ZEILEN OP **ZON EN WIND**

In juni 2016 vetrokken Ivar en Floris met hun Lucipara² op ontdekkingsreis rond de wereld. Hernieuwbare energie is voor hen een belangrijk thema. Ook op de boot, zo blijkt tijdens de route langs de Scandinavische kust en over de Ierse Zee.

Tekst en foto's Ivar Smits en Floris van Hees

"We moeten wat doen aan onze elektriciteitsvoorziening", zegt Ivar. Hij houdt nauwkeurig bij hoeveel stroom we verbruiken en opwekken. We proberen onze accu's op peil te houden met onze windgenerator en zonnepanelen, iets wat tot nu toe prima is gelukt. Maar de opbrengsten lijken steeds minder te worden.

Zonne-energie aan boord

We zijn op Samsø. Dit Deense eiland is iets kleiner dan Texel en volledig zelfvoorzienend met hernieuwbare energie. Windenergie speelt hierbij een belangrijke rol. Bij ons aan boord is dat ook zo, maar op beschutte ankerplaatsen levert onze windgenerator weinig energie. De elektriciteitsvoorziening rust op zulke dagen vooral op de drie zonnepanelen: een vast paneel op de buiskap en twee losse panelen. Om schaduw te voorkomen zetten we de giek naar de zijkant en plaatsen we de losse panelen op zonnige plekken op het dek. En dan is het een kwestie van de monitor bestuderen. Positieve cijfertjes maken ons blij als kleine kinderen. We kunnen dan naast de navigatieapparatuur, verlichting en koelkast ook de omvormer gebruiken voor de computer en een kleine waterkoker. Maar de laatste tijd hebben we het rendement van onze zonnepanelen steeds verder terug zien lopen. We gaan op onderzoek uit.

Een voor een koppelen we de zonnepanelen aan. We leggen ze op verschillende plekken en staren ons blind op de monitor. Het probleem is al snel duidelijk: een van de mobiele zonnepanelen levert geen elektriciteit meer. De doorzichtige beschermlaag komt los. Bij het andere paneel zien we daar ook al een begin van. Onze nieuwe, duurzame ▶

Duurzame energiepanelen kunnen dus ook gewoon kapotgaan.

energieoplossing kan dus ook gewoon stuk, net als alle andere onderdelen van de boot. De frustratie maakt snel plaats voor praktisch denken. “We sturen ze onder garantie terug, we hebben nieuwe nodig”, besluit Ivar. We offeren wat bubbeltjesplastic van de wijnflessen op, knutselen met karton en plakband een postpakket in elkaar en zenden het pakket naar onze leverancier in Nederland. We zijn benieuwd waar en wanneer we nieuwe panelen krijgen.

Ambitieus Kopenhagen

Vanaf Samsø zeilen we een nacht door naar Kopenhagen en varen in het ochtendgloren richting de Christianhaven. Maar vlakbij de ingang zien we een dubbel rood licht op een brug die niet op onze kaart staat. In de veronderstelling dat we door de nieuwe brug moeten om bij de haven te komen, zoeken we een aanlegplek. Vlak naast de brug zien we een nieuwe steiger. Afmeren en slaap inhalen, dan gaan we later wel door die brug. Maar helaas, nog geen drie uur later wekt de havenmeester ons met hard gebonk op het dek. We blijken in de gloednieuwe Amaliehaven te liggen. Direct cash betalen alstublieft! Half slaperig en een beetje overdonderd rekenen we af. Later die dag trekt onze stemming bij als blijkt dat de Christianhaven nogal smal en behoorlijk vol is. Net als de Nyhaven, midden in het toeristische centrum. Onze huidige plek is zo gek nog niet. Vanuit Amaliehaven kunnen we perfect onderzoeken wat Kopenhagen tot meest ambitieuze hoofdstad ter wereld maakt als het gaat om klimaatbeleid.

