niet voor de eeuwigheid gebouwd; als ie daarna zou afborrelen of in duizend stukjes uit elkaar zou vallen, zou niet zo erg zijn. Ik

hoop dat het borrelen nog even wacht tot ik weer op het IJsselmeer of zo ben, dan kan ik tenminste naar de kant zwemmen. Het feestje stel ik nog maar even uit tot Reykjavik.

De volgende middag weer verder. De wind is weer Noord, zodat ik weer onder spi vlak langs de kust vaar. Nu is het gelukkig weer onbewolkt, zodat ik een goed uitzicht heb op 'de hand' van IJsland. Het is een heel ruig berglandschap. Het lijkt alsof Zeus met een enorme zeis alle toppen heeft afgemaaid. Het binnenland is 700 meter hoog, met diepe lange fjorden. Alle bergwanden zijn niet massieve rotsen maar meer het natuurlijk taluud van rotspuin, alles gevormd door het ijs dat eens dit hele land bedekte. Het is weer een prachtige dag. Een heel raar gezicht, als je er zo langs vaart. Die vlakke bergtoppen zijn niet horizontaal maar lijken lukraak een kant op te hellen, ingesneden door diepe fjorden. Alleen op de noordelijkste vinger ligt nog een aanzienlijke ijskap, met gletschers naar de fjorden. Heel mooi in de avondzon. Naar mate ik zuidelijker kwam veranderde ook het landschap. De steile wanden zijn niet langer pikzwart maar een beetje begroeid en ook op de vlakke delen ligt een soort grijsgroene deken. De zuidelijkste vingers krijgen ook heel onverwachte spierwitte strandjes in zij- of andere morenes.



's Nachts is het olieglad en urenlang vaar ik op de motor in een poging om op tijd in Reykjavik te komen om een vriend te ontmoeten. Arie is eerste stuurman op een vrachtschip en ligt vandaag in te Reykjavik. Pas aan het eind van de ochtend, terwijl ik langs het schiereiland met de vulkaan Snaeffelsjókull vaar, komt er wat wind. De spie kan weer op en het uitzicht is werkelijk geweldig. Strakblauw, met een wolkje om de besneeuwde top van de vulkaan, met lava in gestolde stromen van de top af tot in het water. Het leek wel wat op een druipkasteel van zand en water (op het strand), maar dan

anderhalve kilometer hoog. De wind neemt toe tot 4 of 5 en de laatste 60 mijl naar Rijkjavig gaan lekker hard. Het is alsof de boot de stal ruikt: de grootste spi in ruim 20 knopen wind en vlak water. Top speed!



Inderdaad lag het M.S. Dieseborg, 8300 ton laadvermogen en 135 meter lang, achterin de haven. Toen ik om 1 uur 's nachts aankwam stond Arie al klaar om mijn touwtjes aan te

pakken. Het is een heel leuk gezicht: mijn bootje langsij dat schip. Vanaf de brug hadden we een goed uitzicht op het afdekplaatje bovenop het toplicht. Uiteraard borrelen, maar we waren allebei nogal brak en daarom na een douche lekker naar bed. 's Morgens kennis gemaakt met de rest van de bemanning en de kapitein, een grote oude neger, en ontbeten. Daarna bunkeren in het naastgelegen haventje (en koffie gedronken met een paar inboorlingen) en snel weer terug naar de Dieseborg voor een stevige lunch: tomatensoep vooraf, rijst met prut van vlees en groente, met salade en twee kippebouten en pudding toe.



Daarna gingen beide schepen weg: zij naar Finland en ik naar 'de poel', het oude haventje van Reykjavik. Er lagen nog 3 jachten en vlak na mij kwam er nog een binnen. 33 voet en bemand door 5 Noorse studenten (m/v) en een Faroerse jongen die ze onderweg opgepikt hadden. De hele volgende dag heeft het geregend (de eerste regendag van de vakantie, maar beslist niet koud), maar dat was na de borrel van de vorige avond niet zo erg. 's Avonds, na het ontbijt, ben ik met het Noorse stel met de bus naar de Blue Lagoon geweest. De bus vertrok bij het vliegveld en dat was nog een stevig stuk rennen. Een must voor alle toeristen, en als zodanig uitgebuit, maar beslist de moeite waard. Het is een soort ondiep warm meer midden in een maanlandschap van lavabrokken. Het water is zeer rijk aan mineralen, vooral silicium, en lichtblauw van kleur. Het is volkomen ondoorzichtig, vies zout van smaak en de temperatuur varieert van lekker warm tot bloedheet. Na mijn eerdere ervaring in het zwembad van Neskaupstadur heb ik die warme gedeelten met respect behandeld! De bodem bestond uit lavagruis, de oevers liepen meest langzaam op tot een soort strandjes van lavastenen, spierwit en spiegelglad

onder een dikke korst mineralen. De bovenste laag was nog zacht en daar kon je je mee insmeren: goed voor de huid. Dat werd natuurlijk een dolle boel met die Noren, zie ook hun website [www.whalekillers.no](http://www.whalekillers.no), en het spul werd gebruikt voor borstvergrotingen (voor de dames) tot imitatie schedellichtingen voor de student medicijnen. Die lui zouden trouwens wel aardig in ons bikkell-groepje passen: lekker zeilen, weer of geen weer, niet te serieus en niet vies van een borrel na afloop. Lang leve de lol.

