

Als je maar doet wat de ander niet doet

Watertuin met Harm Roelofs (schipper) en Tom van Dijk (maat)

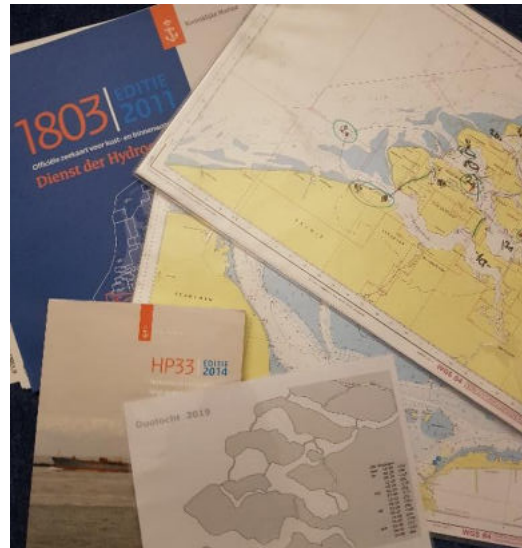
Proloog

Slecht weer of slechte kleding?

Op de website van de Duotocht staat het al; de zwaarste tocht van Zeeland. Als je hem een keer hebt gevaren dan weet je ook dat dit niet is gelogen. Het is zwaar en tegelijk verschrikkelijk verslavend. Als zeiler wordt je getest op je eigen grenzen, de bemanning als team en de grenzen van de boot. Als je de tocht (geen wedstrijd, maar wel een winnaar) regulier finisht, dan ben je al meer dan tevreden. Om in 92 uur non-stop onder zeil de gekste plekken in Zeeland & Zuid-Holland aan te doen, dan maak je situaties mee die je als toerzeiler of wedstrijdzeiler niet meemaakt of mee wilt maken. In dit verslag volgen meerdere voorbeelden die door de Duotocht-organisatie als "grensverleggend" worden betiteld. Als je deze tocht ook nog eens weet te winnen, dan weet je echt hoe bijzonder je bootnaam op de wisselbokaal is. Dan begint de stress veel eerder dan bij de start, omdat je weet hoe ervaren de concurrentie en hoe klein de verschillen kunnen zijn. Dan wil je toch minimaal weer in de buurt van de eerste plek komen.

De voorbereiding begint dus met inschatten van de deelnemers. Veel oude bekenden zien we, Sigmund, Tramontana, Prince of Tides en Pluk. Dit jaar doet ook Zeilen en de boot ZOEF mee. Een grote kanshebber als boot met een ervaren bemanning. Als tweede volgt een lange lijst van spullen, eten en kleding die we op basis van eerdere ervaringen denken nodig te hebben. Verlichting en zoeklampen, vaarboom voor alle keren dat we vastzitten, snaaivoer, water en veel warme en vooral waterdichte kleding. Daarna beginnen we met het opzoeken van alle mogelijke informatie over het vaargebied zonder te weten waar we precies naar toe moeten. De uiteindelijke route is pas tijdens de start te bepalen, na het palaver van Sal en Hans, de organisatie. En dan lezen we de verslagen van voorgaande jaren nog maar eens door. Vorig jaar was een zware tocht geweest met één dag veel wind, andere jaren geen wind en roeien.

We kijken maar eens naar de weersvoorspellingen, en nog eens en nog eens. Het wordt maar niet beter, alle dagen veel wind en regen voorspeld. We zuchten en doen wat iedereen doet, ons schikken in het weer en nemen extra goede zeilkleding mee. Een oude zeilerswijsheid; er is geen slecht weer alleen slechte kleding.



De dag van de start

Wat kunnen we nog doen?

Vlissingen is een mooie stad en vertrekhaven maar voor sommigen nog best ver te reizen. We hebben dit jaar geluk en worden gebracht met de auto. De boot hadden we het weekend ervoor al gebracht. Tassen vol eten, kleding en spullen staan reeds aan boord. Onze Victoire gaat van 8 ton waarschijnlijk naar 8,2 ton maar dat zal voor deze tocht niet veel uitmaken. We melden ons bij de organisatie en krijgen de tracker, het apparaat waarmee we te volgen zijn. Installatie van de tracker en inrichting van de boot is snel gedaan. We zijn klaar om te gaan. Om 16.00 is het warme eten en daarna het palaver met de vaaraanwijzingen. De haven is al volgelopen met deelnemers en ik ga nog even bij de ZOEF kijken. Wat ligt er veel bagage op een kleine boot. Het regent al en de wind fluit.

