

Met Norna Biron naar de Faeröer

Zomer 2021



Inhoud

Norna Biron naar de Faeröer.....	2
Zaterdag bij de 4G boei.....	5
Routering, Maandag 12-7.....	9
Storm en lekkage.....	10
Tórshavn.....	12
Zondag rustdag ?.....	19
Hvannasund.....	23
Nólsoy.....	28
Uitklaren.....	31
Utsira, Noorwegen.....	35
Naar huis.....	38

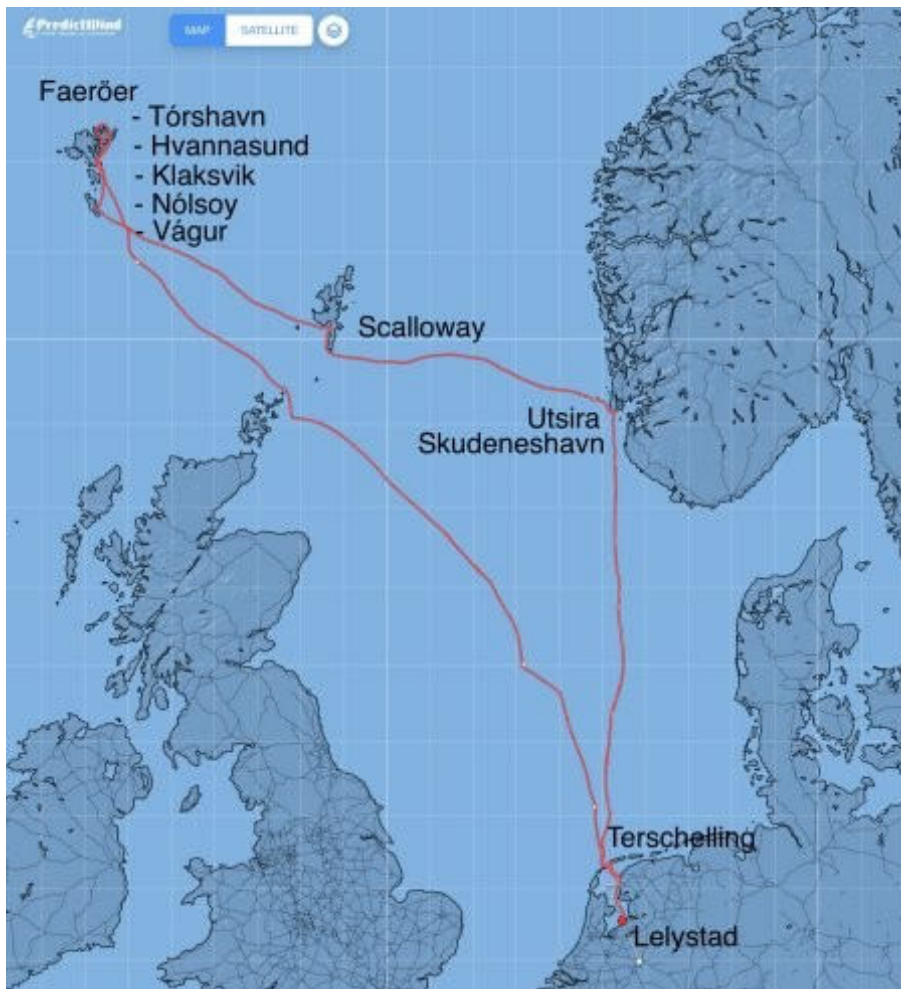
Dit reisverslag is een pdf van mijn blog

<https://framsblog.wordpress.com/2021/08/06/norna-biron-goes-faroes/>

Henny van Oortmarssen (© 2023)

Norna Biron naar de Faeröer

August 6, 2021



Nadat we haar uit Griekenland hebben opgehaald (zie Tags) heeft Norna Biron niet meer gevaren. Dit met uitzondering van een tochtje naar Urk, alwaar ze de helling is opgetrokken om de roerlagers te kunnen vervangen. Wat een genot weer, ze kan weer normaal gestuurd worden, nieuw bootgevoel ook 😊

In de tussentijd is er wel veel gebeurd. De zonnetent is eraf gesloopt waardoor de giek ook weer op de (lagere) oorspronkelijke plek zit, incl. een nieuw grootzeil. Ook de schuur op het voordek heeft plaats moeten maken voor de Purdey bijboot. Veel van het lopend want is vervangen en de tijdelijke aansluitingen voor de nav. apparaten zijn vervangen voor definitieve

oplossingen. De mast is er afgeweest, gecontroleerd en voorzien van nieuwe bedrading en verlichting. De tijdelijke reparatie van het potdeksel, zoals ik dat in Messina had aangebracht, blijkt visueel nog niet eens zo vervelend te zijn en is nu vervangen door een meer definitieve oplossing met vier latten boven elkaar, zelfde idee maar nu over de hele lengte van de boeg.



Kortom, Norna Biron is klaar voor nieuwe reizen. Aanvankelijk was het plan om 4 maanden te vertrekken naar het hoge Noorden. Helaas hebben we dat een jaar moeten uitstellen ivm de Corona perikelen. Als alternatief doen we dit jaar een kortere reis met als voordeel dat we Norna Biron nog beter kunnen voorbereiden op de Arctische wateren.

We zijn donderdagmiddag vertrokken voor een 4 weekse reis naar de Faroës. Hans V. (ZF) sorry dat we je gemist hebben, onze aandacht werd opgeëist door een nukkige stuur automaat. Hij deed het wel maar leek een geheel eigen koers te willen gaan volgen.

Als snel blijkt dat de roerstandaanwijzer een ander idee heeft van de stand van het roer dan het roer zelf. Daar zit iets niet goed. De constructie zit samen met de overbrenging en de drive van de stuurautomaat bovenin de servies kast. De omwenteling van het stuurwiel wordt via een getande riem op de as overgebracht naar een tandwielhuis die deze beweging weer omzet in iets dat de roerstandaanwijzer begrijpt. Het armpje dat daarvoor bedoeld is blijkt een graad of 30 uit het midden te staan terwijl het roer zelf toch echt in de middenstand staat. We concluderen dat dit gebeurt moet zijn bij het terugplaatsen van het roer op Urk. Bij het kwadrant zit ook weer een tandwielconstructie die de beweging van het stuurwiel overbrengt op het kwadrant. Daar is bij de montage zeker iets verdraaid waarvan de gevolgen kennelijk niet onderkent zijn. Boven de kajuittafel zit ook nog een haakse

overbrenging met een ketting. Geen van die overbrengingen voorziet in een verstel mogelijkheid.