Op een avond, terwijl we zaten te borrelen op de Noorse boot, vond een van hen het nodig om een demonstratie vuurspugen te geven. Met lampolie als brandstof kwamen er meterslange vlammen uit zijn mond. Dit trok de aandacht van een toneelgezelschap dat op een naburig partyschip hun première aan het vieren was, en wij werden allemaal uitgenodigd om bij hun te komen en hun feestje mee te vieren. Uiteraard hadden we een voorraadje drank meegenomen maar dit werd niet op prijs gesteld door de gastvrouw, die uiteindelijk alles in beslag nam. Een voor een taaiden de mannen onder hun gezelschap af en uiteindelijk werden we allemaal uit het partyschip geknikkerd, en na een prachtige ballade ter ere van de gastvrouw (50+) kregen we zelfs de drank weer terug. Het feest hebben we op de Noorse boot voortgezet tot half 8 's morgens. De flessen waren leeg en iedereen had wel gehad. De dames toneelspeelsters hebben we niet meer teruggezien maar later hoorden we dat eentje 36 uur nodig heeft gehad om weer tot het rijk der levenden terug te keren. (De Noren zouden een auto huren en zij zou als gids meegaan maar was daar na anderhalve dag nog niet toe in staat.) Het was trouwens wel opvallend: het lijkt wel of de bevolking van IJsland gescheiden leeft. Alle vrouwen in Reykjavik en alle mannen in de rest van IJsland. De meeste vrouwen mogen er trouwens wezen! Het verhaal gaat dan ook dat de vikingen alle mooie vrouwen uit Engeland, Schotland en Faroer hebben geroofd en mee naar IJsland en Noorwegen hebben genomen.

Reykjavik is best een heel mooie stad. Het centrum is erg toeristisch, maar vergeleken met bijvoorbeeld Amsterdam nog niet storend. Aangezien het stralend weer was heb ik een paar lange wandelingen gemaakt. De stad is zo groot dat je in een paar uur lopen wel rond kan zijn. Ik heb onder meer ook het Saga museum bezocht. De saga's zijn door de vikingen opgeschreven verhalen over hun reizen en avonturen, opgesmukt met enige trollen, monsters en dergelijke. De IJslandse taal is de laatste duizend jaar niet noemenswaard veranderd en alle IJslandse kinderen kunnen de saga's nog gewoon lezen in de spelling van toen. Ze geven een heel mooi beeld van hoe het leven er toen aan toe ging. Het ging er tamelijk ruig aan toe! Maar het geeft ook aan hoe de staatsvorm van IJsland zich ontwikkeld heeft. Vanaf ca. 900 AD kwam de volledige bevolking eens in de ca. 5 jaar bijeen in een bepaalde vallei met een soort natuurlijk amfitheater. Een soort opperrechter noemde alle wetten op die in het land golden. Vanaf ca. 950 werden alle wetten ook opgeschreven en dat was wel zo handig. Tijdens die bijeenkomsten werd ook gediscussieerd over nieuwe wetten en andere staatszaken. Hier en daar werd een geschil bijgelegd of uitgevochten. Op een zo'n bijeenkomst (een Althing), in het jaar 1000, werd bijvoorbeeld besloten dat het land vanaf dat moment officieel christelijk zou zijn, maar dat mensen met andere geloofsovertuigingen die mochten blijven belijden zolang ze dat binnenshuis of in ieder geval niet te opzichtig zouden doen. Ik denk dat heel wat landen in deze tijd een voorbeeld aan dit soort democratie kunnen nemen.

Een andere must is natuurlijk een bezoek aan de moderne kathedraal. Het bouwwerk is niet zozeer groot, maar wel erg opzichtig. Helemaal wit, met een hoge taps toelopende toren, en van binnen en van buiten heel grof wit gestuct. Van binnen is dus ook alles wit

en hoog, haast gotisch, met heel dunne hoge pilaren en ramen. Alle meubilair, vloer en ook het heel grote orgel, is gemaakt van licht gelakt eikenhout. Ik denk dat ondanks het rare ontwerp de opzet van de kerk wel geslaagd is. Het straalt van binnen rust en licht uit. Een componist was bezig op het orgel ik heb een kwartiertje zitten luisteren. Je kan ook zien dat het hele volk zee-minded is; ik heb nog nooit eerder een kerk, laat staan een kathedraal, gezien met bovenop het kruis op de top van de toren een marifoonantenne.