Het eten is prima en we praten met de deelnemers over afgelopen jaar en de komende dagen. Spanning is voelbaar en iedereen is benieuwd naar de vaaraanwijzingen. Om 17.00 is het zover, Sal en Hans starten met de introductieronde, de reglementen en de vaaraanwijzingen. Ze hadden weer veel moeite gedaan om voor ons nieuwe plaatsen en vaargeulen in de lijst op te nemen. Maar wat blijft te varen met zoveel wind? De windwaarschuwingen maken de zee een verboden gebied, en het kanaal door Walcheren is gestremd door de stationsbrug, dat was bekend. Een verrassend element wordt echter de gemeenschappelijke verplichte aanbrengricht naar de Oosterschelde. Allemaal moeten we dezelfde route via de Westerschelde naar Hansweert nemen. Dan pas gaat de eigen planning beginnen.

Goed, iedereen krijgt zijn eigen lijst met vaaraanwijzingen en we lopen (rennen) naar de boten. De Joanna is weer als eerste weg naar de sluis en we volgen met 4 boten op korte afstand. De kleine sluis is snel vol. De rest moet wachten op de grote sluis. Buitengaats waait het al stevig en we kiezen voor een verkleind grootzeil. Joanna ligt 3 bootlengtes voorop, dan wij onmiddellijk gevolgd door



Pluk. De onderlinge snelheidsverschillen blijkt de komende uren minimaal en ondanks wat loefduels komen we gelijktijdig aan in Hansweert. Het is toch geen wedstrijd, of toch wel? Verrassend was de ZOEF die toch kort daarna al binnenkomt. Zoals gezegd, dat wordt een serieuze concurrent in deze tocht. Niemand had echter gerekend op de sluiswachter, die keurig blijft wachten op de rest van de vloot. Dus ondanks een verschil van bijna een half uur liggen we uiteindelijk allemaal weer in dezelfde sluis. En vervolgens een half uur voor de spoorbrug te dobberen...

Tijd voor de eigen planning. Wat gaan we doen, hoe loopt de stroom, hoogwater, droogvalhavens enz, enz, enz.? De eerste keuzes zijn makkelijk; Gorishoek hoogwater is haalbaar en daarna met stroom mee naar de Zilverput achterin de Oosterschelde. We zijn als eerste in Gorishoek, weer aardedonker en weer schrikken we van de grote onverlichte palen. Hoe zou het er bij daglicht uit zien? Misschien toch eens een keer gaan kijken. Lijntje uit en 10 minuten wachten. De volgende boten komen aan. Wij vertrekken weer en lopen gelijk vast. Dat is één. Vorig jaar waren we liefst 8 keer vastgelopen, eens kijken wat het dit jaar wordt. De Zilverput is goed bezeild en met heel veel stroom mee maken we veel mijlen. Het teamwork op de boot is weer soepel als altijd, ieder pakt zijn taak en doet wat de ander (nog) niet doet. Varen en navigeren gaat soepel en de boot loopt constant boven de 6 kn door het water, ruim 7 over de grond. Dit lijkt wel genieten.

Keuzestress

Wat kunnen wij doen wat zij niet doen?

Eerste besluit, we gaan niet naar Tholen maar direct met stroom mee door de verplichte Dortsman naar het verplichte haventje Stavenisse. Na 2 eerdere Duotochten is de Dortsman niet meer grensverleggend als onverlichte geul vol visstaken en tonnen, maar het blijft billenknippen met de zaklamp en ruim 6kn over de grond. Zonder ongelukken komt Stavenisse in zicht en ik maak Tom wakker, deze ingang met afgaand water zeilend doorkomen, dat moet wel in 1 keer kloppen. Ruim 50 cm onder de kiel en we stomen naar de steiger, gooien een lijntje en wachten onze 10 minuten op de eierwekker.

Wat nu? Philipsland halen we niet in dit tij, maar de westelijke Oosterschelde is mooi te zeilen. Op naar de dam, de Betonhaven en naar Burghsluis, twee verplichte nummertjes. De wind neemt toe tot 6bft en we zien al uitschieters van 30kn. Hopelijk draait de Zeelandbrug en we beginnen al vroeg met oproepen. Hij draait en zonder echte wachttijd schieten we door naar de Roompot. Stavenisse naar Betonhaven in nog geen 3 uur. Burghsluis volgt en we accepteren dat we met laagwater niet over de oliegeul heen kunnen. Er is genoeg wind en we strepen 2,5 uur later ook deze haven af.

