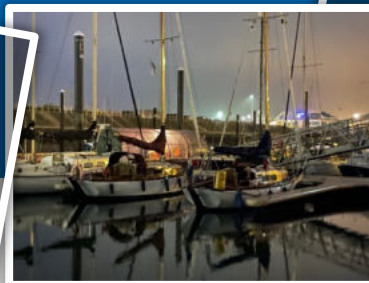


# Met de Castor Spica rond Engeland

Jan van der Pouw



## Met de Castor Spica rond Engeland

In de zomer 2022 maakte Jan van der Pouw met zijn Trintella I, 'Castor Spica' een 'single handed zeiltocht Around England' linksom in 80 dagen.



Lowesoft nog maar weinig jachten richting het noorden varen. De meesten van ons kennen alleen Lowesoft. Na Grimsby aan de Humber de minst aantrekkelijke havenplaats in East Anglia. Ramsgate is ook een bekende vanwege de oversteek. Dat is vergeleken met Lowesoft en Grimsby wel weer een aardig plaatsje. Tijdens mijn tocht in 2022 was Lowesoft de eerste aanloophaven vanuit IJmuiden. Ondanks de minder aantrekkelijke haven, toch uitzonderlijk vanwege de gastvrijheid van de RN&SYC alsmede de kwaliteit van hun "cooked breakfast". Zoals altijd een feestje om de dag mee te beginnen. Sinds Brexit heb je de Q-vlag weer nodig om ingeklaard te worden, hetgeen volledig via de email afgehandeld werd. Vanuit Lowesoft naar Wells-next-the-Sea gezeild met een ZZW-wind 3-6. Een tocht van 62 mijl.

## Deel 1 – van Lowesoft aan de Engelse Oostkust tot en met Eyemouth



De oostkust van het Verenigd Koninkrijk is eigenlijk een onontdekt pareltje. Je ziet vanaf



Wells-next-the-Sea

Wells is een erg leuk plaatsje waar je de aanloop wel goed moet timen. De geul valt met laagwater deels droog.

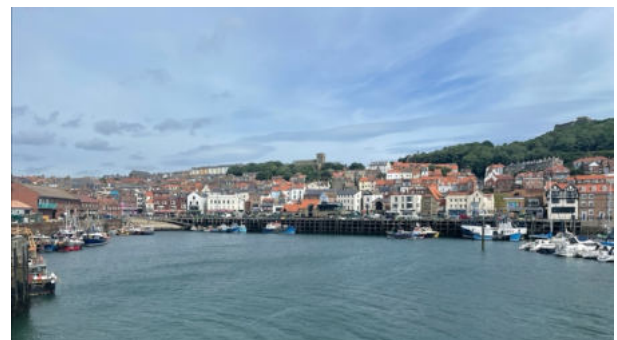
Ik kwam net op het laatst mogelijke moment aan, maar de havenmeester kwam met zijn RIB naar buiten om mij door geul naar binnen te loodsen. Buitengewoon behulpzaam en aardig zoals ik eigenlijk de gehele reis heb mogen ondervinden. Wells is op onnavolgbare wijze beschreven in de East Coast Pilot van Imray. Bij het verlaten van Wells 's morgens om 04:45 zat ik zo te genieten van de vergezichten en zonsopkomst dat ik door het tij pardoos op een rode ton in de geul klapte. Was gelijk wakker. Lesje geleerd. De schade leek mee te vallen. De borgpen van het anker was wat verbogen. Dit bleek later toch serieuzer dan gedacht, omdat ik de pin niet meer los kon krijgen. Op zoek naar een nieuwe pin bleek dat aan de Oostkust van de UK nog nauwelijks chandlers te vinden zijn, anders dan een paar uur rijden. De pin heb ik doorgezaagd, zodat ik in ieder geval kon ankeren. Uiteindelijk heb ik de pin bij de chandler in Ardfern (West Schotland na het Caladonian Canal) kunnen vervangen.

Ik had graag The Wash opgevaren naar Kings Lynn en Boston, maar een ZW-6 maakte dat wat onhandig. Dus zette ik koers naar Grimsby dat met deze wind en een lekker zonnetje mooi aan te lopen was. Een tocht van 58 mijl. Met de golven schuin van achterin was deze dagtocht een goede test voor de nieuwe houten mast die pas twee weken voor vertrek was geplaatst.

Je kan de haven van Grimsby binnen via een sluis die een "free flow" kent van 2hr +/- HW. Ben je te vroeg, zoals ik, ga dan voor anker achter het zuidelijke havenhoofd. De scheepvaart op de rivier de Humber van en naar Hull is wel iets om goed op te letten. De jachthaven ligt in een industrieel havengebied, maar de gastvrijheid van de jachtclub was weer typisch Engels.

Van Grimsby naar Scarborough is 67 mijl en voert langs Flamborough Head. Het is een schitterende kaap met een vogelreservaat. Wel raadzaam om daar 2 mijl uit de kust te blijven in verband met tij en wind.

Het weerbericht gaf aan dat er buien en onweer vanuit het zuidwesten zouden komen met veel wind. Gelukkig liepen de meeste buien onder mij door, behalve de laatste. Natuurlijk precies ter hoogte van Flamborough Head, terwijl ik met vol tuig voer. Het grootzeil moest naar beneden. Ik loefde op en zeilend op de genua lukte het mij het grootzeil neer te krijgen. Opbinden heb ik wat later gedaan omdat het loeven ertoe leidde dat ik recht op de kaap af voer. Dan zijn 2 nm niet veel. Ook in Scarborough waren de havenmeesters buitengewoon behulpzaam en allervriendelijkst. Bij het melden op de marifoon wisten ze dat ik uit Wells kwam. Dit had Rob (havenmeester Wells) blijkbaar doorgegeven. Wat echt aardig was dat ze de steiger opliepen om mijn lijnen aan te nemen. Scarborough is leuker en mooier dan ik had verwacht. Natuurlijk waren er de verschrikkelijke toeristenfuiken van vakantiegangers aan de Engelse kust, maar het plaatsje was een wandeling waard. Mede dankzij de historie en de Scarborough Fair die er helaas niet was toen ik er was. De Fair is bekend vanwege de 200 jaar oude ballad die onder meer door Simon & Garfunkel is gezongen.



