

## 30<sup>e</sup> Zeeuwse Duo zeiltocht 2009

- de tocht zonder wind -
- a/b Tramontana

Schipper: Durk-Jan Lagendijk  
Maat: Jos Lagendijk  
Schip: Dehler Duetta 94 / 31



*Woensdag 23 september*

De 30<sup>e</sup> duotocht kent dit jaat een record aantal deelnemers. Maar liefst 25 schepen verschijnen aan de start. Het is dan ook een gezellige drukte in de haven en in het restaurant van vvw de Schelde. Na het inschepen, aansluiten van de track & trace en zeilklar maken van de boot besluiten we nog even een fatsoenlijke maaltijd naar binnen te werken. Nog tijdens het eten verschijnen de overige deelnemers en maakt iedereen zich klaar voor het in ontvangst nemen van de zeilaanwijzingen.

Dat is schrikken... Maar liefst 5 verplichte havens (Ellewoutsdijk, Burghsluis, buitenhaven Bergsediepsuis, Buitenhaven Roompot of Betonhaven en

Strijensas) en 4 verplichte vaarwateren. Nog een geluk dat al op donderdag de verplichte vaarwateren op de Grevelingen eruit werden gegooid, anders waren daar nog 2 bij gekomen. Nu bleef het beperkt tot het vaarwater langs Kamperland, het Schenge, de Dortsman en het Spui. Met in ons achterhoofd de weerkaartjes waarop Nederland de komende dagen onder een hele grote dikke "H" lag, bedenken we dat dit wel eens een hele lange tocht kon gaan worden.

Diezelfde dikke "H" en het feit dat het al ruim 2 uur na HW Vlissingen is bij de start, doen ons besluiten een rustige start te maken richting het Veerse Meer. Tot en met de Stationsbrug in Middelburg kunnen we rustig motoren. Sinds vorig jaar staat daar een vast aantal motorminuten voor. Daarna gaan de zeilen omhoog en varen we geruisloos richting de sluis Veere.

Dit is het eerste jaar met het nieuwe schip van de schipper. De voorgaande edities werden afgelegd met de "Guus" een Waarschip 725. Na de verkoop van dit mooie scheepje is er begin dit seizoen een Dehler Duetta 94 voor in

de plaats gekomen. Op het kanaal doen de eerste voordelen van dit schip zich al gelden: weinig wind nodig en met de veel hogere mast wordt nu ook wind gepakt die over de dijken en bomen waait. Al snel lopen er een tweetal deelnemers uit. Zij hebben de spi gezet. Wij lopen langzaam maar zeker weg van de rest van het veld. De sluiswachter laat heel lang -maar net



niet lang genoeg- de sluislichten op groen staan, ongetwijfeld tot ergernis van diegenen die er al in liggen. Net als we denken dat wij nog mooi mee kunnen gaan de lichten op rood... Al snel mogen wij de sluis invaren, en kan het wachten voor ons beginnen. Langzaam komen ook de achterop geraakte collega's binnen varen. Na de sluis zetten we nog even het zeil en besluiten we de eerste de beste box in te varen om te overnachten.

#### *Donderdag 24 september*

Na een heerlijke nacht varen we rond half 7 de box weer uit. We hoeven de motor niet te gebruiken, da's weer mooi voor de motorminuten. Het laatste stukje kanaal duurt lang, maar eenmaal op het Veerse Meer kunnen we beginnen aan een inhaalrace ten opzichte van de collega's die al iets eerder vertrokken waren. Op het Veerse Meer staat in de ochtendschemering een zuchtje wind waardoor we aan de wind zeilend een mooie voortgang kunnen maken. Om het verplichte vaarwater langs Kamperland helemaal te bevaren moeten we even een stukje opkruisen tot we boven de eilandjes langs kunnen. In dit stukje pakken we meteen een aantal mede-duotochters. Met sommigen zullen we de hele dag nog opzeilen, anderen raken we al snel kwijt. Nadat we boven de eilandjes zitten wordt de spi tevoorschijn getoverd. Deze spi lijkt eigenlijk wat te groot voor het schip, maar mooi geel is hij wel! Het kost enorm veel moeite

