

Najaarstocht Elfri (Atlantic 51)

Dagboek van een solozeiler over een tocht van 1900 mijl van 28 augustus tot 20 september;

Frits Soeteman, 2003



Het is donderdagmiddag 4 september en we zitten midden op die diep, diep blauwe Golf van Biscaye. Ik zit in het gangboord met de benen overboord en met m'n hoofd tussen de relingdraden die kleur, die diepte te verzwelgen. Je zou er tranen van in ogen krijgen, zo mooi, zo wonderbaarlijk mooi. Een referentiepunt waarvan je weet, dat het bestaat, maar nog nooit zo gezien hebt. Deze overtreffende trap ontstaat als 4500 meter diep water, de zon en een bakstag windje 4 met elkaar samenwerken. Ook vanachter m'n kaartentafel heb ik een schitterend uitzicht op dit fenomeen. Spierwit opspattend water en brekende kammetjes versterken het blauw. Af en toe loopt er een krul recht de patrijspoort in. Alsof die zee van haar kant ook wel eens wil weten hoe het er daar binnen uitziet.

We varen met een rustige snelheid van zo'n 6 knopen. Ik heb twee riffen gelegd in het grootzeil. Minstens een rif te veel voor de huidige wind, maar zo blijft de kluiver mooier staan en haast heb ik, zeker onder deze omstandigheden, totaal niet.

Ik heb al wat golfjes genomen voor dat ik nu achter m'n laptop zit. Veel meer tijd heeft dat geduurd dan ik had gepland. Het plan was om m'n ervaringen dagelijks bij te houden, maar dat ging tot op heden niet. Ik had simpelweg niet de rust in m'n lijf. En ik maakte mezelf wijs, dat ik het te druk had. Zo hou je jezelf voor gek. Het is alsof de ziel van de zee me eerst heeft moeten toespreken. Ik heb kennelijk geluisterd, want de innerlijke druk is weg, vervlogen, zomaar.

Ik mijmer dat de macht van de zee nog veel verder reikt dan haar kracht. Elk verstandig mens heeft een heilig ontzag voor de zee en zeker een zeiler die haar wil bevaren. Maar het is niet het ontzag voor de zee waar je haar voor opzoekt. Dan zou je een Russische roulette speler zijn, die net zolang naar zee gaat, tot die jou eens te grazen neemt. Het is eerder de macht van de zee om iets met je te doen. Ze maakt eerst je hoofd leeg en zet vervolgens alle brokstukken van gedachten weer eens netjes en ordelijk op volgorde. Maar bovenal geeft ze geborgenheid. Dit is moeilijk uit te leggen en voor iemand die daar niet voor open staat niet te bevatten.

Probeer dat thuis maar eens uit te leggen. Hoe kan zo'n tomeloos brok geweld die doet wat ze wil nu geborgenheid geven? Het is net zoiets denk ik als contemplatie binnen een klooster orde. Zo'n omgeving kan ook inspireren tot een heldere blik, daarmee rust geven en tot een gevoel van geborgenheid leiden. Alleen de zee kan dat veel beter. Die heeft nooit een dubbele agenda, die is wat ze is.

En stop me nu maar in een gesticht.

Waar heb ik het dan allemaal zo druk mee? Ik had het druk en voelde me druk door een tamelijk chaotisch verlopen vertrek. Daarover later meer. En voor er ritme kwam in de bezigheden van de zeiler, maakten die beslommelingen me ook druk.

In volgorde van belangrijkheid zijn de bezigheden als volgt samen te vatten: slapen, eten, zeiltrim, mijmeren, navigeren.

Slapen

Slapen kan ik als de beste. Zicht op m'n comfortabele kooi is al voldoende om gaap neigingen te ontwikkelen. En als ik slaap, slaap ik ook echt. Licht of donker, stilte of lawaai, heftige schommelbewegingen, het maakt me allemaal helemaal niets uit. Ik kan me maar een keer herinneren, dat ik uit mezelf wakker werd maar toen stond het water dan ook al te klotsen, zo ongeveer op matras niveau. Hier hebben we dus echt een probleem te pakken. Voor een beetje veilig solo varen moet er op gezette tijden even naar buiten of op de radar gekeken worden en vraagt de zeiltrim ook regelmatig aandacht.. In voorgaande trips maakte ik me hierover minder zorgen. Half slapend, half wakend hou ik het lang uit, als daarna maar een kooi in het vooruitzicht is. En als er iemand anders aan boord is die zo nu en dan eens roept: "pap, ben je nog wakker", dan scheelt dat ook al een heleboel. Deze reis is bedoeld om te ervaren hoe een langere tijd prettig solo te reizen is in een schip dat min of meer voor non-stop rond de wereld omzeilingen is uitgerust. Kortom, deze reis is bedoeld om te ontdekken of de potenties van de boot en de capaciteiten van de schipper – met name op het gebied van wakker worden - wel op elkaar aansluiten.



Eten

Eten en meer in het algemeen een beetje discipline in verzorging van maag en lijf, is naar mijn idee de tweede belangrijkste taak aan boord bij langere tochten. Met vrienden en familie aan boord is het leuk om voor een uitgebreid ontbijt en een lekkere maaltijd te zorgen. Maar hoe ervaar ik dat op een solo tocht? Aan m'n voorbereidingen zal het niet liggen. Ik heb de wereld aan voorgebakken broodjes, verse groente, aardappelen, uien, tomaten, twee kasten vol met kruiden (vooral heel veel rode pepers, peterselie, selderij en knoflook), fruit (kilo's perssinaasappels), soepen en blik bij me. Ik heb voldoende ingrediënten bij me om een uitgebreide rijsttafel te maken, gevarieerde macaronischotels, carpachos van avocado's met gebakken pijnboompitten, kaasfondue met lekkere salade van ijsbergsla en tomaat en noem maar op. Verder is er ruimschoots aan tussendoortjes gedacht als dolma's, garnalencocktails, olijven, gevulde aubergines, popcorn en maïskolven, worstjes en kaashapjes, gehaktballetjes uit blik, voorgebakken saussijzen, etc, etc.. En voor het ontbijt zijn er dozen met eieren, spek, kaas, voorgebakken croissantjes, vleeswaren in blik, yoghurt hapjes, kwark, muesli, verse en houdbare melk en vooral ook sinaasappelen en koffie ingeslagen.

De drankvoorraad kwam er deze reis verhoudingsgewijs wat bekaaid af. Vriend Gerrit had 36 flessen rode wijn (met als mijn belangrijkste kwaliteitscriterium: "dat je er geen koppijn van krijgt") aan boord gezet. Maar omdat het vertrek een paar dagen moest worden uitgesteld (hierover straks meer) en de Limbardie een redelijke compensatie vormde voor dit verdrietige uitstel en ook menigeen dit verdriet met mij wenste te delen, hoefde ik mij bij het uiteindelijke vertrek geen zorgen meer te maken over het extra gewicht in de voorpunt. Blikken spa, flessen mineraalwater en bier zijn er evenwel in zulke hoeveelheden voorradig, dat ik mijn drinkwater capaciteit van circa 1000 liter maar voor de helft heb benut.

Zeiltrim

Zeiltrim solo zeilend komt er naar mijn idee met name op neer vooral niet als een wildebras over de golven te willen surfen. Ten eerste moet de boel op zo'n reis heel blijven. Panne met de zeilgarderobe of andere malheur moet als het enigszins kan vermeden worden. Ten tweede moet het geheel beheersbaar blijven, ook bij plotseling verslechterende omstandigheden. Ten derde moet aan de rust en het welzijn van de schipper gedacht worden, zeker als je weet dat die in z'n aard wat lui is en niet uitblinkt in lichamelijke sportiviteit (zie ook de opmerkingen over drank en etensvoorraden hierboven). In feite betekent dit alles: ondertuigd varen, niet met een code-0 of halfwinder van 180 kwadraat meter willen jongleren en zorgen dat je zo weinig mogelijk op het voordek hoeft te komen.

Mijmeren

Voor mijmeren moet een solozeiler naar mijn idee ruim de tijd nemen. Het vormt een belangrijk element voor het geestelijk welzijn van de schipper. Hij kan al mijmerend z'n diepere gedachten nog eens op een rijtje zetten om zo de geestelijke weerstand te ontwikkelen om de vleselijke ontberingen van het solovaren te overwinnen.

Het valt me evenwel nu al op, dat de diepere gedachtes van deze schipper het niveau van geneuzel, niet overschrijden. Sterker, als ik het geheel zo eens beluister en mezelf nu even als een te observeren object zie, moet ik helaas constateren, dat de schipper, zich verdiepend in de activiteiten van het mijmeren, eerder op een wat seniel in zich zelf pratend mannetje lijkt.

Hij ziet er overigens wel gelukkig uit.

Navigeren

Over navigeren kan ik kort zijn, het neemt bijna geen tijd meer in beslag. De meest tijdrovende klus van zo'n 30 jaar geleden is met computers en simpele druktoetsen een fluitje van een cent geworden.

Slapen kan ik als de beste. Zicht op m'n comfortabele kooi is al voldoende om gaap neigingen te ontwikkelen. En als ik slaap, slaap ik ook echt. Licht of donker, stilte of lawaai, heftige schommelbewegingen, het maakt me allemaal helemaal niets uit. Ik kan me maar een keer herinneren, dat ik uit mezelf wakker werd maar toen stond het water dan ook al te klotsen, zo ongeveer op matras niveau. Hier hebben we dus echt een probleem te pakken. Voor een beetje veilig solo varen moet er op gezette tijden even naar buiten of op de radar gekeken worden en vraagt de zeiltrim ook regelmatig aandacht.. In voorgaande trips maakte ik me hierover minder zorgen. Half slapend, half wakend hou ik het lang uit, als daarna maar een kooi in het vooruitzicht is. En als er iemand anders aan boord is die zo nu en dan eens roept: "pap, ben je nog wakker", dan scheelt dat ook al een heleboel. Deze reis is bedoeld om te ervaren hoe een langere tijd prettig solo te reizen is in een schip dat min of meer voor non-stop rond de wereld omzeilingen is uitgerust. Kortom, deze reis is bedoeld om te ontdekken of de potenties van de boot en de capaciteiten van de schipper – met name op het gebied van wakker worden - wel op elkaar aansluiten. Eten Eten en meer in het algemeen een beetje discipline in verzorging van maag en lijf, is naar mijn idee de tweede belangrijkste taak aan boord bij langere tochten. Met vrienden en familie aan boord is het leuk om voor een uitgebreid ontbijt en een lekkere maaltijd te zorgen. Maar hoe ervaar ik dat op een solo tocht? Aan m'n voorbereidingen zal het niet liggen. Ik heb de wereld aan voorgebakken broodjes, verse groente, aardappelen, uien, tomaten, twee kasten vol met kruiden (vooral heel veel rode pepers, peterselie, selderij en knoflook), fruit (kilo's persi-naasappels), soepen en blik bij me. Ik heb voldoende ingrediënten bij me om een uitgebreide rijsttafel te maken, gevarieerde macaronischotels, carpachos van avocado's met gebakken pijnboompitten, kaasfondue met lekkere salade van ijsbergsla en tomaat en noem maar op. Verder is er ruimschoots aan tussendoortjes gedacht als dolma's, garnalencocktails, olijven, gevulde aubergines, popcorn en maïskolven, worstjes en kaashapjes, gehaktballetjes uit blik, voorgebakken saussijzen, etc, etc.. En voor het ontbijt zijn er dozen met eieren, spek, kaas, voorgebakken croissantjes, vleeswaren in blik, yoghurt hapjes, kwark, muesli, verse en houdbare melk en vooral ook sinaasappelen en koffie ingeslagen. De drankvoorraad kwam er deze reis verhoudingsgewijs wat bekaaid af. Vriend Gerrit had 36 flessen rode wijn (met als mijn belangrijkste kwaliteitscriterium: "dat je er geen koppijn van krijgt") aan boord gezet.

Maar omdat het vertrek een paar dagen moest worden uitgesteld (hierover straks meer) en de Limbardie een redelijke compensatie vormde voor dit verdrietige uitstel en ook menig een dit verdriet met mij wenste te delen, hoefde ik mij bij het uiteindelijke vertrek geen zorgen meer te maken over het extra gewicht in de voorpunt. Blikken spa, flessen mineraalwater en bier zijn er evenwel in zulke hoeveelheden voorradig, dat ik mijn drinkwater capaciteit van circa 1000 liter maar voor de helft heb benut. ZeiltrimZeiltrim solo zeilend komt er naar mijn idee met name op neer vooral niet als een wildebras over de golven te willen surfen. Ten eerste moet de boel op zo'n reis heel blijven. Panne met de zeilgarderobe of andere malheur moet als het enigszins kan vermeden worden. Ten tweede moet het geheel beheersbaar blijven, ook bij plotseling verslechterende omstandigheden. Ten derde moet aan de rust en het welzijn van de schipper gedacht worden, zeker als je weet dat die in z'n aard wat lui is en niet uitblinkt in lichamelijke sportiviteit (zie ook de opmerkingen over drank en etensvoorraden hierboven). In feite betekent dit alles: ondertuigd varen, niet met een code-0 of halfwinder van 180 kwadraat meter willen jongleren en zorgen dat je zo weinig mogelijk op het voordek hoeft te komen. MijmerenVoor mijmeren moet een solozeiler naar mijn idee ruim de tijd nemen. Het vormt een belangrijk element voor het geestelijk welzijn van de schipper. Hij kan al mijmerend z'n diepere gedachten nog eens op een rijtje zetten om zo de geestelijke weerstand te ontwikkelen om de vleselijke ontberingen van het solovaren te overwinnen. Het valt me evenwel nu al op, dat de diepere gedachten van deze schipper het niveau van geneuzel, niet overschrijden. Sterker, als ik het geheel zo eens beluister en mezelf nu even als een te observeren object zie, moet ik helaas constateren, dat de schipper, zich verdiepend in de activiteiten van het mijmeren, eerder op een wat seniel in zich zelf pratend mannetje lijkt. Hij ziet er overigens wel gelukkig uit. NavigerenOver navigeren kan ik kort zijn, het neemt bijna geen tijd meer in beslag. De meest tijdrovende klus van zo'n 30 jaar geleden is met computers en simpele druktoetsen een fluitje van een cent geworden.



