

ZEEUWSE DUOTOCHT 2019

25 T/M 29 SEPTEMBER



UMOYA, MEER DAN WIND.

HOE HET BEGON.

Frank, ga je weer mee op Duotocht?

“Weet ik nog niet, we zitten met een onderhoudsstop op het werk en ik weet nog niet of ik vrij kan krijgen”.

“OK”, zeg ik, “maar heb je zin?”

“Zeker wel, maar ik weet niet of het lukt”.

Een paar weken later, het verlossende appje, waarin stond dat het geregeld was.

Mooi, voorzichtige plannen werden besproken.

Wellicht is er meer uit te halen dan vorig jaar, waarbij we meededen om te proeven en ons motto was: Ut mot leuk bluuve eeh.

Ronald en Hans-Jan zijn van plan om dit jaar ook weer mee te doen, met de Capricorn, wat een leuke vertegenwoordiging van onze haven, Oranjeplaat, oplevert.

Weer een paar weken later, ik had ons inmiddels ingeschreven bij de organisatie, een telefoontje van Frank.

“Hoe ist, vraagt hij?”

Ik was die dag druk met 15 dozen van 12,5 kg per stuk aan friet te bakken, op een Foodtruck Festival, maar maak effe tijd.

Frank belt niet vaak en zeker niet op zaterdag, dus ik dacht, dat is mis.

“Moet je eens luisteren, mijn baas (een andere) zegt: of 6 weken verlof nemen of de gehele stop beschikbaar zijn en niet 4 dagen er tussen uit.”

Shit, daar gaat mijn maat, dacht ik in een flits.

Empathie tonend, zei ik (om hem niet nog een rottiger gevoel te geven) zoiets als; werk gaat voor het meisje en we ronden het gesprek af.

Wat nu?

Mijn zoon kon weer niet, reisje naar Zweden, vriendin en andere legitieme redenen om verstek te laten gaan.

Peter! Schoot het door mijn hoofd.

Peter is een vriend, techneut, net als Frank, ze kennen elkaar, hebben een gezamenlijk Hoehst verleden en zien elkaar zo nu en dan op verjaardag.

Verder houdt de vergelijking op.

Peter heeft in zijn jeugd op kleine boten gezeild alla Schakel e.d., maar hij heeft geen ervaring met jachtzeilen.

Tot afgelopen zomervakantie althans, waarin hij samen met echtgenote een weekendje met ons is mee geweest op het Haringvliet.

Rian (mijn eega) en ik hebben afgelopen zomer de Duo-Delight gevaren.



We kennen allemaal de Duotocht, de Duo-light en de Duo-solo, maar wij hebben daar een extra dimensie aan toegevoegd.

Nou ja, wij, eigenlijk hadden wij het idee van Ronald en Mia van de Capricorn, die zo iets een paar jaar geleden ook hebben gedaan.

Dat zit zo, pak het Duotocht format, neem een paar vouwfietsen mee en je vrouw natuurlijk, regel een paar weken vrij en ga aan de hand van eerdere opdrachten en zeilaanwijzingen de Zeeuwse Delta verkennen. Stap in de havens aan de kant voor langer dan 10 minuten, op de fiets en voilà: Duo-Delight.

Gegarandeerd, je komt op plekken waar je nog nooit bent geweest, kan onderwijl verkennen en aan je relatie werken. Delight!

Maar goed, Peter en vrouw stapten op in die Delight-bubble en maakten kennis met een traject over het Haringvliet: Den Bommel, Tien Gemeten, Haven de Put, Aardappelgat, Hellevoetsluis, Beningen, Spui, Oude Maas, Dordtsekil, Hollands Diep en de Haringvlietbrug.

Mooi rondje, inclusief schuilen in de Put voor een onweersbui met een enorme knal, hagelstenen als knikkers, een mastloze catamaran en met 7 Bft onder dubbel rif naar Hellevoetsluis.

“Het is net echt de Duotocht”, zei ik nog.

Peter vond het geweldig en viel mij op vanwege zijn strakke stuurmanskunst en gevoel voor de boot.