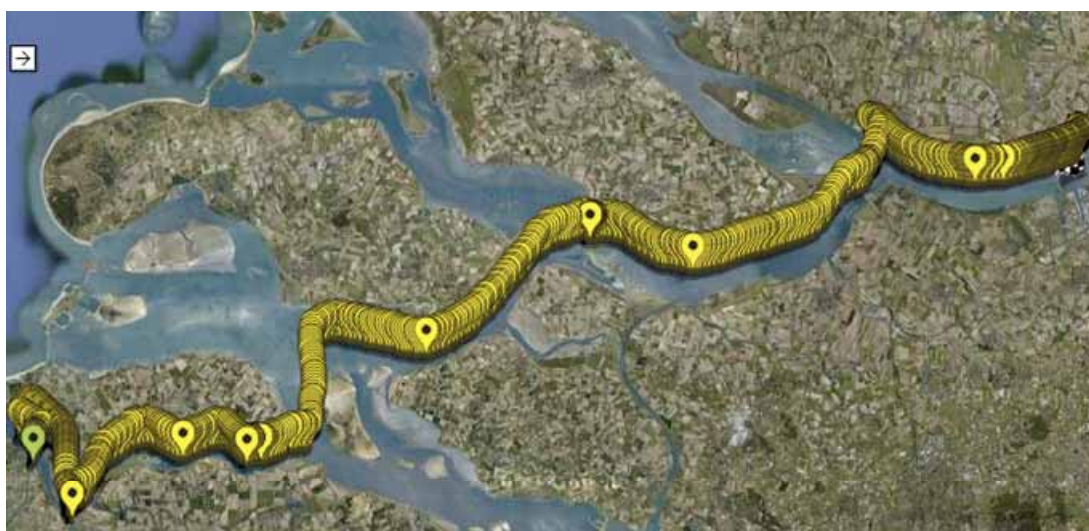


de spi vol te houden. Soms valt hij zover in dat het onderlijk onder de boot dreigt te verdwijnen. Na een paar mooie foto's en wat filmmateriaal te hebben geschoten komen we een beetje onder de eilandjes vandaan. Net als het echt lekker begint te lopen moet de spi er alweer af omdat we de 3 keuze punten in onze thuishaven (Oranjeplaat) toch niet willen laten liggen. Om nu onder spi het geultje in te varen gaat ons net wat te ver en alleen op het grootzeil draaien we in de haven tegen de wind in en leggen vakkundig het schip stil vlak voor de Jils tegen de meldsteiger. Al snel lopen er meerdere schepen binnen. We bespreken even de te volgen tactiek voor de komende dag en gaan na de verplichte 10 minuten stil liggen op de motor richting havenlijn.

Op het Schenge kunnen we lekkere voortgang maken doordat de wind een beetje blijft staan en het halve wind is. Zo gaat het eigenlijk best heel lekker richting sluis. Helaas heeft met name het eerste stuk ons teveel tijd gekost om nog op het afgaande water richting Burghsluis te varen. Daarom besluiten we maar om



meteen door te varen richting Haringvliet of Hollandsch Diep. Het gaat echt heerlijk de Zandkreek uit en als enige kunnen we het Engelsch Vaarwater in 1 keer hoog aan de wind zeilend bezeilen. Precies rond de kentering gaan we stuurboord uit het Keeten op. Meteen zetten we de halfwinder bij. De Tramontana loopt lekker en met het zonnetje erbij wordt het een heerlijke dag.



In de Krammersluizen sluiten de Jils en Casa Aqua weer bij. Gezamenlijk varen we het Volkerak over. Over en weer worden leuke foto's gemaakt. Jammer van de groene vegen blauwalg die de stootwillen op de romp hebben achtergelaten. Dat ontsiert toch echt de foto een beetje. Net als dat het de stootwillen, landvasten, kuipkussens, schoenen, broek en eigenlijk gewoon het hele Volkerak ontsiert... In de Volkeraksluizen blijkt dat de Casa Aqua het tempo niet heeft kunnen volgen. We besluiten dat we vanavond het Haringvliet op willen om rond een uur of 22:00 het spui op te varen. Dat kan dan met de stroom mee. Het plan is om dan in Blinckvliet te overnachten en de volgende dag weer met de stroom -en wind- mee verder het spui op te varen. Dan kunnen we rond 8:00 uur op de Oude Maas zijn alwaar de stroom dan ook mee gaat lopen. Zo komen we dan uit bij Strijensas. Vanavond kunnen we dan nog gebruiken om een rondje Tiengemeten te doen. Wat een mooi plan, haast te mooi om waar te zijn! En dat is het ook...