Na die ene regendag is het steeds stralend weer geweest, met alleen een stevige westen wind van ongeveer kracht 7. Reykjavik ligt helemaal achterin een baai en om die uit te komen moet je eerst 25 mijl naar het westen, om een soort van schiereiland heen. Het eind van het schiereiland bestaat uit een Noord/Zuid lopende kust vol met rotsen en riffen van ongeveer 15 mijl lang. Ten zuiden daarvan loopt de kust pal Oost. Het hele schiereiland is vergeven van de vulkanische activiteit. Het is dan ook precies de grens tussen de Eurasiatische en Noordamerikaanse tectonische plaat. De zeebodem is zeer onregelmatig en dat zorgt voor een chaotische golfslag. 8 Mijl uit de kust van het schiereiland ligt een boei om golfhoogten te meten: de hoogst gemeten golf is 21 meter, een paar jaar geleden. Dinsdag 27 juli, na een heftig weekend, ben ik weer vertrokken. De bestemming was Grindavik, 60 mijl varen en pal ten Zuiden van Reykjavik, dus om het schiereiland heen. De wind was WZW 6, afnemend 4. De golfslag viel bepaald tegen! Het was stevig kruisen de baai uit. De verwachting was dat de wind 's avonds naar Zuid, en later naar Zuidoost zou krimpen onder invloed van een opbouwende depressie. Naar mate ik verder de baai uit kwam werd de zee steeds onregelmatiger en hoger en korter. Toen ik een paar mijl ten noordwesten van de NW punt van het schiereiland overstag kon, voor de slag naar het zuiden, stond er een dikke ZW4 en golven uit alle richtingen tussen west en zuid van gemiddeld een meter of 4, links en rechts brekend. Om in deze bokzee nog een beetje gang en hoogte te houden had ik vol zeil. Rammen! Naar mate ik verder naar het zuiden kwam, zuidpunt nog maar 5 mijl weg, kromp de wind steeds verder en kwam ik steeds dicht onder de kust en moest een slag maken.

Met mijn Surinaamse collega Ronnie heb ik meermaals diepzinnige gesprekken gehad over bijgeloof en voortekens. Zijn moeder in Paramaribo voelt altijd feilloos aan als er in Amsterdam iets gebeurt en belt steevast een dag later op. Zij gaan ook praten op voortekens; relatief kleine gebeurtenissen die op zich nergens mee te maken hebben maar die proberen je op andere gedachten te brengen. Zij zijn van mening dat je te allen tijde open moet staan voor dit soort tekens. Toen ik uiteindelijk overstag ging, na zo lang mogelijk te hebben doorgelegen naar het zuiden, was de branding nog maar een mijl weg. De manoeuvre ging perfect, op het zeetje, insturend recht in een brekende golf. Snel bakstag en fok stijf doorgezet en gang! Routinematig blik ik ook nog even omhoog om de trim van het grootzeil te bezien en op dat moment schoot mijn hart in mijn keel! De mast boog zo'n 45 graden naar lij! Het bleek dat het bakboord topwant los was gekomen van de tweede zaling, waardoor het stag los hing. Het hele kapje waar het stag in zit en wat normaal gesproken een stuk in de zaling geschoven zit, was er nu uitgeschoven. Twee borgboutjes weg. In een reflex de schoot losgegooid, maar in die wind en zeegang was het buigen van de mast afgrijselijk. En terug overstag kon ook niet, op een mijl begon de branding op onderzeese klippen! Gauw het grootzeil tot het derde rif gestreken en met dit kleine stukje zeil en de grote High Aspect fok voorzichtig uit de kust weggekropen. Omdat ik geen idee had hoe dit heeft kunnen gebeuren en de enige manier om te zien of er ook echt iets kapot is en het te verhelpen, was het noodzakelijk om de mast in te gaan. In de zee die er op dat moment stond was dat uitgesloten, en er was geen ruimte om eens

lekker bij te gaan liggen. Op zich hoefde ik maar een slagje van 3 of 4 mijl te maken, waarna ik tot Grindavik over stuurboord kon varen. Van die haven had ik, bij wijze van uitzondering, een goede detailkaart, nog maar een paar jaar oud. De haven ligt aan het einde van korte fjord, vol met rotsen en open naar het Zuiden en Zuidwesten, pal lagerwal dus. Er loopt een betonde geul met een paar scherpe knikken tussen het mijnenveld van rotsen. De zee die er liep, en het feit dat volledig beschut water maar 12 mijl terug was, heeft me doen besluiten om, met de staart tussen mijn poten, terug om het schiereiland heen te varen. Eerst op de fok en met de motor bij, later zeilend met grootzeil in derde rif. Van havens aan de Oostpunt van het schiereiland had ik helemaal geen gegevens, en toen ik het eerste dorp dwars had ben ik op de motor heel voorzichtig landinwaarts gevaren tot ik om half een 's nachts af kon meren aan een totaal onbescherpte loskade voor vissers. Er was helaas geen haven, maar wel een Amerikaanse marinier die me de mast in gehesen heeft. In 5 minuten zat het stag weer op zijn plaats en leken mast en stag verder volledig onbeschadigd. De borgboutjes waren weg, die aan de andere kant zaten nog goed vast. Gezien het weerbericht voor zuidooster storm de volgende dagen kon ik daar niet blijven en ik ben dus naar de eerst volgende haven doorgevaren. Zoals gewoonlijk als je ergens in een vreemde haven ligt, raak je vrij snel met andere mensen aan de praat. Een van die mensen was een visserman, die me vertelde dat de aanloop van de haven van Grindavik vorig jaar totaal veranderd is. De tonnen zijn weg en er loopt nu een rechte aanloop met lichtenlijn, maar op een heel andere plaats. Ben ik even blij dat ik daar niet 's nachts, met 4 meter golven en nog veel hogere branding, in de motregen en op lagerwal naar die tonnen ben gaan zoeken...