Moeten we vaker doen, spraken we af en zwaaiden hen weer uit in Den Bommel.

Peter dus.

Ik belde hem en zei: “moet je eens luisteren, ik heb een idee. Zou jij zin hebben om met mij de Duotocht te gaan zeilen”.

Wij hadden het er al over gehad, dus hij wist zo ongeveer wat het inhield.

“Daar moet ik even over nadenken”, gaf hij aan, “ik kom er morgen op terug.”

Das geen nee, concludeerde ik en wachtte af.

Peter is zelfstandige. Breekt afgedankte fabrieken af en zo. Die kan niet zomaar vrij nemen. Moet van alles regelen met collega's, dus ik begreep dat hij er überhaupt even over zou moeten denken en zaken zou moeten plannen.

De volgende dag, 's avonds, telefoon van Peter. “Ik doe het”, zei hij, “ik ga mee”.

Mooi, ik had een maat.



VOORBEREIDING.

OK, een maat, maar alleen mee als ballast en af en toe het roer vasthouden dat niet leuk, dan kan ik net zo goed solo gaan. Ook een leuke uitdaging overigens. Umoya laat zich uitstekend single-handed zeilen, is ervoor uitgerust en ik doe het regelmatig. Echter ik ben meer een mensen-mens, dat vind ik gezelliger.

Ik bedacht een andere strategie.

Zoals elke schipper weet heeft een boot een ziel. Dat snappen niet bootbezitters niet, maar dat is gewoon zo. Schepen zijn ook vrouwelijk, we spreken over ze. Dat heeft niets te maken met discriminatie van de andere sekse en mogelijk denken vrouwelijke schippers er anders over. Van oudsher is een schip vrouwelijk en praten we ertegen of over, met ze en haar.

Duitsers doen dat overigens niet, die hebben het over Das Boot, maar die zinken.

Afijn, dat terzijde. Ze heeft een ziel.

Je raakt verbonden met je schip, zielsverbondenheid is dat. Je wordt één met je schip.

Je voelt haar. Ze luistert naar je. Jij luistert naar haar. Net zoiets als met je vrouw of man, lees het genderneutraal, maar op een andere manier. De communicatie is anders.

Nog meer op een lijn, weinig tegenspraak. Jij bent zij en zij is jou.

Frank Sinatra zong er over: I've got you under my skin. Iedereen denkt dat het over een vrouw ging. Eigenlijk zong hij over zijn boot, over haar. Zoek de lyrics maar eens op.

Hoe dan ook, Umoya heeft een ziel. Ik weet het zeker en die ziel heeft Peter te pakken.

Ze heeft zich laten sturen. Ze heeft hem foutjes vergeven. Ze heeft hem een fijn gevoel gegeven, haar stuurrad laten beroeren, kortom ze zit in zijn huid, nee, er onder.

Dat heb ik niet gedaan, OK, misschien via mij, maar Umoya doet dat zelf. Bijna bij iedereen, zo gentle is ze en degenen die ze niet mag, flikkert ze overboord.

Zo heeft ze mij en ons geaccepteerd, want ze verovert ook het hart (en ziel) van mijn vrouw. Dat doet ze trouwens heel geleidelijk, prachtig om te zien en mee te maken.

Afgelopen zomer is er wat gebeurd tussen die twee. Umoya snapt hoe vrouwen in elkaar steken.

Dat heeft een aanleiding.

Ik neem u even mee terug naar het vorige reisverslag van de Duotocht 2018, waarin ik beschreef hoe wij aan haar zijn gekomen, zo vlak voor onze transitie reis naar Zuid Afrika in 2016, toen ze nog Windt heette en waar wij Zulu Tom ontmoetten.

Zulu Tom maakte indruk op ons. Op mijn vrouw overigens op een andere wijze dan op mij. Daar op die vroege Afrikaanse morgen, toen wij aan Tom vroegen hoe je wind in het Zulu vertaald en hij vertelde dat je dat als Umoya schrijft, is er wat gebeurd.

Daar heeft ze haar ziel al laten voelen, want Umoya betekend in het Zulu veel meer dan wind.