Scarborough haven

Van Scarborough ging ik door naar Whitby. Het is een relatief kort tochtje van 23 mijl. Vergeleken met 30 jaar geleden is Whitby er behoorlijk op vooruitgegaan. Het gehele stadje is opgeknapt/gerestaureerd met een nette jachthaven achter de brug. De aanloop is erg mooi met de ruïne van de Abbey aan de zuidoever. Ik was net te laat voor de brugopening en kreeg daardoor een ligplaats aan een pontoon aan de Fishers Quai, hetgeen wat oncomfortabel was.



Whitby

Vanuit Whitby zeilde ik naar Hartlepool. Een tocht van 26 mijl. De haveningang van Hartlepool is lastig te ontdekken. Maar eenmaal binnen via de sluis kom je in een grote en goed georganiseerde Marina te liggen. Het Marine Museum met het fregat de Trincomalee is een bezoek waard. Bij het binnenvaren van de sluis gingen mijn plotter en marifoon ineens op 'zwart' terwijl ik op motor voer. In de haven op walstroom kreeg ik alles weer aan de praat, maar was er niet gerust op. Zo'n accu houdt er niet van om volledig plat te gaan. Oorzaak bleek een losgetrild massa-moertje te zijn en een accuschakelaar die niet lekker in de 'ON' stand ging.

Van Hartlepool naar Blyth met als jachthaven de Royal Northumberland Yacht Club. De jachthaven ligt niet echt gezellig in de stad maar het clubschip, het oudste nog drijvende houten vuurschip in de UK, is echt erg gezellig.



Blyth - clubschip van RNYC

Er werd mij een uitstekende maaltijd geserveerd tegen een geringe prijs. Ook hier weer gastvrije leden voor een praatje. Ik trof ene Roger die nog bemand heeft op de Zeevalk en ons in Muiden heeft bezocht. Zo hoor je nog eens wat. De volgende bestemming zou Berwick-upon-Tweed zijn geweest, ware het niet dat ze dit bij RNYC afraden vanwege de slechte ligplaats in het kommetje. Later hoorde ik dat dit achterhaalde

informatie was. Dus de volgende reis naar de UK zeker aanlopen. De tocht voerde verder langs de Farne Islands en Holy Island. Een stop kwam er dit keer niet van, maar op een volgende reis ga ik er zeker heen. Op dit stukje kust telde ik al vijf kastelen (ruïnes) uit vervlogen tijden.

Na Berwick werd de volgende stop het zuidelijkste havenstadje van Schotland aan de oostkust, Eyemouth. Een tocht van 56 mijl. Het Schotse gastenvlaggetje ging omhoog. Dat werd door de locals buitengewoon gewaardeerd. De aanloop van Eyemouth vergt wel wat van de nerven vanwege de geul die door de rotsen doorloopt. Het plaatsje is allervriendelijkst, schoon en beschikt over verschillende goede pubs en restaurants.

## Deel 2 - Eyemouth via het Moray Firth en het Caladonian Canal naar Banavie



Eyemouth

Van Eyemouth ben ik het Firth of Forth (de aanloop naar Edinburgh) overgestoken naar Arbroath. Bekend van de "smokies" ofwel gerookte schelvis. Een tocht van 45 mijl. Bij het aanlopen van de haven werd ik gek van de lobsterpotten die overal lagen. Je komt die dingen overal tegen langs de UK kust, maar dit spande de kroon. Gedurende mijn reis hoorde ik dat verschillende jachten de lijn van zo'n pot in de schroef kregen. Ik durfde hierom 's nachts bijna Maar goed...Arbroath is zeer de moeite waard. Niet op de motor te varen.

Ik heb hier de beste 'fish & chips' van mijn gehele reis gegeten. Leuke pubs ook. De Commercial Inn is aan te bevelen wanneer je locals wilt ontmoeten. Arbroath Marina ligt achter een sluisdeur die alleen tijdens kantooruren bediend wordt, cq. open staat tussen 3 uur +/- HW.

De volgende bestemming was Peterhead. Een tocht van 75 mijl. Ik vertrok met ZW 6 maar kwam aan met N 7-8. Dat was geen pretje op een tocht van 16 uur.

Ik vertrok op genua en had gepland vóór Aberdeen het grootzeil met twee raffen te kunnen zetten. Dat kon dan onder de luwte van de kust, dacht ik. Het pakte anders uit. De wind ruimde naar NW en was inmiddels een goede 6. Met golven recht van voren wilde ik uiteraard niet naar de mast. Dus ploegde ik voort op alleen de genua. De wind ruimde verder naar Noord en op kanaal 16 hoorde ik dat Gale Force 8 imminent was. Nou...die stond er al. Hoewel het inmiddels donker en oncomfortabel was gedroeg 'Castor Spica' zich als een waar zeeschip. Relatief rustig en de nieuwe mast hield zich prima met alleen een genua in al dat natuurgeweld. Het was een opluchting toen ik vóór de haveningang overstag kon gaan en in rustiger water kwam.

Peterhead is net als Aberdeen een haven met veel offshore schepen. De Marina ligt in de ZW-hoek en is een stukje lopen naar het stadje en de dichtstbijzijnde supermarkt. Bij het nalopen van de boot na deze toch wat heftige trip zag ik dat de bilge bijna tot aan de kajuitvloer vol water stond. (De bilge van de Trintella 1 is best diep/groot) Ben dus bezig geweest mogelijke lekken op te sporen. Hoewel ik wel een mogelijk lekje vond, kon dat niet de hoeveelheid water verklaren. Dus in de gaten houden.

Op aanbeveling van vrienden uit Eyemouth ben ik na Peterhead naar Whitehills gevaren.



Whitehills

Een afstand van 38 mijl. Het plaatsje ligt aan de Moray Firth. Een leuk klein haventje met de vriendelijkste havenmeester van Schotland. Ene Bernie. Bernie maakt namelijk een paar foto's van de boot wanneer je binnenloopt. Die kan je dan bij hem downloaden. Bij het betalen in het havenkantoor na het afmeren was zijn eerste opmerking: "Before you ask, the answer is yes and yes". Er is een pub en een supermarkt.