Opkomend water betekent dat we de droogvallende havens moeten doen, dus St Philipsland komt in de planning. Wederom snelle tijden en we zien ter plaatse 2 boten aan een boei liggen. We spreken de Pluk aan terwijl we langzaam naar de kade varen. "Hoe diep steken jullie dan?" en we zien ze snel losmaken. Nog geen minuut later liggen we met 2 andere boten aan de kade. Later blijkt dat ze al 3 uur aan het wachten waren. Doen we toch wat de ander niet doet.

Weer keuzestress, dit keer Grevelingen of Volkerak. Het waait hard en de openingstijden van de Grevelingensluis zijn ongunstig door de stremming. Wanneer gaan we de Grevelingen op? Het besluit valt, eerst naar boven naar Volkerak en Haringvliet. Samen met de Pluk varen we naar de Krammersluizen. Wat loopt die standfast 33 toch hard met deze wind. Dit wordt een serieuze concurrent.

Samen liggen we in de sluis en weer verrast ons de sluismeester. Dit keer heel positief, het is dezelfde oud-duotochter die we vorig jaar ook tegenkwamen. Een zeer soepele sluisgang en een heel gezellig praatje, het bevalt ons goed. Dit is toch mooi om mee te maken in zo'n tocht.



Volkerak is ruime wind en we stuiven weg. Bij de Heen lezen we dat we naar de Schapenput moeten, ons nog onbekend en we zien dat deze nog 20 minuten verder is dan verwacht. Ondertussen moeten we ook de tijd voor de Haringvlietbrug in de gaten houden. Ik besluit te bellen en te

vragen hoe laat die draait. "meneer, u moet 4 uur van te voren aanvragen, dus we kunnen kijken of 18.30 kan of 19.30". Prima, zolang de brug maar draait. Net nadat we de zeilen hebben gestreken voor de Schapenput belt de Haringvlietbrug. "Watertuin, u mag de brug van 18.30". Dat is mooi maar heel krap in tijd. Het besluit valt, direct op weg en de Schapenput doen we wel op de terugweg. De Pluk kijkt heel verbaasd als we direct weer omdraaien en wegzeilen. Wat doen zij, wat wij niet doen?

We zijn op tijd door de sluzen en nemen de tijd voor een warme maaltijd. Achteraf hadden we dat beter in Numansdorp kunnen doen en gelijk een puntje pakken. Maar goed, belangrijkst was dat we op tijd waren voor de brug. We liggen stipt 18.30 klaar en we zien in de verte de Pluk aankomen. De brug gaat open en wordt opgeroepen. "Hier de Pluk, mogen we nog mee". We verbazen ons over de strengheid van het antwoord; "nee, de brug gaat op aanvraag en alleen de Watertuin heeft aangevraagd". Pech voor de Pluk en we zeilen door op het Haringvliet. Weer iets wat we doen wat de ander niet (kan) doen.



Tweede etmalen onder zeil



We doen wat we moeten doen, heel veel zeilen.

We zijn nu 250 mijl verder en hebben al heel veel opdrachten gehaald. Het weer is nog steeds erg wisselvallig en de wind is erg vlagerig in de buien. Er zitten enorme hoosbuien bij en het thuisfront heeft medelijden met ons. Maar wij genieten! Na het Haringvliet gaan we het Spui op en doen het hele rondje inclusief Rhooen tot aan Willemsdorp in een kleine 4 uur. Wat fijn dat we stroom mee hebben. Nou was dat niet geheel toevallig, maar toch fijn dat de strategie goed uitwerkt. Onderweg zien we mede-duotochters ploeteren tegen de stroom.

Willemsdorp is weer een onbekende haven maar goed verlicht door de Moerdijkbrug. Check. Door over het Hollands Diep. Hier is het opletten dat we niet in het vaarwater kruisen. Vorig jaar moesten we hier meer dan 80 keer overstag. Dit keer is het net bezeild en we halen met enige moeite Strijensas. Door naar het Volkerak om de extra punten te pakken, dat is de beste keuze om daarna de verplichte opdrachten op de Grevelingen te gaan doen. Onderweg krijgen we nieuws binnen van anderen over zware windstoten en schade aan zeilen en boten. De ZOEF is zelfs volledig plat gegaan. Gelukkig is alles bij materiele schade gebleven en liggen veel boten bij de Volkeraksluizen uit te rusten. We zien ze liggen en iedereen slaapt als we langsvaren. Het is een zware tocht en wij prijzen ons gelukkig met de zware degelijke boot.