Ook: ziel, spirit en goede geest.

Ik besloot dat ik haar zelf het werk zou laten doen. Zij had tenslotte Peter uitgekozen en ik leende Peter, voor de vorm, een paar boeken over zeilen voor gevorderden. We gingen aan de slag met oefenen.

Eerst maar eens manoeuvreren op de motor, de 18 PK-tjes van de Yanmar mk2, van onze dame uit 1988, zijn nog bijna allemaal intact en als je het juiste toerental kiest loopt ze heerlijk. De 2-blads klapschroef doet het prima en gaat netjes in vaanstand tijdens het zeilen.

Motoren moet je leren en dat kan alleen door oefenen. Met 4 kn in een rechte lijn op een boei afvaren bijvoorbeeld. Op tijd omdraaien en met haar kont een meter van de boei af eindigen. Aanleggen aan steigers. Achtjes varen met verschillende snelheid. Vergissingen maken en vastlopen, ze laat het allemaal toe.

Ze gaf zelfs een hint om haar hart te bekijken en liet toen zien dat er 3 bouten los zaten die aangedraaid moesten worden. Voor Peter een eitje natuurlijk, hij voelde zich nuttig en zo palmde ze hem steeds verder in.

We zeilden overdag en oefenden in het donker van de avond. Boeien, verlicht en onverlicht, sterren, de maan, dat alles passeerde en wat voor mij normaal was, maakte op Peter diepe indruk.

Reisverslagen en zeilaanwijzingen van vorige edities werden bestudeerd en scenario's werden besproken. Dat alles leidde naar een tactiek.

Mijn plan rijpte. Ik wilde Peter stimuleren en niet traumatiseren. Het moest een Duo-relax worden, met als extra doelstelling: Fit over de finish.



Nu moet u weten dat we allebei tamelijk competitief ingesteld zijn en er best voor willen gaan. Die doelstelling is echter een harde. Wij spraken af, dat we zullen gaan voor de verplichte opdrachten voor kwalificatie. Daarbij zouden we een selectie doen uit de extra punten die te behalen zijn door: havens aan te doen en geulen of vaarwateren te bevaren.

Downsizen, voldoende eten en drinken, op tijd rusten en vooral genieten.

Je kan voorbereiden wat je wil, maar pas na de briefing en het bekend maken van de zeilaanwijzingen kunnen we een definitief plan maken.

Je kan slechts 3 kanten op vanuit Vlissingen:

- Oost: de Westerschelde op.
- West: naar de Overkant, zoals wij zeggen of buitenom rond Walcheren naar de Roompot of Stellendam.
- Noord: binnendoor het Kanaal door Walcheren.

Het is een feit dat het Kanaal door Walcheren gestremd is, ten tijde van de start, zodat alleen starten op de Westerschelde overblijft.

We wisten ook dat in het regelement staat dat boven windkracht 6 er niet buiten de schepenlijn gevaren wordt (lijn tussen Vlissingen Nollehoofd en Vuurtorentje Schoondijke). Dan zou een massastart oostwaarts richting Hansweert als enige optie overblijven.

Met het naderen van de startdatum naderde ook een stevige depressie. We hielden steeds meer rekening met het laatste scenario en gingen ons oriënteren op het getijde op de Oosterschelde.

Bijkomend gegeven was, dat er geen maan zou zijn en het richting nieuwe maan zou gaan, wat extra getijde beweging met zich mee zou brengen en dus sterkere stroming.

Wij waren daarom van plan om, na het passeren van het kanaal door Zuid-Beveland (Hansweert-Wemeldinge) het restant van het opkomende tij te gebruiken om opdrachten op het oostelijk deel van de Oosterschelde te gaan doen en het afgaande tij te gebruiken om via de Zeelandbrug naar het Westelijk gedeelte van de OS te gaan. Aansluitend het volgend opkomend tij weer richting de Grevelingen.

Dat zou effe door-buffelen worden en richting de 36 uur plus gaan, vanaf ontwaken op woensdag en tegen het principe van relax, maar het zou ons daarna rust opleveren. We zouden niet meer afhankelijk zijn van het element: getijde.