En daar lig ik dan, in Kevlavik. Al drie dagen in stromende regen en Zuidoost 8. Een stationaire depressie pal ten zuidwesten van hier houdt me hier gevangen. Op het internet kan je de actuele waarden voor wind en golfhoogte bekijken (zoek in google bij vedur iceland, en dan shipping forecasts) en vanmiddag stond er 5.8 meter. Het lijkt dus alsof ik hier nog wel een paar dagen lig. Komend weekeinde, het eerste in Augustus, is feestweekend hier en gaat iedereen los. Het grootste feest is op de Westman eilanden, waar ik naar onderweg was. Dat feest moeten we dan maar laten schieten. Wie weet dat het hier nog wat wordt.

### **Bartje naar IJsland, deel 5** (zonder foto's)

Al met al heb ik bijna een week in Kevlavik verwaaid gelegen. Na drie dagen onafgebroken stromende regen klaarde het wat op en werden het perioden met regen. Al een hele verbetering. Kevlavik valt onder de gemeente Reykjanesbær en is een soort van Zaanstad: een conglomeraat van buurtschappen zonder een echte natuurlijke kern of centrum, hoe ze ook hun best doen (net als op de Dam in Zaandam). Om eens wat te noemen, de gemeente heeft vier havens, verspreid over 7 mijl kust. De meest noordelijke is de haven van de NATO basis. Als gevolg van die basis is het hele gebied vergeven van de Amerikaanse militairen. Tegen deze militairen wordt met gemengde gevoelens aangekeken. Iedereen weet dat ze een hoop geld uitgeven aan de plaatselijke middenstand en bovendien een hoop betalen aan de staat, maar echt geliefd zijn ze nergens. De militairen die ik gesproken heb waren trots om het leger te mogen dienen, vast overtuigd in de onfeilbaarheid van hun organisatie maar ook erg blij op IJsland te zitten en niet in Irak.

Ik lag in de op een na noordelijkste haven, de zgn. kleinebootjeshaven. Je ligt daar in grootmoeders schoot. Meteen achter het haventje, en erop uitkijkend, is een café/restaurant, Kaffi Duus. Op de gevel staat Duus gespeld met twee grote U's in de vorm van bierpullen, maar, zoals de eerste de beste "local" mij vertelde, dat slaat vooral op de borstomvang van de serveersters. Inderdaad heb ik geen serveersters gezien daar met minder dan cup D of zo. Eten en drinken was van hoge kwaliteit maar, gezien de prijs, laat je een tweede bezoek wel uit je hoofd. Alles in IJsland is belachelijk duur. En omdat het slecht weer en bijna feestweekend was ging er ook niemand vissen waarvan ik iets kon bietsen.

Behalve Kaffi Duus waren er nog een heleboel cafés, veel meer dan ik waar dan ook op IJsland (behalve dan Reykjavik) gezien heb. Duidelijk is deze streek, waar ook het internationale vliegveld ligt, ingesteld op buitenlandse toeristen en militairen. Na sluitingstijd, 1 uur, gaat iedereen naar het casino. Entree 800 kronen. De naam bleek niet helemaal de lading te dekken. Het was meer een soort nachtclub, compleet met podium en dansvloertje, en een paal. Er werd niet gespeeld of gegokt of zo. De hele zaal krioelde van de schaars geklede dames, minstens 10 paaldanseressen en in zijn algemeenheid was het moeilijk te onderscheiden welke meisjes er werkten en wie er als gast rondliepen. Er was ook een soort van achterkamer, en regelmatig kwamen er dames langs om te vragen of je meeging naar achter. Dat kostte dan wel 20 dollar (alleen om de deur door te komen) plus wie weet wat nog meer achter die deur. In IJsland bestaan officieel geen bordelen maar ik weet het zo net nog niet... In ieder geval, geen Amerikaan zijnde had ik over aandacht niet te klagen en ik ben niet naar achteren geweest. Duidelijk was wel dat dit DE uitgaansgelegenheid was want de mensen kwamen van heinde en verre, zelfs uit Reykjavik.