Oude Tonge staat weer op de lijst en we weten dat we met 1.90 diepgang daar moeite mee hebben. Vol gas betekent langzaam door de blubber ploeteren naar de haven en vice versa. Alleen naar buiten betekent nu pal tegen de wind in. Dat is met bijna 11m lengte niet te doen zonder vastlopen en we maken alvast de vaarboom klaar om de boot los te duwen. Een aanloop mocht niet baten, net voor de geul lopen we al op een bankje blubber en we sukkelen met 2 kn naar de tonnen. Het eerste kruisrak lukt net maar direct daarna liggen we vast. De vaarboom zakt weg in de blubber en de motor moet bij om los te komen. De nieuwe poging en nog eerder overstag inzetten is het devies. We kruipen naar breder water tegen de harde wind in.

De Grevelingen, als thuiswater is het extra moeilijk. We moeten nog zover en wat is het verleidelijk om aan te leggen. Maar alle plannings kloppen nog en we scheuren over de Grevelingen. Afmeren

bij de Bruinvis in Bommenede blijft grappig als local. De Bruinvis komt altijd langs op de eilanden om te controleren of je wel een Grevelingen-vlaggetje hebt.

Buien komen over en op de app-groep waarschuwen we elkaar. Tom slaapt net en ik zie de donkere wolken heel snel naderbij komen. De zwaar gereefde zeilen heb ik snel nog meer gereefd. Wat ben ik blij met rolfok en rolgrootzeil, dit is zeker standje 4^e rif. De bui dendert over en maakt het water vlak door de harde regen, direct gevolgd door heel veel wind. Op de windmeter verschijnt een max. 48kn. (10bft). De boot staat op de stuurautomaat en schiet vooruit terwijl ik onder de buiskap schuil. Ik denk nog; hopelijk duurt het niet te lang, want anders is de Grevelingen op. Slechts een paar minuten duurde het gelukkig en ik kan op tijd de koers wijzigen naar aan de wind en het rondje Hompelvoet afmaken.

Herkingen, de thuishaven staat nog op de lijst en we moeten weer een keuze maken. Halen voor de verplichte rust van 22.00 nog een andere haven of blijven we liggen? We besluiten te blijven liggen, verleid door warme douches, warm eten en een rustig bed.



U zijt een goeie zot!

Zaterdag, 60 uur onderweg.

Geluk, de Zeelandbrug draait nog, ook al meten we regelmatig 30 kn over dek. We mogen de Oosterschelde weer op. Wemelding blijft netjes windkracht 5 melden dus voor ons was duidelijk dat zijn een andere schaal hanteerden dan die van Beaufort. We hebben ons de verdere reis dan ook vastgehouden aan 'de schaal van Wemeldinge', het valt vast allemaal mee.



De golven zijn al stevig door de wind tegen de stroom, maar nog prima te doen voor de Watertuin. Ook al duikt het anker regelmatig ver onderwater, we zijn goed op weg naar de Oliegeul bij de Oosterscheldekering. Onderweg wordt snel duidelijk dat de 30'ers dikke 30'ers aan het worden zijn. We minderen nog meer zeil en stuiten verder naar de Oliegeul. Al dat gestuiter zorgt er voor de het ankerluik losschiet en meeklappert op de golven. Dat is niet best, want straks liggen over de andere boeg en breekt de het luik af met een vollopende ankerkluis als gevolg. We besluiten vaart te minderen tot bijna stilliggen, zodat ik naar voren kan.

Aangelijnd schuif ik snel naar voren, vergrendel het luik en schuifel terug zonder een golf over me heen te hebben gekregen. Weer prijzen we ons gelukkig met de stevige boot en drinken een koffie om op te warmen. Onze gedachten gaan uit naar de veel kleinere en lichtere boten in de vloot. Hoe zou het daar zijn?