Het oude handwerk blijft misschien wel noodzakelijke achtergrondkennis. In ieder geval is het een geruststellende gedachte dat ik met dieptemeter en log maar zonder al die elektronica vroeger ook op m'n bestemming kwam (al waren die bestemmingen wel een stuk minder ver). Dus in tijden van nood..... Ik hoor in dit verband nog het marifonisch advies van een oud koopvaardij kapitein toen bij een van de schepen op een terugtocht van Whitby iemand wat paniekerig werd omdat z'n GPS kuren vertoonde. "Kijk schipper", sprak Leo, "let maar op de zon, waar die opkomt ligt Harlingen". Tegenover het navigatie gemak met al die spulletjes aan boord staat, dat het water vele malen drukker is geworden, wat met name voor een solozeiler de zaak weer vercompliceert. Als we bij navigeren ook wachtlopen rekenen, dan is het best nog wel een tijdrovende klus.

Wat vooraf ging

Een jaar gelden was op de Hiswa te water het idee geboren. Het zou leuk zijn om naar de Miami boatshow te gaan met het nieuwe schip. Nog leuker zou het zijn, om daar een hele reis van een klein jaar van te maken. In de maanden er na werd het idee tot in de puntjes uitgewerkt. Afspraken met tig opstappers voor de verschillende trajecten werden gemaakt. De boot werd voor een wereldomzeiling uitgerust. Bestanden voor mee te nemen spullen werden aangelegd. Privé en zakelijk werd van alles geregeld. Vliegtrips voor vrouw en kinderen voor de herfst, kerst en voorjaarsvakantie werden uitgezocht. En noem maar op. Tot ik van het voorjaar moest concluderen, dat het gewoon niet kon. De boot was er nog niet echt klaar voor. In ieder geval vind ik, dat ik er nog te weinig mijlen mee heb gemaakt. Privé vond ik het achteraf toch niet zo verstandig om op dit tijdstip m'n gezin alleen achter te laten. Op m'n werk kon ik niet echt alles bevredigend regelen, etc..

Toen het idee om met een maat een rondje Engeland te doen in september. Dat ging om verschillende redenen op het laatst ook niet door. Maar een tocht in september namen ze me niet meer af. Ik had het idee om alleen naar het noorden te reizen. Dit om verlost te zijn van dat drukke kanaal, wat in je eentje maar moeilijk te bevaren is. Kaarten werden verzameld tot IJsland aan toe. Schip en schipper zijn er klaar voor!

Het is vrijdag, m'n laatste werkdag. De agenda ziet er zorgwekkend druk uit. Tientallen afspraken, telefoontjes, rapporten en brieven die nog de deur uit moeten. Een spoedoverleg, nog gauw een belangrijke zaak regelen, het hield niet op. En steeds twee dingen tegelijk doen: auto rijden en telefoneren, een contract doornemen en teken en tegelijkertijd een brief schrijven, een overleg voeren en tegelijkertijd een telefonische vergadering. Als ik om 11 uur 's avonds de deur achter me dicht trek, sta ik te tolleren op m'n benen. De hele dag nog geen tijd gehad om een hap te eten. Maar ja, ik doe het zelf!

Wat minder netjes is, is dat ik ook m'n omgeving min of meer in de stress help.

M'n plan om vrijdagavond nog naar Harlingen te reizen heb ik gezien het bovenstaande maar opgegeven. Dan varen we maar zondag uit. Dochter boos, die wilde nog 's avonds naar Harlingen want het is daar zo gezellig.

Zaterdag worden de laatste verse spullen ingeslagen. Zondag wordt er van alles ge-neuzeld. Vrouw en dochter zet ik op de trein naar huis.

Maandagmiddag om 5 uur was alles echt klaar. Een stralende dag en een lekker windje. Van vrienden op de werf wordt afscheid genomen. De Atlantic Expres, de motorboot van de werf, vaart met werfbaas Leo en Douwe uit om op het wad nog wat foto's te nemen en me uit te zwaaien. Aan boord stappen 5 vrienden om met mij het eerste stuk op het wad mee te zeilen. Ze zouden dan met de Atlantic Expres terugvaren.

Het is extreem laag water in de haven. De motor wordt gestart, trossen los en....geen beweging in te krijgen. We zitten muurvast in de prut. Geen nood, het schip heeft een optrekbare kiel. De schipper staat aan het roer, zet motor op halve toeren vooruit,

stuurt met z'n voeten de punt middels boegschroef en trekt ondertussen met een druk op de kielknop de kiel omhoog. Het idee is simpel, als de boot begint te varen kan de knop losgelaten worden. Maar de boot ligt op z'n roeren ook vast. Knal, kiel tegen giek. Ik begrijp meteen wat er gebeurd is. Lummelbeslag stuk en giek ontzet! De landvasten weer om de palen, Atlantic Expres teruggefloten en volledig gedesillusioneerd stappen we met z'n allen van boord. Stom, stom, stom is het enige wat ik kan bedenken.

In zo'n situatie leer je weer eens op wat voor een fantastische werf we liggen. De werfbaas, Leo, zegt "joh, dit had mij ook kunnen overkomen" en begint meteen te telefoneren. Een draaierij wordt geregeld om een nieuwe bout voor het lummelbeslag te draaien en het zaakje weer vast te lassen. Een ander bedrijf met een hydraulische pers wordt geregeld om de giekmond weer in profiel te knippen. Dinsdag ochtend om 7.45 (ik was geheel tegen mijn doen in al om 6 uur uit m'n kooi) hoor ik buiten gepraat. Leo al druk in overleg met de baas van de draaierij om te bespreken wat er moest gebeuren. "Geen nood", zegt deze laatste, "na de koffie zit dat beslag er weer op". Een Engelsman met het kleinste minibusje, dat ik ooit heb gezien, rijdt toevallig net de werf op. Het busje heeft een imperial. Het autootje wordt ongeveer geconfiskeerd. Met z'n tweetjes, een griezelig wiebelende giek op dak, met een slakke gangetje naar de hydraulische pers. In een antieke werkplaats maar met een prima pers worden we door de oude baas gelijk geholpen. De man heeft aan een arm een haak in plaats van een hand. Daar wordt je niet mee geboren, dus die man heeft ook ooit eens wat stoms gedaan denk ik bij mezelf.

Dan naar de draaierij. Een modern bedrijf, waar ze al met het lummelbeslag bezig zijn. We laten de giek er achter voor de juiste maatvoering. Dinsdagavond zit alles weer op z'n plek.

En denk niet dat al die helpende handen in hun respectievelijke neuzen aan het peuteren waren. Nee, ze zaten allemaal straal vol met werk. Leo zat bijvoorbeeld tot over z'n oren in het werk met o.a. onze oude boot die die dag opnieuw getuigd moest worden.

Dinsdagavond komen Rinus en Saar, oude vrienden van de werf, met een pan super verse mosselen. Rinus, die een schat aan ervaring heeft over alles wat met zeevaart te maken heeft en volgens Gerrit zo bijzonder is "omdat die man alleen maar wijze woorden spreekt en nooit onzin uitkraait" heeft zo z'n bedenkingen over mijn plan om naar het noorden te reizen. Zijn woorden komen er ongeveer op neer, dat het in dit jaargetij en met het weer dat er aan staat te komen, veel verstandiger is om zuidwaarts te zeilen.

Hij heeft natuurlijk gelijk, alleen... ik zie op tegen dat drukke kanaal. Het weer is in korte tijd geheel veranderd. Depressie na depressie vliegt over de Shetlands.

Die te lange druk op de kielknop zou me wel eens voor veel meer narigheid kunnen hebben behoed!

Het is woensdag. Ik proef een sfeer van opluchting om me heen als ik eens voorzichtig informeer over elektronische kaarten van het zuiden. Donderdag zou er een medewerker van Holland Nautic naar de werf komen en die zou één en ander mee kunnen nemen. Zonder zou natuurlijk ook kunnen, ik ben van de zomer alleen met m'n almanac in een korte vakantie naar de Engelse zuidkust afgevaren. Maar met die kaarten is het wel een stuk comfortabeler varen.

Woensdag middag komen Henk en Agnes naar de werf. Zij zijn net terug met hun Atlantic 42 van een perfect rondje Engeland waar Agnes een zeer humoristisch reisverslag van heeft gemaakt. De reis had wel een heel bijzondere afloop: tweemaal plat geslagen boven de Eierlandsche gronden!

Met Henk, Agnes, Leo en moeder Martha, de vrouw van Leo, maar het brein achter ons aller welzijn, hebben we een afscheid etentje. De visserij dagen staan er aan te komen en we feesten nog wat na bij een swingend bandje in de stad. Het idee borrelt daarbij op, dat Henk met me mee zou kunnen zeilen door het kanaal. Ik omarm dat idee en als Agnes zegt: "Henk moet je doen joh, hartstikke leuk" ziet ook Henk hierin een schone mogelijkheid om zijn reis seizoen – al is het morgen zijn verjaardag- met een leuke tocht af te sluiten. Ik informeer nog even naar zijn specifieke culinaire wensen en we plannen het vertrek vroeg in de middag.

Het is twee uur donderdag middag. Dit keer geen fanfare op de kade. Iedereen houdt zich muisstil. Schielijk varen we weg. Alleen weggewuifd door Aggie. Niemand durft verder te kijken, bang het ongeluk over ons avontuur uit te lokken. Leo, die de Industribrug naast de werf bediend, kijkt toevallig net de andere kant op als we door de brug varen. We hebben zuid-westen wind als we de Tjerk Hiddessluis uitvaren en motoren het eerste stuk over het wad. Als we het Schulpengat bij Den Helder bereiken wordt de wind ons buitengewoon gunstig gestemd en bijna voor het lapje varen we richting Dover.

Henk, die ik ken als mede Atlantic eigenaar, maar nog nooit mee heb gezeild, blijkt een perfecte zeilmaat! In de eerste plaats is hij een heel dankbare eter. Hij geniet van elke maaltijd die ik hem voorschotel en heeft een eetlust waar ik als kok echt trots op ben. We blijken veel gemeen te hebben. Zo onze gezamenlijke liefde voor uitgeperste sinasappeltjes bij het ontbijt, verse pepertjes bij het gebakken ei en liefde voor de zuid Europese keuken. En als het zijn wacht is en ik half weg lig te sluimeren ontgaat het me niet, dat er nog net een rif wordt getrokken, of voltuig wordt opgezet. We blijken bovendien veel gemeenschappelijke zakelijke relaties te hebben. En onze meer zakelijke hobby's lopen voor honderd procent parallel! We kwamen er achter, dat hij in zijn studietijd ooit eens een lastig tentamen bij mijn oudste broer had gedaan. Kortom, we hadden gespreksstof ten over. In Brighton maken we een tussenstop van drie uur om twee gebroken zeillatten te vervangen. Dan zeilen we door naar Guernsey.



Het seizoen is echt over. De grijze plaag heeft hier dus nog niet toegeslagen. We liggen met slechts een paar boten in de buitenhaven. We besluiten onze vlekkeloos verlopen tocht af te sluiten met feest toertje rond het eiland met zo'n Engelse dubbeldekker. Dat kan je na 1 september wel vergeten meldden ze bij Tourist Information. Dan maar met de gewone bus dachten we zo. Maar als de bus wat lang op zich laat wachten is een café uiteraard een veel beter alternatief. Toen bleek, dat we ook nog met een credit card pilsjes konden afrekenen werd het helemaal gezellig. Solo tocht



Eerste nacht op zee

Dinsdag 3-9-2003, vijf uur vijftien.

Nog voor de haan kan kraaien ben ik op. Snel ontbijtje gemaakt, sinaasappeltjes uitgeperst, Henk wilde geen pakketje mee voor onderweg, hij had het volste vertrouwen in de Euro en in Frankrijk. Met de dinghi naar vaste wal en precies op tijd om vijf uur vijfenveertig schepte hij in. Als om zes uur vijftien de scheepshoorn klinkt en ik nog een (naar later blijkt mislukte) foto maak van de vertrekkende Cat besef ik, dat de solo tocht nu echt en onverbiddelijk staat te gebeuren. Ik heb er echt zin in, maar voel me toch gespannen. Alles wordt nog eens nagekeken: de verbinding tussen roer en roerkoning, oliepeil van motor en generator, water en dieselolietanks, de bilg, de kielstempels, de hele tuigage en het lopend want worden nagekeken, schavielplekken worden onderzocht, de inhoud van de koelkast wordt nog eens bestudeerd, kortom, ik heb geen rust. Als ik de bijboot achter het schip heb gehangen, probeer ik nog wat te slapen. Maar ik lig nauwelijks languit of er wordt geklopt. De havenmeester van Guernsey kwam me nog even een goede reis wensen!