Ondergewaardeerd Larvik

Na een uitgebreid bezoek aan de Deense hoofdstad zeilen we richting Göteborg. We bezoeken pittoreske eilanden aan de Zweedse westkust terwijl de zon bijna ononderbroken schijnt. Zo tanken we toch nog voldoende energie met ons ene overgebleven zonnepaneel. Na twee weken eilandhoppen beloven de gribfiles zuidenwind; perfect om naar Noorwegen te varen. Vanaf de Kostereilanden, waar we onderzoeken hoe de Zweden hun prachtige natuur beschermen, komen we na een dagtocht aan in het Noorse Larvik. De stad is bekend van de finish van de Colin Archer Memorial Race. Hoewel, dat klopt niet helemaal, want de CAM-vloot verzamelt zich eigenlijk in de marina van Stavern, aan het begin van het Larvikfjord. Onze pilots raden ons zelfs af naar Larvik te varen. Toch vinden we er enkele aanlegplaatsen. De drijvende steiger naast restaurant Pakkhuset beschikt over de wifi van het restaurant, terwijl er op de grote pier aan de andere kant walstroom en drinkwater is. Beide steigers zijn ook nog eens gratis – wat een aangename verrassing! We meren af aan de pier, op steenworp afstand van een replica van Thor Heyerdahls vlot *Kon-Tiki*, bekend van zijn expeditie op de Stille Oceaan. Vlakbij is het maritiem museum, waar de herinnering aan de beroemde zonen van Larvik, Heyerdahl en scheepsbouwer Archer, levend wordt gehouden. De heuvel boven de stad biedt een geweldig uitzicht over het fjord. Hier verrijst ook Noorwegens grootste beukenbos, dat ons verleidt tot een wandeling naar Farrisvannet, een gigantisch zoetwatermeer. Heerlijk om in te zwemmen. Ook maken we gebruik van de directe treinverbinding vanaf Larvik naar Oslo. Daar beginnen we ons onderzoek naar het opmerkelijke succes van elektrische auto’s in Noorwegen.

Rond de Kaap

Al voor ons vertrek lazen we over een Noorse noviteit, de Ampere. Het is ’s werelds eerste volledig elektrische veerboot. Die vaart in het Sognefjord, aan de Noorse westkust. Om daar te komen, moeten we eerst Kaap Lindesnes ronden. Het is het meest zuidelijke puntje van het vasteland van Noorwegen en heeft een slechte reputatie onder zeevarenden. De heersende westelijke winden worden er afgebogen door de bergachtige Noorse kust. Daardoor waait het er vaak hard. De golven kunnen dan gevaarlijk zijn, zeker als er een westgaande stroom langs de kust staat. Goede timing is dus belangrijk.

Het wordt al donker als we de ankerbaai van Mandal uitvaren. We navigeren zorgvuldig tussen de rotsen door. De kleine sectorlichten die zo kenmerkend zijn voor de Noorse kust, komen nu goed van pas. Met een beetje hulp van onze motor ronden we Kaap Lindesnes, een indrukwekkende rots met een zeer imposante vuurtoren hoog erop. Het duurt niet lang voordat de zuidwestenwind weer ‘aan’ gaat. Zo kunnen we met ruime wind langs de westkust van Noorwegen varen. De noordgaande stroom helpt flink mee en we vergapen ons aan de heldere sterrenhemel.
Maar tegen de middag nemen de wind en bewolking toe en begint het steeds harder te regenen. Op aanbeveling van onze pilot omzeilen we de drukte in Stavanger en koersen op het eiland Langøya af. Daar vinden we een geschikte steiger en steken gauw de houtkachel aan om weer warm en droog te worden. Er is geen walstroom. Gelukkig hebben we van onze partner enkele Lithium-Ion accu’s gekregen. Deze kunnen we tot wel 10 procent veilig ontladen, een flinke capaciteitsverhoging ten opzichte van onze oude gel-accu’s. Daarmee kunnen we het ook zonder zonne-energie wel even uithouden.

Energie uit vallend water

Vanaf Stavanger varen we het Lysefjord in, het meest zuidelijke ‘echte’ Noorse fjord. Het Lysefjord is minder ▶

Ivar zeilt energiek het Lysefjord in.

GEBRUIKTE KAARTEN EN PILOTS

Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee – René Vleut
Ankerplätze in Dänemark – Gerti und Harm Claussen
Havneguiden (*Harbour Guide*) 1,2,3,5&6
Norwegian Cruising Guide – Phyllis Nickel & John Harries
Navionics-kaarten op de plotter met AIS
Navionics-kaarten op de iPad
Gribfiles met mooie animaties via Windytv.com
Bracknell-weerkaarten
Reeds Nautical Almanak

Lucipara² voor zo’n typisch Noorse waterkrachtbron.

Floris test een Deense deelfiets.

Op Orkney wekken ze getijdenstroom op.