Dat zien we later terug in het filmpje van de INCA wat ook is gedeeld op ZEILEN. Het is zwaar maar spectaculair zeilen. Spektakel staat ons te wachten als we tegen hoogwater aankomen bij de Oliegeul. Vorig jaar hadden we hier een zeer onfortuinlijke stranding waar we met veel moeite van zijn losgekomen. Deze keer zou het goed moeten gaan, alle kaarten zijn actueel en de route exact uitgestippeld; Maar met zoveel wind in de rug – de windmeter laat nog steeds tussen de 25 en 30

knopen zien - en die woeste golven zijn we toch erg zenuwachtig. Dit zijn niet de omstandigheden voor een hernieuwde kennismaking met de Roggeplaat. De overweging om snelheid te minderen door de motor aan te zetten, die laten we varen. We ijken constant de dieptemeter & positie met de kaart en we hebben ruim 2m extra water. Met 6kn schieten we de Oliegeul door en checken constant de diepte en positie. Nog geen 5 minuten later zijn we over de Roggeplaat met een zucht van opluchting. Sal, we hebben weer een grens verlegd.

Terug naar de Zeelandbrug gaan met bakstag wind en de golven lopen mooi van achteren. De Watertuin wil gaan surfen maar kan dat helemaal niet door zijn rompvorm. Een Victoire blijft een waterverplaatser. Toch duwen golven harder en harder en op het log verschijnen snelheden van 9 en zelfs 10 knopen. Dat is nog nooit gehaald. Hoe hard zou het gaan als je wel een surfende boot had gehad? Spectaculair zijn ook de brekende golven op de Roggeplaat. Die spatten wel 3m omhoog.



In Colijnsplaat kunnen we even bijkomen van dit avontuur. We zeilen de haven in op een puntje grootzeil en leggen aan. Een visser wacht ons op en knikt al bemoedigend; “zo, jullie zijn zeker blij dat je binnen bent”. We knikken allebei en melden vervolgens dat we over 10 minuten weer

vertrekken. Het onbegrip zocht een andere bevestiging; “is jullie motor dan stuk dat jullie zeilend binnen komen?”. Weer moest de man zijn hoofd schudden bij ons antwoord. Vriendelijk zei hij: “jullie zijn goeie zotten” en vertrok.

Hoe snel we ook terug varen bij de Zeelandbrug, daar wacht ons een teleurstelling, de brug draait niet meer door te harde wind. Niet verrassend maar de brugbediening is niet te overtuigen dat enkele uren terug de brug nog wel kon draaien. We zullen worden opgeroepen als de brug weer gaat draaien. De keuze is makkelijk, blijven liggen in die golven is geen doen, dus naar Zierikzee. Ondertussen zien we op de app-groep de kleinere en vooral lagere Bikolo onder de Zeelandbrug doorvaren. Doet toch eens een ander wat wij niet doen.

De havenmeester van de verenigingshaven komt naar buiten en begroet ons vriendelijk. Of wel willen overnachten? Gelukkig was voor hem de Duotocht een begrip en we kunnen op de kop liggen. Binnen krijgen we wat te drinken en hij blijkt zelfs bereid eten klaar te maken. Wat hebben we genoten van de slibtongen! Ondertussen blijven we contact houden met de brugwachter en inderdaad na 2 uur worden we opgeroepen en kunnen door de brug. Nog 1 nacht te gaan voor de finish.

[Niet afwijken van het plan](#)

Het is pas klaar als het klaar is.

Kats en Goese Sas zijn niet moeilijk en we besluiten om de nacht te gebruiken voor Tholen. Dat zijn 7 dure punten, die we moeten halen om kans te houden op de overwinning. Heen ga ik een uurtje plat en terug Tom een uurtje. We hadden nog niet geslapen door alle hectiek op de Oosterschelde en vermoeidheid begint merkbaar te worden. Op de weg terug neemt de wind zelfs af naar 'normale' 20'ers. Ik rol het hele zeil uit na bijna 3 etmalen gereefd te hebben gevaren en overdenk het gekke gevoel na zoveel uren veel te veel wind en de schijnbare rust van een windkracht 5. Conform planning zijn we terug bij het Veerse Meer en zonder bijzonderheden varen we richting de laatste 2 opdrachten. We blijven allebei wakker om te overleggen hoe de laatste uren kunnen uitpakken. De wind op het Veerse Meer is door de vele hoge bommen veel minder dan gepland. De snelheid neemt af in de laatste kruisrakken. We besluiten om van het plan af te wijken en eerst de verplichte opdracht te doen, een rondje om de eilanden Haringvliet. De extra 3 punten van de haven Oranjeplaat kunnen we dan daarna wel doen, dat is het idee. Maar het gaat snel slechter met ons door vermoeidheid en we beginnen het zelf te merken. We doen opeens dingen tegelijk of juist allebei niet. Een overstag manoeuvre werd moeilijk omdat we niet meer scherp hadden aan welke kant de lierhendel dan moet. We besluiten opnieuw naar het plan te kijken. Wat als we Oranjeplaat overslaan? Het is een moeilijke haven, zoals Oude Tonge, met een smalle geul waar wij zeker zullen vastlopen. Tom moet aan de vaarboom denken en de moeite deze weer in elkaar te zetten. Ik dacht ondertussen aan de tijd en krijg stress van de deadline in Middelburg. Om 10.07u draait de Stationsbrug en dat is het. Dat er tijd genoeg is, dat kan ik niet meer berekenen.