Volgens de getijden tafels kan ik het beste 3 uur na laag water vertrekken. Dan zal het tij mee zijn vanuit de haven en dit is ook een gunstig tijdstip om morgen het westelijkste puntje van Frankrijk te ronden. Klokslag 14.00 uur gooi ik los. Nog in de haven worden landvasten en stootwillen opgeruimd. De havenlichten staan op rood, er komt een veerboot binnen. Dan naar buiten. Een stukje Little Russel zuid, grootzeil omhoog, dan om Martins Point heen, kluiver uitbomen, dan een zuidwestelijk koersje pal voor de wind naar Quessant.. Met Guernsey nog maar nauwelijks in zicht krijg ik vriend en zeilmakker Bert aan de lijn. Hij geeft nog wat goede tips en waarschuwt voor de sterke getijden stromen in het Chenal Du Four en het Chenal De La Helle. Ik reken uit, dat ik precies op tijd woensdag ochtend bij Passage Du Fromveur onder Ile D'Quesant kan zijn. Dit lijkt me een simpeler doortocht naar het zuiden. De nacht valt in. Om 24.00 besluit ik m'n eierwekker te zetten op een half uur. Het lijkt wel uitgestorven boven Finistere. Om 00.30 nog geen puntje op het radar te ontdekken. Het schip vaart heerlijk

bij het achterlijke windje met bijna geen golven. Ik zet de eierwekker nog maar eens op een half uur en duik mijn kooi in. Vanuit mijn kooi kan ik met een schuin oog nog net de radar zien. Dat geeft een geruststellend gevoel. Te geruststellend naar later bleek, want ik werd pas om half vijf met klapperende zeilen wakker. Het schip lag nog keurig op koers, maar de wind was finaal op. Ik voel me voor honderd procent uitgerust en een nieuw mens. De onrust van voor het vertrek is volledig verdwenen. De motor wordt gestart. Vlak voor Passage Du Fromveur zet ik de tor uit. De koude nacht veranderd in een stralende dag. Het getij begint net mee te lopen en in de Passage krijg ik een relatief bescheiden stroom van 4 knopen mee. Dat geeft de burger extra moed. De berekeningen kloppen. Ik fotografeer met weinig wind en stralende zon de vuurtoren van Men Tensel. Weinig spectaculair onder deze omstandigheden. Dan belt Bert, hij waarschuwt voor een niet op de kaart staande verkeersroute vanuit La Loire bij Saint Nazaire zo'n 30 mijl zuidelijker. Wat doe je in deze wereld zonder vrienden? Op de hoogte van Pointe Du Raz kan ik nog net even naar huis bellen.

Tweede nacht op zee

Als de avond valt, staat de wind bijna noord. Dit betekent, dat ik of met grootzeil en uitgeboomde kluiver verder moet, of alleen op grootzeil, of alleen met kluiver. Ik besluit grootzeil neer te halen, dan ben ik in ieder geval als de wind nog minder wordt van dat geklapper af. Alleen op de kluiver ga ik verder. Een super keus naar later bleek. In de oven wordt een soort taart van bladerdeeg met een hachee vulling gestopt. Zo'n kant en klaar maaltijd, in Guernsey gekocht, bedoeld voor als het weer te slecht is om uitgebreid te koken, of voor als de schipper zelf te lui is om wat aan het eten te doen. M'n moeder had altijd een uitdrukking over luiheid, waarvan de tekst me nu even niet te binnen schiet, maar de strekking me nog helder voor de geest staat. In de geest van dit gezegde maak ik voortaan weer mijn eigen prakkie klaar!

De wind neemt toe tot zo'n 20 knopen en ruimt wat tot noord-oost. Met de schijnwerper controleer ik nog even de stand van het zeil. De kluiver van zo'n 100 m² staat er prachtig bij en we sjezen de aardedonkere nacht in. Als ik me klaar maak om te kooi te gaan begint de zee zich wat op te bouwen. De wind neemt nog verder toe tot 28 knopen. Near Gale noemt de Nautical Almanac zo'n windje. Maar ik denk, het hangt er maar vanaf waar je zit. We zijn op zo'n 47 graden Noord en daar golft de zeebodem nog wat tussen de 100 en 140 meter diepte. Een zeiler moet ernstig ontzag hebben voor alles wat er onderwater gebeurt, want de resultante ervaar je aan de oppervlakte. Ik vraag me af hoeveel wind de kluiver kan hebben. De schijnbare wind is met deze koers evenwel nog maar 21 knopen, dus ik hoef me niet echt zorgen te maken.

De ervaringen met de eierwekker van de eerste nacht hebben me geleerd, dat ik daar prima op kan slapen. Maar dat is niet helemaal de bedoeling. Voor deze nacht wilde ik een andere tactiek toepassen. Dochters Helma en Marieke hebben voor hun kooien beiden een elektrische wekkerradio, die ze overigens volgens mij alleen nog maar gebruikt hebben als radio, want wekken van die meiden is uitsluitend mogelijk met een gebakken eitje of een kaas tosti. Het apparaat vergt enige bestudering, maar ik kom er achter, dat er twee alarmtijdstippen in te stellen zijn per wekker en dat je ook nog kan kiezen tussen gewekt worden met een zoem, de radio of gekukeleku van een haan.

Ik stel de alarms in op respectievelijk 1, 2 3 en 4 uur. Daarna moet ik het zaakje weer opnieuw gaan instellen. Tussendoor zal ik de eierwekker steeds op een half uur zetten. Bij een ritme van 10 minuten op en 20 minuten af moet het zo kloppen. Voor ik te kooi ga speur ik de radar af op 12 en 24 mijl. Laten we vooronderstellen, dat het 12 mijls bereik elk groot snelvarend schip veilig oppikt. In het meest extreme geval stuift zo'n gevaarte met 20 mijl recht van voren op me af. In 20 minuten is dat 7 mijl. Als ik zelf in die 20 minuten 3 mijl naar hem toe ben gevaren, zijn we in die tijd 10 mijl dichterbij elkaar gekomen. Dan heb ik dus nog net de tijd om uit te wijken.

Mijn tweede veiligheidstactiek is het instellen van een radaralarm rondom de boot. Elke echo welke de radar oppikt tussen bijvoorbeeld 2,5 en 3 mijl rond het schip veroorzaakt zo'n akelig hoog gepiep dat zelfs Doornroosje er van wakker zou worden. De radarfabrikant heeft het apparaat verder zo geprogrammeerd, dat zelfs een eenmalige echo in de alarmeringszone (van bijvoorbeeld een vrolijk tuimelend dolfijntje) een blijvende inbreuk op m'n privacy maakt. Manueel (of zoals ik nog zal uitleggen met een grote teen) moet er een willekeurig knopje op de radar worden ingedrukt om van die narigheid verlost te worden. Tot zover mijn theoretische benadering.

En nu de praktische uitwerking van dit verhaal. Ik melde al, dat de zee zich begon op te bouwen. De golven schuin van achter werden steeds mooier en het schip begon er plezier in te krijgen. Alles wat maar enigszins rammelen kan, kwam tot leven. En ik ben wel een half uur bezig geweest om met proppen servetjes, handdoeken, etc. elk rammeltje vervolgens weer de nek om te draaien. Daar ging m'n schema voor het eerste half uur.

Van de stuurboords bank had ik – zoals reeds gemeld- voor vertrek een uitstekende zeekooi gemaakt. Je ligt er onder alle omstandigheden zeevast en het radarbeeld is vanuit die positie nog net waar te nemen. De kooi heeft slechts een nadeel: voor een niet al te atletische 50-er is het een toer om er in of eruit te komen. Al moet ik zeggen, dat ik er deze nacht wel steeds handiger in ben geworden om eruit te komen. Als ik eerst ga zitten, vervolgens mijn benen omhoog doe en dan wacht op een stevige golf die de boot flink naar bakboord verwijst, hoef ik mezelf bij een juiste timing maar een klein zetje te geven. Dat was alras nodig, want ik lag nog geen 5 minuten, of het radaralarm ging af. Eerst denk je: dat kan niet, ik heb net nog gezien, dat er niets aankomt, het gaat wel over. Maar na vijf minuten akelig gepiep ben je het zo zat, dat je er toch maar uit gaat. Dit proces herhaalde zich nog een keer of tien. Ondertussen had ik al op bescheiden wijze aan de sea-clutter en de gain knop gedraaid. Niet teveel, want dan zie je ook echte echo's niet meer. Ook de alarmzone werd dan eens dichterbij, dan weer verder weg gezet. Niets mocht baten.

Ten einde raad besloot ik m'n Recaro kaartentafel stoel om te toveren tot een kooi. De rugleuning werd naar achteren en de zitting op z'n hoogste stand gezet. Nu nog wat kussentjes op strategische plekken en mijn kooi was klaar. Met m'n benen op de kaartentafel kon ik met m'n linker grote teen precies bij de knoppen van de radar.

Ik lag net comfortabel weg te dutten terwijl m'n linker teen wat gymnastische oefeningen bleef doen toen een buitenproportionele golf me pardoos van m'n kooi op de vloer smeed. Gelukkig geen blessures!

Met een vooruitziende blik had ik voor vertrek nog wat ogen onder de kaartentafel aangebracht. Hier kon ik lijnen doorhalen en mezelf zo veilig vastsjorren. Dat had ik eerder natuurlijk ook al kunnen doen, maar ik had niet gedacht dat het in de gegeven omstandigheden nodig was. Enfin, ik maakte van mezelf een pakketje ,dat zo met van Gendt en Loos verzonden kon worden.

Inmiddels liep het tegen de klok van drie uur en ik sliep eindelijk. Als een os mag ik wel zeggen, want ik was inmiddels aardig aan het eind van mijn latijn. Heerlijk, heerlijk.

Een afschrijfelijk gebrul klinkt ergens vanachter de kaartentafel. Ik schrik op, maar dat gaat niet want ik zit vastgebonden. In het halfdonker eerst de knopen losmaken. Dan zoeken. Het komt uit een luidspreker constateer ik algauw, maar welke? Ik heb in de kajuit voor allerlei ditjes en datjes wel 19 luidsprekers heb ik later nog eens nageteld. Het moet niet te moeilijk zijn te ontdekken welke het op z'n heupen heeft gekregen dacht ik zo. Niet dus. Ik ga met m'n oor alles af maar ik vind hem niet.

Ik begin destructieve neigingen in me zelf te bespeuren. Voor ik dat echt tot uitdrukking breng krijg ik het heldere inzicht de hoofdzekeringen maar eens stuk voor stuk uit te doen. Het wordt aarde donker in de boot, de radar gaat uit, de stuurautomaat houdt er mee op, maar het gebrul houdt aan.

Ik besluit alles wat op en aan de kaartentafel zit maar te verwijderen. Eerst de strategische kussentjes weg, dan de almanakken, boeken, koptelefoon, gewone telefoon, batterijopladers en wat ik nog meer rond de kaartentafel verzameld heb, weg.

En dan... gevonden! Het is de wekker! De wekker van drie uur stond niet op de kukeleku of zoem stand maar op radio. En omdat ik uit voorzorg de batterijen vanmiddag nog had vervangen en de volumeknop op maximaal had gezet en natuurlijk ook geen zender had getuned, was het euvel uiteindelijk makkelijk te verklaren.

Na alle ontberingen van afgelopen nacht, vond ik dat ik de dag vandaag wat later mocht laten beginnen, rond 11.00 am. De kluiver ving nog genoeg wind voor een gezonde voortgang en overigens los daarvan heeft de zeiltrim in mijn optiek een lagere prioriteit dan het ontbijt van de schipper. De oven werd aangezet voor twee voorgebakken broodjes. Uitjes, een fijn gehakt teentje knoflook en een halve rode peper moesten er samen met vier plakjes spek aan geloven. Nadat deze ingrediënten waren voorgebakken, kieperde de kok er een lekker eitje overheen (dooier heel laten) en dat geheel werd geserveerd met een garnituur van een in fijne schijfjes gesneden Roma tomaat met wat gehakte selderij. Drie uitgeperste sinaasappels en een kop koffie verder besluit de schipper, dat er wel een puntje grootzeil bij kan.. De wind is afgenomen tot 4B en blijft steady uit het noord-oosten komen, net een beetje te achterlijk voor een volle kluiver met grootzeil. Uitbomen van de kluiver lijkt niet zo verstandig daar de barometer in korte tijd 6 punten is gezakt. Het lagedruk gebied boven Spanje komt kennelijk wat sneller naar het noorden dan was voorspeld. Hoewel m'n weerbarometer een vieze wolk met regen laat zien, blijft de lucht stralend blauw. Pas tegen de avondschemer komt er aan de horizon een wolken sluier, maar dat ziet er nog niet echt bedreigend uit. Dan neemt de wind af tot 5 knopen en de motor wordt bijgezet.

Vanmiddag nog zo'n blik champignon-soep proberen te verorberen. Drie minuten in de magnetron stond op de verpakking, of in een pannetje op het vuur. Gekozen voor de eerste oplossing. Dat was niet zo handig idee voor op een slingerend schip. Maar het

resultaat is wel, dat de magnetron, het kastje waar ze in staat, de kast daaronder, het aanrecht en de kraan van de gootsteen weer eens een grote beurt hebben gehad.