Het eerste nadeel van het nieuwe schip en voorbereidingsfoutje van de schipper komt aan het licht. Na een poosje wachten besluit de schipper om toch nog maar eens even de almanak goed door te lezen. Wat blijkt? Op maandag t/m donderdag draait de Haringvlietbrug na 15:30 niet! Dat was zonde van de tijd. Snel zetten we weer zeil en zeilen een beetje



teleurgesteld richting Strijensas. Vanuit het thuisfront wordt al snel gevraagd of het in de zeilaanwijzingen stond dat we de brug een kusje moesten geven. Ook daar zien ze met het track&trace elke fout voorbij komen. Het uur dat we nu verspeelt hebben krijgen we keihard om onze oren zodra de wind ter hoogte van Moerijk weg valt. We dobberen nog wel de Casa Qqua voorbij die ons alweer had ingehaald. In het donker drijven we Strijensas in en gaan snel te kooi.

### *Vrijdag 25 september*

Tja, wat nu? Het masterplan is in duigen gevallen. Om nu het hele rondje de stroom mee te hebben moeten we voor 8:00 de Noord en Oude Maas hebben bevaren. Dat zal een moeilijke opgave worden. Bovendien is de wind die -als die er al is- uit westelijke richtingen. Terugvaren naar de Haringvlietbrug en dan het spui heen en weer bevaren is ook geen aantrekkelijke optie. We besluiten om 5:30 weg te varen richting de Noord. Van zeilen kan haast geen sprake zijn, want we dobberen weer tergend langzaam voort. Net als we ons klaar gaan maken om de Noord te gaan oversteken kom en snel dichte mist opzetten. We zitten nog buiten de betoning als we schrikken

van een flinke tanker die het zekere voor het onzekere besloot te nemen en al zijn dekverlichting aan zet. Die was al best dichtbij. Vlak daarachter zien we nog een keer net op tijd (of was het eigenlijk net te laat?) een tweede binnenschip aankomen. Vervolgens lijkt het motorgedreun enige tijd op te houden en besluiten we op de motor in een zo kort mogelijke lijn het vaarwater over te steken. Eenmaal aan stuurboordwal strijken we de zeilen en houden we de motor aan en volgen zo goed en zo kwaad als het lukt de kant. Af en toe een kribje ontwijkend en scherp de achteropkomende jongens in de gaten houdende bereiken we de kruising Oude Maas - Noord - Dordtse Kil. Even plotseling als de mist gekomen was, verdwijnt het ook weer. Daarvoor in de plaats is een ander vervelend en minstens zo hardnekkig verschijnsel op komen zetten: het koelwater alarm. Daar hebben we in de zomervakantie ook al wel eens last van gehad maar toen bleef de motor wel rijkelijk koelwater uitspugen en bovendien was het euvel verholpen na grondig doorspoelen van het systeem. Nu lijkt er toch wat minder water achteruit de uitlaat te komen. We besluiten in ieder geval de motorbekisting te verwijderen om de motor wat luchtkoeling te geven. Ook kunnen we nu af en toe even voelen hoe de temperatuur van de motor zich ontwikkeld.

Op de Oude Maas vaart er plotseling een motorschip van de marachausse tussen ons en de wal in. We hebben eigenlijk geen idee wat die komt doen. Pas als het schip ons voorbij is (aan stuurboord nog wel, foei!) geeft de agent in het gangboord, na het zien van onze brandende boordverlichting, een goedkeurend knikje naar zijn stuurman en varen ze er met een flinke snelheid vandoor. Ook wordt nog even een blik op het stoomlicht geworpen en ze zagen dat het goed was. De schipper prijst zich gelukkig met het feit dat hij gisteren nog even onder de mastvoet aan het stripje met draden heeft gefruitseld. Op het kanaal door Walcheren wilde het stoomlicht namelijk niet branden...