Wij waren vastbesloten om daarna een goede nachtrust te nemen om bij te tanken.

Het waren natuurlijk plannen en die zijn er om bijgesteld te worden. Als uitgangspunt vonden wij het sterk. Eenmaal duidelijkheid over de zeilaanwijzingen, zou dan bepalen welke verplichte opdrachten er op die route zouden liggen en wat wij aan extra punten zouden kunnen scoren.

De mens wikt, de jury beschikt is een feit, maar daags voor de start was het mij wel duidelijk dat een gezamenlijke start over de Westerschelde een van de weinige opties zou zijn. Daarna kon het letterlijk nog alle kanten opgaan. Safety first.



De Westerschelde, dat was ook nog een dingetje.

Peter was er nog nooit geweest en dan kan het toch een machtig overweldigend stukje water zijn. Een van de drukst bevaren zeearmen ter wereld, met enorme schepen, een bak stroom van jewelste en rotgolven bij wind tegen tij. Mooie test voor zeebenen en sterke magen.

Ik wilde voordat we zouden starten, hem zeker nog de WS laten proeven, ruiken en voelen, zodat hij niet helemaal onbevangen die rollercoaster in zou duiken.

Wij hadden op zaterdag Umoya al naar Vlissingen gebracht en waren van plan om maandag en dinsdagavond nog te oefenen. Dat werd uiteindelijk alleen de maandag, vanwege arbeidsverplichtende omstandigheden.

Wij vertrokken opgetogen richting sluis. Tot onze verrassing werd door het bedienend personeel voorzichtig gevraagd of wij nog eens even wilden bevestigen of wij werkelijk wel dachten in de sluis te passen.

Het bleek dat wij op Marine Traffic te zien waren als het langste schip ter wereld met 786 m lengte en 35 m breed.

Tamelijk indrukwekkend, edoch onze 10.50 x 3.50 m paste met gemak in de kleine sluis en met een weinig overtuigd: "We zullen er iets aan proberen te doen", kozen wij het ruime sop richting Breskens.

Centrale Vlissingen, marifoonkanaal 14, had minder fiducie met onze Extreme-Vessel-verschijning, toen wij ons inmeldden, voordat wij de oversteek waagden naar D'n Overkant. Blijkbaar had de man een ander programma voor zijn neus, want mijn uitleg over onze mogelijk extreem ogende lengte deed hem niets.

Nog steeds zijn wij overigens als zodanig zichtbaar en hebben wij maar een afbeelding toegevoegd van ons notendopje.

Later op onze tocht hebben wij er verder weinig commentaar meer op gehad, waardoor wij geconcludeerd hebben dat het mogelijk een instelling in Marine Traffic zelf is. Onze AIS staat met normale waarden geprogrammeerd.

Mocht iemand ons wijzer kunnen maken, dan houden wij ons aanbevolen.

De Westerschelde, die avond qua waterhuishouding weinig imposant, vanwege windstilte, maar desalniettemin voor Peter indrukwekkend genoeg, door de stroom, de snelheid en grootte van de schepen. Dat alles omlijst door een oogstrelende zonsondergang achter de skyline van Vlissingen en de kust van Walcheren.



Op het gemak stomend met 5 kn op het log naderden wij met een half uurtje Breskens en werden wij ons gewaar van een vreemd ratelend en gierend geluid, ergens uit de aandrijflijn van Umoya.

Na aangelegd te hebben in de jachthaven gingen wij bezorgd op zoek naar de oorzaak van het geluid. Was het alleen een schreeuw om aandacht of een voorbode van een serieus probleem, wat met het oog op een spoedig retour naar Vlissingen niet veronachtzaamd kon blijven.

Vanzelfsprekend kan een schipper zoiets niet negeren, dat zou niet getuigen van goed zeemanschap.