Het rondje is klaar en we nemen ons laatste besluit. We gaan direct naar Middelburg. Oranjeplaat moet het dan maar bepalen, de winst of niet. Doodmoe leggen we aan in de sluis van Veere en Tom valt direct in slaap. Ik vecht het gevecht van mijn leven om recht door het kanaal naar Middelburg te komen. Het einde is in zicht en ik leg aan naast alle andere Duotochters, ruim een uur voor de cruciale brugopening. In colonne varen we verder naar Vlissingen waar ons een warm onthaal wacht van de organisatie. Veel foto's worden over en weer gemaakt en we leggen na 90 uur varen aan in de haven van V.V.W. Schelde. Het waait nog steeds hard en het begint te regenen. Wat was dit een zware tocht.



Epiloog

Niet gedaan wat we hadden moeten doen.

Nadat het journaal met de vaaraanwijzingen is ingeleverd, wacht nog maar 1 ding, het bed. In een comateuze slaap van 4 uurtjes komen we weer bij en bereiden ons voor op de uitslag en de warme mosselen maaltijd. Het clubhuis is stampend vol als we verzamelen voor de uitslag. Iedereen complimenteert elkaar met het halen van de finish en de eerste sterke verhalen worden uitgewisseld. Natuurlijk wordt ook gesproken met de onfortuinlijke uitvaller ZOE. Ondanks hun pech is al veel moois geschreven en wordt iedereen nog eens aangespoord om meer materiaal te leveren voor het blad.

Dan neemt Sal het woord. Eerst worden de deelnemers van de Duo-Light zeilers gefeliciteerd met hun prestatie, waar Framboise de winnaar is. Dan is de reguliere Duotocht aan de beurt. Per deelnemer zijn plaatjes gemaakt van de afgelegde afstanden, de route en enkele bijzonderheden in

de vaaraanwijzingen. Hier en daar een vastloper, een gekke koerswijziging of gewoon een mooi rondje om de plaat. Ook de Watertuin wordt getoond en Sal blijkt onze volger te zijn geweest. We krijgen te horen dat Sal zich heeft verbaasd over de afgelegde afstand en ons late rondje Tholen. Hij vraagt hoeveel mijl we wel niet hebben gevaren. Het waren er 360 totaal, heel erg veel. Daarna vraagt hij ons om de reden waarom we niet in Oranjeplaat zijn geweest. "Te moe" moet ik antwoorden en het wordt ons duidelijk dat Oranjeplaat een cruciale betekenis krijgt in de uitslag. In omgekeerde volgorde worden dan de deelnemers opgenoemd en bedankt voor hun deelname. De spanning stijgt als plek 4 is geweest. Plek 3 blijkt de Tramontana te krijgen. En dan inderdaad een gedeelde plek 2 voor de Pluk en de Watertuin. We komen 2 punten te kort voor de Joanna, de winnaar van deze 40^e editie. Ondanks het mooie resultaat blijft toch een teleurstellend gevoel hangen. 'Te moe' dat was ook zo, dat is ook zo en blijft ook zo, maar liever hadden een andere reden gehad. Dit hoort bij de Duotocht. Tijdens de mosselmaaltijd genieten we wel van de aandacht, de nog sterkere verhalen en de nabespreking van alle tactische keuzen en missers. Volgend jaar gaan we er weer voor, doen wat een ander niet doet, in de zwaarste tocht van Zeeland.