Toen ik thee wilde zetten verbaasde het mij dat ik ineens zonder water zat terwijl ik in Arbroath volgetankt had. Dus weer water tanken. Het was vreemd dat de tank niet vol raakte. Bij het openen van het luik zag ik dat het water inmiddels boven de kajuitvloer stond. Een leuke watertank dus! Na het openen van het inspectieluik zag ik dat de gever van de watermeter gebroken was. Daardoor zat er een gat in de tank. Dat heb ik provisorisch verholpen en is inmiddels weer netjes.

Van Whitehills naar Lossiemouth was 40 mijl met tegenwind. Laveren dus.



Lossiemouth

De koers als rechte lijn is 25 mijl. Lossiemouth is een heerlijk haventje waar het raadzaam is vooraf contact te zoeken met de havenmeester (Amanda) om op basis van je diepgang een aanbevolen tijd van binnenvaren te vragen. De Castor Spica steekt 1,35 maar met laagwater lag ze in de modder en circa 10/20cm boven water. Maar dat was op een visitor berth. Bij de haven vind je diverse leuke pubs en restaurants. Ook aardig wat dagjesmensen. Ik bleef hier een paar dagen liggen om mijn Schotse vrienden uit Elgin te ontmoeten. Hier werd ook de service-accu vervangen.

De volgende bestemming was Nairn, zo'n 23 mijl ten westen van Lossiemouth. Dit is ook zo'n haventje waar je met meer dan 1,5 diepgang niet in kan. De geul is wel uitdagend omdat die nagenoeg geheel droogvalt. De jachthaven is vooral voor jachten van de lokale zeilclub, waar je als Nederlands jachtje opvalt. Men is er erg

gastvrij maar er is geen water noch walstroom op de steigers. Douchen kan je in het clubhuis waarvan je een sleutel van de havenmeester ontvangt.

Hoewel de tocht naar Inverness slechts 16 mijl lang is, was het toch wel spannend om op tijd onder de Kessock Bridge over de Beaully Firth door te komen. Wanneer daar het tij tegen gaat staan met 7 knopen, zou ik niet anders kunnen doen dan ankeren om te wachten op de kentering. Maar op de motor lukte het precies op tijd.

### **'Single handed' door het Caledonian Canal**

In Inverness begint het Caledonisch kanaal voor de route naar het zuiden. Na een dagje Inverness in de Marina eerst de licence geregeld had en met de sluismeesters een tijd voor schutting had afgesproken. Op 18/7 naar de Clachnaharry Sea Locks gevaren. Nu heb ik aardig wat ervaring om solo een sluis in te varen, maar hier werd ik toch wat verrast door enerzijds de hoogte van de sluiswand en anderzijds de vriendelijke assistentie van de (hulp) sluismeester. Ik had m'n lange lijnen klaarliggen en terwijl ik graag met boeg eerst vast wilde liggen, wilde de man een paar meter boven me m'n achterlijn eerst hebben. Dit resulteerde in exact waar ik bang voor was. Mijn scheepje besloot van de wand weg te drijven en hoewel ik de lange lijn voor wel op wal kreeg verloor de beste man z'n grip en voor ik er erg in had lag ik achterstevoren in de sluis. "Quite embarrassing". Dit was een slecht begin.

De vier Muirtown Flight sluizen gingen voorspoedig om vervolgens over de marifoon te horen dat de Tomnahurich Swing Bridge een halve mijl verder niet kon draaien vanwege de hitte (23<sup>o</sup> C). De prijs die je betaalt voor mooi weer was een afstand van 2 mijl! Ik kreeg te horen dat de bediening ook te maken had met personeelstekort waardoor het aantal schuttingen per dag beperkt was. Vóór de sluis een leuk stel uit Hastings ontmoet met wie ik tot aan Fort Augustus heb opgevaren.

De volgende dag 's morgens bij eerste bediening om 8:15 vertrokken richting Loch Ness, met een korte stop na de sluis van Dochgarroch.



Gairloch Locks - Caledonian Canal

Een werkelijk schitterende omgeving waar ik in een tearoom mezelf trakteerde op een goede koffie en wat zoets. Had het plan om een wandeling te maken maar het was inmiddels behoorlijk warm geworden, dus besloten door te varen. Nu voer ik Loch Ness op. Toch wel interessant met alle verhalen. Het was schitterend weer, geen wind en veel zon. De natuur is overweldigend mooi. Ben vlak langs Urquhart Castle gevaren. Het was me te druk om er voor anker te gaan dus doorgevaren naar Fort Augustus.



Urquhart Castle

Daar aan een ponton gelegen en kort het plaatsje verkend. Het was hier duidelijk meer toeristisch dan me lief is. Ik was blijkbaar geen drukte meer gewend. Waarschijnlijk speelde het 20-jarig bestaan van het kanaal hier een rol. Ik ben de volgende dag een lange wandeling gaan maken over een stuk van de Great Glen Way door prachtige natuur met mooie vergezichten. Na de 5 sluizen van Fort Augustus ben ik doorgevaren over Loch Oich, het hoogste meer, naar de Laggan Locks.



Laggan Locks

Heb voor de sluis aangemeerd voor de nacht en heb de drijvende pub 'Eagle Barge' bezocht voor een uitstekende maaltijd en drinks.

De volgende ochtend na de schutting, varende over het derde en laatste meer, Loch Lochy, was het weer wat meer Schots. Regenachtig dus. Maar ook hier mooie natuur. Na een uurtje of 4 kwam ik aan in Banavie, boven aan de Neptune's Staircase. Ik legde aan achter een Ovni uit Nairn op wiens ligplaats ik aldaar als gast had gelegen.



Banavie, Neptune Staircase

Dat was een aardig begin van een leuke conversatie met Ken die als een soort van flottila leader fungeerde voor 8 jachten van de Nairn Sailing Club. Zij varen elk jaar door het kanaal om te cruisen langs de West-Schotse kust en kennen de sluismedewerkers allemaal bij voornaam. Dit bleek wel handig gezien de beperkte bediening in 2022 want ze zouden maar 1 of 2 keer draaien op een dag. Hij regelde het zo dat ik staande de vergadering een 'temporary flottila member' werd zodat ik de volgende ochtend met hun groep door de 8 sluizen kon. Dit was de meest eenvoudige schutting voor mij omdat ik langszij een groter jacht van de groep lag. Ik hoefde alleen af en toe wat af te houden. Al het trekwerk werd door

anderen verzorgd.