De avondmaaltijd was een experiment. Bij de super zag ik een soort gebladerde knol liggen. Die leek me wel lang houdbaar. Ellen vroeg nog, 'wat moet je daar nu mee'? Wel, ik heb hem fijn gesneden en samen met wat champignons, een sappige rode ui, 5 grote verse teentjes knoflook en een halve verse rode peper in de olijfolie gebakken. Van ronde Opendoezers heb ik daarnaast aardappelpuree gemaakt en twee Unox dubbeldekkers completeerden het geheel. Heerlijk, al zeg ik het zelf. Bij dit soort voorbereidselen, vergeet de kok natuurlijk niet, dat hij recht heeft op een glaasje wijn. En zo'n maaltijd serveer je natuurlijk ook niet zonder een goed glas wijn. Enfin, de avond is gevallen, de motor wordt tot rust gebracht en we kabbelen voorlopig met 9 knopen wind richting Gijon. Nog 100 mijl.

Derde nacht op zee

De motor moest fluks weer aan. Wat een onrust. Maar zou ik hem uitlaten, dan zouden we pas in de nacht van vrijdag op zaterdag de voor mij vreemde havenplaats Gijon binnenlopen en dat lijkt mij geen feest. De schipper vindt het welletjes voor vandaag en begeeft zich te ruste. Dat laatste kan hij goed, Ondanks al het gejongleer met wekker-radio's weet hij een prima nachtrust te genieten.

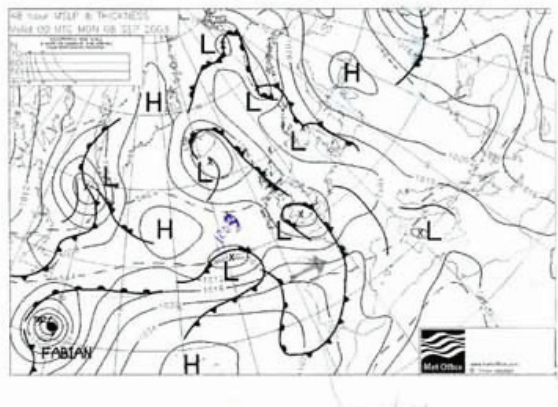
Bij het ochtendgloren is de schipper al weer uit de veren. Nog steeds geen wind.. Hij besluit, dat bij het aanlopen van zo'n voorname havenplaats de boot er wel spik en span uit moet zien. Na de uitgeperste sinaasappels, gebakken broodjes en twee extra sterke kopjes koffie wordt alle rommel opgeruimd, de vloer gedweild en gaat hij ook zelf onder de douche. En dan komt er beweging. Westen wind en al gauw aardig wat ook. Het laag boven Spanje is terwijl ik onder de douche stond de Golf binnengeslopen. Veiligheidshalve zet ik twee raffen en met de kluiver en een gunstig tij lopen we alras 8,5 knopen. Gijon, here we come!
Gijon

Het is twee uur in de middag als ik afmeer. Een heel gedoe tussen zo'n vingerpier waar de boot er voor driekwart uitsteekt, terwijl de wind er dwars opstaat. En niks geen helpende hand. Als ik trots, dat het allemaal zo mooi gelukt is aan een pilsje wil beginnen, komt er een assistent van de havenmeester me in een onduidelijk taaltje, maar met des te duidelijker gebaren uitleggen, dat ik hier helemaal niet mag liggen. De man moest eens weten via welke helse avonturen ik aan zijn steigertje was komen liggen. Er had een serenade op de steiger moeten staan en lauwerkransen hadden me ten deel moeten vallen. Een uurtje later kon ik eindelijk voet aan wal zetten.

En dan begint me daar de havenmeester te eisen, dat ik officiële papieren moest overleggen! Officieel ben ik 16,5 meter, maar naar mijn gevoel ben ik 15 meter lang. Dus ik voelde me voor anderhalve meter geflest. M'n besluit staat al gauw vast: zo snel mogelijk tussen alle depressies door richting Ierland glippen.

Maar die depressies lieten me niet direct vertrekken. De tropische storm 'Fabian' komt er aan met een kern van 582 milibar! Zou dat laatste niet een foutje zijn van die lui van Bracknel?. Welliswaar zit hij maandag nog op 50 graden westerlengte, hij zit wel op onze hoogte en spuwt allemaal depressietjes uit die onze kant op komen. De eerste die met een sneltrein vaart via de noord-Spaanse kust richting Frankrijk snelt passeert maandag in de ochtend. De kern zit op 1007, terwijl die gisteravond nog 1003 was. Alleen blijkt die bij de 24 uren voorspelling van zondag wel een stuk zuidelijker te zitten. Helaas heb ik daar geen uitdraai van. Bij de havenmeester op kantoor bekeken. De tweede komt er in de middag achteraan en lijkt ook aardig op te lossen. Mijn plan was om vlak achter de tweede te vertrekken, dan zou ik nergens last van hebben in m'n tocht naar het noorden. Hoe dingen soms anders kunnen lopen dan je je voorstelt volgt zo.

Bovenstaand kaartje is de 48 uren voorspelling die ik zaterdag van internet had geplukt. Waar ik het het pijltje in de Golf getekend heb is de wind zo tussen de 30 en 35 knopen. Onder het lagedruk gebied op de Oceaan waar ik 1003 bij geschreven heb is de windsterkte ergens in de buurt van de 60 knopen, windkracht 11 (ik heb de uitdraai gescand en vervolgens vergroot en toen na gemeten).



Gijon is een prachtige stad, stikvol terrasjes en antieke gebouwen. De mensen zien er allemaal keurig netjes en (voorzover deze zeerot daar verstand van heeft) zeer modieus uit. Dit viel me overigens pas op, nadat het mij was opgevallen, dat ik zelf nogal eens keurend bekeken word. Ik had schoonschip met de kapitein gemaakt, maar ik moet toegeven, dat m'n zwarte broek wat vale plekken had en dat m'n t-sjirt ook niet vanmorgen uit de wasmachine was gekomen. De enkele zwerver in de stad ziet er nog verzorgder uit dan ik en dat terwijl ik echt m'n best had gedaan er wat van te maken. Maar ja, de lat ligt hier kennelijk hoger. Als ik 's avonds ga stappen trek ik eerst maar eens wat schone kleren uit de kast. Op de havenmeester na vind ik alle Gijonnezen verschrikkelijk aardig. Vooral de serveerstertjes. Geen verloren dagen dus in Gijon. Genoeg over dit toeristisch gedoe, verder met het reisverslag.

Het plan was dus na die staart van Fabian te vertrekken. Maandagmorgen eerst nog even naar het internet cafe om de laatste weerkaartjes van Bracknel op te halen. Helaas dicht. En dan begint het te hoven, De eerste depressie komt over. Dus nog maar even naar zo'n vriendelijk serveerstertje voor een kop koffie. Voor de bui over was waren dat er twee.

Boot weg

Ik loop terug naar de haven en bewonder van grote afstand m'n gele mast. Tjonge, het lijkt wel of die nog gegroeid is terwijl ik aan de koffie zat! Maar eens bij de havenmeester informeren over de laatste weersperikelen. Maar de man – een nieuwe die ik nog niet eerder gezien heb – zit helemaal over z'n toeren achter de telefoon en is onbenaderbaar. Dan maar naar de boot, de tweede dochter van Fabian afwachten en volgens plan vertrekken. Ik loop in gedachten m'n vaste loopje naar de steiger en sta dan volledig verbijsterd! Er is geen boot! Als ik van de eerste schrik bekomen ben en wat rond kijk, zie ik al direct mijn gele trots tegen de stenen pier onder het kantoor van de havenmeester liggen. Duizenden gedachten vliegen door m'n kop vooral als ik ook allerlei politielui er rond zie lopen. Ik snel ernaar toe en zie, dat ze de boot aan een steigertje hebben vastgemaakt en het steigertje zit weer met landvasten vast aan de kade.



Als ik nog dichterbij kom zie ik, dat het steigertje het vingerpiertje is waar ik de boot zo trots tegenaan had gemanoeuvreerd. Ik zie geen schade aan het schip en denk dus dat Fabian me gunstig gestemd is. Ik snel naar de havenmeester om er achter te komen wat er allemaal gebeurd is. Maar die ziet me niet staan en is nog steeds paniekerig telefonisch aan het overleggen. Als hij eindelijk de hoorn op de haak legt en ik hem vraag wat er met m'n boot gebeurd is, begint hij meteen van "Oh, is dat uw boot, de papieren, ik moet direct de papieren". Ik probeer hem uit te leggen, dat z'n collega al zeer tegen mijn zin die papieren had ingezien. Maar het helpt niet. Met een soort reddingsbootje varen we naar m'n schip. Ik zie gelukkig nog steeds geen schade. De politie is foto's van allerlei details aan het maken. Aan bakboord achter bengelt nog een bolder. Ik probeer er nog steeds achter te komen wat er precies gebeurd is, ben ik niet eerst ergens tegen aan gebotst?



Maar de havenmeester heeft het maar over "veel te groot schip" en "landvast moet naar de wal". Hij moet verzekeringspapieren zien. Ik geloof het allemaal wel. Ik ben allang blij dat het zo goed is afgelopen en leg hem uit, dat ik helemaal geen lijntje naar de wal wil, dat z'n collega me zelf deze plek heeft aangewezen en dat ik hier nu weg wil. Nadat ze nog wat kopietjes hebben gemaakt van een en ander kan ik vertrekken. In de havenmond berg ik landvasten en stootwillen op en dan valt me opeens op, dat het waterstag slap hangt! Als ik naar de boegspriet kijk, zie ik dat het spinnaker beslag van bovenaf een stevige optater heeft gekregen. En er ligt steengruis op de boegspriet. De boot is dus waarschijnlijk met de boegspriet recht onder het buro van de havenmeester geklapt. Nu begrijp ik ook waarom die man

zo paniekerig deed. Die dacht natuurlijk, dat er een aanslag op zijn leven gepleegd ging worden. Ondertussen baal ik behoorlijk van de schade. Zo te zien valt het allemaal wel mee, maar je weet maar nooit hoe hard de klap is geweest en of er niet ook iets met de mast gebeurd is. Ik pak de verrekijker er bij, maar zie niets bijzonders. Ik besluit door te varen en Fabian 2 maar voor lief te nemen. Grootzeil wordt in de havenmond met twee raffen belegd en weg ben ik. Het waait een 40 knopen en de zee begint aardig onstuimig te worden. Ik bel nog even met familie en vrienden, dat ik vertrokken ben en ben dan al snel buiten telefonisch bereik. De wind is westelijk wat precies klopt met een aanstormende depressie. Hij neemt wat af tot 35 knopen en ik zit er net aan te denken om het stagfok erbij te zetten, als ik op m'n radar een gigantische bui aan zie komen. Dat moet hem zijn denk ik meteen. Ik controleer of alle lijnen goed vastzitten en trek het rif nog eens wat steviger door. Ik stuur de boot wat noordelijker, dan heb ik sneller een grotere afstand met de kust. Maar de stuurautomaat begint te piepen. En na even krijg ik de mededeling "steering stopped". De boot is met deze wind en golven te loefgierig met alleen het grootzeil. Even stuur ik met de hand, maar ik zie in, dat dat geen haalbare optie is. Dan toch maar naar het noord-westen, ik ben toch al zo'n 10 mijl uit de kust..En aan de wind doet de vane-stand (wind-besturing) van de stuurautomaat het prima, sterker, het is precies de koers die de boot wil varen. Dus de stuurautomaat heeft eigenlijk niets te doen. Zeilpak met harnas wordt vastgehaakt, ik nestel me in het doghouse en dan begint het. De zee wordt as-grauw. Toppen en dalen zijn al gauw niet meer te onderscheiden. Het lijkt wel of er massief water door de lucht vliegt. Tot twee maal toe verdwijnt het voorschip geheel onder water. De golf loopt door naar achteren en zet m'n hele kuip blank! Wat ben ik blij met m'n open spiegel, want het water is ook zo maar weer weg. Ondanks m'n zeilkleding en m'n beschutte plek onder het doghouse ben ik geheel doorweekt. Tussen twee golven door vlucht ik snel naar binnen. Buiten valt toch niets te doen. Ik trek droge kleren aan. Dan begint het losse zeil van het eerste rif als een idioot te klapperen. Het enigste wat ik kan doen is het blok achter in het zeil nog eens extra vast sjoeren. Ik ben weer doorweekt.

Als ik weer binnen ben en naar achteren kijk zie ik de bijboot die er als een vlieger van door wil gaan. De bijboot heb ik op z'n kop in de davits gehangen, zodat er nooit een paar kuub water in kan komen te staan. Daarnaast heb ik hem nog eens stevig aan de achterpreekstoel vast gesjord. Hij hing als een huis achter het schip. Maar bij dit geweld gelden er andere wetten. Ik hou me hard vast, dat of bijboot, of bijboot met radarbeugel en al (waar de davits aan vastzitten) vliegt er vandoor. Aan de bijboot kan ik weinig doen, maar aan de radarbeugel scheer ik twee extra lijnen naar dek. Een soort verstaging dus. Als ik klaar ben, ben ik bek af.