Liggend aan een steiger in een beschutte haven zijn er altijd meer opties om zoiets op te lossen dan aandrijving loos en met windstilte op de WS te vertoeven. Er was wel een weersverwachting met toenemende wind, maar in het Westerschelde-reglement staat, dat het verboden is om zich zonder functionerende mechanische voortstuwing op dit vaarwater te begeven. Daar had ik overigens jaren terug al ervaring mee opgedaan. Er is natuurlijk altijd hulp te vragen aan de redders van de KNRM, waar wij uiteraard ook lid van zijn. Daar had ik ook al ervaring mee, weliswaar op binnenwater, wat mij nu nog steeds fijntjes in herinnering wordt gebracht.

Buiten dat, wordt de reddingsboot van Breskens onder andere bemand door een collega, die voor schipper in opleiding is en ik in hetzelfde uur nog via whatsapp verwittigd had van onze komst. Die wilde maar al te graag. No thanks. Voorkomen is beter dan genezen.

Klinisch redeneren dan maar, daar ben ik voor opgeleid. Peter is techneut en alras kwamen wij erachter dat met stationair draaiende motor er geen bijkomstig geluid was, maar zodra wij die in het werk zette, er onheilspellende geluiden verschenen. Luik in het achteronder open om de aandrijflijn na de motor in beeld te krijgen, niets verontrustends. Eerder losgetrilde bouten zaten nog vast. Het probleem kwam van buiten.

Kak.

Collega-reddingsbootschipper in spe is ook duikert, maar vanwege de met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid van leedvermaak achteraf en voor de verre toekomst, toch wel het laatste alternatief.

Overboord dus. Niets bij natuurlijk, qua zwemkleding. Wel wat handdoeken. In de volgende 5 seconden had ik de zwemtrap overboord, mijn kleren uit en dook erin.

Peter niet de gelegenheid gevend zich als held op te werpen en bovendien was het mijn taak, ik ben de schipper. Sommige zaken kan je niet uit handen geven. Investeren in relatie heet dat.

Umoya zou het mij niet vergeven hebben.

Na een paar keer onder gedoken te zijn in het toch al 5 cm PL koude water, kwam ik er achter wat de bottleneck was. De schroefas zink-anode zat los en gierde en ratelde mee op de omwentelingen van de as. Onlangs hadden wij, eveneens vanuit het water, met behulp van een andere bevriende duiker, de anode vervangen, maar blijkbaar had deze niet voldoende vast gezeten.

Wat nu? Ik zag geen hand voor ogen. Het was al donker en bovendien zie ik überhaupt niet scherp zonder bril. Op de tast dus, met steeksleuteltje 5/6 en ingehouden adem. Nou ben ik niet zo'n opgeverig-type. Toch kwam na 4 vruchteloze duiken het beeld van mijn breed grijnzende KNRM-schipper in spe-duiker-collega op mijn netvlies. Dat nooit. In geval van nood zou ik ook niet opgeven, dit was nood. Het ding had mij de week ervoor 32 euro gekost en die laten we niet zonder slag of stoot in de WS verdwijnen. Bovendien zou het mij dan 64 euro kosten, want er zou toch weer een nieuwe aan moeten. Geen cent te vee eeh.

Buiten dat, is kou een gevoel, dus emotie en dat kan je uitschakelen.

Na een kwartiertje in het Breskense water koelde ik wel af naar 4 cm PL. Vastberaden en met 's maats eigengemaakte Lasagne in de oven, in het vooruitzicht, nam ik nog een diepe ademteug en dook weer onder.



Waarom kreeg ik dat vermaledijde sleuteltje niet in die inbusbout. Ik had Peter het laten proberen op een reserveboutje, wat wij nog aan boord hadden en dat paste. Naar boven, weer een hap lucht. Ik wilde met de korte kant in de inbus, om meer kracht te kunnen zetten bij het aandraaien. Om de een of andere reden lukte dat niet. Omdraaien dan. Lange kant erin. Bingo, dat gaat wel. Ik kreeg hik neigingen, kak, lucht weer op. Sleuteltje laten zitten of meenemen? Het laatste, want als ik het zou verliezen was ik zo wie zo klaar. Naar boven, weer een hap en opnieuw. Het lukte. Eén boutje vast. De schroefas een halve slag draaien en weer naar boven. Het zal u nu niet meer verbazen dat deze missie in victorie is geëindigd en wij uiterst tevreden van de lasagne hebben gegeten. De terugreis verliep zonder mankementen. De wind stak nog wat op en Peter absorbeerde de Westerschelde. Terug in de haven spraken we af om woensdag enigszins uit te slapen, gezamenlijk boodschappen te doen en de boot gereed te maken voor vertrek. Wij waren er klaar voor en zij ook.