Na de laatste sluis heb je een verkeers- en spoorwegbrug. Toen die openden en we er doorvoeren zag ik dat de 'Anna', een Breehorn 44, van de Buyshavenliggers Irene en Maarten Rol liggen. Zij voeren een rondje UK rechtsom. Altijd speciaal om clubleden onderweg tegen te komen, hoewel het erg kort in het voorbijgaan was. Terugkijkend op het varen door het Caledonian Canal kan ik zeggen dat het schitterend is en dat het personeel bij de sluizen vriendelijk en hulpvaardig zijn. Je moet wel veel zelf doen vanwege personeelstekort. Zo moest ik bij de sluizen in Fort Augustus de boot zelf verhalen terwijl ik op de sluismuur stond. Dat is niet fijn met 2 lijnen in je hand, maar ging wel. Jammer genoeg had ik toen vergeten m'n fender plank te gebruiken. Voorts waren mijn 30 meter lijnen echt te lang om handzaam te gebruiken in de sluis, de helft volstaat, terwijl de landvasten te kort zijn. Wanneer je solo vaart meldt dit bij het binnenvaren van het kanaal want dan krijg je wat meer aandacht van het personeel. Ondanks het vele motoren was het Caledonian Canal echt de moeite waard en zou ik zo weer doen.

### Deel 3 - langs Schotse Westkust naar Ierland



Nadat ik om 14:00 uur bij Fort William het Caledonian Canal had verlaten ging ik op weg naar Oban, of om meer precies te zijn Ardantrive Bay bij Kerrera Island tegenover Oban. De verwachting was een zuidoost 3-5 die slechts een kleine 30 minuten standhield om daarna uit zuidwesten terug te keren. Met grote tegenzin na al dat motoren in het kanaal toch de hulp van Nils mijn trouwe Sabb ingeroepen om al motorzeilend verder te ploegen door de stromende regen waar Schotland zo "beroemd" om is. Onderweg via marifoon kreeg ik op 16 een gale warning Force 8 uit het noordoosten. Gelukkig zou dat betekenen dat ik onder de hoge wal zou varen en viel het uiteindelijk wel mee met een stevige 7. Na een aantal vruchteloze pogingen contact te leggen

met de Kerrera Marina voor een mooring, heb ik de stoute schoenen maar aangetrokken en om 20:30 een vrije mooring opgepikt. Dat was een eerste keer met de Castor Spica en oh wat eenvoudig is dat met zo'n laag vrijboord. En wat een genot om in de kajuit te zitten na een voedzame maaltijd met een lekker glas whisky en pijpje terwijl de regen op het kajuitdak roffelt en de wind door het want giert. Puur genieten. De volgende dag was het eindelijk droog en heb ik de dinghy opgepompt om mij in havenkantoor te melden. Daar was het blijkbaar erg druk en was er wat stress, uiteindelijk alles netjes betaald voor 2 nachten. Overigens hoorde ik later tijdens mijn tocht dat meerdere boten wat problemen met deze marina hebben ondervonden. De familie had het tijdens de coronacrisis overgenomen zonder dat ze enige ervaring met havens hadden. Het verklaart het een en ander zullen we maar zeggen. Vanwege de harde wind nog maar nachtje blijven liggen. Doordat de wind zo hard vanuit het noordwesten bleef waaien moest ik mijn plan om naar Tobermory en Loch Moidart helaas laten varen.

Volgende dag op weg naar Craobh (spreek uit groove) met een noordwestelijke 5-7. Onder de lij van Kerrera liep het scheepje met een rif fantastisch. Eenmaal onder de lij vandaan stond er een aardig zeetje. Dat vond ik wel wat spannend omdat ik voorbij Easdale Island zou afvallen om door de Cuan Sound te varen. Aangezien ik een sterke aversie heb ten aanzien van lagerwal, was dat wel een dingetje. Je vaart op een rotskust af met allemaal brekers en als houvast 2 grote antennemasten waar ik tussendoor moest mikken, gelukkig is dan een plotter wel zo geruststellend. Eenmaal binnen waren golven verdwenen maar ook de wind afgenomen maar ook in de lij van South Cuan. Doordat ik zo snel gevaren had was ik een uur te vroeg binnengevaren waardoor er nog een sterk stroom uit liep, gevolg we dreven weer terug naar de ingang. De hulp van de motor weer ingeroepen om door de Sound te komen met inmiddels een lekker zonnetje richting Craobh.



Op weg naar Craobh

De omgeving is werkelijk schitterend. Craobh is mooie moderne marina met buitengewoon vriendelijk personeel.

Bij het aanleggen direct contact met de burens met uitnodiging voor de tea. In het havenkantoor kan je ook diverse scheepsartikelen kopen. Ik kon eindelijk mijn borg pin van het anker kopen. De nabijgelegen pub "Lord of the Isles" is aan te bevelen. Het dorpje is werkelijk heel klein slechts een paar huisjes.

Van Craobh ben ik aanraden van de burens Loch Gairnish ingevaren naar Ardfern aan het eind van het Loch. Volgens diverse bronnen het mooiste Loch van Schotland, en ik kan alleen maar zeggen dat het werkelijk schitterend is. Mooie ankerplekken, de haven van Ardfern is van alle gemakken voorzien inclusief welvoorziene scheepsartikelenwinkel, moderne sanitaire voorzieningen. Het dorpje is iets groter dan Craobh met goede pub/restaurant, een tearoom met home made lekkernijen en een alleraardigste kruideniertje. Daar lange wandeling naar de monding van het Loch gemaakt. Op 28/7 om 4 uur in de ochtend vertrokken richting Islay, helaas geen wind dus werd het weer motoren. De zonsopgang wanneer je zo'n loch uitvaart is adembenemend. Zowel de zonsopgang als zonsondergang op zee zijn altijd zo mooi, ik kan daar elke keer geen genoeg van krijgen. Op weg naar Islay wilde ik eigenlijk in Lagavullin Bay liggen, er zijn daar een tweetal moorings alleen die waren al bezet. Toen doorgevaren naar Port Ellen met een kleine haven waar ik terecht kon. Was een tocht van 45 mijl. Fiets gehuurd en eiland en distelgedijden verkend. Je kan wel zien dat het eiland rijk is, alles is netjes aangelegd. Schotland heeft mijn hart inmiddels wel gestolen wat een mooi (zeil)gebied, aardige lui mooie havens en ankerplaatsen. Ik kom hier zeker terug met Castor Spica, misschien laat ik haar wel een seizoen daar

liggen. Na 2 dagen werd het tijd Schotland te verlaten en stak ik over naar Noord-Ierland richting Ballycastle aan de Rathlin Sound.