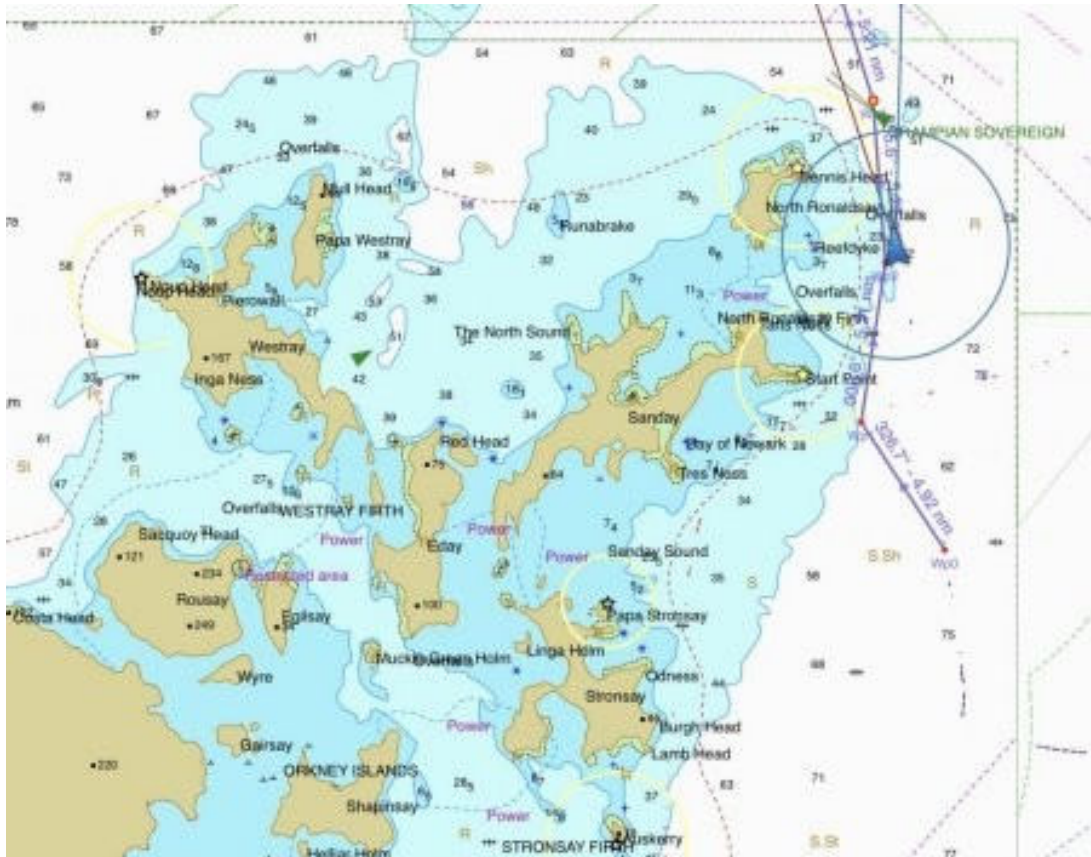
De klemming van het tandwielkje op de stuurwielas voor de getande riem naar de tandwielkast krijgen we niet los. Zo te zien zit daar ook iets van een spie, zodat verdraaiing zowiezo niet mogelijk lijkt te zijn. De riem zit redelijk onbereikbaar aan de voorzijde van het tandwielhuis dat zelf weer vast zit met 4 bouten aan de bovenzijde. Als we er drie van loshalen zou het hele huis op de vierde bout enigszins kunnen draaien en kunnen we waarschijnlijk de riem wel lossen. Dat lukt. We zijn inmiddels in Kornwerderzand en kunnen met een gerust hart gaan slapen. Morgenochtend de boel weer terug monteren.

Vrijdagochtend moment suprême in De Boontjes. De automaat stuurt weer. Dat voelt weer als een overwinning 😊

We moeten nog diesel tanken en willen dat doen in Harlingen. Helaas ligt de dieselponton achter de Tjerk Hidde sluizen, die voor ons te ondiep blijkt. We liggen vast (drempel 2m. en moeten weer opnieuw terug omhoog schutten en achteruit de sluis weer uit. Diesel tanken wordt Terschelling.

Onderweg naar het Schuitengat krijg ik een visioen van een vastzittende Norna Biron bij vallend water. Haar 2.4m diepgang is niet te negeren en de gegevens over het Schuitengat komen voornamelijk alleen uit de kaart. De route via De Slenk lijkt voor nu toch wat veiliger. Doen maar. Alhoewel Quicktide aangeeft dat het makkelijk kan Dat bewaren we dan maar voor vertrek morgen.

De stuurautomaat heeft nog steeds kuren ☹️



We ronden nu het noorden van de Orkney's. De eerste 4G boei geeft gelegenheid voor een update.

Zaterdag bij de 4G boei.

Het probleem met de stuurautomaat blijkt een slechte verbinding met het kompas te zijn. Wel weer lekker om het wiel los te kunnen en juist op het moment dat zelf sturen niet meer zo interessant is. We zijn de shipping lane over op een verder spiegelgladde zee. De motor zorgt voor de voortgang. Het boordleven krijgt langzaam vorm en we stellen het wachtschema in, 7/24 3 uur op en 6 uur af. Je krijgt daarmee meer dan genoeg slaapt en de wachten verschuiven per etmaal ook drie uur. Dus je hebt niet steeds dezelfde wacht. Happy hour is rond 17.00 en we spreken af dat zo rond 19.00 het avondeten achter de kiezen zit. Ben benieuwd welke culinaire hoogstandjes geleverd gaan worden. Aan de verse voorraad gaat het niet liggen, daar is de badkuip mee gevuld.



Ik mag eerst, van 21.00 tot 24.00, het begin van een ritme voor de komende 5 dagen, zo heerlijk. Joost lost mij om 24.00 af en ik heb het eerste geluks momentje van wacht af en de warme kooi in. Er zullen er nog vele volgen 😊

Zondag.

Mijn volgende wacht is weer om 6.00 uur. De zon begint al aardig op te warmen en nog fijner, er lijkt wat wind te komen. Volgens de grib gaat die ook verder toenemen. Tijd om de zeilen te hijsen. De kluiver is gisteren al uitgerold en nu komt het (nieuwe) grootzeil er ook bij. Ik laat de automaat de boot vrijwel in de wind sturen en begin de ochtend gymnastiek. Dat is niet alleen het grootzeil omhoog lieren maar ook een paar sprintjes tussen lier en achterlijk grootzeil. De zeillatten blijven één voor één achter de lazy jacks hangen en hebben wat handmatige hulp nodig om daar voorbij te komen. Een bekend fenomeen natuurlijk maar in je eentje heb je daar dan toch wat werk aan om de boel omhoog te krijgen. De andere twee liggen nog in diepe rust.

Het nieuwe zeil is prachtig en duidelijk met veel toewijding gemaakt. De wind draait verder naar achteren en neemt weer af maar de stilte zo zonder motor maakt weer veel goed. Als Edmond mij straks gaat aflossen zal ik hem vragen om de spi uit het vooronder te halen. Bij wijze van grap natuurlijk, er is helemaal geen spi aan boord. Helaas, ik vergeet het te zeggen.

Zondagmiddag ligt er ineens een grote blauwe zak op het voordek met een knalgele spinnaker erin.

Hè ??

Nooit geweten en de zak, kennelijk uit het diepe vooronder, was mij niet eerder opgevallen. Er is alleen een probleempje, we weten niet wat er precies in zit en we hebben geen spinnaker boom. De suggestie om het als halfwinder te hijsen

wordt verworpen als bij het uitpakken de gele hoop doek een symmetrische spi lijkt te zijn. Er zijn wel twee korte boompjes aan boord maar geen ophouder en neerhouder. Die laatste is gauw gemaakt en de ophouder is even tijdelijk van vlees en bloed bij het hijsen.



Maar niet groot genoeg.

Het zal een koddig gezicht zijn maar niettemin zorgt het gele ding wel voor de voortgang vandaag. De belettering op het gele doek laat los en de eerste A van de kennelijke sponsor van het zeil wappert weg en valt in zee.

Het gemis van de ophouder zorgt ervoor dat het korte boompje maar moeilijk te fixeren blijft en daardoor tegen de verstaging aan een zelfdestructief proces is begonnen. Ik bedenk dat ik met het andere boompje wel iets kan fabrieken om dat te voorkomen. Een ophouder maar dan net ff anders.



Voor de rest is het leven vandaag zeer eenvoudig en genieten we van het mooie weer en Norna's voortgang. Tegen de avond halen we de spi weer naar beneden en zeilen onder voltuig verder noordwaarts. (grootzeil, kotterfok en kluiver)

Terwijl ik dit schrijf passeren we in deze tweede nacht op zee een hele reeks olie platformen aan stuurboord. Hod, Valhall, Eldfisk en Ekofisk verderop.

Het begint te miezeren.i

Routing, Maandag 12-7

Een top zeildag met 12-15 knopen halve wind en 7-8kn bootsnelheid. De ochtend begon met regen en een koerswijziging voor het passeren van het Pierce Oil Field. Bovenlangs durf ik niet aan dus dan maar onderlangs hetgeen Norna op een wat wiebelige ruime koers brengt. Ik stel de gevoeligheid van de automaat één streepje omhoog om haar iets beter op de ruimere koers te houden. Een uurtje later kunnen we weer wat opsturen. We schuiven het ene na het andere oil field voorbij. Aan bakboord sleept een schip een lange seismografische kabel met zich mee. De lengte daarvan wordt gemarkeerd met virtuele AIS boeien. Wel te zien op Isailor, niet te zien op Weather4D, maar dat kan ook aan een instelling liggen.