DAG 1. WOENSDAG

Na een goede nachtrust en een bak koffie met een roombolus van bakker Koppejan (tip!) togen wij richting Vlissingen om onze spullen aan boord te brengen en aansluitend boodschappen te doen.

Wij hadden eerder al een fourage-plan gemaakt, wat neer kwam op vooraf koken en ingevroren meenemen in een koelbox, zodat we het alleen nog maar op hoefden te warmen.

Menu:

- Woensdag; eten op de haven Kipsaté met friet
- Donderdag; pizza bakken en eigen gemaakte pompoensoep
- Vrijdag; nasi met saté en gebakken ei, kroepoek en een biertje (verplichte rustnacht)
- Zaterdag; Stew met Smouters
- Zondag; mosselen op de haven.



Voor de hongerige maag tussendoor hadden wij nog een paar porties verse tomatensoep mee, extra Stew, eieren met spek om te bakken, bananen, appels, 2 broden, mueslibollen, honing, karnemelk, kwark en granola, stroopwafels, stroopkoeken en natuurlijk Bastognes. Die mogen op geen enkel zichzelf respecterend schip ontbreken.

Koffie, dat ook niet. Koffie zetten wij op de Umoya middels een percolator, hetgeen zich ontwikkeld heeft tot een ritueel, wat hoort bij de boot. Je kan er maar 2 bakjes tegelijk mee zetten. Dat geeft niets. Het is onderdeel van het ritueel. De rest wacht gewoon geduldig op een vers bakje. Dit heeft echter wel een beperking: flinke zeegang. Je moet dan wel heel veel zin in koffie hebben om je eraan te wagen. Niet zozeer vanwege het verblijf onderdeks. Het ding dondert dan geheid van het gasstel en dit geeft heel veel rommel. Gesjorde constructies kunnen soelaas bieden, maar zoals gezegd dan moet je wel heel veel zin in koffie hebben.

Ondertussen ontwikkelde zich een gezellige bedrijvigheid in de haven van aankomende bemanningen, proviandering en tuigage wisselingen. Ook wij hadden inmiddels de

stellige overtuiging dat de 70 m2 Genaker niet uit de zak zou komen deze Duotocht en wij besloten om de 140% genua te vervangen voor de highaspect fok. De track en trace kastjes werden bij de wedstrijdleiding opgehaald en geïnstalleerd aan de startaccu en de Duotocht-vaantjes in het achterstag gehesen. Klaar voor de strijd. Oh nee, de tocht, downsizen, wij gaan geen strijd voeren. Behalve die met onszelf en de elementen dan. Relax. Om 16.00 uur werden wij verwacht voor het eten, wat overigens prima was. Stipt om 17.00 uur begon de lang verwachte briefing.

Sal Cracau vestigde de aandacht op coryfee Willem van Ouwerkerk en diens verscheiden, waarop wij allen een minuut stilte in acht namen.

.. ..

Regels, discussies, afspraken en dan de zeilaanwijzingen. Sal vertelde, "We gaan het dit jaar anders doen, gezien de weersverwachting en de huidige omstandigheden. Een massastart op de Westerschelde, zonder Hoedekenskerke, maar wel met de geul van Baarland naar believen. Gezamenlijk door de sluisen van Hansweert en Wemeldinge en daarna ieder zijns weegs". Goed plan, Safety first. Wij zouden toch geen halsbrekende toeren op de Westerschelde gaan uithalen. Voor ons kwam het mooi uit.