Bij het oversteken krijg je iets mee van de Atlantische deining. Rathlin Sound is berucht vanwege de getijdestroming en de draaikolken die dat veroorzaakt. Er zijn namelijk 2 draaikolken in Noord-Ierland die zo heftig zijn dat ze een naam hebben die van Rathlin Sound en Strangford Lough. De havenmeester van Ballycastle is werkelijk ook weer allervriendelijkst.



In Ballycastle

Naast me lag een echtpaar uit Belfast die ook weer aardig waren en me allerlei tips gaven voor de tocht verder langs de oostkust van Ierland. Na een pub met live music bezocht te hebben met een Frans stel, ben ik overstoken naar Rathlin Island, dat moet je wel goed timen in verband met de getijden anders zie alle hoeken van de Sound, zoals ik later begrepen heb van een Nederlands stel. Ik had het blijkbaar goed gedaan want ik ging in een streep over. Op Rathlin is een kleine haven met village store waarvan de havenmeester zei dat ze open was wanneer ze zin in had, geen peil op te trekken, maar wel heel relaxed allemaal. Ik er heen natuurlijk en ze was open, een klein assortiment een verademing vergeleken met de keuze in onze supermarkten. Rathlin is Iers en heeft een bloedig verleden met meerdere massamoorden door de Engelsen op die daarheen gevluchte Schotten. Het schijnt dat Robert the Bruce hier in een grot de inspiratie kreeg om zijn laatste opstand tegen de Engelsen te starten. Na een wat miezige dag op Rathlin was de volgende bestemming Glenarm, wederom het tij goed berekend en het North Channel ingevaren met mooi weer. In Glenarm de bemanning van de Babar weer ontmoet, heel aardig; ze hebben een serie foto's gemaakt van toen in binnenvoer.

Glenarm is een klein plaatsje waar een mooi kasteel staat dat nog bewoond wordt met allerlei smakelijke details en je kan het bezoeken.



Castor Spica loopt Glenarm binnen

Na Glenarm naar Bangor. Dit keer van alles wat, 24 mijl afgelegd in regen, motregen, zon, weinig wind en veel wind 2-6Bft in vlagen. Toen ik Belfast Lough opvoer werd aangekondigd dat er 25 knopen wind stond, met slechts 1 rif net een beetje te veel zeil op voor het mooie. Bangor Marina is een goed georganiseerde haven met alle faciliteiten. Woensdagavond als visiting yachtsman bij de Royal Ulster Yacht Club te gast geweest. Phil the treasurer was host en introduceerde me bij fellow club members. Wat een gastvrijheid en bonhomie in een fantastisch imposant clubhuis. Goed eten een mooi uitzicht over de Belfast Lough. Na diverse adviezen voor Strangford Lough, drankjes en diner, kreeg ik nog een korte rondleiding door het clubhuis van David. Hun prijzenkabinet gezien die vergelijkbaar is met die van ons in Muiden. Vervolgens de Gloucester chamber gezien en de Lipton Room. Jawel die van thee en de vier Shamrocks in de America's Cup. Hij was als trader geweigerd door the Royal Yacht Squadron in Cowes en is vanuit de RUYC de uitdager voor de Cup geworden. Niet gezien, maar er was the Queen's Loo. De toiletten zijn daar door iemand ontworpen in de 19de eeuw en schijnbaar zo comfortabel dat je erop in slaap kan vallen. Donderdag ga ik met de trein naar Belfast voor het Titanic museum geweest, zeer imposant en leerzaam. Maar boy wat veel mensen zeg, ondanks dat ze met slottijden werken. Ook de Nomadic bezocht, een tender voor o.a. de Titanic. In de avond Jenny's de oudste pub van Bangor bezocht, hadden livemuziek en heb diep filosofische gesprekken gevoerd met William, aardige en interessante man, oud-politieman, dive master en wat niet, 12 ambachten 13 ongelukken zoals hij zelf aangaf. Maar oh boy oh boy wat is zo'n Ierse pub gezellig.





Binnenlopen van Strangford Lough

Vanmorgen, we schrijven 5 augustus, vanwege weersverwachting en wind de komende dagen besloten te vertrekken naar Strangford Lough. Dat moest ik wel even goed uitrekenen qua getijden omdat er heel veel getijdestroom staat het Lough, daar kom je niet tegenin. Andere uitdaging was hoe singlehanded in deze stroom aan een ponton af te meren. Gelukkig allemaal goed gegaan. Schoot eerst finaal voorbij de haven met een gang van 8 knopen om vervolgens met een gangetje van 2,5 knoop weer terug te varen met vol vermogen. Dinner in the Cuan was heerlijk met flesje rode wijn die ik na terugkeer op de boot met wat kaas soldaat maakte samen met Peter een "old gaffer" die z'n eigen fles wijn meenam. Peter ligt achter me op de ponton en nodigde me uit om samen met hem op zaterdag met de ferry naar Portaferry over te steken. Daar is dan een old gaffers event Boats & Sounds met muziek etc. Dus dat wil ik wel meemaken. Zaterdagmorgen, Peter en ik maken ons klaar om met de pont naar Portaferry te gaan wanneer Danny Breen, de berthing master aan komt lopen en een praatje maakt. Aardige kerel, toen we uiteindelijk wegliepen riep hij me terug en gaf me z'n ov-kaart, hij zei "duim op foto en wuiven", no need to pay. Leg maar terug op m'n boot wanneer je terugkomt. Hoe aardig wil je het hebben. Was oprecht geroerd door dat gebaar. Waar kom je dat nou nog tegen? Het tekent de gastvrijheid van de Kelten die ik de gehele reis al ervaar. Het festival viel een beetje tegen wel leuke folkmuziek bij de zeilclub binnen en buiten paar pinten Guinness en gebakken zalm tot ons genomen.