Na een klein uur is het front over. De wind ruimt wat tot het noordwesten en neemt af tot een kleine 9 (44 knopen). Het is al bijna donker. Ik ga naar buiten om de schade op te nemen. In eerste instantie zie ik niets. Dan valt me op, dat bij de mastvoet een dikke

kluwe lijnen lijkt samengeklonterd. Als ik aangelijnd naar de mast toe kruip, zie ik wat er is gebeurd. De lijn van het tweede rif loopt door een oog aan de mast en is daar bijna door geschavield. De ommanteling is er over een grote afstand afgestroopt en alleen een dun stuk kern houdt de zaak nog vast. Zo kan ik met deze wind de nacht niet door.



De halshoek van het rif sjoer ik stevig vast en het oog aan de achterzijde van het zeil zet ik vast aan het oog van de kraanlijn met de bulletalie van de halfwinder. Als dat klaar is wikkel ik om het oog van het achterlijk nog een lijn om de giek. Het grootste probleem bij dit alles was om zelf niet overboord te gaan. Het oog in het achterlijk kon ik alleen maar staand op het koepeltje bereiken. Ik bond mezelf daarvoor vast aan de giek en deed een paar schietgebedjes, dat de giek er niet vandoor zou gaan. Mijn tuigerij kunstwerk werd een spinnenweb van lijnen en zag er niet uit, maar het was zeer effectief en heeft tot Engeland aan toe prima gezeten.

Vierde nacht op zee

Als het allemaal klaar is, is het over negen en ben ik al een dikke vijf uur met dat hele gedoe bezig geweest.. Buiten is het ondanks een bijna volle maan pikkie donker. Als avondmaaltijd eet ik een heel rol biscuit en pak met plakjes kaas op. Als ik dat geheel wegspoel met een halve liter ijskoud mineraal water word ik plotseling misselijk. Ik spuug een halfkopje mineraal water uit en het ergste gevoel verdwijnt gelukkig weer. Ik nestel me aan stuurboord aan de lage kant op de bank. De boot loopt voor geen meter, het lijkt meer op bijliggen, maar ik vind het welletjes voor vandaag.

De hele nacht blijft het een kleine 8 waaien uit het noord-westen. Het eierwekker systeem blijft tot 5 uur in de morgen goed werken. Dan moet ik er de brui aan gegeven hebben, want ik word om 8 uur wakker. Zorgwekkend vind ik dit niet, want er is zover m'n radar reikt niets dan water en voortgang hebben we nauwelijks.

Er volgt een kuier dagje. De wind blijft 6 tot 7 Beaufort en ik blijf rustig de hele dag wat dutten en wat lezen. De pilot staat op Vane, wat betekent, dat de boot de wind blijft volgen. Eerst een noordelijk koersje maar naarmate de dag volgt gaan we steeds meer de oksel van Bretange in. Ik ben te lui om er wat vaart in te zetten en laat de boot lekker tegen wind en golven opboxen. Het vaart zo best comfortabel. Maar het niet echt op. Ik maak een pizza klaar in de oven. Een kant en klaar ding, maar hij wordt natuurlijk nog wel verrijkt met extra kaas, salami, stukjes ananas, pepertjes en olijven.

Vijfde nacht op zee

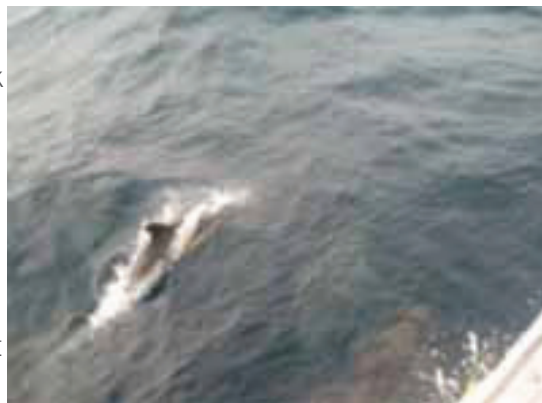
Eindelijk eens prima geslapen en wacht gehouden. Het systeem werkt voor het eerst echt goed. Dat komt natuurlijk omdat ik ook overdag zoveel geslapen heb. Dus dit is voor het vervolg de truc: zorgen dat ik overdag zoveel mogelijk tussendoor dutjes doe.

Het wordt een prachtige heldere nacht. De maan zorgt voor een zilveren zee. Als ik om 8 uur met de dag begin heb ik er al meteen weer zin in om er vaart in te brengen. De zon schijnt en er staat een hoge deining. Regelmatig is er een golf zo vrijpostig om z'n wandelingetje voort te zetten over het dek. Dat klopt ook wel want Meteo France heeft het voor vandaag over 6 tot 8 Beaufort en sea state Rough or Very Rough.

Het is een merkwaardige gewaarwording die zee. De golven zijn meters hoog, maar niet bedreigend. Je schrikt alleen als er zo'n paar ton water een aanslag pleegt op het koepeltje. En hulde aan de werf, er komt geen druppeltje binnen, Je moet wel zorgen, dat je de golven niet van opzij krijgt. Want dat geeft het effect alsof er een gigantische moker tegen je schip slaat. Eerst maar eens dat stagfok uit. Kraanlijntje zit in de weg en ik moet naar voren. Drijf nat, ook m'n laarzen staan blank. Droge kleren aan. Als dat allemaal achter de rug is ontdek ik, dat er een schoot niet lekker zit. Weer naar voren en weer zeik nat. Maar nu staat het allemaal zoals het moet. Snelheid 6 knoop, koers 340, windje 6 van bakboord.

Ideaal weer om naar Ierland te varen.

Nog maar eens op de Navtex kijken wat die Engelsen zeggen over het weer: Strong southwesterly winds developing north Fitzroy, Sole and later Lundy. Precies het gebied waar ik overheen moet! De kapitein is een flexibel mens en zeilt voor z'n genoegen. Bovendien raakt z'n voorraad droge kleren aardig uitgeput. Dat Ierland moesten we dus voor dit jaar maar even vergeten. Nieuw plan: Falmouth. Het is nog 140 mijl naar Ile D'Quessant. Als ik zo'n 7 knoop per uur maak ben ik daar morgen ochtend om 6.00 uur. En daarvandaan is het iets meer dan 100 mijl naar Falmouth. Dan kan ik mooi overdag het kanaal oversteken en in Falmouth een nieuwe reefflijn en wellicht een nieuwe zeil-lat kopen. Ik vrees namelijk, dat ook de lat die tussen het eerste en tweede rif inzit, gebroken is in de storm tijdens dat geklapper van dat stuk zeil. Dan moet ik wel een knoopje sneller gaan lopen anders red ik dat allemaal niet voor het donker van morgenavond. De schipper stuurde zichzelf naar buiten om een puntje kluiver erbij te zetten. Naar schatting 2 vierkante meter was voldoende om de gewenste 7 mijl per uur te halen. De boot ligt perfect op z'n roeren en surft nu echt over de golven.



Maar helaas, om 3 uur komt er een bui aan. De wind draait naar het noorden en na de bui wel weer naar noord-west, maar de wind is er dan voor een groot deel uit. Voor het eerst op deze tocht de motor maar even bij. We lopen met motor op 1700 toeren met stagfok en dubbele rif in het grootzeil een 7,5 knopen. Als er straks wat meer wind komt rol ik de kluiver helemaal uit, neem ik me voor. Waarom niet.....He, er schieten donfijnen langs me raam. Gauw wat foto's maken. Dat koste wel weer een natte broek. Maar het waren er zeker een stuk of twintig. Echt goed zullen de foto's niet geworden zijn, want ik kon vanwege de deining niet op de voorpunt gaan staan. Dan had ik m'n gedecimeerde voorraad droge kleren nog verder moeten plunderen.

Waarom niet het grootzeil naar boven? Wel, het grootzeil kan alleen maar naar boven als ik eerst de reeflijn doorsnij. Het is zo'n kluwe geworden bij de mast, dat ik de lijn nu nooit door het oog krijg. En als ik nu de reeflijn doorsnij, ben ik bang, dat met de nog voorspelde krachtige wind, ik dit rif er nooit meer goed in krijg.

Zesde nacht op zee

Bijna geen wind, de motor blijft aan, anders zijn we qua getij te laat bij Quessant en ook te laat voor een oversteek over het kanaal bij daglicht.. Aardig wat scheepvaart in het noordelijk deel van de Golf. Ik kom zowaar ook een zeilboot tegen op tegenliggende koers op zo'n mijl afstand. Op de radar is die niet te herkennen. Dus vannacht extra oppassen. Exact op tijd zijn we Pte de Creac'h, de vuurtoren van Quessant gepasseerd. Stroom keurig mee, maar zicht is nog geen honderd meter. Ik begin sterk aan m'n plannetje te twijfelen. In deze mist het kanaal oversteken lijkt me helemaal niets. Ik stuur aan op de punt van de traffic zone die hier dicht tegen de kust loopt en een bocht maakt. Gaat de tocht naar Engeland door, dan kan ik daar het beste noordwaarts gaan. Blijft het zo mistig, dan vaar ik vandaar maar richting Kanaal Eilanden. Precies om 06.40 ben ik bij het gewenste punt en hoe kan het mooier, dit is ook precies het moment, dat het begint te schemeren en de mist optrekt. Noordwaarts dus. Kluiver bij en we lopen 4 knopen. Te weinig om met licht aan de overkant te komen dus blijft de motor bij staan.



Het is een sombere dag. Alles voelt klam en vochtig aan. Er staat wat deining uit het westen, maar golfslag is er nauwelijks. In de boot is het een rotzooitje door al die natte kleren. De kachel maar eens aansteken.

Er wordt veel over die stuurman van de grote vaart gemopperd. Maar ik moet zeggen, dat het me iedere keer weer opvalt, hoe keurig ze minimaal een twee mijlen afstand van me houden. Terwijl ik dit zo zit te tikken op m'n overtocht naar Engeland zijn er al tientallen van die dinosaurussen langs gekomen. Steevast beginnen ze op een mijltje of 8 afstand met een uitwijk manoeuvre. Slechts een keer ben ik zelf uitgeweken en dat was achteraf niet nodig want die boot minderde vaart. Je kunt er uiteraard niet op vertrouwen, maar het geeft wel een prettig gevoel dat je weet dat je gezien wordt..

En dan breekt de zon door. Het is 13.00 uur en het wordt alsnog een prachtige dag. Alleen de wind, die is nu helemaal weg. Zeilen worden geborgen, kachel gaat uit en al het vochtig spul gaat naar buiten. De schipper gaat wat pastijtjes vullen met ragout. Aan het eind van de middag met Lizard Point op het 24 mijls bereik van de radar net te zien, veranderd het weer volledig. Het wordt weer net zo smerig als toen ik twee maanden geleden in deze contreien kwam. Harde westen wind en een smerige lucht met wat gemiezer. Toen moest ik er kruisend tegen in en de golven rond Lizard Point staan me nog helder voor de geest. Nu hoef ik gelukkig die punt niet te ronden en vaar ik met

halve wind en stroom mee zo nu en dan 9 knopen over de grond. En als ik straks achter die laars van Engeland zit krijg ik nog mooi vlak water ook! Als ik op de hoogte van Lizard arriveer, neemt de wind echter af en komt er zowaar hier en daar weer wat blauw in de lucht. Motor maar bij, anders moet ik alsnog in het donker aanlopen. De zon dreigt onder te gaan als ik Helford River in zicht krijg. Dan maar daar een boeitje op-pikken besluit de kapitein. Bepaalt geen straf, want dit is wel de mooiste rivier van zuid Engeland die ik ken. Met de laatste zonnestralen over deze west-oost lopende rivier pik ik een meerboei op pal voor de pub aan stuurboord en de jachtclub aan bakboord. Kan niet beter!



Na een nacht waarvan ik me niets meer weet te herinneren, sta ik de volgende morgen kwiek op. Wat ik deze dag heb weet ik niet, maar ik heb de energie van een jonge hond en ben vlijtiger dan ooit. Het hele schip wordt van onder tot boven afgesopt. Deurtjes, plinten, spiegels, niets wordt vergeten. De vloer wordt eerst gezogen en krijgt dan ook een sopbeurt. Truus gaat zelf onder de douche. De oven krijgt een beurt en ziet er weer uit alsof er in

deze boot nog nooit iets culinairs is gepestreerd. De bonte en de witte was worden gedraaid. Alleen had ik bij de witte was waarschijnlijk net iets te veel in de machine gedaan, want bij het centrifugeren ging het apparaat bijna met de boot aan de haal. Toen dat allemaal klaar was ben ik met de reeflijn begonnen. Uiteindelijk toch maar doorgesneden. Zonde van die prachtige lijn, maar mocht het ooit nodig zijn, dan is die nog wel bruikbaar voor het eerste rif, denk ik.

De loshangende waterstag wordt verwijderd. Dat kostte me bijna een hersenschudding, want de wind die nu uit het oosten komt zorgt voor de nodige deining op de rivier. En omdat ik met m'n bijbootje hiervoor onder het anker moest prutsen, moest ik zo nu en dan plat in het bootje wegduiken om niet geplet te worden. Opvallend overigens hoe schoon de boot er van buiten uitziet. Geen stofje op te bekennen. Zeker pas nog door de wasserette geweest, zat ik wat giebelend te mijmeren. Onder de waterlijn is het andere koek maar het is welletjes voor vandaag.