Doordat we niet op volle kracht durven te motoren komen we ver na de kentering het spui op. De Oude Maas hebben we dus ook al geruime tijd stroom tegen gehad. Eenmaal op het spui staat de stroom al wel lekker mee en kunnen we, weliswaar tegen de wind in, wel lekker zeilen. Sommige stukken zijn bijna bezeild, op andere stukken moeten wat klapjes worden gemaakt. Slechts 1 keer raken we aan de grond. We vragen ons af waar de kapitein van de veerpont over het Spui zijn werkplezier vandaan moet halen en of het niet verstandiger was geweest de oprijkleppen van de pont langer uit te voeren zodat er een semi-permanente walverbinding zou ontstaan waarbij het wegverkeer gewoon door kan rijden. Op het spui komen we de Specie nog tegen die juist de andere kant op gaat en net wanneer we het Haringvliet op varen liggen daar nog enkele duo-tochters.

Eenmaal op het Haringvliet waait het zowaar een Bft of 3 en omdat het zo lekker gaat worden we overmoedig. We maken de tweede grote aanwijsbare fout door te besluiten een rondje Tiengemeten te doen. De argumentatie was simpel maar wel valide: door met halve kracht te motoren hebben we 3 uur op de motor gevaren en die motorminuten moeten we natuurlijk ergens compenseren. Tiengemeten leent zich daar uitstekend voor en we zetten de spi erbij. Met een lekker vaartje van soms 6 knopen zeilen we het Vuile gat door. In een zo kort mogelijke bocht varen we om het oostpuntje van het eiland heen en met enkele slagen komen we weer onder Tiengemeten door. De wind draait af en toe behoorlijk maar toch nog redelijk snel kan de spi weer ophoog als we weer aan de west kant zijn. Inmiddels hebben we uitgevogeld dat het volgens ons niet mogelijk is om op een gunstige wijze buitenom terug naar de Roompot te zeilen. Jammer, want dat was wel ons plan. Nu zijn we genoodzaakt dezelfde weg terug als heen te varen. En dat is meestal niet goed in een duotocht.



Na een kleine 3 kwartier te hebben moeten wachten op de brug kunnen we daarna wel in 1 keer de openstaande Volkeraksluis invaren. Het eerste stuk Volkerak gaat als de spreekwoordelijke speer. Met een hapje eten erbij wordt het een heerlijke avond. Helaas zakt de wind al snel in en ergens tussen de Galatheese haven en Benedensas wordt de ETA voor de Krammersluis 4:00 in de ochtend. We zitten weer in een drijfpartij van heb-ik-jouw-daar. Elke keer als we weer een halve knoop bootsnelheid hebben komt er weer een binnenvaarder die met een enkele golfslag de snelheid weer tot een hatelijke 0,00 knoop weet te reduceren. Peddels hebben we niet meer bij ons. Een beetje wrikken met het roer wil nog wel wat helpen. Omdat het halen van de Krammersluis een utopie lijkt te worden en we vanavond ook nog even naar de koelwaterpomp willen kijken, nemen we het besluit om te gaan overnachten in Benedensas. Daarvoor moeten we wel eerst het Volkerak over steken. Dit geeft de schipper het idee dat de binnenvaart nu wel eens voor een meevaller kan gaan zorgen. Als we nu

eens compleet stuurloos liggen te drijven middenin het vaarwater en er komt binnenvaart aan, dan moet het toch omwille van goed zeemanschap toegestaan zijn de motor even krachtig aan te spreken? En zo geschiedde. Welliswaar bleef het juist nu uitgerekend beperkt tot slechts 1 tanker, dat ene motorminutje om veilig over te steken was goed besteed. In het donker en met een beetje mist weten we het geultje naar Benedensas te vinden. In het havenkommetje zien we haast geen hand voor ogen en weten bijna een paar gele boeitjes te raken. Uiteindelijk meren we heelhuis af in een box in de verenigingshaven. Het is inmiddels 0:30, maar we moeten nog even een koelwaterpomp uit elkaar halen. Deze zit niet echt op een makkelijke manier bevestigd en voordat we de kapotte impellor kunnen vervangen moet eerst de aandrijfriem van de pomp eraf, de hele pomp van



de motor en de pomp zelf open gemaakt worden. Gelukkig is de oorzaak van de gebrekkige koelwatervoorziening snel gevonden. De impellor miste 3 schoepjes. Met een nieuwe impellor en de pomp weer op zijn plek testen we nog even de motor en zien tevreden dat er weer water uit de uitlaat komt. Nu zelf nog even een borrel

en dan snel te kooi.