### Ierland - Dun Laoghaire

Ben toch maar met hoogwater Strangford vertrokken om enerzijds het stroomgeweld te ontlopen en anderszins niet al te laat aan te komen. Lange tocht van precies 70 (zee)mijl in 13 uur en 3 kwartier. Het voornamelijk westenwind

worden met later op de dag variabel 2-4. Dat pakte dus anders uit. Eerste 2 uur had ik een lekker westenwind van 3-4 bft, bootje lekker lopen, gaat ie krimpen naar zw 4, dat werd dus de hulp van Nils inroepen. Begin middag geen wind maar wel schitterend weer. Komt later zo rond vijf uur de wind een beetje opzetten maar pal zuid. Dat was weer jammer. Om kort te gaan Nils heeft het druk gehad. Zo'n 20 mijl voor Dun Laoghaire ging de ebstroom weer lopen dus ging ik weer met een gangetje van 5,5-7 knopen de goede kant op zodat ik om 22:15 in Marina kon afmeren. Was overigens wel heel druk met vertrekkende en binnenkomende ferry's en vrachtschepen.



Zonsondergang in Dun Laoghaire

Een wetenswaardigheidje is dat in de Ierse Zee zelf niet echt veel getijdenstroom is vloed komt vanuit het noorden en zuiden ongeveer tegelijkertijd binnenstromen tot ongeveer halverwege en dan hetzelfde met de eb. In het North Channel en St. George Channel daarentegen stroomt het des te meer.

### Deel 4 – van Dun Laoghaire in Ierland naar Muiden in Nederland



Na een bezoek aan Dublin, heel eenvoudig met de

trein vanuit Dun Laoghaire, ben ik richting Arklow gevaren. Een tochtje van 36 mijl die vanwege gebrek aan wind bijna geheel op de motor is afgelegd. Nooit verwacht ik zoveel zou motoren. Met het mooie weer, het was best wel warm, een stuk door het dorpje gelopen waar aan de hoofdstraat echt veel pubs zitten. Het haventje stelt echt niet veel voor. De volgende stop wordt Kilmore Quay aan de zuidoost kant van Ierland.

Ook dit traject van 54 mijl meest op motor afgelegd. De Ierse kust hier is niet echt aansprekend, maar je komt langs de Tuskar Rock die dan wel weer mooi is om te zien en vlak voor Kilmore liggen de Saltee Islands. Tussen de eilanden en het vaste land van Ierland ligt St. Patrick's Bridge. Dat is geen brug maar een ondiepte waar het tij aardig kan doorzetten en het verdient aanbeveling dit goed te plannen. Waar ik tot op heden niet veel jachten heb gezien op mijn tocht, lag de haven van Kilmore tjokvol. Ik zou moeten aanleggen aan een joekel van een motorjacht waar ik klimgerei voor nodig had gehad om aan de wal te komen. Enfin toch nog maar even de havenmeester opgeroepen of er niet iets anders was. Hij vroeg me nogmaals de lengte van de boot en jubelde dat ik de loterij gewonnen had.



Castor Spica in Kilmore Quay Ierland

Ik kreeg een mooie ligplaats met vingersteiger, de laatste. Ik was van dat moment "The Lucky Dutchman". Leuk klein dorpje met de beste fish & chips zuidoost Ierland. Na 2 dagen liggen, om 4 uur in de ochtend het tij gepakt om met een ZO-3 naar Milford Haven in Wales te zeilen. Het eerste stukje op de motor in het donker vond ik wel spannend met de crab/lobster pots waar je de boeitjes niet kan zien. Mooie zonsopgang en schitterend om weer alles kunnen zeilen tot zo'n 3uur voor de ingang van de rivier toen de wind weg viel. Je kan hier aardig wat dolfijnen zien die soms wel heel erg dicht bij de boot komen. De

tocht is tamelijk lang met 71 mijl. Ik ben door gevaren naar Neyland voorbij Milford omdat enerzijds de anker en mooring plaatsen erg vol lagen en ik niet achter de sluis van Milford wilde liggen. Achteraf was dat niet zo handig want het is best een eindje varen en de omgeving is deels industrieel. Het opnieuw inklaan bleek na veel gedoe uiteindelijk een wassen neus en niet echt nodig.

## Cornwall

Op 13 augustus weer een lange tocht van 82 mijl richting Padstow in Cornwall.



Castor Spica op de Keltische Zee

Een van de leukste haventjes die ik deze tocht heb aangedaan, een absolute aanrader. Hoewel de dag hoopvol begon was er uiteindelijk helemaal geen wind meer een spiegelgladde Keltische Zee, Bristol Channel. Dus weer de motor bij gelukkig met heel veel dolfijnen die ook allerlei kunstjes vertoonden. Ik kwam al met al net een 15 minuten te laat aan in Padstow om 22:00 ging de sluisdeur dicht. De havenmeester had me echter toestemming gegeven om aan de RLNI-meerboei te gaan liggen voor de nacht. Was wel even een uitdaging toe ik de rivier (the Camel) opvoer was het al donker en ik had geen idee waar die meerboei lag. Dat bleek uiteindelijk eenvoudig want ik voer er pardoos voorbij na het laatste rode licht. Was wel even werken om de pick-up in een sterk stromende rivier voor elkaar te krijgen. De volgende ochtend riep de havenmeester me via de marifoon op dat ik na 7:30 uur direct naar binnen kon en aan de kade bij een ladder kon aanmeren. Wel denken aan lange lijnen omdat je een paar meter getij hebt voordat de deur weer dicht gaat.



Castor Spica aan kade van Padstow

In Padstow ligt is een kleine havenkom met allerlei winkels en eet- en drinkgelegenheden aan de kade. Heel knus en gezellig met veel dagjesmensen. Na paar dagen me te hebben gelaafd aan de geneugten van Cornwall en mezelf te hebben afgevraagd waarom ik zoveel had gemotord het besluit genomen dat ik wilde zeilen zo zal dat dan ook geschieden.