Joost doet de routing op de Ipad met Weather4D. Dat wilde ik ook graag leren en heb daarom ook deze App aangeschaft. Zo'n leermeester bij de hand scheelt gewoon een week puzzelen. Met zijn hulp had ik het dan ook al snel aan het draaien. Er zijn best veel instellingen te doen maar het lukt al vrij snel om een routing te doen. Daarvoor is de polar van Norna Biron ook in mijn app gekopieerd. Het enige is dat de track van mij en die van Joost op zijn Ipad nogal van elkaar afwijken. Dat is raar, het zal wel aan de instellingen liggen maar het geeft mij wel een eerste gevoel van wantrouwen. Het wordt er niet beter op als het daarna helemaal niet meer lukt. Het starten van de routing geeft een error. Ik kom er niet uit, alles geprobeerd, handleiding van voor naar achteren en weer terug bestudeerd, nada. Maar ook Joost komt er niet uit. Het doet het ergste vermoeden, opnieuw installeren maar dan ben ik ook alle kaarten kwijt. Dat was wel een paar avonden werk om die goed erin te krijgen. En een goede Wifi verbinding. Balen.

Het diner wordt vandaag verzorgt door Edmond met een heerlijk Risotto. Gekookt voor 2 dagen, dus de kok morgen heeft het makkelijk.

Dinsdagochtend rond 6 uur schuiven we het `Claymore Oil Field voorbij. Het schiet al op en de wacht krijgt het makkelijk met alleen nog maar zee voor zich zonder obstakels tussen hier en Fair Isle Channel. De salon wordt een prettiger wachtplek dan de natte kuip. Leve de vooruitgang 😊

Het probleem met de routing in mijn Ipad heeft Joost ook bezig gehouden en komt triomfantelijk melden dat-ie-het-weer-doet, maar met een polar van een X37. Een paar polars worden in het programma meegegeven, o.a. die van een Hanse en dus ook deze X. Daar werkt het prima mee, het probleem zit kennelijk in de polar van Norna.

ASSUMPTION IS THE MOTHER OF ALL FUCK-UPS !

Natuurlijk geeft de handleiding allerlei oorzaken van de error. Één daarvan zit in de polar settings. Maar dat is toch een kopie van de werkende polar uit de Ipad van Joost. Dat kan het niet zijn. Wel dus

Maar het werkt en ik kan naar hartelust oefenen. Het lukt al snel om een grib van de Iridium satelliet te downloaden. Machtig is dit. Een andere leuke verrassing van Weather4D is de grafische weergave van de CPA. De te verwachten kortste afstand bij het passeren van ons bootje met dat van de vijand wordt aangegeven met een stippellijntje tussen de verwachte posities van beiden ten tijde van de kortste afstand. Erg mooi.

We koersen zo'n beetje midden op de Orkney's af. Tussen de eilanden door is geen optie vanwege de te verwachten harde tegenstroom. Ook de wind is inmiddels zodanig afgenomen dat de voortgang van Norna richting de 2kn gaat. Tijd voor een koersverandering en de motor bij. Als het een beetje meezit ronden we de Orkney's met stroom mee. En het zit mee. De 4G boei vinden we ter hoogte van Dennis Head in het uiterste Noordoosten van de Orkney's. Er is even contact met het thuisfront en ik kan een verslagje naar het ZF sturen.

Storm en lekkage

Zojuist heb ik het boek "Terug uit de witte hel" uitgelezen, over hoe poolreiziger Sjef van Dongen een nationale held werd. (ISBN 978 94 600 3-74 1 Uitgeverij Balans) Aanrader! Het onthult in een spannend verhaal hoe Nederland een poolheld kreeg. Maar ook hoe een held wordt gemaakt door de schrijvende media die de overdrijving niet schuwing en waarheid en fictie straffeloos hand in hand laten gaan.

Inmiddels neemt de wind toe tot stormachtig. De matige wind van de afgelopen dagen heeft nog geen deining laten ontstaan, maar de genadeloos toeslaande en snel opbouwende windgolven geven Norna er flink van langs. Ondanks haar 30 ton kijken we al regelmatig door de kajuitramen onder de golven. Terwijl de Kluiver al veel eerder is ingerold en er al één rif in het grootzeil zit zucht Norna onder de nu snel toenemende wind. De windmeter gaat al dik over de 40 knopen, Bf9. Verrast door de heftige storm moet er nu veel dieper gereefd worden. De nietigheid is bij allen voelbaar in dit spel der grote, blinde elementen en natuurkrachten.

Mijn wacht was zwaar, nat en koud en ik verlang naar mijn kooi. Maar eerst moet er nog dieper gereefd worden om Norna weer meer in balans te brengen met de natuurkrachten. Net als iedereen het zwaar weer oliegoed heeft

aangetrokken en we de zeilen willen innemen zien we water boven de vloer. Zeewater spuit langs alle kieren en gaten omhoog de kajuit in. We zijn lek! Alle hens onderdeks. De motor en accu's staan al onder water en door de heftige bewegingen van Norna loopt het zeewater nu vrijelijk over de kajuitvloer. De bemanning raakt niet in paniek, gewent als we zijn om plotselinge nood situaties het hoofd te bieden. Maar actie is nodig om niet met de 30 ton staal ten onder te gaan. De paar lenspompjes halen niets uit. Norna moet minstens 6 ton zwaarder zijn geworden voordat het water de diepe bilge heeft gevuld en boven de vloerdelen kan uitkomen.



Buiten is het inmiddels een heksenketel geworden. Er staat veel te veel zeil voor de inmiddels tot bf10 toegenomen wind. Het gereefde grootzeil, weliswaar ver uitgevierd, wordt gegeseld door de wind en de verstaging alwaar ze zich omheen probeert te krullen. De witte schuimkoppen waaien van de golven af en benemen het zicht bovendeks. Maar daar heeft de bemanning nu even niets te zoeken, we moeten Norna drijvende houden. Het doet zeer om haar zo aan dit natuur geweld over te laten. Tot overmaat van ramp ligt er ook nog een schip op ramkoers, CPA 20m, maar pas over 30 minuten. Opzouten joh, wij hebben voorrang! Hopelijk begrijpt die Oosteuropese dan wel Fillipijnese stuurman wat we van hem verlangen. Debielen zijn het, vaak.

Uit het vooronder komt een zware klokpomp met dito slang. De slang is van brandweer formaat en leiden we door één van de kajuitraampjes naar buiten. Om de slang in bedwang te houden binden we hem vast aan dek. De druk van het opgepompte water maakt van de platte brandweerslang en nauwelijks nog te hanteren stijve paal die terug naar binnen wil. De pomp doet het goed. Bij

toerbeurt hangen we op de kop in de bilge boven en onder het van diesel, vet en olie verzadigde water. Één houdt de voeten van de ander vast, de ander begeleid de brandweerslang zo goed mogelijk richting het kajuitraampje aan lij. De pomp moet begeleid worden en los drijvende rotzooi moet worden afgevangen voordat de pomp verstopt. Soms gaan we vrijwel plat en komt er net zo veel water door het geopende raampje naar binnen als dat de pomp afvoert. De man in de bilge wordt bij toerbeurt afgelost om dan de voeten van de ander vast te houden en tegelijk de maag te legen. De geur en de verticale positie van het lichaam zal voor elke doorgewinterde zeerob genoeg zijn om stront misselijk te worden. Wij doen daar niet voor onder, behalve Joost, die heeft nergens last van, maar daar is die dan ook de schipper voor. Één van ons haalt steeds de emmer niet en leegt de maag gewoon in de bilge. Geeft niet, het vermengd snel met de andere smurrie en wordt wel weer weggepompt.

Na een tijd die eindeloos lijkt te zijn zien we nu toch het waterpeil dalen. Als het water zich tot de diepere delen van de bilge heeft terug getrokken gaat het snel en komt de bodem in zicht.