*Zaterdag 26 september*

Na een nacht van 6 uur en een nacht van 7 uur rust, moeten we vannacht een wat langere nacht nemen. Geen probleem voor ons. De volgende ochtend blijft er ook rond 8:00 nog mist te hangen. Ook nu weer pakken we toch maar even een motorminutje om veilig en snel het Volkerak over te steken. Aan de andere kant staat er een beetje wind en we kunnen op het gemakje richting Krammersluizen varen.

In de Krammersluis moeten we, net als op de heenweg, weer achter een klein binnenschip de jachtensluis in. Doordat de noordelijke kolk van de beroepssluis gestremd is wordt de jachtensluis ook ingezet voor beroepsvaart. Aan de andere kant van de sluis is het inmiddels ook afgaand water. Er staat alleen geen zuchtje wind. Aan de wachtsteiger ligt de Maerezaat die inmiddels heeft opgegeven. We maken een kort praatje en zij maken nog een foto van ons als we dobberend de Oosterschelde opdrijven.

Tot nu toe wisten we wel dat het erg moeilijk zou gaan worden om alles nog te bezeilen, maar theoretisch zou het moeten kunnen. Het moet dan wel

gaan waaien. Die hoop wordt echter al snel de kop ingedrukt door het thuisfront dat naast de actuele posities van de concurrente ook weet te melden dat we niet op enige wind van importantie hoeven te rekenen tot ver in de middag. Bovendien zou het ook vannacht niet gaan waaien en ook zondag ochtend niet. Kijk, dat zijn de opbeurende berichten!

Maar inderdaad, we vestigen een absoluut diepte record door er ongeveer 6 uur over te doen om van de Krammersluizen tot het Brabantsch Vaarwater te komen. Onderweg zijn we nog wel getuigen van een fascinerend schouwspel van in paniek zijnde vissen die, waarschijnlijk op de vlucht voor



een zeehond of bruinvis, met een hele school vlak onder het wateroppervlak alle kanten opzwellen. Af en toe zien we een donker roofdier erachteraan schieten. Dat zijn de voordelen van spiegelglad water, met golfslag zie je dit niet.

Net als we de Witte Tonnen Vlije indraaien komt ook de Badora ons op de motor voorbij varen. Het gebaar is duidelijk: ook zij hebben het bijltje erbij neer gegooid. Het plan om eerst naar Burghsluis te varen hebben we laten varen, want inmiddels loopt er een vloed de Oosterschelde in. Het Babantsch vaarwater en de Dortsman zijn echter mooi bezeild en zo kunnen



we vanavond mooi nog even naar de Bergse Diepsluis. In de Dortsman lopen we zelfs ruim 6 knopen over de grond. Omdat we niet helemaal zeker zijn van de waterdiepte aan de



andere kant op dit tijdstip besluite we om het grootzeil even te laten zakken. Zo wordt de snelheid beperkt tot 3 knopen en een aan de grond actie komt dan wat minder hard aan. De diepte blijft evenwel genoeg om door te kunnen varen en nadat we weer op groter water zijn zetten we ook het grootzeil weer bij. Vroeg in de avond meren we af aan een visboten steiger in de voorhaven van de Berge Diepsluis. Op de terugweg eten we een hapje en concluderen bij het vallen van de avond dat we te laat gaan zijn voor de laatste bediening van de Zeelandbrug. Daarmee wordt duidelijk dat we zondag niet meer buitenom Walcheren terug kunnen. Ook vallen Burghsluis en de Roompot/Betonhaven nu definitief af. We varen daarom naar de jachthaven van Wemeldinge. Hoe frustrerend is het dat het de hele avond lekker blijft waaien en we zelfs met wind een leegstaande box invaren!