De volgende etappe is rondom Land's End richting Newlyn. Het zou een tocht worden die ik niet snel zal vergeten. Een wind 2-6 die vanuit het noordoosten zou komen, regen, heel veel regen en geen wind. Omdat ik me voorgenomen had niet meer te motoren dreef ik langzaam richting Land's End, maar miste ik wel het getijdegat waarbij ik het tijd mee zou hebben tot aan de ingang van het Kanaal die ik dan weer mee zou krijgen. Het gevolg was dat ik tij tegen wind had bij Land's End. Nu is dat niet altijd comfortabel maar met een NO-5-6 wordt het echt niet leuk meer met erg hoge golven. Het scheepje is tot 3 keer toe met haar giek half onder water gegaan. Het water klotste net niet de kuip in. Uiteindelijk om 23:30 in Gwavas Lake, de baai tussen Newlyn en Penzance voor anker gegaan. Ik had er geen zin in om na 71 mijl en met die harde wind zo laat nog een volle haven binnen te lopen. Met harde regen en wind heerlijk geslapen en de volgende klaarde het op en omdat er nog veel wind stond heb besloten nog maar even te blijven liggen en te genieten van het uitzicht op onder meer St Michael's Mount.

Op de 18<sup>de</sup> om 6:15 anker op richting Falmouth met een NW 3-4. Zeilende langs de Lizard zag ik voor het eerst 4, 5 zeiljachten tegelijk zeilend vlak onder kust. Ik blijf toch altijd maar liever zo'n 2 tot 3 mijl uit de kust. Na 39 mijl met een miezerige regen Falmouth Haven binnengelopen. Gelukkig klaarde het op en kon ik het plaatsje met zoveel maritieme historie bezoeken. Prima fish&chips en

een geweldige avond in de Chain Locker gehad. Goed eten, geweldig publiek en goede live music. Ik heb in Falmouth meerdere interessante ontmoetingen gehad. De meest bizarre was wel op de ochtend van vertrek. Ik zag een Pogo, zo'n kleine MiniTransat bootje, vlak achter me liggen en die bleek van een Nederlander te zijn. Ik spreek hem aan en hij vertelde me dat hij door de reddingboot was binnengesleept die nacht. Tjee wat een avontuur zeg, wat was er gebeurd? Met stomheid hoorde ik zijn verhaal aan. De stuurautomaat had het begeven en buiten kon hij de plotter niet zien!

Direct vertrokken richting Fowey, zo'n 25 mijl heerlijk gezeild, liep op genua binnen. Binnen in de baai ligt je aan meerboei en kan je met de watertaxi naar het erg pittoreske stadje gebracht worden. Een echte aanrader.



Fowey Gig regatta

Vanuit Fowey naar Salcombe gezeild met een forecast van 3-5 zuid/zuidwest met buien, mist en regen. Van die buien heb ik er precies 2 over me heen gekregen met best veel wind, maar na 5 minuten was het voorbij. Na 37 mijl liep ik met een zonnetje Salcombe binnen. Vergelijkbaar met Fowey aan meerboei en watertaxi maar dan alleemaal wat groter. Je kan echt wel zien dat Salcombe een watersport paradijs is. Je ziet er van alles van kano's tot jetski's. Nu op weg naar Teignmouth een tocht van 35 mijl waar ik zo'n 9 uur overgedaan heb. Het binnenlopen van Teignmouth is wel uitdagend omdat je door de vele meerboeien het vaarwater bijna niet kan onderscheiden. Uiteindelijk mocht ik m'n 1,3 diepgang aan de binnenkant van een ponton liggen, wel zo comfortabel, hoewel er geen verbinding met de wal was. Ik had geen zin om de dinghy op te pompen dus heb alles vanuit de kuip aanschouwd.



Teignmouth

Om 5:15 uur vertrokken richting Weymouth met een mooie zuidwestelijke wind. Hierdoor voer het scheepje met 6-7 knopen door het water. Heerlijk zeilen. Ik was alleen wel bang dat ik te vroeg bij de Portland Bill zou aankomen.



Bij Portland Bill

Dit bleek bewaarheid te worden tij met zo'n 6 knopen tegen en een wind die bijna wegviel, mijn strategie om er ruim omheen te varen viel in dood water, ergo ik kwam geen meter vooruit sterker nog ik ging achteruit. Dan toch maar weer de trouwe Sabb aan het werk gezet. Uiteindelijk kon ik de laatste mijlen met een lekker zonnetje toch nog zeilend de haven binnen lopen. Leuke, grote plaats met 2 gezichten Het strand en alles wat daar vanuit een bepaald Engels publiek bij hoort en de haven met de bootjesmensen met bijbehorende pubs en gezelligheid. Dagje om van de uitstekende faciliteiten van de marina gebruik te maken en schoonschip te maken. Hier kwam ik voor de eerste keer iemand tegen die de naam Castor Spica relateerde aan astronavigatie. Wel leuk.

Om 8:00 vertrokken richting Poole Harbour, lekker kunnen zeilen met tij tegen bij St Alban Head, maar geen haast. Vanwege de drukte

motorboten en jetski's bij de ingang, besloot ik bij Brownsea Island bakboord uit te gaan en bij Goathorn Point in alle rust voor anker te gaan. Weldadig.

### De Solent

Om 7:15 anker op om op tijd in de Solent te komen. Alles in diepe rust en zie niemand naar buiten gaan. Ik denk, ik zal het toch wel goed berekend hebben? Ik schiet in de lach wanneer een jacht vlak bij Brownsea Island snel anker op gaat. Hij zal toch niet denken dat die kerel met klassieke jachtje het wel zal weten, ik ga ook!

Maar bij de monding blijken er een groot aantal jachten vanuit de marinas aan te komen. Pfff.. Zeilen gaat met de noordoostelijke wind van 1-2 Bft niet echt lekker snel, dus toch maar de hulp van de motor weer ingeroepen om net een half uurtje te laat door het North Channel te varen met tij zo'n 2-3 knopen tegen. Om Yarmouth op Wight binnen te lopen was het vanwege Bank Holiday file varen. Gelukkig kon ik met m'n 8,7m wel naar binnen. Ik moest langs zij een bootje van de havenmeester aanleggen met voor en achter grotere jachten die dubbel lagen. Ik moest dus in een kleine ruimte inparkeren hetgeen met de Sabb linksdraaiende schroef voor- en achteruit prima lukte. Was wel spannend maar ik kreeg een ovatie van de bemanningen van de andere boten. Apetrots was en ben ik eigenlijk nog steeds.