BEZOCHTE DUURZAME OPLOSSINGEN

- *Unverpackt* in Kiel, de eerste verpakkingsvrije supermarkt van Duitsland.
- De grootste gemeenschapsboerderij van Europa in Kattendorf, Duitsland.
- Het Deense eiland Samsø, dat zelfvoorzienend is met hernieuwbare energie.
- Kopenhagen, dat de meest ambitieuze klimaatambities heeft van alle hoofdsteden ter wereld.
- De Deense bouwvoorschriften met betrekking tot energie-efficiëntie behoren tot de strengste ter wereld. Ivar en Floris bezochten de marktleider in steenwolisolatie, Rockwool.
- Zweden creëerde het eerste nationale natuurpark van Europa in 1909 en heeft er nu 29. Wij bezochten het marine nationaal park Kosterhavet.
- Kosters Trädgårdar op de Zweedse Koster Eilanden bewijzen dat permacultuur-landbouw zelfs mogelijk is op een rotseiland met een kort groeiseizoen.
- Noorwegen, met voor 99 procent waterkrachtenergie in haar elektriciteitsmix, loopt voorop in elektrisch transport. Onze zeilers reden rond in een Tesla en voeren mee op de Ampere: ’s werelds eerste elektrische autoveer.
- Op de Orkneys wordt getij- en golfenergie ontwikkeld.
- In Ecovillage Findhorn staat harmonie met de natuur en elkaar voorop.
- Het goede doel Transition Town Totnes zet in op initiatieven vanuit de gemeenschap om fossielvrij te worden.
- *Earth lawyer* Polly Higgins maakt zich sterk voor criminalisering van ecocide, grootschalige vernietiging van de natuur.
- Meer informatie over de bezochte duurzame oplossingen is in woord en beeld te vinden op de website van Ivar en Floris: sailorsforsustainability.nl

"Heb je zin in sluizen?", knipoogt Ivar. En dus varen we binnendoor naar het westen van Schotland

Noorwegen wekt 99 procent van zijn stroom duurzaam op met waterkracht.

dan een mijl breed, met steile kliffen aan beide zijden van soms meer dan 1000 meter hoog. Dit zorgt voor een windtunnel, waardoor alle bestaande windrichtingen veranderen in wind mee of tegen. Wij hebben geluk. De noordwestenwind zorgt voor meewind, dus kunnen we helemaal tot Lysebotn zeilen. Deze kleine nederzetting ligt aan het einde van het 20 mijl lange fjord. Het avondlicht geeft de kliffen een rood-paarse kleur – wat een panorama vanuit de kuip! Het nodigt uit om naar boven te klimmen. Vanaf daar zien we pas goed hoe gigantisch groot het Lysefjord is. De volgende dag is de wind gedraaid en we kunnen het fjord zeilend achter ons laten. We stoppen onderweg even in Fløri, waar een oude centrale een museum over waterkrachtenergie huisvest. Zo leren we dat de nieuwe centrale volledig in de rotsen langs het fjord is gebouwd, en dat Noorwegen maar liefst 99 procent van zijn elektriciteit duurzaam opwekt met waterkracht.
Als je als land zo veel duurzame elektriciteit opwekt, is het logisch dat je deze energie ook voor transport gebruikt. Met een geleende Tesla rijden we vanaf Bergen naar het Sognefjord om er de elektrische veerboot Ampere te pakken. Geruisloos en emissievrij naar de overkant, in Noorwegen kan het gewoon al.

Energie uit zee

Terwijl in de haven van Bergen de herfst al begonnen lijkt, bereiden we onze volgende etappe voor. Als de depressietrein even halthoudt, kunnen we oversteken. Dan zetten we vanuit Bergen koers naar Shetland en verdwijnt de Noorse kust langzaam achter ons uit zicht. Een constante zuidoostenwind duwt ons westwaarts. De Noordzee laat zich van haar beste kant zien en de nazomerzon lacht ons toe. Ontspannen komen we na twee dagen aan op Mainland, het grootste eiland van de Shetlands. Kale, steile rotsen met bovenop een dun laagje groen verraden dat het hier vaak ruig en nat weer is. Nergens bomen, hoe anders dan waar we vandaan komen. Ook het grijs van de stenen huizen vormt een schril contrast met de gekleurde houten huizen van Scandinavië. De haven van Lerwick is nagenoeg leeg, het seizoen is in september echt afgelopen. Onze enige buren zijn Amerikaanse wereldzeilers met een Nederlands jacht. Hun verhalen over Mexico, Galápagos en Vuureiland doen ons fantaseren over wat wij hopelijk nog allemaal gaan meemaken. We beseffen dat we nog maar net komen kijken, terwijl we voor ons gevoel al best lang weg zijn.
Het weer bepaalt weer eens de voortgang. Een gat tussen de depressies geeft het signaal lijnen los. En net voor de volgende buien bereiken we Kirkwall op de Orkneys. Ruig weer zijn ze hier gewend. De Noordzee perst zich tussen de eilanden door, met hoge golven en veel stroming tot gevolg. Dit maakt het voor zeilers een uitdagend gebied. Tegelijkertijd is het een ideale plek om golf- en getijdenstroom te winnen. We bestuderen de nieuwste installaties vanaf het land en in de werkhaven. De komende jaren zal er in dit gebied steeds meer hernieuwbare energie uit zee opgewekt gaan worden, een mooi vooruitzicht.