In de tussentijd speuren we naarstig naar het lek, wat we niet kunnen vinden. We verdenken de doorvoer van de schroefas. Het water dat nu nog binnen komt is makkelijk met de bilgepomp bij te houden.

Nu dit onder controle is gaan Joost en Edmond aan dek om de zeilen dicht te reven. Ze kunnen zich in de woestenij nog maar net en met moeite staande houden. Vanachter de vaste buiskap houd ik de mannen in de gaten om eventueel snel te kunnen ingrijpen in geval van een calamiteit. Praten of schreeuwen is zinloos. Het gehuil van de wind is oorverdovend en overstemt alles. Onze communicatie gaat met de universele handgebaren. Het nieuwe grootzeil blijkt onwaarschijnlijk sterk te zijn en heeft de geselingen van de storm tot nu toe goed doorstaan. Het afwikkelen van de steekbout neem ik niet meer waar. De bovenmenselijke inspanningen vereisen hun eerste slachtoffer. Mijn laatste wacht heeft zijn tol geëist en ik zit inmiddels ook al ruim in de noodzakelijke rusttijd. Het is mooi geweest zo, en zoek mijn kooi op om mij op de volgende taak te richten. Luisteren naar het lek. (Vrij naar Albert 45 😊)

Tórshavn

Na dat hachelijke avontuur met te veel, water, te veel wind, en meer dan prettig pompen concluderen we nu dat het lek boven water is. Met het aandraaien van de pakkingsbus op de schroefas is het grootste leed nu wel geleden. Maar het blijft met 10A op de windmolen wel flink doorwaaien.



Joost is een meester in het doceren van kleine geluksmomentjes. Met een toespraak en officiële handeling verstrekt hij mij de afstandbediening van de stuurautomaat. Tot nu toe was die nog niet boven water gekomen, doch de wachten spelen zich meer en meer af in de warme salon van Norna ipv haar koude en natte kuip. De wachtleider kan dus nu ook vanuit de salon sturen, met een goed boek op schoot. Dat komt ook goed uit, het is merkbaar kouder geworden en de oceaan wordt leger en leger. Ook ik laat de kans op een officieel momentje niet aan mij voorbij gaan door aan het eind van mijn wacht en met een officiële handeling, het overdragen van de afstandbediening van de stuurautomaat, het commando over Norna Biron aan Edmond over te dragen.

Om de één of andere reden ontstaan kleine ongemakken altijd tijdens mijn wacht. Het begint op te vallen. Ook nu weer in de laatste nacht op zee. Alhoewel nacht, echt donker wordt het hier niet meer. De stuurautomaat vertoont opnieuw kuren en ik moet weer met de hand gaan sturen. Gelukkig komt Edmond mij helpen. Het laatste stuk naar Tórshavn moeten we met de hand sturen. Het venijn zit in de staart zeggen ze wel eens. Dat is nu eigenlijk ook wel. Het is ineens een stuk kouder geworden en de wind blijft met 10A flink doorstaan.



Donderdagochtend 10.30 komen we aan in Tórshavn. De per telefoon gewaarschuwde politie verschijnt op de steiger in de vorm van twee aller aardigste agenten in uniform. We stellen ons voor als brave en gehoorzame dubbel gevaccineerde Hollanders maar, zo blijkt, kunnen toch niet ontkomen aan een PCR test. Elke buitenlandse bezoeker moet dat namelijk ondergaan alvorens zich met de lieflijke Faeröer bevolking te mogen mengen. De afspraak is digitaal zo gemaakt maar we kunnen pas morgenochtend getest worden. De uitslag zal dan voor het eind van de dag bekend raken. Maar twee dagen de wal niet op mogen is ook weer geen fijn vooruitzicht.



Met respect voor de formele regels, we zijn immers te gast in dit mooie groene eilanden rijk, vragen we aan het gezag op de steiger hoe we hier mee om moeten gaan.

“Ach doen jullie nou maar gewoon voorzichtig op straat en respecteer de 2m afstand tot anderen. Trouwens, willen jullie nog een stempel in je paspoort ?”.

Ja natuurlijk willen we dat en hij zegt er bij dat als we weer weg gaan we ook weer een dikke stempel kunnen krijgen, als we willen. Wat een feest toch weer en er komt een grote stempel te voorschijn die met het potdeksel als stevige ondergrond een ferme afdruk op de nog maagdelijke paspoort bladzijde achter laat.

We gaan Tórshavn verkennen en het wordt al meteen nog leuker, althans voor mij als enig monarchist in het gezelschap 😊

We ontmoeten koningin Margrethe II van Denemarken op de stoep van haar hotel, alhoewel ze niet speciaal naar buiten is gekomen om ons te verwelkomen. Zij is de vijfde monarch uit het huis Sleeswijk-Holstein-Sonderburg-Glücksburg, dat sinds 1863 over het Deense koninkrijk regeert, dus ook over de Faeröer. Wij Hollanders dragen haar uiteraard een warm hart toe omdat ze immers ook de doopmeter van onze eigen koning Alex is.

Ze draagt de Faeröer klederdracht. Natuurlijk doet ze dat. Ze wil als uitiem afgezant van het Deense rijk de nationalistische beweging op de Faeröer niet al te veel voor het hoofd stoten. Immers de onafhankelijkheidsdiscussie wordt binnen de Faeröerse samenleving al tientallen decennia gevoerd, waar Faeröes de eigen taal is en Deens de tweede taal. Als een Faeröezer een Deen spreekt schakelt hij/zij over op Engels om maar duidelijk te maken dat hij/zij zich geen Deen voelt. Men ziet zichzelf als een natie met alle daarbij horende symbolen, zoals bijvoorbeeld een eigen vlag, volkslied, een eigen voetbalteam, eigen bankbiljetten en eigen nationale feestdagen zoals Flagdagur of Ólavsøka⁶³.

De huidige welvaart is echter ook te danken aan de financiële ruggengraat wat Denemarken ook voor de Faeröer betekent. Niet iedereen is overtuigd van de noodzaak tot afscheiding en het schijnt zo te zijn dat de Faeröer bevolking daar in ca. fifty-fifty verdeeld is, hetgeen de besluiteloosheid en de huidige status-quo mede verklaart. Als we de twee lieftallige dames in het museum er naar vragen wordt er wat besmuikt geglimlacht. De jongste van de twee is als enige in haar vriendenclub op de Faeröer achter gebleven, de anderen, vooral vriendinnen, zijn vertrokken naar Kopenhagen voor meer kansen in opleiding, carrière en relaties. Er is op de Faeröer dan ook een vrouwen tekort en import uit Aziatische landen als Filipijnen en Thailand is heel gebruikelijk.



Margrethe II laat zich toewuiven door het volk op het plaatselijke dorpsplein, toegesproken door notabelen uit de gemeenschap en toegezongen door het gemengde koor, allen in klederdracht. Een koor overigens dat we eerder betrapten in een zij steegje alwaar de kelen alvast werden opgewarmd met het toezingen van een jarige onder de koorleden. Corona schijnt hier niet te bestaan, er wordt door de alom aanwezige agenten niet gehandhaafd op afstand en mondkapjes bestaan hier niet. De sfeer is uitgelaten en gezellig, zo op het dorpsplein met de koningin als middelpunt.

De PCR testlocatie is de volgende dag nog een flink eind wandelen, anders dan de 5 min. die ik in mijn hoofd had. Kennelijk hebben we op de website een ander adres ingetikt dan de locatie op de haven vlak naast ons.



De volgende ochtend staan we als Corona verdachten al vroeg in een lange rij voor een smal deurtje. Het is de entree van de test locatie. Gewoon in een rij, niet op afstand of zo. De reeds getesten moeten door dat zelfde deurtje weer naar buiten. Ik denk zo maar dat dit een perfecte Corona hot-spot kan zijn. Binnen wordt de test afgenomen door serieus ingepakte laboranten, het wattenstaafje gelukkig alleen maar in de keel duwend en niet in de neus. Het is mijn eerste test ervaring en met uitzondering van wat kokhals neigingen ook niets om je druk over te maken. Vanuit mijn oude professie doet de hele entourage mij denken aan een bewoonde asbest verdachte locatie, waar de dik ingepakte asbest onderzoeker in het gezelschap van mama, papa en de kinderen zijn monsters neemt.