Castor Spica ingeparkeerd in Yarmouth

Yarmouth is echt het leukste dorpje aan de Solent, klein leuke pubs en restaurants, winkeltjes. Prima jachthaven. Vanuit Yarmouth met 4 mijl in uur naar Lynton gevaren. Aldaar aan de Town Quay afgemeerd. Lekker dicht bij de cobble stoned streets van het centrum waar het overdag druk is met dagjesmensen en 's avonds heb je het rijk alleen. Wanneer je daar ooit heen zeilt, is een bezoek van de Cellar een proeflokaal een

aanrader. Van Lymington naar Cowes weer op Wight gezeild met best wel een stevige noordoostelijke wind en knobbelige zee.



Weymouth

Op de rivier maar alles binnengehaald en klaargemaakt, zou ik in ieder geval niet zo snel overboord kieperen. Cowes ademt echt wel de zeilsport maar is ook schreeuwend duur zoals alle havens aan de Solent. Daarnaast viel het me op dat eigenlijk vanaf Weymouth het aandeel motorboten exponentieel toeneemt naarmate je meer op de Solent komt. Veel van die mensen hebben geen clou van vaarregels of manieren, erg on-Engels allemaal. De wind blijft een beetje in de noordoosthoek hangen en da's niet echt prettig. Vanuit Cowes richting Itchenor vlakbij Chichester. Strak zeilend langs de forten met namen als "No Man's Land Fort" of "Horse Sand Fort". Wilde in de monding van de rivier voor anker gaan, maar vanwege de verwachte harde noordoostelijke wind niet raadzaam, dus doorgevaren naar een pontoon bij Itchnor. Alleraardigst klein plaatsje met aardige havenmeester en watertaxi. Daar de dag verwaaid gelegen omdat ik 's nachts wakker schrok. Had ik niets iets over hoofd gezien? Almanak erbij, en ja hoor, met harde wind 4-5 NIET over de Looe bij Selsey Point maar 4 tot 5 mijl verder uit de kust gaan varen. Dat zou me aardig wat tijd kosten richting Brighton. Dus na ruim wikken en wegen besloten te blijven liggen. Dat pakte goed uit want de volgende dag poeierde het best.



Itchenor

Anderhalf uur voor hoogwater Chichester, 7:30, vertrokken met weinig wind kon ik nu wel over de Looe waar op het eind de wind volledig wegviel en alle vaart verdween. Nils de Sabb kon weer aan de bak en heeft dat tot aan Brighton moeten doen. In Brighton wacht je dan een professionele marina, groot en alle faciliteiten. Aldaar oude vriend bezocht. Vanwege nu toch wat tijdsdruk, diesel getankt en om 9:00 uur weer vertrokken naar Dover. Na 12,5 uur en 60 mijl varen.



Dover Castle

Gelukkig had ik mijn ligplaats telefonisch gereserveerd want de nieuwe marina was nog gesloten voor bezoekers en anders werd je de toegang tot de haven ontzegd, was me verteld. In het donker de haven binnen varen is altijd wel spannend, althans dat vind ik. Grappig genoeg kon ik aan dezelfde steiger liggen als 17 jaar geleden toen ik hier voor het eerst kwam met mijn vorige boot. Dover Port Control en de Marina zijn in communicatie zoals zo vaak in de UK duidelijk, professioneel en hulpvaardig. Dover blijft een drukke veerhaven dat zie je overal.

## België

Na een dagje wandelen vroeg te kooi want de geplande vertrektijd is 2:30 uur. Met een oost 4-5 motorzeilend het verkeersscheidingsstelsel over gestoken en eerst lekker gezeild tot zo'n 8 uur toen wind afzwakte tot een variabele 1-2 en ik de toch maar de motor bij heb gezet. In plaats van Oostende ben ik toen maar Nieuwpoort binnengelopen bij de RYCN. Wat erg leuk was dat Cedric, met zijn Jadyca ook een Trintella I, me tegemoet voer en mij door het havenkanaal langs de ondieptes loodste.



Castor Spica en Jadyca in Blankenberge

Hij had bij de havenmeester van de VNZ geregeld dat de 2 Trintella's naast elkaar konden liggen.

## Nederland

Na een gezellige middag bijkletsen, de volgende ochtend om 6:30 uur weer vertrokken richting Scheveningen. Dat was dan wel een tocht van 59 mijl waar ik pas om 1:15 uur afmeerde. Wat een waardeloze tocht. Het begon wel aardig met een Z-3-4 die er uiteindelijk uitzakte, nog 12 uur kunnen zeilen, hoewel dat me deze wind en golven niet feest is met een langkieler. Uiteindelijk in de regen de motor weer bijgezet Maasmond overgestoken en langs zij een 49voeter die net voor mij binnenvoer afgemeerd. Op 8/9, hoewel weerbericht aangaf dat het Z-ZW-4/5 met buiige regen en kans op onweer zou zijn, om 10:00 vertrokken. Wat een cadeautje was het om richting IJmuiden te zeilen. Schitterend zeilweer, zonnetje en de wind bleef staan. Ik had zo door willen varen naar Den Helder. Bull talie aan het werk en wanneer je binnen was leek het wel of je in een wastrommel was. Wat rolt zo'n Trintella op ruime koersen zeg. Maar enfin de 24 mijl in 6 uur afgelegd en het rondje was compleet. Bleek dat ik er precies 80 dagen over gedaan had. Na diner bij de lokale Chinees was er tijd voor reflectie. Het bleek een mooie uitdaging die ik zo weer zou

ondernemen. Je vergroeit met je bootje en ik heb een rotsvast vertrouwen haar gekregen. De windverwachtingen bleken niet altijd even accuraat, hetgeen tot frustratie leidde, maar dat hoort erbij. Ik heb veel meer gemotord dan gedacht en gewenst. Op momenten dat de wind wegviel was dat net op ongelukkige plaatsen, vlak bij de TSS of lage wal, onder tijdsdruk om terug naar huis te moeten. Anders zou ik vaker geankerd hebben om wind af te wachten.

Op 9/9 in 5,5 uur naar Muiden gevaren en had toen in totaal 1.931 mijl afgelegd.