Naast Kaffi Duus was het Duushuus, een soort cultureel centrum en scheepvaartmuseum. Dat museum bleek het werk van 1 enkele oude man, Grimur Karlsson. Na 40 jaar als visser te hebben gewerkt, grotendeels als schipper en op allerlei schepen, heeft hij zich toegelegd op het maken van modellen. Deze modellen waren van goede kwaliteit, een halve tot een dikke meter lang en van alle mogelijke vissers- en vrachtschepen uit de periode 1860-1960. De man had een goed oog voor de lijnen van de verschillende scheepstypen (IJsland heeft, in tegenstelling tot bv Faroer, geen traditioneel scheepstype; uit alle windstreken zijn schepen geïmporteerd, met name uit Denemarken, Noorwegen, Duitsland en Engeland) Nou zijn er meer mensen die dat doen, maar het bijzondere was dat deze man, dik in de 70, in tien jaar tijd meer dan 200 modellen heeft gemaakt, naast het opzetten van het museum en het conserveren van een oud IJslands vissersschip. Bijna twee per maand! Ook was hij bijna dagelijks in zijn museum te vinden. Hij bleek leuk gezelschap voor bij de koffie (na een hartkwaal geen borrel voor hem), sprak een beetje Engels maar zat vol met verhalen over alle schepen waar hij een model van heeft gemaakt en plaatsen die hij had bezocht in zijn tijd als zeeman. Hij was vol ontzag voor 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuwse Hollanders, die de haringvangst hebben uitgevonden en geperfectioneerd. In het museum mocht ik ongelimiteerd van het internet gebruik maken. De beheerder sprak geen Engels, wist niets van computers, maar was zo onder de indruk van de vriend van Grimur (zoals ze me behandelden) dat ik overal onbeperkt toegang toe had. Behalve sites met foto's van de bolkoppengerace en zo, om aan Grimur te laten zien, was de meestbezochte site natuurlijk die van het weerbericht. Onveranderlijk lag daar die depressie, rotsvast, en onveranderlijk was het Zuidoost 8. De meetboei voor golfhoogte



bij Reykjanes, real time te zien op internet, geeft naast absolute hoogte nog veel meer gegevens. De hoogste golven waren de derde dag, 5.8 meter gemiddeld. 1 op de 200 golven was volgens de meetboei 63% hoger, oftewel bijna 9 meter! Ik lag daar best in dat haventje, ook al kwam het onderhand mijn neus uit. De Hollandse Suzanne, die nu ergens in de buurt van Reykjavik schijnt te wonen, heb ik helaas niet meer kunnen vinden. Ik heb alle Suzannes met een Europese naam opgebeld, en allen waren Duits. Zoals ik al ergens zei, het telefoonboek van IJsland is gesorteerd op voornaam. Wat ik alleen nog niet wist, is dat opname in het telefoonboek facultatief is. Een groot deel van de bevolking vindt het niet nodig om opgenomen te worden.

Maandag 2 augustus leek er een breuk in het weerbeeld te komen. De depressie splitst zich in tweeën en tijdelijk neemt de wind af. In de middag ben ik vertrokken, een beetje huiverig wat me te wachten staat. In eerste instantie viel het reuze mee. 's Avonds laat passeer ik de opening in het rif bij Reykjanes, waar die meetboei ligt, en het is ronduit kalm; oosten wind kracht 3, miezer en slecht zicht. De golven vielen reuze mee. Al kwamen ze uit alle richtingen, ze waren niet meer dan een meter of twee hoog en lang genoeg om lekker overheen te varen. Na deze eerste nacht was het uit met de rust. De volgende ochtend begon met stromende regen en toenemende wind en snel hoger en steiler wordende golven. In de middag stond er zuid 6 en brak het open. Aan lij verscheen het eiland Surtsey. Dit is het eiland dat in 1966 op heftige wijze uit zee verrezen is en sinds dien nog steeds gestaag groeit. Plots was het strakblauw (You don't like our climate? Just wait 15 minutes.), ZZW 6, witte koppen op een wilde hoge zee en met vol zeil was het prachtig zeilen. De overige eilanden van Westmanneyar waren in de verte zichtbaar en aan de horizon lag het hoogland van IJsland tussen de laatste resten bewolking. De hele avond was duidelijk een grote gletcher zichtbaar, die tussen twee bergen naar zee stroomt. 's Nachts kwam de volgende storing: wind weer naar ZO, kracht variërend tussen 5 en 7. De volgende avond, met weer de volgende storing en weer OZO 7, voel ik me niet zo lekker. Ik heb hoofdpijn en voel me wat koortsig. Ik besluit de fok te strijken en eerst maar eens rustig te gaan slapen. Volgende ochtend, nog steeds ZO 6, maar weer verder. Het was al met al een ruwe overtocht. Toen ik op zaterdagochtend nog 100 mijl van Schotland was kwam er plots een paniekweerbericht. Alle districten ZO8 of 9 en misschien nog wel meer naar aanleiding van de restanten van de orkaan Alex die plotseling ten Westen van Ierland ligt. Honderd mijl is nog een heel eind, met windkracht 8 of 9 tegen. Omdat ik ook niet weet welke kant die orkaan later op wil besluit ik maar geen risico te nemen en uit te wijken naar Faroer. Dat is ook nog 80 mijl, maar naar het Noordoosten. De hele dag was de wind rommelig, van alle kanten tussen ZO en O en niet zo sterk op harde vlagen na. In de avond zat het potdicht van de mist en blind op de GPS ben ik de zuidelijkste fjord op het zuidelijkste eiland aangelopen en om half vijf afgemeerd in het haventje van Lopra (35 inwoners). De volgende ochtend, nog steeds potdicht, eerst een stevig ontbijt van verse vis. Daarna kwam iemand me met de auto ophalen om in "de stad", Vagur (paar honderd inwoners) wat boodschappen te doen. Allemaal weer ontzettend vriendelijk. 's Middags, de mist inmiddels optrekkend en de wind toegenomen tot ZO7, verhaald naar Vagur, 4 mijl verderop. Een leuk dorp. De plaatselijke timmerman neemt me, na een praatje op de kade, mee naar huis voor een douche en diner. Hier krijg ik toch nog wat plaatselijke specialiteit voorgeschoteld: gedroogde schapenschouder op roggebrood. Samen met Falkland is dit de enige plek op aarde waar je een schaap kunt doodmaken en, na villen, aan zijn poten kunt ophangen en gewoon laten drogen zonder dat het gaat rotten. Na een drie maanden drogen is de