Buitenom of binnendoor?

De Pentland Firth is het beruchte zeegebied tussen de Orkneys en het Schotse vasteland. De pilot waarschuwt onheilspellend voor overfalls, eddies en tide rips. Toch moeten we erdoor als we naar de westkust van Schotland willen varen. De weersvoorspelling houdt ons vooralsnog tegen. Depressies blijven komen en laten geen gaatje. "Heb je zin in sluizen?", knipoogt Ivar. Hij hoeft niet uit te spreken wat onze alternatieve route wordt. Via het Caledonisch Kanaal gaan we vanaf Inverness binnendoor naar het westen varen.

Lochs & sluizen

"*Clachnaharry locks, here sailyacht Lucipara2, over*", roept Floris de eerste sluiswachter op. Geen idee of hij het goed uitspreekt, maar er komt een alleraardigst antwoord. "*If you folks could moor on your starboard side, that would be lovely.*" De sluiswachter neemt even later onze lijnen aan, heet ons welkom en legt uitgebreid de procedures van het kanaal uit. Ons doorvaartticket is acht dagen geldig en alle ligplaatsen en voorzieningen zijn inclusief. We gaan het druk krijgen met de tien bruggen en 29 sluizen. Die vergen de nodige manoeuvreervaardigheden van Ivar, die de eigenwijze langkieler goed onder controle moet houden op wind en stroming. Aan Floris de taak om het lijnenspel en de marifooncommunicatie zo soepel mogelijk te laten verlopen. Alle brug- en sluiswachters moeten we oproepen, waarvan een aantal met een vet Schots accent spreken.

Het Kanaal loopt door de Great Glen, een natuurlijke vallei dwars door Schotland die het land in tweeën deelt. Stukken gegraven kanaal worden onderbroken door vier *lochs*, waarvan Loch Ness het bekendste is. Het indrukwekkend grote meer is bijna 36 kilometer lang en op sommige plaatsen meer dan 200 meter diep. Met hulp van de gedetailleerde kaart die we van de eerste sluiswachter hebben gekregen, vinden we halverwege Loch Ness een verlaten steiger. Daar wandelen we een heuvel op en vergapen ons aan het weidse uitzicht over het ruige Schotse landschap en de Highlands in de verte.
Met korte vaartochtjes en wandelingen erbij vliegt de week voorbij. We plukken bramen en gouden cantharellen en bezoeken kasteelruïnes. Als we in de stromende regen het laatste stuk kanaal varen en bij de Neptune's Staircase aankomen, liggen de acht opeenvolgende sluizen er verlaten bij. Hier komt de prestatie van de bouwers van het Kanaal het meest zichtbaar tot uiting. Met op de achtergrond de Ben Nevis, de hoogste berg van Groot-Brittannië, dalen we langzaam weer richting zeeniveau. Na de laatste sluis varen we voorbij Fort William, een onvergetelijke ervaring rijker.

Wind en whisky

"West-Schotland en de Ierse Zee, daar kan het behoorlijk spoken in het najaar." Toen wij voor vertrek onze reisplanning uitlegden, reageerden veel zeilers ongelovig en waarschuwend. Niet ten onterechte: de eerste dagen na het Caledonisch Kanaal maken we nauwelijks voortgang richting zuiden. We zeilen van ankerbaai naar ankerbaai, soms maar 15 mijl per dag. Voor onze eerste echte storm schuilen we in een beschutte haven vlakbij Oban. Buien maken regelmatig ruimte voor stralende zon, dus soms kunnen we zowaar in het zonnetje zitten, wandelen, of een stuk kunnen zeilen in perfecte omstandigheden. Ondanks het ▶

Whisky proeven en fietsen: een pittige combi.