We lopen even naar het toiletgebouw, wat in Wemeldinge altijd lastig is doordat alles met pasjes is afgesloten. Wanneer we weer de steiger op komen vraagt een Zuiderbuur of we toevallig in zijn box liggen. Dat blijkt zo te zijn en we moeten nog even een andere box opzoeken. Wie verwacht er nou ook dat de box eigenaar midden in de nacht nog terug komt?

### *Zondag 27 september*

Na 9 uur rust varen we onder zeil Wemeldinge uit. Gisterenavond hebben we telefonisch laten weten dat voor ons het reglementair uitzeilen er ook niet meer inzit. We proberen nog wel volgens het duotocht principe zoveel mogelijk te zeilen. We zeilen dan ook het Kanaal door Zuid-Beveland in. Het gaat erg rustig. We worden opgelopen door een 48 voets zeiljacht op de motor. Deze schipper is een enthousiast marifoongebruiker. Zo horen wij dat na zijn oproep de bediening van de Postbrug laat weten dat om 8:00 de brug bediend zal worden. Dat doet ons besluiten ook de motor te starten en de zeilen te strijken. Zo motoren we achter het andere schip aan richting de spoorbrug en Vlaktebrug. De sluis te Hansweert staat al voor ons open en na een snelle schutting liggen we buiten. In de sluisen melden we ons nog keurig telefonisch bij de organisatie. We horen dat er nog 2 schepen kans maken reglementair te finishen. De "Dawn Raid" ligt net voor Ellewoutsdijk en de "Losbol" op het Veerse Meer.



Ook op de Westerschelde proberen we nog te zeilen. We hebben tenslotte de tijd en zowel getij als windrichting zijn ons gunstig gezind. Helaas belanden we ook hier in de mist. We blijven

netjes aan de stuurboord zijde van het vaarwater varen. Nadat we bij Hoedekenskerke langs drijven trekt de mist weer op en zien we zelfs nog een zeehond. Aan het einde van de ochtend zijn we nog vrij weinig opgeschoten en omdat we toch al niet meer meedoen voor de prijzen besluiten we de tocht maar rustig uit te motoren. We zwaaien naar Ellewoutsdijk en maken nog een foto-tje. We varen maar net naar binnen wat het is al ruim na HW. Nu we toch niet meer meedoen kunnen we ook gewoon door de Honte, wat eigenlijk een verboden vaarwater in de zeilaanwijzingen is, varen. Wanneer we Vlissingen naderen steekt er eindelijk een beetje wind op. Bij de sluizen is het druk met pleziervaart en ook hier, het lijkt gewoonte te worden, kunnen we meteen naar binnen varen. We meren om 14:30 af in de haven van de vvw Schelde. Het blijkt dat de meeste deelnemers hun schip al naar de thuishaven hebben gebracht. Het is gewoon leeg. Gelukkig komen al snel nog wat deelnemers binnen druppelen en worden de eerste ervaringen uitgewisseld. Ook blijkt al vrij snel dat de "Losbol" niet meer op tijd gaat finishen. Het is 16:00 uur en moeten het hele kanaal nog door. Wij weten uit ervaring van 2008 dat dat niet in 1 uurtje te doen is, en je dus net een klein uurtje buiten de tijdslimiet binnen gaat komen.

Daarmee is dus de winnaar duidelijk. Van de 25 gestarte schepen weet alleen de "Dawn Raid" te finishen. Voorwaar een hele prestatie! Onder het genot van een biertje worden verhalen en ervaringen met de andere deelnemers, die nu ook steeds meer binnen komen, uitgewisseld. Het blijkt dat motorproblemen een vaker voorkomend probleem was deze tocht. Ook mist was voor enkele deelnemers een nieuw fenomeen. Sommigen zijn achterstevoren en al pirouettes draaiende het spui afgekomen en anderen presteerden het om mooie rondjes te dobberen op de Westershelde. De prijsuitreiking gaf enkele leuke en confronterende plaatjes van de tracklogs van de deelnemers. Maar waar iedereen nu natuurlijk echt naar uitkeek was de mosselmaaltijd die een einde maakte aan een zeer geslaagde duotocht. Hopelijk zijn er in 2010 weer minstens zoveel deelnemers. Wij zijn er in ieder geval weer bij!