buitenkant geelgroenig en keihard, het vlees donker rood, bijna zwart van kleur, en eetbaar. En nog lekker ook! Het smaakt een beetje naar rauwe ham, maar veel sterker.

In die haven lag ook een beroemd Duits jacht, Moritz D, met een ouder echtpaar dat ongelooflijk veel gezeild bleek te hebben: onder meer een tocht van 11 jaar, met twee winters op Zuid Georgië, een lange tijd op Falkland, Antarctica, de rest van de wereld rond, enz. Maar ze konden niet zo heel goed koken. Een deel van de vis die ik die ochtend gekregen had, had ik aan hun doorgegeven en zij nodigden me uit om dat bij hun te komen eten. Het is ideaal vakantieweer: strakblauw, 22 graden en een stevige wind. Negen is het hier nooit geworden, en achterin de fjord lig je in grootmoeders schoot, maar bovenop de bergrug moest je op handen en voeten want je woei er anders weg. Vanavond, dinsdagavond, neemt de wind af en morgen is het (hoop ik) niet meer dan een viertje en bovendien uit het oosten ipv zuidoost. Morgenochtend dus weer weg. Als het lukt regelrecht naar Orkney, 190 mijl naar het zuidzuidoosten, en dan vandaar uit naar huis.

## **Bartje naar IJsland, deel 6**

Na die ruwe tocht van 675 mijl van Kevlavik naar Vagur en die paar dagen vakantie daar, was het weer een gedenkwaardige tocht naar Westray, het meest noordwestelijke eiland van Orkney. 's Morgens om 5 uur waren Hedel en Harald Voss van de Moritz D (je raadt het al, hun tweede boot heette Moritz B) vertrokken. Ik ging om 9 uur. Het was potdikke mist, en oostnoordoosten wind, kracht 5, later toenemend 6 en 7. Het was wel spannend zeilen. De hele dag was de mist zo dik dat ik amper de boeg kon zien, en met 1 rif en de grote high aspect fok ging het de hele dag topsnelheid. Bij zo'n dichte mist heeft het ook geen enkele zin om in de kuip te gaan zitten uitkijken. Je wordt alleen maar koud en nat en je reageert toch te laat. In plaats daarvan zat ik binnen, op 'stand by'. Twee keer heeft het radaralarm een schip waargenomen, en twee keer kon ik het peilen en waarnemen dat het op ruime afstand langsvoer. Rond middernacht werd ik opgeroepen door het guardschip van een enorm booreiland. "Vessel in position x, course x, speed 8 knots, this is guardvessel x...". Wauw, 8 knots! Kort daarna kwam Harald Voss. Ik was ze al ruim gepasseerd. Uiteindelijk heeft die 175 mijl 27 uur geduurd. Dat is 6.5 gemiddeld, maar dat kwam omdat het eerste stuk in de fjord, en het laatste stuk naar de haven rustig aan ging. Moritz D kwam tweeënhalf uur na mij binnen, nog steeds met dichte mist.

De volgende dag, vrijdag, na heerlijke fish and chips in het Pierowall Hotel, met een stevige noorden wind en zeer goed zicht vertrokken. Ruime wind, slalom tussen de eilanden door, naar het zuidoosten. De hele dag en de nacht erop bleef het waaien uit het noordoosten en schoot het lekker op. Om negen uur was ik dwars van Peterhead, en begon de elende. De wind nam af tot nul en draaide naar het zuiden, plus of min 30 graden. Tergend langzaam kruisend, overstag op ieder zuchtje, langs de Schotse kust naar het zuiden. Zondagavond, iets voorbij Edinburgh, gebeurde er nog iets merkwaardigs. Ik lag lekker op mijn bank toen ik me realiseerde dat er een hoop tumult om de boot was. Veel vogels, en toen ik achteruit keek bleek dat ik werd gevolgd door een hele kudde van minstens honderd zeehonden. Een meter of 50 achter de boot bleven ze een hele tijd, wel een half uur, zwemmen. Geen idee wat hiervan de bedoeling was. Ik heb zelfs nog even met het idee gespeeld om een U-turn te maken en kijken wat die beesten zouden doen, maar omdat er net een gunstig zuchtje was heb ik dat niet gedaan. De hele nacht erop,