Zo energiek als ik vrijdag was, zo down en futloos ben ik vandaag. Niets maar dan ook niets komt uit m'n handen. Ik stond laat op en had geen zin om naar het vlakbij gelegen Falmouth te varen voor een nieuwe lijn. Ik had nergens zin in. De zon schijnt, het is een prachtige dag, de rivier is mooier dan ooit, maar ik baal. Zou ik aan stemmings-



stoornissen lijden, begin ik mezelf af te vragen. In arremoeie haal ik maar een pint in de jachtclub, daarna nog een. En ze zijn reuze aardig voor me. Ik moest persé nog wat schrijven in het journaal. En toen, ik moet zeggen, een erg lekker broodje gegeten. De serveerster kwam wel tot driemaal toe advies aan me vragen: of ik er mayonaise op wilde of het lekkerder vond met boter en toen weer of het ook een warm vers stokbroodje mocht zijn en toen kwam ze weer terug met nog een vraag waar ik maar ja op heb gezegd maar absoluut niet van begreep wat ze nou eigenlijk bedoelde. Om drie uur ging de tent dicht. Ik heb het nog bij een andere pub geprobeerd, maar dat kan je in Engeland wel vergeten. Een kop koffie kon ik nog net krijgen.

Terug naar het bootje, maar die lag vast. Stom van mezelf, maar het was inmiddels eb geworden. En ook een rubber bootje vaart niet over slib. Maar wat bramen gaan plukken. Smaken van geen meter. Kijken naar het prachtige panorama. Geen interesse. De juweeltjes van cottages dan. Ze kunnen me gestolen worden. Een oud rustiek kerkje omgetoverd tot een keramiek atelier. Wie koopt er nou zo iets zinloos mopper ik in mezelf. Kortom, ik kan maar beter te kooi gaan. Terug aan boord maak ik m'n laatste super avocado klaar. Nog in Spanje gekocht en nu precies goed. Ik moet er bijna van kotsen. Nee, het zit vandaag niet mee.

Het is zondagmorgen, stralend weer en die Engelsen hebben er echt zin in. Links en rechts kruisen ze om me heen de rivier af naar open water. Ik voel me nog steeds niet lekker. Ik eet zo'n Engelse deegbal tegen heug en meug op, meer omdat ik vind, dat ik wat moet eten dan dat ik trek heb. Ik spoel het zaakje weg met wat extra uitgeperste sinaasappeltjes. Een Nederlands echtpaar komt met hun motorboot langs om een praatje te maken. Ze hebben in dit paradijselijk oord ooit eens een huis gekocht met uitzicht op de rivier. Over onze boot raken ze niet uitgepraat.

Ik besluit op het tij te wachten voor het vertrek naar Falmouth. Om een uurtje of vier draait de boot z'n neus richting zee en dat is het gunstige teken voor de afvaart. Aan de wind is Falmouth net te bezeilen. Het is een kippe eindje maar omdat er ook een kippe windje staat doen we er toch nog twee uur over. Het is meer de stroom die de boot naar Falmouth dirigeert dan de wind. Ik ben net bezig een visitors mooring nabij de Prince of Wales pier aan te haken als de havenmeester er aan komt getuft. Hij vindt, dat dat boeitje wat te klein is voor ons schip. Voor het meer serieuze werk heeft hij er nog een achter de hand. Nou, waar hij me heen losde kan je volgens mij wel een oorlogsbodem aanhaken. Hij verontschuldigd zich, dat er geen handig oppak fendertje aanzit en vraagt om tros en een stootwil.

De stootwil bindt hij voor mij aan de tros en de tros wordt als een doorlopende lijn aan de boei vastgemaakt. Met behulp van de pikhaak is het vervolgens voor mij een fluitje van een cent om de klus te klaren. Hij gaat pas weg als hij ziet, dat ik keurig vastzit. Super die Engelsen.

Ik heb inmiddels aardig wat ervaring met meerboeien opgedaan en er komt meer bij kijken dan je zo op het eerste gezicht denkt. In de eerste plaats hebben ze altijd een roestig oog waar de lijn doorheen moet. Met een beetje deining of wat wind schavielt de meerlijn zomaar door. Dit risico is aanzienlijk te verminderen door de lijn tweemaal door het oog te halen. Dan glijdt hij niet meer langs het roestige metaal. Nog veel beter bevalt me de methode met een roestvrijstalen haak. Ik heb een haak met een lijn eraan vast en op de plek waar de lijn vast zit is de haak verzwaard. De haak past weer op m'n pikhaak zodat ik hem prima kan sturen. Met de pikhaak in uitgeschoven stand moet het gek gaan om het oog nog te missen. Komt er slack in de meerlijn, bijvoorbeeld bij verandering van tij, dan valt door het verzwaarde deel van de haak, het einde waar de lijn aan vast zit, naar beneden en kan de haak nooit uit het oog schieten. Als extra zekering doe ik vervolgens wel altijd een lijn door het oog van de boei, maar die laat ik dan slap hangen. Door de behulpzame havenmeester heb ik hier het zelfde gedaan, alleen in omgekeerde volgorde. Hij kon tenslotte niet weten, dat ik zo'n handige haak aan boord heb. Een tweede aandachtspunt bij de mooring is het zwieren en zwabberen van het schip. Als de meerlijn precies via het voorste punt het dek opkomt en dan bijvoorbeeld over een rol loopt, dan is hier geen probleem en mag het schip net zo veel zwieren als ze zin in heeft. Ik heb wel zo'n rol, alleen ligt daar m'n anker op. Voor mij is het veel handiger de lijn via het kluisgat aan de zijkant van het schip naar binnen te loodsen. Alleen, dan heb je wel een probleem met zwieren. Het anker zit bijvoorbeeld in de weg of in ons geval ook het waterstag. Het waterstag heeft er geen enkele moeite mee een twee centimeter dikke lijn in een wat onrustige nacht door te schavielen. Het zwieren kent twee oorzaken: de stroom en de wind. De stroom heb ik behoorlijk tuk door m'n roer helemaal naar stuurboord te draaien en daar vast te zetten als ik het bakboords kluisgat gebruik en omgekeerd natuurlijk als het andere kluisgat wordt gebruikt.. Met de wind gaat het wat lastiger. Maar als ik m'n giek helemaal naar stuurboord breng bij een bakboords kluis doorvoer, dan heb ik het al aardig voor mekaar. Nog deftiger is het natuurlijk om de haak aan een broek te hangen, dat ga ik een volgend seizoen nog eens uit proberen.

Terwijl de havenmeester op discrete afstand met een kritisch oog mijn verrichtingen gadeslaat, stroomt het zweet me over m'n gezicht. En toen m'n haak eenmaal vastzat, stond ik te duizelen. Ik kon nog net m'n kooi bereiken. Tot zonsondergang lag ik in coma.

Ik word pas wakker nadat ik gered ben.

Ik rij met m'n Harley over de zee. Dat is niks bijzonders, want links en rechts van mij scheuren motorrijders over de golven. Het is een stralende dag, weinig zeegang en ik schiet lekker op. Ik zit op de hoogte van de Eurogeul als ik zie, dat het lampje van de tank hevig aan het knipperen is. Lege tank betekent dat m'n lady er mee ophoudt. Hoe

welgevallig en vergevingsgezind ik ook gewend ben dat ze zich altijd jegens mij gedraagt, bij een lege tank stopt ze zonder mededogen en zinken we.

Maar gelukkig is de redding nabij. Ik zie in de verte een superdeluxe cruiser van de Holland-America Line aankomen. Ik scheur er op af. Als ik langszij rijd en naar boven schreeuw, dat ik geen benzine meer heb, verstaan ze me eerst niet. Maar dan wordt er een patrijspoortje tien verdiepingen lager, ongeveer op mijn niveau geopend. Een matroos steekt zijn kop naar buiten en vraagt wat er aan de hand is en ik leg hem mijn probleem voor. Voor dat ik het weet hang ik met motor en al in de takels en even later loop ik met een cocktail in m'n hand het schip te verkennen.

Ik weet niet wat er met me aan de hand is, maar ik moet wat eten. Rijst lijkt me gepast in mijn toestand. Op de verpakking staat een serveersuggestie: rijst met Ratatouille. Gewoon maar klaar maken, denk ik en ik zie wel of ik het eet. Ik vind nog een blik gevulde aubergines wat er prima bij past en daarnaast heb ik alle verse ingrediënten aan boord. De roerbakschotel wordt uiteraard nog veel smakelijker dan het recept suggereert. Voor olie wordt olijfolie gebruikt, de smaak wordt verder verfijnd met rode en groene pepertjes, tijm, rozemarijn en veel oregano. En geen twee, maar vijf teentjes knoflook worden in mootjes gehakt en het smoren gebeurt met een laagje geraspte kaas eroverheen. En ziehier, het wonder is geschied, ik eet het allemaal op.

Zevende nacht op zee

Het valt nog niet mee om in Falmouth een kevlar reefflijn van 40 meter te krijgen. Uiteindelijk beland ik op aanraden van een zeilmaker in het plaatsje Penryn, helemaal aan het eind van het bevaarbare deel van de Penryn River, de rivier waar de haven van Falmouth aan ligt. De baas van de zaak weet al nog voor dat ik hem iets heb verteld, dat ik van die gele boot ben. Hij wil er alles over weten, bouwer, ontwerper, etc. Je valt wel op met zo'n boot! Hij brengt me keurig met de auto terug naar de RCYC waar ik m'n bijbootje had afgemeerd. Ik kreeg z'n kaartje mee voor als ik nog eens wat nodig had. Ik hoefde maar te bellen en dan haalt hij me op. Super service gericht die Engelsen.

Maar m'n bootje lag weer eens hoog en droog toen ik bij het piertje arriveerde (een bezorgde havenmeester had het bootje omdat hij niet wist hoe laat ik terug zou komen, met hoog water nog maar wat verder naar boven getrokken). Wat kan je in zo'n situatie beter doen, dan je tijd een goede invulling geven. Na twee pinten met een prachtig uitzicht op m'n trots was het water nog onvoldoende gestegen.



Dan maar in Falmouth verder verkennen of ik nog iets vers te pakken kan krijgen. Hoe die Engelsen eten is mij een volstrekt raadsel. Bij een groenteboer hebben ze absoluut niets om het eten wat smaak te geven. Kruiden kennen ze niet, pepers, knoflook en dat



soort zaken zijn niet te krijgen. Bij Marc en Spencer was het al niet beter.

Als ik de volgende dag met een stralend zonnetje vertrek uit Falmouth is het drie uur in de middag. Met de geringe oostenwind en tij mee is Fowey net te bezeilen. Een aanrader van

Olga en Bert. Volgens de voorspellingen zou de wind evenwel naar het zuid-oosten en daarna naar zuid draaien. Het leek mij daarom handig eerst een slag over stuurboord naar het zuid-oosten te maken. Als de wind vervolgens ruimt kan ik mooi overstag en Salcomb en Start Point bezeilen. Daarna zien we wel weer verder. De wind neemt evenwel af tot zo'n 6 knopen. Het schip heeft een hevige afkeer voor elke wind onder de 7 knopen. Acht knopen aan de wind is varen met al gauw zo'n 5 knoop snelheid, met 9 knopen wind lopen we 6 door het water en bij 10 knopen wind en een kalme zee halen we de 7, maar bij 6 knopen wind is het drijven. Motor aan op 1200 toeren, kluiver weg en we sukkelen de nacht in.

Het avondmenu bestaat uit kippenpootjes, een gemengde salade schotel en appelmoes met aardappelen. Simpel maar lekker. Yoghurt en kwarktoetjes heb ik niet meer. De restanten heb ik samen met nog wat tomaten, ijsbergsla en nog zo het een en ander over de reling gekieperd. Sinds de malheur met m'n gezondheid ben ik uiterst kritisch geworden op wat ik eet. Alleen wat ik honderd procent vertrouwen gaat nog in de pan.

In de loop van de avond krimpt het beetje wind wat er is naar noord-oost. Het hoog, dat zich boven het Isle of Wight heeft ontwikkeld, weet kennelijk nog niet precies wat ze wil.

Ik leg de boot over stuurboord en maak m'n ingenieuze kaartentafel kooi klaar. Rond vier uur ben ik bij Start Point. Een drukte van belang bij zo'n uiterste puntje van Engeland. En dat midden in de nacht. Een achteroplopend schip wil me op minder dan een achtste mijl aan bakboord passeren. Door m'n patrijspoort zie ik hem niet. Dan maar eens m'n neus buiten het koepeltje steken. Ik zie niets, het zit potdicht van een laaghangende mist! Vroeg in de morgen trekt de mist weg. Het wordt weer korte broeken weer. De wind ruimt eindelijk zoals belooft en ik ben wel een uur bezig met de zeiltrim. Mast puntje naar achteren, onderlijk net iets losser, giek fractie naar buiten, schoot centimetertje vieren en ja hoor



die andere zeilboot (waar het natuurlijk om te doen was) is al gauw buiten zicht.

De stand van de zeilen kan ik overigens prima controleren van achter mijn kaartentafel, door de ramen van het koepeltje. Voor de stand van de tell-tees van de kluiver ga ik niet naar het voordek maar naar de voorkajuit. Via het luik heb ik nog een veel mooier beeld dan ik van af dek kan krijgen en met ruig weer is het nog veiliger ook.

We krijgen een prachtige zonsondergang. Terwijl ik de hele dag bijna nog geen zeilboot gezien heb, schuift er nu één, prachtig voor de ondergaande zon, voorbij.



Terwijl ik dit typ, snellen we richting Wight met ruim 8 knopen over de grond met 10 knopen wind. Nog zo'n 40 mijl.