In de verte diep beneden in het dal wijst Joost ons op een klein museumpje met haventje. Natuurlijk moeten we daarheen en natuurlijk zoeken mijn ervaren metgezellen cq. bergbeklimmers bij voorkeur de ongebaande paden op om daar te komen. Lekker als je denkt aanvankelijk maar 5 min. te hoeven lopen naar de dichtsbijzijnde testlocatie en niet naar een testlocatie aan het

andere eind van de stad en daarom noch geschikt schoeisel noch geschikte (regen)kleding hebt aangetrokken. Lang verhaal kort, eind van de dag ! zijn we weer terug bij de boot en kan ik de zeillaarzen uittrekken om mijn inmiddels pijnlijke tenen weer de ruimte te geven. Het nieuwe bij de CIV in Den Oever gekochte fleecevest blijkt toch ook nog behoorlijk waterdicht te zijn. Een meevaller.



Zaterdag klusdag, buiten waait het 3A. Walstroom hebben we niet nodig, dat is iets voor Duitsers en andere zondagsvaarders. Hier verzorgen twee zonnepanelen en de windmolen voor de nodige energie. Zowel tijdens de vaart als hier in de haven is het energienivo van de accu's nog niet onder de 99% geweest. Heerlijk is dat, geen zorgen over stroom aan boord.



De onderdekse Autohelm drive kent voor ons inmiddels geen geheimen meer. De overbrenging tussen motor en stuurkracht kent, behalve de tandwielletjes en tand kransen, een drietal essentiële bevestigingspunten van het mechaniek. Eén daarvan hebben we, na het bezwijken daarvan, opgelost op Norna's delivery reis van Griekenland naar Nederland, inmiddels al weer twee jaar geleden. De reparatie cq. modificatie van toen is beter dan nieuw. De andere nog wel originele bevestiging van een tweede tandkrans met 4 schroefjes ziet

er nog prima uit. Dit keer is het de pin tussen as en de planetair tandwiel basis die het heeft begeven. Mag ook wel, na 25 jaar gebruik. Het is een gerold asje. We bediscussiëren de vervanging, bijvoorbeeld door het op de draaibank afdraaien van een RVS bout. Dit plaatselijk uitbesteden is natuurlijk onze eer te na en met de draaibank aan boord moet het immers ook lukken. Behalve dan dat we die draaibank eerst nog even moeten bouwen, waarvoor de nodige creativiteit al snel naar boven komt borrelen.



Een veel eenvoudiger alternatief is het zoeken naar een passend boortje in de borendoos. Als die is gevonden is het inkorten daarvan nog het enige dat rest om een passend pinnetje te creëren. Uit de diepe krochten van Norna komen verder nog de nodige nieuwe Autohelm onderdelen als tandwielletjes en tandkrans om de Norna bemanning weer uiterst gelukkig te maken. Het machientje snort weer als nooit tevoren 😊

Er is nog meer te doen. Schroefas, smeernippels, luiken, kitten, gasfornuis, WD40, ducttape, etc. De bemanning van de Norna Biron kan een tomeloze energie niet onzegd worden. Soms heb ik de neiging om het teveel aan energie te laten wegebben door stil in een hoekje te gaan zitten en te wachten tot dat weer over gaat. Maar niet aan boord van dit schip, de zweep gaat erover om ook maar enige vorm van mouterij bij voorbaat af te straffen.

Zondag rustdag ?

De aankondiging van de schipper tot het gaan preken van enkele stichtelijke woorden op de zondagochtend doet het ergste vrezen. Mijn opvoeding gebied mij om te komen luisteren als het Angelus geluid wordt waarbij ik geen bezwaar heb tegen de scheepsbel als alternatief.

Na 4 nachten Tórshavn zijn we zojuist weer vertrokken. Even lekker zeilen.



We liggen weer vast, dit keer in Hvannasund temidden van een overweldigend landschap.



Wat verlate happy hour maar de moeite waard.



Vissers zwaaien ons tegemoet.



Hvannasund, een lieflijk klein gehucht aan de voet van een imposante scenary.



Nog even een paar sfeer foto's omdat ik het niet kan laten.







Hvannasund

Zoals je je de Faeröer in je dromen voorstelt. We hadden gisteren een fijne zeiltocht in een adem benemende omgeving en zijn gisteren aanbeland in Hvannasund, een haventje met een paar huisjes en kerk midden in de gelijknamige sund. Verder varen gaat niet want de sund is door middel van een dam in tweeën verdeeld.



Hvannasund bij nacht, echt donker wordt het hier niet meer.

Vandaag, Dinsdag 20 juli, ik heb een nieuw woord geleerd dankzij het ZF medium, Walstromers. Aangezien wij hier de enige zondag zeilers zijn is er verder niemand die ons daarvoor kan aanzien als we ons ook nog als Walstromer verkleden. De hike bestemming voor vandaag is de meest noordelijke berg van de Faeroër, Villingadalsfjall die ook zijn imposante vorm geeft aan de meest Noordelijke kaap van de Faeröer, Enniberg. Aan de voet van de Villingadalsfjall ligt het dorpje Viðareiði, bestaande uit niet meer dan een paar huizen en een kerkje, nog kleiner dan Hvannasund, maar is wel de hoofdstad van de Noordelijke Faeröer.

De bus chauffeur, kennelijk bekend met Walstromers, neemt ons helaas niet mee maar al wandelend naar het 8km. verderop gelegen Viðareiði wordt de duim van Edmond toch beloond met een lift van een vriendelijke en wat oudere bewoonster van Viðareiði. De beklimming van de Villingadalsfjall is voor deze ongeoeffende klimmer nog een flinke beproeving waarbij de overbodige Corona kilo's zich flink laten voelen. De wolkengrens is voor mij genoeg ver en hoog en het moment om weer aan de afdaling te beginnen. Edmond zet (als geoefend klimmer) door en bereikt de top en de kaap.