ZUIDWEST-SCHOTLAND

Ten zuiden van het Caledonisch kanaal ligt een walhalla voor zeilers. Depressies en deining vanaf de Atlantische Oceaan kunnen tot in dit gedeelte van Schotland doordringen, maar hoeven geen obstakel te zijn om dit indrukwekkende vaargebied te verkennen. Grote eilanden als Mull, Jura en Islay zorgen voor natuurlijke beschutting in het westen. Samen met de talloze kleine eilanden herbergen zij vele pittoreske ankerplekken, veelal in langgerekte fjorden (*lochs*). Verval en stroming vallen mee; enkel bij vernauwingen in het vaarwater kan het flink stromen en is goede timing noodzakelijk. De belangrijkste plaats in dit gebied is Oban. Dit karakteristieke Schotse stadje is zeker een bezoek waard.

De prachtige natuur nodigt uit tot wandelingen, en voor de whiskyliefhebbers zijn er vele whiskydestilleerderijen te bezoeken. Hierdoor hoeft het geen probleem te zijn om goed weer af te wachten alvorens je de beschutting van de Schotse eilanden verlaat voor het North Channel. Deze noordelijke toegang tot de Ierse Zee ligt tussen het Noord-Ierse eiland Rathlin en het Schotse schiereiland Kintyre. Vanwege de vernauwing kan het hier flink stromen. Eenmaal in de luwte van Noord-Ierland wordt de golfslag korter en worden ▶

Totaal verwaaid in Port Ellen, Isle of Islay.

wisselvallige weer kunnen we de indrukwekkende natuur volop bewonderen. De groenbruine bergen langs de kust zijn minder steil en hoog dan in Noorwegen, maar daarom niet minder imposant. Als de zon erop schijnt, kleuren zij oranjegeel tegen de grijze achtergrond die de volgende bui aankondigt. Aan stuurboord beschermen grote eilanden ons voor de oceaanwind en deining.
Het zuidelijkste eiland van de Hebriden kunnen we niet laten liggen. Isle of Islay is niet alleen een goede plek om op gunstige wind te wachten, het heeft ook acht destilleerderijen en is daarmee een van dé whiskygebieden van Schotland. Zou er ook biologische whisky te vinden zijn? Met een gehuurde tandem flitsen we de volgende dag met wind mee langs turfvelden en boerenbedrijven naar een destilleerderij dertig kilometer verderop. Bruichladdich heeft inderdaad een organic whisky, zo leren we tijdens de rondleiding. Op de terugweg moeten we hard werken – en echt niet alleen omdat we ook mochten proeven. De route heeft meer heuvels en de harde tegenwind herinnert ons eraan waarom we hier verwaaid liggen.

De Ierse Zee valt niet mee

Hoge druk boven Scandinavië betekent op Islay zuidoostenwind, precies onze geplande richting in de Ierse Zee. Maar klagen doen we niet, want dit is nog altijd beter dan de westelijke stroming van lage druk (met bijbehorende storm en regen) die hier in dit seizoen normaal is. We besluiten tegen de avond los te gooien. Hoog aan de wind zeilend kunnen we de vuurtoren op het Ierse eiland Rathlin aan stuurboord houden. Als de duisternis valt, blijft Ivar op wacht. De wind draait naar oost en neemt toe tot kracht zes. De stroom staat inmiddels mee, met ruim 30 knopen wind over dek.

Als de volgende ochtend de wind weer terugdraait naar zuidoost, wordt onze koers naar Isle of Man een kruisrak. Voor *Luci* is dit geen probleem, maar als bemanning hebben we moeite om ons aan te passen. Dit is de eerste keer tijdens onze reis dat we tegen zulke flinke golven invaren. Alles vergt extra inspanning. Simpele handelingen zoals eten maken of naar de wc gaan worden complexe, acrobatisch toeren. Schrijven of lezen kosten te veel moeite en het is lastiger om te slapen. Het buiswater op het dek en in de kuip vindt zijn weg naar de kajuit via onze natte laarzen en zeilkleding. Als we eindelijk het Isle of Man bereiken, zijn we allebei moe en zout. We pakken een mooring in de luwte van Peel en komen langzaam weer bij dankzij een warme maaltijd en ons houtkacheltje.

Vrienden en zonnepanelen

De volgende dag is het leed snel vergeten als vrienden uit Nederland ons verwelkomen in de haven van Peel. Zij wonen hier sinds een paar maanden en we hebben onze nieuwe zonnepanelen naar hen laten opsturen, in de wetenschap dat we op 'hun' eiland een tussenstop zouden maken. Als we de grote doos met zonnepanelen openmaken, voelt het alsof we een stukje luxe terugkrijgen. De afgelopen maanden moesten we soms beknibbelen op stroomverbruik. Meestal stond er genoeg wind om de accu's enigszins op peil te houden, maar iets meer buffer geeft wel een fijn gevoel.