Achtste nacht op zee

Beachy Head is nog net door de laaghangende bewolking te zien. De kluiver is uitgeboomd en we varen tussen de 5,5 en 7 knopen richting Dungeness. En het zonnetje doet ook weer moeite de kajuit wat vrolijker te maken.

Gisteravond rond 22.00 uur waren we dan bij Saint Catherine's Point, het zuidelijkste puntje van Wight. Even later kromp de wind, wakkerde aan en met een klein knikje in de schoot en stroom mee stoven we soms wel met 10 knopen over de grond de door de maan prachtig verlichte uitloop van de Solent over. Het was een tamelijk druk nachtje voor de schipper. Tot drie uur grote drukte op het water van alles wat van en naar de Solent ging. Steeds wel een paar boten tegelijk om in de gaten te houden. En de wind was ook een draaikont. Uiteindelijk vond die z'n rust pal achter de koerslijn van het schip. Kluiver toen maar weer binnen gehaald.

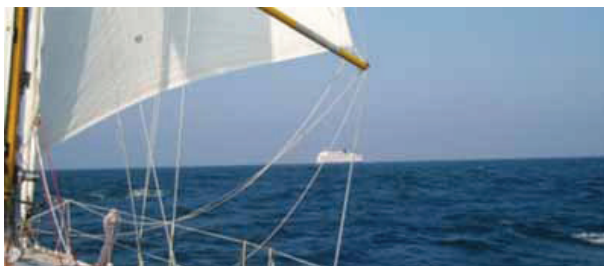
Toen het wat rustiger werd heb ik kleine dutjes kunnen doen. Maar goed, dat ik de afgelopen middag nog goed (maar kort) heb geslapen. De nacht verder gevuld met hapjes macaroni, muziek en spa. Rond 7.00 uur heb ik op een rustig stuk buiten de scheepvaarts route wat langer gedut.

Als we voor drie uur voor hoog water Dover bij Dungeness zijn, dat betekent rond 3.00 uur vanmiddag, dan hebben we tweemaal het tij mee. Dat lijkt prima te lukken. En zoals het er naar uit ziet blijf ik dan ook maar lekker doorvaren.

Negende nacht op zee

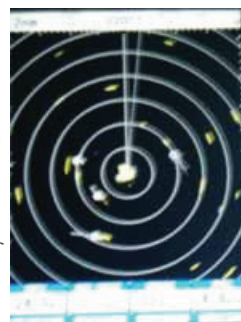
Bij Dover voel ik me net zo'n mooie meid die met haar armen weiduit tegen een muur staat met een messenwerper voor haar neus. De messen vliegen rakelings langs. Die lui kunnen beter gaan Darten, dacht ik nog, daar kunnen ze nog wat geld mee verdienen.

Maar goed, die veerboten hebben me dus allemaal gemist en met de toenemende wind (de Nederlandse kustwacht heeft het over storm, maar daar bedoelen ze al een windje 6 mee) besluit ik maar vast een rif te zetten voor de nacht. Kluiver rol ik met boom en al even naar binnen, het schip wordt halfwinds gelegd en floep het rif zit er weer in.



Boot op koers, boom weer uit en we varen met de laatste zonnestralen langs het lichtschip South Goodwin en dan tussen de Goodwin Sands en de South Falls de Noord Zee op. Voorbij South Falls Head maakt de traffic zone een flauwe bocht naar oost en met gepaste afstand volg ik deze bocht om zo de drukte van de beroepsvaart te ontlopen. Kluiver

naar binnen, gijpen en zo met een rif de nacht in. Het is de bedoeling om nu niet al te hard meer te lopen, anders zou ik in het donker bij Den Helder zijn. Liever nog een nachtje op zee, dan om in m'n eentje in de nacht over het wad te zwalken of bij Den Helder binnen te lopen. Dan valt er namelijk tenzij we erg vroeg zijn, een nacht lang niet te slapen. Maar de boot stuift met 24 knopen ruime wind nog steeds tussen de 7 en 8 knopen over de golven. Ze giert nu behoorlijk en voor het eerst vliegt er een mok koffie door de kajuit.



Het rustige nachtje kan ik ook wel vergeten door alle scheepvaart om me heen. Het lijkt wel een party midden op zee met al die boten. Ik vaar zo'n beetje even hard als die grote jongens en een Engelse stuurman verzoekt me m'n koers iets naar port te verleggen zodat hij gemakkelijker achter me langs kan. Op de meest bedreigende echo's leg ik een marpa en dat werkt zeer behoorlijk, ondanks de bewegingen van de boot. Om zeven uur komt de zon op. We zijn inmiddels bij de Diepwater Route beland en de

afslag Eurogeul voorbij en hier was ik van plan koersje Den Helder te varen. Kluiver uitbomen. Hè, dat gaat wel hard, ik kan zo met licht nog wel Den Helder binnen lopen. Maar de zeilen staan niet lekker met die achterop lopende golven en pal voor de wind. Kluiver naar de andere kant en gijpen. Maakt niets uit, ligt even beroerd. Kluiver weg en motor bij. Ja, zo zijn we mooi met licht in Den Helder. Het is inmiddels 9 uur en ik ben dus al twee uur van alles aan het uitproberen. Broodjes in de oven. Wat een kabaal die motor, dat is geen varen. Het is prachtig weer, windje mee en dan dat lawaai. Nieuw plan, motor uit, we maken een ommetje eerst richting Ymuiden en dan via Vlieland naar binnen. Als ik zorg dat ik niet voor zeven uur morgenochtend bij het Zuider Stortemelk ben, heb ik daar het tij mooi mee. Oorspronkelijke plan dus herzien en met weinig zeil maar een prettig koersje varen we nog altijd 4 knopen richting kust. Met nog één nacht zee voor de boeg..

Tiende nacht op zee

Nou lief dagboek, de nachten worden er niet beter op. Het is nu 4 uur in de morgen en ik vaar net een half uurtje in het Schulpengat richting Marsdiep. Varende loopt het altijd weer anders dan je denkt. Vanmiddag m'n uiterste best gedaan om niet te hard te varen richting Vlieland, valt me daar de wind helemaal weg. Wel nog golven en geen wind betekent hevig slaande zeilen bij elke golf die de boot tegenkomt. Dus zeilen maar helemaal weg. En omdat ik geen zin had naar Vlieland te motoren, heb ik de motor op z'n laagst mogelijke toerental gebracht en de neus richting Zuider Haaks gezet. Maar we liepen nog te hard voor een goede nachtrust. Het eerste deel van de nacht kwam er ook al niet veel van slapen, want uit zo'n gat komen toch altijd weer vissers en andere lui waar een oogje op moet worden gehouden. Eén voordeel: bij aankomst is het reisverslag meteen ook persklaar, want daar kan ik nu mooi vannacht m'n tijd mee vullen.

Evaluatie

Het was een probeersel deze solo tocht, maar ze is me prima bevallen. Ik heb zo de boot onder omstandigheden kunnen uitproberen, wat ik met familie aan boord niet zo gauw doe. En ik heb mezelf kunnen uitproberen. Ook dat is me niet tegengevallen.

Allereerst de boot

Je hoort zo nog wel eens opmerkingen over een schip van 51 voet met zo'n 24 ton schoon aan de haak: schitterend schip, maar dan moet je wel een bemanningspoel hebben om uit te kunnen putten wil je gaan varen. Ik heb dat altijd al onzin gevonden. Er zijn talloze van voorbeelden van solozeilers die met nog veel grotere schepen varen onder extreem ongunstiger omstandigheden dan ik dat doe, met bovendien spartaanse schepen en dan ook nog onder wedstrijd condities waar elke knoop er uitgeperst moet worden. De grote is niet relevant, als de uitrusting maar op de grote van het schip is afgestemd. Voor een tourschip met een bemanning die nou niet uitblinkt in lichamelijke sportiviteit geldt dat nog sterker. En wat als al die hulpmiddelen op eens niet blijken

te werken, wordt er dan meewarig gevraagd. Wel, als de hydrauliek bijvoorbeeld uitvalt, dan doen we het maar met wat minder zeil, dan zijn de overbemeten lieren ook nog wel met de hand te bedienen. Op de op en neerwaartse beweging van de kiel na, zijn alle hydraulische zaken ook met de hand te doen. Overigens heb ik met hydraulische systemen nog nooit problemen gehad, ook niet op m'n voorgaande schepen. En als de elektriek uitvalt, wordt er dan hoofdschuddend gezegd. Dan, wel dan valt er altijd nog te zeilen. Een noodmarifoon en GPS op batterijen kan ook wonderen doen. En een mobieltje is dicht bij de kust ook te gebruiken. En reven gaat wat anders dan op een kleiner schip. Maar als je dat doet op de manier die bij het schip past en niet de eis stelt, dat dat net zo moet gaan als op een klein schip, dan is er niets aan de hand. Kortom, hoe complex de boot ook in mekaar zit, het blijft in essentie gewoon een BM-ertje waar je altijd wel mee thuis komt.

Als enthousiaste en trotse eigenaar ben ik misschien wat bevooroordeeld, maar de voordelen van een groot goed gebouwd schip zijn legio.

- je wordt door de rustige zeegang niet moe aan boord, ook niet in zware omstandigheden, of in ieder geval veel minder, dan bij een licht, nerveus schip. Toen Meteo France in haar Navtex sprak van "very rough seas" in Biskaye, had ik dat pas echt in de gaten toen ik op het dek moest zijn. En van de zomer, toen we onder bijzonder ruige omstandigheden Lizard Point moesten ronden, hadden m'n vrouw en de kinderen die binnen bleven, totaal niet in de gaten wat voor extreme zee condities er waren..Geen zeezieken aan boord. Maar ik zag een licht schip wel geheel uit het water gekattepult worden door een steile golf. Kiel en al was te zien en de smak die het maakte tegen de volgende golf moet oorverdovend en angstaanjagend zijn geweest.
- Door lengte waterlijn is snelheid al gauw groter dan bij een kleiner schip. Dit brengt reisbestemmingen in een korte vakanties tot de mogelijkheden waar je anders alleen van kan dromen. In drie weken op en neer naar de Scilly's en dan ook nog allerlei havenplaatsjes binnenlopen om er ook voor de kinderen een leuke vakantie van te maken, lukt met een klein schip gewoon niet.
- Door het rustige gedrag in golven, maak je je ook niet zo gauw zorgen over slecht weer. Het weer heeft op de windrichting na, veel minder vat op je vakantie. Hoe vaak is het wel niet voorgekomen, dat we mensen tegenkwamen die hun reisdoel vanwege het weer niet hadden bereikt. Met dit schip kan ik me dat nauwelijks voorstellen. Als we diezelfde lieden later weer tegenkwamen stonden ze soms verstoemd, dat we er zonder problemen waren gekomen.
- Aanleggen is met een groot schip als je haar eenmaal kent, niet moeilijker dan met een klein schip. Ik denk vaak zelfs makkelijker omdat ze minder gauw verlijerd. Hier staat tegenover, dat afhouden en wegduwen en dat soort zaken bij ons absoluut niet toegestaan zijn. Maakt de stuurman een fout, dan mag de bemanning verder nog proberen er gauw een stootwilletje tussen te doen, maar elke andere actie is uitgesloten. Lijf en ledematen gaan voor.

- Een groot schip is mogelijk toleranter voor fouten van de schipper. Dat geldt overigens denk ik ook voor kleinere goed gebouwde compacte schepen zoals een Atlantic 36 waar ik vroeger mee heb gezeild. In Biskaye had ik m'n derde rif moeten trekken in die storm. Maar het schip gaf geen krimp. Wat bijna tot schade had geleid waren zaken die ik zelf niet goed voor me kaar had. Bij dit soort reizen moet je bij geen één schip een bijbootje er achter laten hangen en bij een grootzeil dat je reeft, moet je de loshangende flappen zeil wel op een of andere manier opbinden. In ieder geval moet je als je van nul naar tweede rif gaat, het eerste rif wel aantrekken.
- Met een groot schip kan je je onafhankelijk van wal gedragen. Ik bedoel, je bent min of meer zelfvoorzienend. Tijdens deze tocht van bijna 2000 mijl heb ik in Guernsey er eenmaal 160 liter diesel bij getankt, maar dat was eigenlijk helemaal niet nodig. Voor de rest had ik de wal alleen nodig voor verse groente. Met alle gemakken die we thuis ook gewend zijn aan boord en eigenlijk meer nog, want thuis hebben we geen watermaker, zoek je de wal alleen op wanneer je er zelf zin in hebt, maar niet omdat het om de een of andere reden noodzakelijk is. Filosofisch gezien, is dit geen onbelangrijk argument. Met geld koop je een schip. En met meer geld koop je een groter schip. Maar als dat grotere schip je ook extra vrijheid geeft, krijg je die extra vrijheid er eigenlijk voor niets bij. Gezeur zullen sommigen ongetwijfeld zeggen. Maar ik vind van niet. Het gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid met eigen schip op het water is eigenlijk voor mij de belangrijkste reden om überhaupt een zeilboot te kopen.

(Het is inmiddels half zes in de ochtend en dan wordt je wat zweveriger. Ik vaar nog steeds op radar, motor en kaartplotter tegen tij in met een slakke gangetje over het wad. Buiten is het op wat boeien na aarde donker en daar heb ik dan ook niets te zoeken. Er passeerde aan de radar reflectie te zien net wel een visser of een ander groot schip. Die boog af richting Westgat. Verkeerscentrale Den Helder heeft voor de rest een rustig 'naggie', want er is hier weinig scheepvaart op dit uur. Aan de scheepvaart die wel vaart wordt overigens keurig gemeld dat ik hier vaar, of zoals de verkeersleider dat zegt: 'Er vaart alleen een 'jaggie' op Breewijd'.)