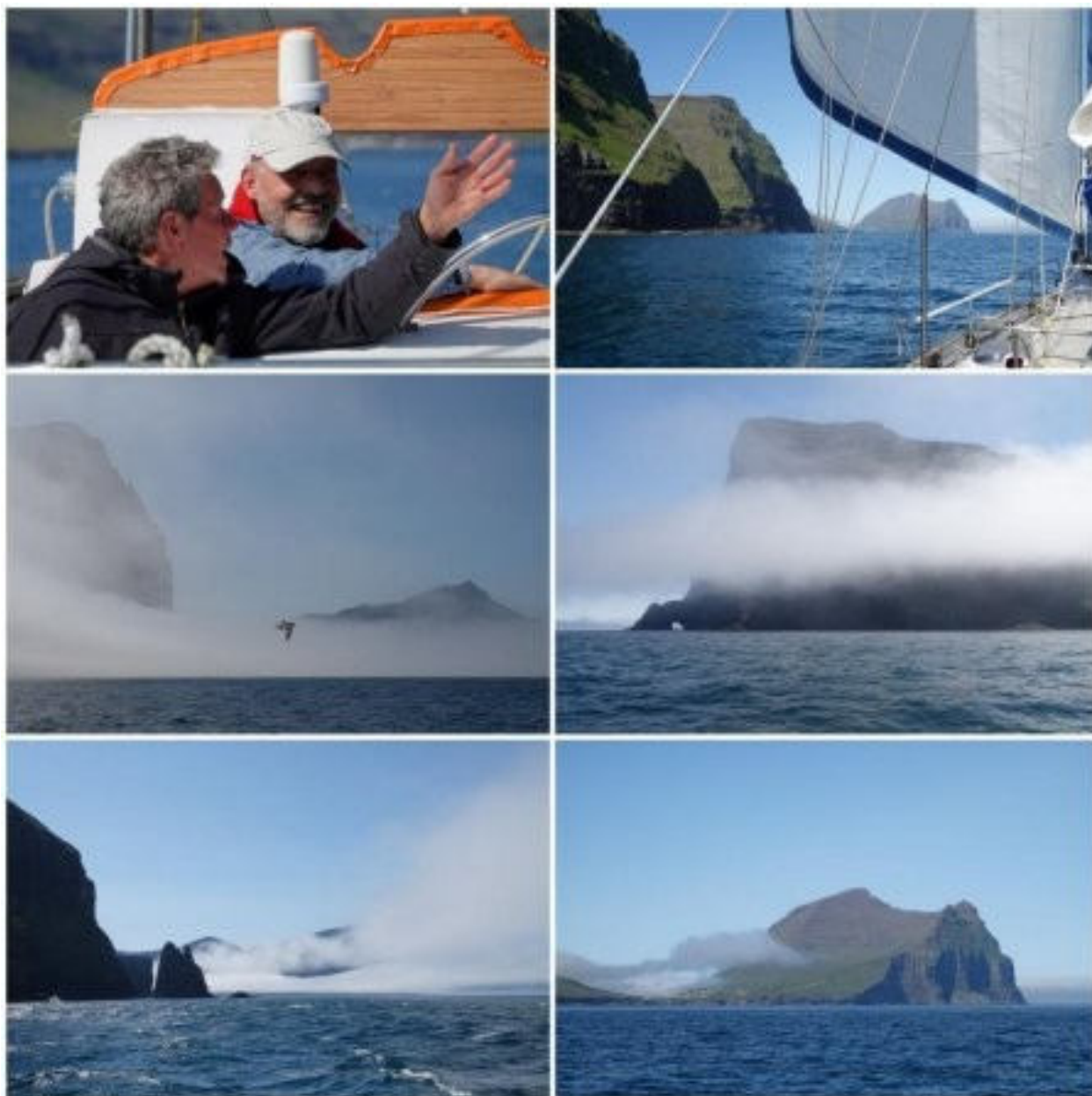




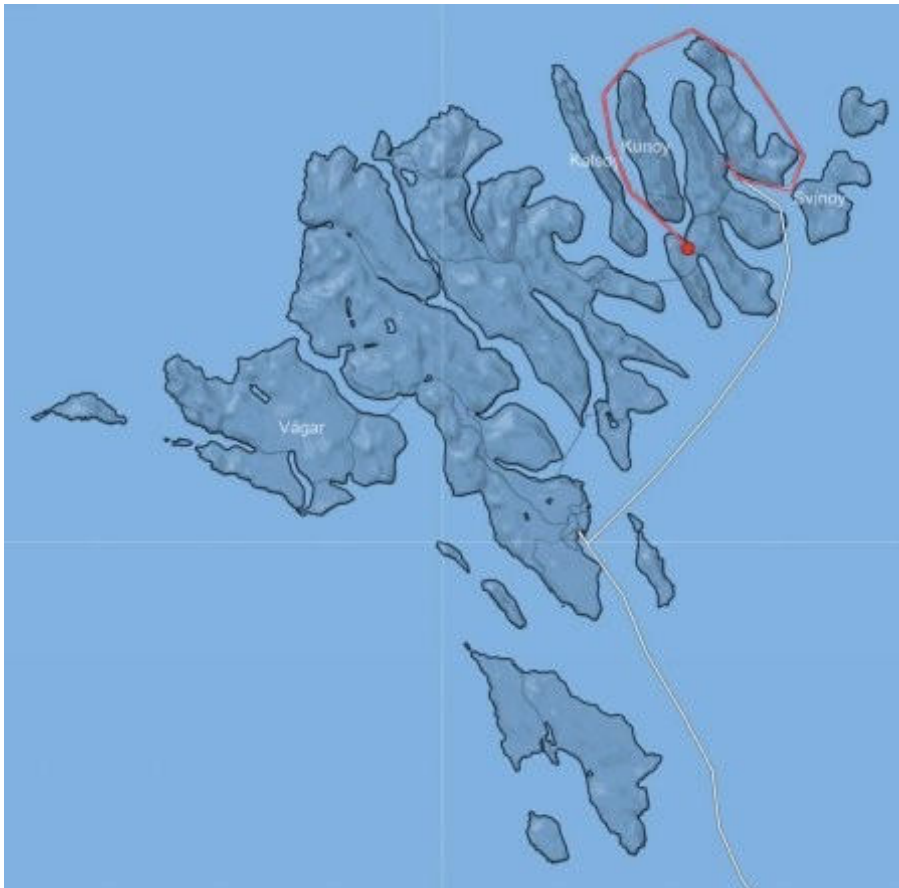
Onderweg noordelijkste punt Faroer,



Nog een paar sfeerplaatjes bij het ronden van de meest noordelijke kaap van de Faroës.



Van Hvannasund buitenom naar Klaksvik.



Nólsoy

Vrijdag 23 juli. Na eerder een nacht in Klaksvik gelegen te hebben zijn we nu op het 213 zielen tellende eiland en haventje Nólsoy. Kennelijk hebben de Faeröer uitstekende aarde om goede roeiers voort te brengen. Natuurlijk, hier worden beenspieren gekweekt, niet één weg of pad loopt vlak, het is steeds klimmen of dalen. Was Hvannasund de geboorteplaats van Livar Nysted, record houder oceaan roeien, hier op Nólsoy is Ove Joensen de plaatselijke held die hiervandaan in z'n eentje in 1986 naar Kopenhagen is geroeid. Zijn roeiboot, Diana Victoria, staat uitgesteld onder het VVV kamertje.



Opvallend is de vriendelijke bevolking, niet alleen hier maar op heel de Faeröer. Hulpvaardig en altijd in voor een praatje. Al met een beetje zon zie je de mensen daar van genieten en trekken ze zich terug op een bankje of hoekje om maar niets van de zomstraling te missen.

Er was eens een schone Schotse prinses die naar dit zo vredelievende eiland vluchtte. Zo begint de sage. Ze moest vluchten voor haar vader, aangezien ze het nog ongebooren kind van zijn grootste vijand droeg. Echter de Schot ontdekte dat ze zich beiden hier op Nólsoy hadden gevestigd en kwam achter haar aan. Ze verborg de vader van haar kind en zei haar vader dat hij eerst haar en haar kind moest doden voordat hij bij hem kon komen. Daarop ontdooide de woeste Schot en stond hen toe verder in vrede op dit lieflijke eiland te leven.

Het was ook de periode waarin het Fiskejeppen ontstond, een woeste sport waarmee het einde van de Grindadráp werd gevierd. Met scherpe walvishaken moest een dolfijn of kleine griend op de boot van de ander gedeponneerd zien te worden. In zulke duels ging het er hard aan toe, hoe minder man aan boord hoe makkelijker het werd voor de tegenstander om zijn doel te bereiken. De boot werd met hand, tand en vishaak verdedigd als ook gepoogd werd om de vis van de ander afhandig te maken. Met de vis aan de haak werd dus ook geprobeerd de bemanning van de tegenstander uit de boot te meppen.

In de Noord Atlantische oceaan, dus ook de Faeröer, waren toen ook beruchte piraten actief. Naast kostbaarheden werden bewoners van zowel IJsland als de Faeröer gevangen genomen en als slaven verkocht. Met name de zgn Turken

werden daarom gevreesd. Echter, het waren geen Turken maar tot de Islam bekeerde Hollanders. In die tijd werden alle moslims immers Turk genoemd. De ergste waren Jan Janszoon van Haarlem (Moerad) en De Veenboer (Soliman Raïs) die met hun handeltje succes hadden in het midden oosten. Daar waren de sterke Faeröezer mannen en, vaak tandeloze, vrouwen, rechtstreekse afstammelingen van de Vikingen, gewilde slaven. Natuurlijk namen ze ook hun sport mee naar de woestijn alwaar het muteerde tot het Buzkashi.

Van dit alles en de roemruchte historie is hier nog maar nauwelijks iets van te vinden. Alhoewel het Fiskejeppen als barbaarse sport al lang is uitgestorven vindt de Grindadráp nog steeds plaats. Barbaars in de ogen van de PvdD aanhangers, een culturele erfenis van de Faeröer voor de ander. Feit is dat deze niet meer commercieel plaats vind en de opbrengst gratis onder de bevolking wordt verdeeld. Het zal nog niet meevallen om een land te vinden dat zo nauw met de natuur is verweven dan de Faeröer.