Met onze vrienden toeren we over het eiland in hun Land Rover. Ilse of Man ligt midden tussen Schotland, Ierland en Wales in. Het is dichter bevolkt, de heuvels zijn groener en het landschap glooit meer dan de Schotse eilanden waar we net vandaan komen. Ook voelt het alsof we voor het eerst sinds Oban weer in de bewoonde wereld zijn, waar van alles te krijgen is. Als we over de schilderachtige kustroute rijden (deels off-road), voelt het alsof we live in een natuurdocumentaire zitten. Knalgroene graslanden, met heide begroeide heuvels en ruige kliffen domineren het landschap. In Castletown, de oude hoofdstad, vullen we onze fruitvoorraad aan. De bomen van onze vrienden hangen vol met appels. Twee zakken zijn zo gevuld en zullen ons nog lang herinneren aan het gastvrije eiland.

Mijlen maken

Het weerbericht belooft oostenwind, ideaal om verder naar het zuiden te varen. We maken met hulp van de *Reeds* een routeplanning om voorbij Land's End naar Cornwall te varen. Achtereenvolgens identificeren we Holyhead, Pwllheli (al was het maar vanwege de naam), Milford Haven en Penzance als mogelijke tussenstops op weg naar Falmouth. We koken nog wat maaltijden, draaien wasjes en verlaten de haven van Peel zodra er voldoende water boven de drempel staat. De wind blijft stabiel, de zon schijnt volop, dus passeren we een voor een de uitwijkhavens. In drie dagen maken we mijlen als nooit tevoren. Als we dan ook nog een dolfijnenshow voor de boeg krijgen, kunnen we ons geluk niet op.

Ja, we hadden graag (Noord)Ierland en Wales gezien, maar zeilen is ook keuzes maken. Nu zijn we vooral blij dat we zijn doorgezeild en de weervensters hebben benut die er waren. We hebben grote delen van dit fantastische vaargebied kunnen zeilen, we hebben imposante natuur gezien en vriendelijke mensen ontmoet. Maar bovenal hebben we geleerd dat hernieuwbare energie niet alleen vele vormen kent, maar ook al op veel plaatsen succesvol is. Wij kijken uit naar onze volgende uitdaging: de oversteek van de Golf van Biskaje. En de vele zon die we daarna hopen op te vangen met onze nieuwe zonnepanelen.

westenwinden geremd. Vanuit het North Channel zijn met goed zicht zowel de bruine bergen van Schotland als de groene heuvels van Ierland zichtbaar. Een alternatieve toegang tot de Ierse Zee loopt via het Crinan Kanaal. Dit kleine zusje van het Caledonisch kanaal wordt ook wel de mooiste shortcut van Schotland genoemd en biedt toegang tot de Ierse Zee zonder de luwte van Kintyre te verlaten.

DE IERSE ZEE

In de Ierse Zee is bij westenwind de Ierse kant hogerwal. Dis is een belangrijk gegeven dat bepalend kan zijn voor de route. Aan de oostkust van Noord-Ierland en Ierland liggen havens op dagtochten uit elkaar. Ook de kust van Wales biedt voldoende tussenstops en uitwijkmogelijkheden voor een tocht door dit gebied. Pas vanaf de Bristol Channel worden de afstanden groter. Terwijl er aan noordelijke kant tot Bristol ruime keus is uit aanloophavens, is de zuidelijke kant onherbergzaam. Pas voorbij Land's End zijn er weer havens in Newlyn en Penzance, op zo'n 100 mijlen vanaf Milford Haven.

Wie een bijzondere bestemming zoekt, moet even het Isle of Man aandoen. Dit zichzelf besturende eiland heeft twee havens, Douglas en Peel, en enkele ankerplekken. Men is er trots op de onafhankelijkheid. Let op dat de Manx Pond in het Verenigd Koninkrijk geen wettelijk betaalmiddel is, dus ruil deze lokaal verkrijgbare valuta voor vertrek in voor Engelse Ponden.

De *Reeds Nautical Almanac* is onmisbaar in dit vaargebied. Verder hadden we veel aan website noonsite.com en de gidsen *Sailscotland* en *Welcome Anchorages*, die gratis beschikbaar zijn in verschillende havenkantoren.