weer alleen, ben ik slechts tien mijl opgeschoten. Om half 7 was het echt olieglad en heb ik de laatste 15 mijl op de motor naar Blyth gevaren. Probleem was dat ik (zoals gewoonlijk) geen pond meer had en de stad is een half uur lopen van de haven. Nou ben ik van de winter met de auto langs deze kust gereden en hebben we toen een haventje Seaton Sluice ontdekt waarvan ik toen zei dat ik hier nooit van mijn leven in zou durven. De ingang ligt parallel aan het strand, midden in de branding. Ik heb er toen foto's van gemaakt. Maar nu was er helemaal geen deining en dus ook geen branding en die middag nog ben ik, 2 uur voor hoog water (springtij) het haventje ingevaren. In de havenmond had ik nog 20 cm water onder de kiel, en erg ver kon ik het haventje niet invaren omdat het in het midden wel diep genoeg was, maar aan de kant niet. In de plaatselijke Spar was een geldautomaat, en na pinnen, boodschappen, en foto's ben ik achteruit de haven weer uitgevaren. De totale breedte van de haven was een meter of zes.





*Seaton Sluice, met oosten wind.*

Weer op zee was er zowaar een zuidwesten windje. Hoog aan de wind, langs het strand, bij Newcastle langs en 's avonds om 8 uur gemeerd aan de dieselsteiger in Sunderland. De volgende morgen om kwart voor zes (voor het verschijnen van de havenmeester; ik had gezegd dat ik nog even een uiltje ging knappen en midden in de nacht zou vertrekken) vertrokken. Tot vier uur 's middags was er nauwelijks wind, wel tegen natuurlijk; daarna nam het toe tot zuidoost 5 en het laatste stuk naar Whitby was mooi zeilen. Whitby is een leuk stadje! Het is een mooie combinatie van een actieve vissershaven, met droogdok, werf, afslag en bijbehorende rommel, en toeristentrekpleister. Het was erg druk, mede door het warme mooie weer natuurlijk, maar nog net niet te. Een mooie ruïne van een 12<sup>e</sup> eeuwse abdij waakt vanaf de steile havenmond over het stadje. De dagen erop heb ik alle tijd om dit alles te bekijken want het weer staat in het teken van alweer een stormdepressie. Woensdag is in Cornwall een compleet dorp door een aardverschuiving van de wereld gevaagd, donderdag was het raak in Schotland. En al die tijd hadden wij prachtig warm (25 graden) weer, met slechts af en toe een tropische bui. In de middag komt er nog een Hollands jacht binnen. Terloops kijk ik ernaar (ik was in gesprek met mijn Belgische buurman) en merk bij mezelf op dat die Hollander een achterlijk radarmastje achterop heeft waarbij de radar op halfzeven, schuin voorover hangt. Wat een stom gezicht. Ongeveer een uur later realiseer ik me echter dat dat mastje me eigenlijk wel bekend voorkwam en heb ik nog eens mijn kop uit het luik gestoken om even te kijken. Toen pas viel het kwartje: die radarmast heb ik zelf gemaakt! Het jacht was de Excalibur van Nelleke Fontein en die boot ken ik van dichtbij; iets te dichtbij... Alleen toen wij dat mastje gemaakt hadden was het nog niet krom. Terwijl zij rustig in een Schots haventje lagen liep de tewaterlating van een plaatselijke vissersboot iets uit de hand en heeft het schip het mastje kromgedrukt. Onderwijl ratelt de ene na de andere stormwaarschuwing uit de navtext. Donderdagochtend, toen ik om half vier klaar stond

om de eerste brugopening te nemen (De haven ligt achter een brug die ieder half uur, van twee uur voor, tot twee uur na hoogwater draait.), toen Humber Coastguard aangaf net een nieuwe stormwaarschuwing te hebben doorgekregen: Humber SW 7 or 8, increasing 9. Thames SW 8 or 9, increasing Storm 10 imminent. Dit deed de deur dicht. Wel heel jammer, het was de laatste kans om nog op tijd te komen voor de 24 uren race, waarvoor ik geboekt was door Eric-Jan van de Indra.