Overigens hebben Joost en ik gisteren wel een walvis gegeten. Best lekker, maar veel.....



Uitklaren.

We zijn inmiddels in Vágur beland na een mooie overtocht vanaf Nólsoy.



Alhoewel enig anarchisme de bemanning van Norna Biron niet vreemd is, besluiten we toch maar ons opnieuw te onderwerpen aan een PCR test. We willen naar Scalloway op de Shetland eilanden. Om de UK binnen te komen is dat namelijk verplicht. De test mag niet ouder zijn dan 3 dagen. We staan daarom vroeg op om de bus naar Trongisvágur te nemen. Ondanks dat we al bijna 3 weken op Norna bij elkaar zitten, is er bij het ontbijt nog genoeg te lullen om de bus op een haar na te missen. We wachten nog een kwartiertje in de hoop dat de bus verlaat is maar helaas. De volgende gaat pas over twee en een half uur, tijd zat dus maar komen dan wel te laat voor de afspraak die we digitaal met de testlocatie in Trongisvágur hadden gemaakt.

We houden Amsterdam tijd = boordtijd aan. Daar is wel eens wat discussie over zo van "hoe laat is het nou" omdat sommige tablets en smartphones een eigen willetje hebben en steevast de local-time aangeven.

Ho, wacht ff, wie zei ook al weer hoe laat het was. Aha, uurtje vergist dus, het is hier een uurtje vroeger, en even later zitten we toch nog in de bus naar Trongisvágur. Google maps laat ons de precieze locatie van onze afspraak zien, 2 km. terug lopen vanaf de bus stop. Een vriendelijk verzoek aan de chauffeur laat de bus stoppen precies daar waar we er uit willen.

Twee dames in ruimtepak staan ons al op te wachten. Meer klandizie is er ook niet, zo te zien, in deze uitgestorven uithoek van Trongisvágur. Buiten op de picknick bank wordt bij ieder van ons de tongspatel diep in de keel gestoken waarna het wattenstaafje volgt en nog een eindje dieper gaat. Gelukkig weer niet in de neus. De één moet nog net iets harder kokhalzen dan de ander. Zo jammer, geen foto genomen.

Het lijkt ons handig, gezien de strenge toelatingseisen voor de UK, ons paspoort nog te laten voorzien van een uitreis stempel en wandelen daarom naar het 3km verderop gelegen politiebureau. We zijn wat vroeg, het bureau is nog dicht en gaat pas om 10.00 uur open. Het bakkertje in de buurt voorziet ons van een broodje met koffie. De bus terug naar Vágur gaat om 10.35 uur, de volgende pas om 14.50 uur, dus het is wel zaak om die te pakken om niet een halve dag hier te verspelen. 9.45 hebben we al post gevat bij de entree van de "Politi" en een vroege medewerkster is zo vriendelijk ons al binnen te laten. De vraag over het uitreis stempel overvalt haar, niet wetende wat ze er mee aan moet. In een kamer ernaast wijst Joost op een bureau met minstens 15 stempels, keurig in gelid. Één daarvan zal toch wel de goede zijn maar ze durft het niet aan. De geüniformeerde collega die ze heeft opgeroepen krabt zich ook eens onder de pet. Kennelijk is onze vraag toch niet zo gangbaar als we dachten. Er worden wat telefoontjes gepleegd en een paar stempels geprobeerd op een blaadje. Kennelijk is de juiste gevonden en zichtbaar opgelucht vraagt hij om onze paspoorten. Drie dreunen, hij kijkt er nog eens goedkeurend naar en geeft ze dan triomfantelijk aan ons terug. Hij zegt er nog wel bij dat we dan toch wel vandaag weg moeten gaan. Dat beloven we.

We zijn op tijd terug voor de bus.

Ons tot nu toe brave burgerschap lijkt nu toch geweld te worden aangedaan door de verdere UK toelatingseisen mbt Corona en Customs. De jungle aan regels is lastig te ontwarren. Positief is dat we als Hollanders niet uit Holland komen maar uit de Corona groene Faeröer. Dat verplicht ons nog maar tot een 2 dagen test in de UK zonder quarantaine verplichtingen en uitgaande dat we tegen die tijd een negatieve PCR uitslag uit Trongisvágur hebben ontvangen. We struikelen echter over het "passenger locator form" van de gov.uk dat voor vertrek ingestuurd moet worden. Het formulier is niet ingericht voor vervoer per eigen boot en onze bestemming Scalloway kan ook al niet worden ingevoerd.

Voor de verandering krijgt een collectief anarchisme aan boord nu de overhand. We gaan, in Scalloway zal de negatieve test wel ontvangen zijn, we doen de Scalloway inwoners geen kwaad en de rest laten we over ons heen komen.

En zo gebeurt het.

De overtocht is erg rustig en biedt mij de gelegenheid om de bijna 800 pagina's dikke thriller "I am Pelgrim" uit te lezen. De oversteek wordt beheerst door lichte ruime wind en mist. Op de AIS zie ik recht vooruit een visser verdwijnen. Zou die zijn AIS hebben uitgezet? Op de rader zie ik niets, buiten ook niet maar daar is het maar 50m zicht, of zo iets. Afstand is nog een mijl of 10 en net nadat ik vind dat het mij niet helemaal lekker zit verschijnt er weer een AIS icoontje. Ik verdiep mij weer in hoofdstuk 32 van De Pelgrim.

Na een voorspoedige ruimwindse tocht vanaf Vágur op het zuidelijkste Faeröe eiland, Suðuroy, zijn we gisteravond rond 24.00 uur aangekomen in Scalloway op de Shetlands.

Uitgeslapen aan de steiger van de Scalloway Boat Club belt Edmond de Customs. Het lijkt erop dat de vriendelijke ambtenaar aan de andere kant van de lijn plichtsgetrouw zijn checklist met vragen afwerkt en ons verder vriendelijk bedankt voor het telefoontje. That's it, geen bezoek, geen verdere verplichtingen en de gele Q-vlag kan weer naar beneden.



Aan het steigertje in Scalloway liggen 2 jachten, wij en een Zwitser met een Corsair 31 trimaran. Hij blijkt de tri in de US gekocht te hebben en is via Groenland, IJsland en de Faeröer nu op de Shetlands beland. Best een imposante tocht voor zo'n kleine tri. Hij is blij dat we de Q-vlag hebben weggehaald. Hij voert geen vlag, laat staan de Q-vlag.

Een poging om de verplichte PCR test te boeken strand op de logistiek. Daarbij, hier is niemand, hier komt niemand, niemand heeft interesse in ons, het is hier verlaten. Op twee jachtjes na.

We laten het er maar bij. Aansluitend aan een bezoekje aan het Scalloway museum nemen we de bus naar Lerwick. We moeten weer ff wennen aan die lastige maar verplichte mondkapjes.



Wat een feest van herkenning zou moeten worden lost op in de grijze mist en regen. Er ligt niet één jachtje in de haven, uitgestorven is het, de straten nat en leeg, ondanks de eeuwig wapperende feest vlaggetjes die nog enige vreugde zouden moeten brengen. Jammer, treurigheid alom, ik koester mijn betere herinneringen aan Lerwick.

Morgen naar Noorwegen.

Utsira, Noorwegen.

Donderdag ochtend wandel ik naar het lokale supermarktje. Ik ben er precies op tijd. Het gaat om 8.00 uur open en hoewel het aanbod niet heel breed is kan ik wel de verse groenten aanvullen. De happy hour voorraad wil ik ook nog aanvullen en terwijl ik een treefje lekkere biertjes in mijn karretje wil leggen wordt ik streng terecht gewezen. Er mag geen alcohol verkocht worden voor 10.00 uur. "It's the law!" verontschuldigd de supermarkt mevrouw zich, alhoewel ze er wel erg streng bij kijkt.. Jammer, hoewel ik er eerlijk gezegd wel een beetje tegen de zwaar beladen terugtocht naar de boot op zag. Het karretje ligt immers al aardig vol.