Tijdens deze reis heb ik nog meer vertrouwen gekregen in het schip. Als experiment heb ik bijvoorbeeld de hydraulisch optrekbare kiel niet helemaal in z'n onderste stand gezet. Ik wilde wel eens weten, of de hydraulische stempels die de kiel vasthouden, ook nog onder langdurige zware belasting hun werk doen. Ondanks alle klappen die we in de Golf gekregen hebben, was de kiel geen millimeter gezakt. Dus de stempels werken prima.

Er kwamen wel een paar minder ernstige gebreken aan het licht. Het meest vervelende vond ik, dat m'n vacuum toilet niet meer werkte. Ik heb hem al eens uit elkaar gehaald en schoongemaakt, maar het mocht niet baten. De aanleg is volstrekt geschied zoals dat de fabrikant heeft aangegeven dus het is me een raadsel wat met dit normaal goed werkend systeem aan de hand is. Toen een vrachtvader ergens onder Wight midden in de nacht wel eens wilde weten wat voor een schip daar met een bloedgang langs zeilde en met een schijnwerper begon te schijnen, dacht ik, dat kan ik ook. Dus ik terug

Dus ik terug schijnen met mijn duizend of wat aan candels. Dat ging prima, alleen de schijnwerper wilde alleen de lucht in en niet naar beneden. Als derde kleinigheidje wat ik ontdekte, was, dat de automatische bilgpomp in de zeilenbergruimte in het vooronder soms aangaat als de boot onder helling ligt. Als je dat voor het eerst merkt (een lampje gaat branden op het zekeringenpaneel) schrik je. De boot zou toch geen water maken? We zullen toch geen onderwater schade hebben opgelopen in Gijon? Dus ik midden op de Golf met 4000 meter water onder me snel naar voren, luik open, stootwillen etc. eruit om onderin te komen. In de waterdichte vloer van deze berging is een bakje gemaakt, dat water dat eventueel toch door het waterdichte luik komt, opvangt. En in dit bakje zit een pomp met een vlotterschakelaar. Waarschijnlijk blijft de vlotterschakelaar hangen als de boot schuin gaat, want er stond geen water in terwijl de pomp bleef lopen.

Voor het overige werkten alle systemen en dat zijn er nogal wat aan boord. Zelfs de koelkast en vriezer deden het. Alleen deden ze het net verkeerd om. De koelkast vriest en de vriezer koelt. Dit was een bekend probleem. De leverancier van het spul heeft er ook zelf wel bij mekaar twee dagen aan lopen sleutelen. En het werkt nog steeds niet naar behoren. Maar hier valt mee te leven, als je er maar aan denkt je pilsjes in de vriezer en het voorgebraden vlees in de koelkast te stoppen.

Na een jaar uitproberen en zo'n 5000 mijl ervaring zijn er nog drie relatief eenvoudig te verhelpen zaken die ik wil veranderen aan het schip. Er zijn zo altijd wel onderwerpen waar je pas in de praktijk achterkomt.

- De motor maakt te veel lawaai, dat moet veel beter geïsoleerd kunnen worden. De motor staat midden in de kajuit onder een bank. Het geluid dat de motor zelf maakt valt nog wel mee en hier is ook met veel zorg geïsoleerd, maar hij brengt door z'n trillingen allerlei vloerdelen en kastjes in resonantie. En dat maakt een akelig lawaai. Als je zoals tijdens deze tocht in de kajuit moet slapen terwijl de motor aanstaat, dan wordt je daar echt gek van.
- De afstand van kaartentafel naar toilet is te groot in zware zeegang. Ergonomisch is de boot zeer doordacht. Overal zitten ook grepen om je aan vast te houden en vooral het kombuis is echt ontworpen om met zwaar weer veilig nog wat klaar te kunnen maken. Alleen op deze plek kan het nog worden verbeterd met bijvoorbeeld een stang aan de kajuittrap die de te grote afstand overbrugt. Het is me al een paar keer overkomen, dat ik nog net niet van kaartentafel naar toilet gelanceerd werd.
- Als derde het warm water. Warmwater komt van de cv en kan eventueel van motor of door het 220 volt systeem geleverd worden. Maar het is verspillend de diesel kachel in de zomer aan te laten alleen voor het warm water. In de praktijk maakt de generator de meeste motor uren in ons schip. Ook tijdens deze tocht is de motor soms een paar dagen niet aangeweest, maar de generator staat iedere dag wel enige malen te draaien voor het elektrisch koken of gewoon om de batterijen bij te laden. Het is daarom veel handiger om de warmtewisselaar van de generator voor het warme water te laten zorgen.

Naast alle zaken waar ik zo bijzonder tevreden over ben van deze boot, zijn er twee die nog eens extra genoemd moeten worden.

- De kiel. De kiel geeft zo ongekend veel extra mogelijkheden aan zo'n schip. Droogvallen, over platen heen durven waar anderen niet over piekeren, in havens komen waar normaal volstrekt anders soortige boten komen. Voor een brug laat ik even m'n drie en een halve meter diepe heipaal zakken zodat ik niet zenuwachtig met harde wind hoef te manoeuvreren. Met laag water kan ik vrijwel elke haven uit en het gunstige tij oppikken. In boxen laat je hem wat zakken, zodat die over grond sleept: nooit problemen met verlijeren, etc, etc.. Kortom: ideaal! (Of anders gezegd in de meer filosofische termen van hierboven: ze geeft zoveel extra vrijheid. Alleen voor deze extra vrijheid betaal je in dit geval wel een niet onaanzienlijk bedrag.)
- Elektrisch koken. Schoon en droog in de relatief kleine ruimte aan boord. Veel minder gevaarlijk dan gas. Nooit gesleep met een gasbun en dus een vrijwel onbeperkte hoeveelheid energie aan boord. Werkt in de winter net zo goed als zomers. En het eventuele nadeel, dat je er een generator voor moet starten ken ik niet, want de generator werkt vrijwel geruisloos. Bovendien moet de generator toch af en toe eens draaien om de batterijen op te laden. Het goede kombuis in het algemeen met het praktische aanrecht van Corean en het elektrisch fornuis in het bijzonder, nodigen gewoon uit tot kokkerellen. En als je met je boot veel op Engeland vaart, is dat om meerdere redenen een groot genoegen.

(Je houdt het niet voor mogelijk, inmiddels is het bijna zeven uur, ik ben vijf koffie mokken verder, heb pagina's vol gekletst en ik ben nog de Noorderhaaks niet gepasseerd! De snelheid is nu wel opgelopen tot twee knopen. Maar ja, de motor draait ook maar iets meer dan stationair op 900 toeren. Buiten is het aan het schemeren en het is heilig. Met die spekgladde zee ziet het er sprookjesachtig uit.)

Tenslotte de hamvraag: hoe is deze reis de schipper befallen?

Uit de teneur van het bovenstaand, lief dagboek, zal de strekking van wat ik hier wil schrijven wel duidelijk zijn. Ik zal de systematiek van de start van deze reis hierbij volgen.

Slapen

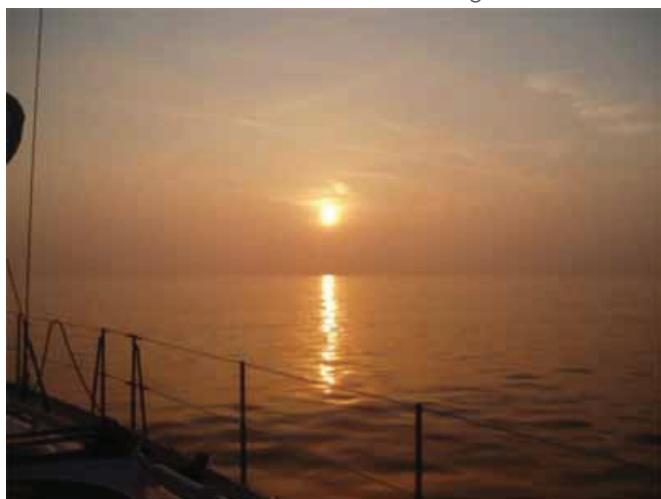
Het is maar goed, dat Henk met me het eerste stuk door het kanaal heeft meegevaren, want ik had de slaap techniek toen nog volstrekt niet te pakken. Zelfs op de terugweg van Spanje heb ik nog blunders wat dit aangaat gefabriceerd. Maar ik ben nu zover, dat ik het wakker worden niet meer laat leiden door geklapper van zeilen of plotseling woelige zeeën. Ik ben helemaal ingesteld op het gekraai van de wekker. En m'n zeekooi achter de kaartentafel heb ik zo langzamerhand ook geperfectioneerd. Het is nu zaterdag ochtend en ik vaar al vanaf dinsdag middag en ik voel me nog kip lekker en

ondanks deze anders geplande nacht, nog helemaal fit. En dat kan niet anders dan verklaard worden uit het feit, dat ik zo goed gecontroleerd heb kunnen slapen gedurende deze reis. Ik zie dit als een overwinning op mezelf!

Eten

Ik vind, dat de kok gedurende deze reis goed z'n best heeft gedaan. Hij had er zichtbaar plezier in om er wat van te maken. Op één misser van een kant en klaar maaltijd na, heeft hij iedere dag weer lekkere en gezonde maaltijden voorgetoverd.

De dip die ik had in Helford River en Falmouth wijd ik wel aan bedorven voedsel. En waarschijnlijk aan een bedorven melkproduct. Ik hecht nogal aan verse groente en zuivel. De gigantische voorraden blik en houdbare zuivel heb ik nauwelijks aangeboord. Bier en wijn heb ik geheel tegen mijn gewoonte in eigenlijk alleen maar gedronken toen ik veilig achter een mooring lag. Slechts één keer heb ik gedurende het varen een biertje genomen en dat heb ik nog voor driekwart weggegooid. Ik weet zeker, dat als ik dit thuis vertel, ze me niet zullen geloven. Maar de rest voorraden moeten dit verhaal



dan maar aannemelijk maken. Er is ongetwijfeld een goede psychologische verklaring voor dit voor mij afwijkend gedrag te vinden.

(De zon staat nu al een stukje boven de kim. Het is 8 uur, en ik hoor via kanaal 62 van Verkeerscentrale Den Helder, dat er een vloot van dertig zeiljachten mijn kant op komt. Ze gaan aan een wedstrijd beginnen. Dat kunnen ze wel afblazen, want het waait windkracht 1.)

Zeiltrim

Wil je comfortabel en lui varen en toch veel mijlen maken, dan is het niet anders dan ik me had voorgesteld. Een in zijn aard wat luie zeiler, moet niet bij zo'n tocht opeens de beest willen uithangen. Je komt jezelf dan vanzelf tegen. Het schip gedraagt zich wat zeilvoering betreft zeer vergevingsgezind. Alleen bij weinig wind, geeft ze er volledig de brui aan.

Mijmeren

Het geestelijk welzijn van de schipper is behoorlijk aan z'n trekken gekomen gedurende deze tocht. Erg diepgravend is het allemaal niet geweest, maar de simpele ziel is er dik tevreden mee en ziet er nog steeds gelukkig uit.

Navigeren

Het navigeren was inderdaad niet anders, dan ik me had voorgesteld. Zeer tevreden ben ik over m'n stuurman. Vannacht heb ik hem de opdracht 'track', meegegeven en ongeacht hoe stroom of wind stond, hij wist de boot exact op de voorgeschreven lijn te houden. Op zee geef ik hem vooral 's nachts de opdracht 'vane' mee. Dan hoef ik zelf niets meer aan de zeiltrim te doen.

En op m'n radar vond ik gedurende deze reis de 'marpa' hulp ideaal. Vooral als het druk is op het water krijg je zo een keurig overzicht van waar iedereen naar toe gaat. Het is negen uur, windstil, vaar nu Oudeschild voorbij, geen boot op het water. "Hallo, is daar iemand?", hoor ik roepen. Ik denk eerst "één of andere grapjas aan de marifoon". Maar als ik weer hoor roepen "is er iemand aan boord?", kijk ik vanachter m'n pc maar eens achterom. De waterpolitie is heimelijk van stuurboord achter naderbij geslopen. Ze kijken m'n verlopen paspoort in en als ze horen, dat ik net uit Falmouth kom, stappen ze hoofdschuddend maar weer van boord "Mooie boot meneer", zegt er eentje nog uit beleefdheid.



In de buitenhaven van Harlingen staan m'n vrienden Henk, Agnes, Mirjan en Kees me al toe te zwaaien.

We krijgen weer een vip behandeling, want de werfbaas himself bedient de brug. En als we met z'n vieren de Industriebrug doorvaren, kan de snor van de brugwachter weer



krullen. Op wat beschadigd boegbeslag na, is zijn Atlantic 51 weer veilig terug in de haven. Je moet er aan wennen, maar als je een Atlantic koopt, wordt de boot nooit helemaal je eigendom. Ze blijft altijd een kindje van de werf. Ik moet nog wel even verantwoording afleggen, waarom ik dat steigertje niet voor hem heb meegenomen. M'n behouden thuiskomst wordt met haring gevierd. En het is super te ervaren, hoe iedereen met me mee heeft geleefd.