Donderdagavond echter was het weer wat gestabiliseerd. De negens en tienen waren vervangen door afnemend tot zeven en later nog minder. De laatste brugopening van die dag was om tien uur in de avond en zowel de Excalibur als ik vertrokken. Buiten de haven stond er nog een gierende wind, maar met alleen het dubbelgereefde grootzeil onder de hoge wal ging het nog rompsnelheid. Alleen niet zo heel lang: plots lag met een hoop geschuur en gekras de boot stil. Muurvast in een lobsterpot. Ik lag zo vast dat de boot niet meer manoeuvreerbaar was. Excalibur kwam op volle snelheid achter me aan en ik zag een revanche van onze eerdere aanvaring al komen. Maar gelukkig hoorden zij me over de marifoor roepen en voeren met een wijde boog om me heen. Vijf minuten later, na verwoede pogingen, was ik plotseling weer los, al heb ik nog urenlang een stuk touw met iets eraan op sleeptouw gehad. Net op weg klonk plotseling de marifoon: "Dat Nederlandse zeiljacht... Bart, met Harry!" Het was Harry Vogel, een veteraan uit de OSTAR, die ik van de winter in Londen tijdens een dineetje met potentiële deelnemers aan de STAR in 2005 ontmoet had. Hij was met zijn Janneau One Design (35 voet racer met enorm tuig en 300 liter waterballast) op en neer naar Newcastle aan het zeilen om zijn 500 kwalificatiemijlen voor deze wedstrijd te volbrengen. Ongelooflijk dat hij mij herkend had! Hij was op dat moment een mijl of 6 ten Noorden van me en ook op weg naar IJmuiden. Rond een uur of twaalf was plotseling mijn sleep weg en ging de boot weer een stuk harder. Vanaf toen heb ik wat meer zeil gezet en ben actief gaan zeilen. Als het nu eindelijk een etmaal dit soort weer (ZW 7) zou blijven dan kan ik eindelijk een wat scherper bootrecord neerzetten. Het staat nu op een schamele 167. Om twaalf uur 's middags had ik al 88 mijl dus dat ging goed. Nog een rif eruit, de 180 moet kunnen. Helaas kakte toen de wind in tot 5 knopen en heb ik ruim drie uur liggen hobbelen. Weg record. Tegen het einde van de avond komt de wind terug uit het Noorden met zwaar onweer. Tweede rif uit voorzorg, maar de wind valt mee, kracht drie tot vijf. Uiteindelijk had ik toch nog 155 mijl die dag, niet gek voor een volgeladen dertig voetertje. Om vijf uur de volgende ochtend was de wind weer terug tot kracht 7 en schoot het weer lekker op. Gek is het: aan het begin van iedere trip zie ik vreselijk op tegen alles boven windkracht 5, met name als de wind zoals gewoonlijk tegen is. Maar aan het einde van de trip hoop je dat die windkracht zeven nog wat toeneemt zodat het lekker opschiet. Er is duidelijk sprake van normvervaging. Vooral zo vlak na de tocht Kevlavik-Faroer lach ik om 4 meter golven en NW 7.

Om even na negenen voer ik tussen de pieren door. Harry was twee uur voor mij binnen. Zijn schutting haalde ik net niet meer, maar te voet kon ik van bovenop de sluis nog even met hem praten. Achter de sluis heeft hij zijn boot even afgemeerd en na mijn schutting heeft hij koffie gezet en heb ik zijn boot bewonderd. Zus en zwager stonden toen ook al op de kade en dus hebben we de zitting maar naar mijn boot verplaatst. Na een onderhoudsbeurt van Harry's stuurautomaat bij mij in de kajuit is hij vertrokken en zijn wij, Nelleke, Thomas en inmiddels ook Arie (van Reykjavik) en Saskia bij de Chinees wezen lunchen. Daarna heb ik in mijn eentje het laatste stukje naar Zaandam gezeild. Daar stond het volgende ontvangstcomité klaar: Ria en Arno en tante Bep. Geweldig,

zo'n ontvangst. Zij hebben me naar Bergen gebracht. Na daar de wasmachine vol te hebben gestopt ben ik in de auto gestapt en was, na een kort bezoekje aan oma, op tijd in Medemblik voor het eten en feest na de 24-uurs. Een mooiere afsluiting van deze vakantie kan ik me niet wensen.

Het was een gedenkwaardige, prachtige en op alle fronten geslaagde vakantietocht. 3472 mijl in 8 weken en vijf dagen. Hiervan heb ik 19 dagen niet gevaren en 72 uur gestoomd. Die week verwaaid en verregend in Kevlavik heeft een hoop tijd gekost en was het minst interessante deel van de vakantie, gevolgd door het vruchteloos rondsjouwen met mijn radio door de omgeving van Edinburgh. Hoogtepunten waren de ontvangsten en gastvrijheid in bijna alle havens, en met name ook Reykjavik. De meest gedenkwaardige zeildagen waren de storm op de tweede dag, de prachtige zonsondergang bij Langesness (volle plané met rondom spuitende walvissen), het kruisen om Kaap Horn, het spinnakerrak in tropisch weer naar Reykjavik en de dash door de mist naar Orkney. Het weer was zeer wisselvallig, van windkracht 10, golven van 5, 6 meter en misschien nog wel hoger tot volslagen olieglad, zicht van 10 meter tot 70 mijl. Het grootste deel van de tocht heb ik geen trui aangehad en ik denk dat ik veel beter weer gehad heb in IJsland dan hier in Holland. 'De Franschman' heeft nu in totaal 23439 mijl afgelegd sinds 1997, van 32;35N tot 66;37N en van 24;30W tot 13;00O.