De overtocht naar Noorwegen belooft een rustig tochtje met een fris bakstagwindje te worden. Alleen op het eind bij de Noorse kust kan er wat meer wind zijn tot 30kn, maar nog steeds ruim van achteren. In mijn nachtwacht ontmoet ik een grote tanker op een schuine tegenkoers. Ik zie dat hij zijn koers heeft aangepast tot parallel, maar tegengesteld, aan de onze. Het is te heilig om hem al te zien. Bijna dwars verlegt hij alweer zijn koers om daarmee met een grote boog achter ons langs richting NO te verdwijnen. Kortste afstand is niet minder dan 1nm geweest. Best wel imposant om te zien hoe zo'n joekel van een tanker ons uit de weg gaat.



De rechtstreekse koers naar onze bestemming in Noorwegen is zeiltechnisch niet zo fijn. We sturen een meer noordelijke koers om de zeilen vol te houden met de verwachting dat de wind later gaat ruimen en we kunnen meedraaien. Welke bestemming? De opties zijn legio, Skudeneshavn, Stavanger, Tananger of nog verder zuidelijk doorvaren naar Egersund om misschien wel Kirkehamn,

allemaal leuk. Tijdens happy hour op de Vrijdagmiddag wordt besloten naar Utsira te gaan, een klein ruig eilandje voor de kust. We zouden dat zelfs nog voor donker vanavond kunnen halen.



Utsira biedt een douche met een verstopt afvoerputje. Nou ja, we zijn iig weer schoon en de haartjes gekamd. Een klein hopje verder, zo'n 30 mijl, ligt Skudeneshavn en besluiten dat het de laatste Noorse haven zal zijn voordat we de thuisreis aanvangen. Op alleen het stagfokje hobbelen we er heen bij een stevige wind, 7-8A. Het laatste stukje scharrelen we wat tussen de rots eilandjes terwijl de wind af en toe tot 10A toeneemt. Althans volgens de windmolen. Een stroomkabel naar de vuurtoren belet ons op het laatste moment de doorgang. Kort bij gekomen lezen we op een bordje 20m. doorvaarthoogte. Hmm, we komen iets te kort en moeten alsnog helemaal rond de kaap en vuurtoren.



Skudeneshavn is weer een prettig weerzien. De White Haze, een Robert Clark klassieker die inmiddels wel alle uithoeken van de aarde heeft gezien, ligt er

ook. Ada en Akko hebben er inmiddels meer dan 100.000 mijl met haar opzitten en ondanks dat en haar 60 jaar ziet ze er smetteloos uit. Leuk om het enthousiasme over IJsland uit Ada's mond te horen. Dat land staat immers ook nog op ons wensenlijstje.

Morgen, Zondag, vertrekken we naar Nederland, een goed moment om de plaatselijke horeca weer eens met een bezoek te vereren. Veel keus is er niet. Een Bistro met witte tafellakens en glanzend gepoetste wijnglazen ziet er in onze conditie nou niet heel uitnodigend uit, dus wordt het de afhaal pizzeria waar je ook nog kunt zitten.

De ontbijt pizza gaat mee in de doggy-bag.

Naar huis.

Zondag 1 augustus, vertrek voor onze laatste 3 daagse overtocht van Skudeneshavn naar Lelystad.

Als de laatste rotsen van Skudeneshavn achter het kielzog verdwijnen, pakken we het ritme van de meerdaagse overtochten weer snel op.



Unaniem zijn we het erover eens dat dit toch veel leuker en meer ontspanning geeft dan kortere tochten. Het is een andere manier van zeilen. Het is reizen met een zeilboot. Ons wachtsysteem van 3 uur op en 6 uur af geeft veel regelmaat en rust. Mits de zeegang tenminste meewerkt en dat is de eerste dagen en nacht bepaald niet het geval.

Met een achterlijke wind van zo'n 30 kn. en alleen op het stagfokje leeft Norna zich uit op waar ze ook heel veel plezier aan beleeft, rollen. Ze kan dat als de beste. Soms bijna van boord tot boord. Leuk om door de rompraampjes naar de vissen te kijken maar slapen wordt daardoor dan toch wat problematisch. Inmiddels heb ik elk hard plekje in mijn kooi wel ontdekt en doordat lichaam

en inwendige organen continue in beweging zijn is vast in slaap raken, zonder uitgeput te zijn, vrijwel onmogelijk. Het is meer een kwestie van rusten ipv slapen.



De volgende twee dagen neemt de wind gestaag af, evenals de zeevang en kan er weer voldoende slaap ingehaald worden. Een film kijken of boek lezen zijn de favoriete bezigheden tijdens de wacht. Alhoewel het hier nog best druk met de scheepvaart is. We zeilen lange tijd vrijwel parallel aan de route TSS Vlieland-Skagerak. Zowel tegenliggers als meeliggers. Overigens is het opvallend dat de grote scheepvaart langzamer lijkt te varen dan in het verleden. Lijkt, het kan ook toeval zijn.



Woensdagochtend, 4 augustus. De laatste nacht op zee is prachtig. Op een spectaculaire zonsondergang volgt een heldere sterrenhemel, de eerste van de hele reis. Andere nachten waren of te bewolkt of te licht of beide. Behalve de prachtige heldere nacht is het ook een stuk warmer geworden.

Het witte licht dat vooruit aan stuurboord verschijnt houd ik aanvankelijk voor een visser zonder AIS, de boef. Er zit echter maar weinig beweging in om na

een tijdje toch maar eens op de kaart te kijken. Ha, het is het L9-FF-1 platform van de NAM dat zo al van verre zichtbaar is. Dat schiet al lekker op. Vlakbij gekomen laat ik Norna een graad of 30 naar bakboord afbuigen om vervolgens de shippinglane netjes haaks over te kunnen steken. Dat laat ik aan Edmond over die, nadat hij de slaap uit de ogen heeft gewreven, al direct wordt geconfronteerd met een stuk of 6 schepen die uit de Oost op ons af komen met, vooralsnog, een kleine CPA. Dat is lekker wakker worden. Voor de verandering is het hier nu weer eens druk met scheepvaart die eerst uit het oosten komt en daarna uit het westen. Ik ga slapen maar ben paraat als er ondersteuning nodig is.

Wakker maken gebeurt pas op het moment dat we de Blauwe Slenk invaren. Edmond is ook al weer een uur of drie in dromenland en Joost heeft ons inmiddels het Wad op gevaren. Hmm, ik heb kennelijk erg goed en vast geslapen op de nu zo rustige zee. Nou ja, mijn shift deel ik verder met Joost want zo ver is het niet meer. Lekker stroompje mee en we komen precies op de kentering aan het eind van de Pollendam zodat we in de Boontjes ook weer stroom mee hebben. Het kan verkeren ☺



Uit Harlingen komt ons een armada van bootjes tegemoet die op dit vroege uur allemaal met de stroom mee naar de eilanden gaan. Het is weer even wennen met al die bootjes om ons heen. In de Boontjes lopen we een prachtige klassieker voorbij, de Wallaby, op het Zeilersforum wel bekend. Edmond wordt wakker als we aan het remmingwerk in Kornwerderzand aanleggen. Die heeft ook al zo goed geslapen.



We nemen met weemoed maar voorlopig afscheid van het zoute water. We zijn precies 4 weken op pad geweest, de tijd is omgevlogen. We hebben geluk gehad met het weer. Het zeilpak is bijna niet gedragen, te koud of te nat is het niet geweest. De oorspronkelijke plannen waren 4 maanden naar het hoge Noorden. Corona gooide echter roet in het eten. Die reis is een jaar uitgesteld is met als voordeel dat we nu eerst een oefentocht hebben kunnen maken, om de boot in orde te krijgen en een goed team te worden. Dat is, bijna, gelukt. Bijna, omdat Norna's salon nog niet is voorzien van een bioscoop waardig scherm, hetgeen op de To-Do list van Joost komt te staan.

We vieren het met een diner in het restaurant van de Flevomarina.