Om 18.00 uur gingen we allemaal los. Wij hadden al oponthoud bij de sluisen van Vlissingen. De grote sluis zou voor ons allen gereserveerd zijn, maar de helft van de schepen verdween in de kleine sluis en het veld was reeds uiteengeslagen. Na een prachtige tocht over de WS, waarbij al bleek dat er een groot verschil zat in de snelheid van de boten, hadden wij rendez-vous bij de sluisen van Hansweert. In optocht door het kanaal door Zuid-Beveland en rond 01.00 uur was de hele vloot op de Oosterschelde.



DAG 2. DONDERDAG

Het traject door het kanaal vergde enige tijd. Een uurtje of zo. Dat gaf mij de gelegenheid om een gericht plan uit te werken. Wij konden met de nu bekende verplichte opdrachten vasthouden aan ons eerdere plan. Er lagen zeker mogelijkheden om op de voorgenomen route nog extra punten te verzamelen.

De maanloze nacht slokte de boten op, toen eenieder zijn eigen strategie ten uitvoer bracht. Slechts de dansende toplichten en door het beeldscherm schuivende AIS-plots verraadde de aanwezigheid van andere aardelingen. Voor de rest was het pikkedonker.

Op naar het Lodijkse Gat en de Zilverput ton aan het eind. Lang leve de GPS en plotters. Wat een verschil met vroeger waarbij kaart, kompas, passer en liniaal de hoofdbestanddelen waren van de navigatie. De Decca was daarna revolutie en leverde je een positiebepaling op van binnen de 50 m nauwkeurig, als je mazzel had met een peiling over 3 beacons. Dan zou je nu toch mooi aan de grond lopen, zo hier en daar.

Maar nu, de GPS en Stentec loodsten ons feilloos door de geul en met 5 kn plus, naderden wij onze bestemming.

Het waaide lekker, maar met het oog op de weersverwachting van kans op toenemende wind en het feit dat reven in de nacht op smal vaarwater een heel gedoe is en veel energie zou kosten, hadden wij besloten om alvast een rif te steken. Umoya mag al vlog een rif hebben en loopt dan bijna net zo hard, maar is beter te handelen. Tegen windkracht 5 gaat ze anders vol op één oor, wordt loefgierig en loopt makkelijk uit het roer. Een rif doet dan wonderen.

Peter kweet zich prima van zijn taak als roerganger. Stuurde strak van boei naar boei en genoot van de voor hem nieuwe dimensie van zeilen in de nacht.

“Peter!”, riep ik, vanaf de navigatiehoek, voor het beeldscherm met het Stentec WinGPS5Pro plotter; “10 erop!”

Even later weer; “5 eraf! Heb je wat in de verte om je te oriënteren?”

Geen antwoord; “Peter!”

“Ja”, klonk het.

“Heb je me gehoord?”

“Ja”, was weer het antwoord.

Ik legde hem uit; het is erg belangrijk om te bevestigen dat je elkaar hebt gehoord.

Dat is CRM (Crew Resource Management). Niet het andere CRM-systeem (Customer Relationship Management), dat gaat over business. Nee, dit systeem is geënt op communiceren, ter voorkoming van gevaar en incidenten. Piloten weten niet beter.

Hulpdiensten inmiddels ook. Vroeger, in de scheepvaart, deden ze trouwens ook niets anders, alleen noemden ze het toen niet CRM, maar gewoon Aie Aie Captain. Het herhalen van opdrachten.

We spraken af, dat verder zo te doen voor deze tocht.

“Peter!”

“Ja.”

“Koffie?”

“Lekker.”

“Bolletje erbij?”

“Lekker.”

Een muesli bolletje, dat ook een uitvinding. En zeker die van Bakker Koppejan. Man man, die moet je eens proeven. Snij door het midden, besmeer met roomboter, Koolzaadhoning (van de Imkerij Poppendamme) erop en een beetje kaneel. Dubbelklappen en happen maar. Niet normaal zo lekker en zeker midden in de nacht in het Lodijkse-stikdonkere-gat.

Rond de Zilverputboei (hoppa, 5 ptn) en op naar Tholen, via de Bergse Diepsluis.

Na 10 min in de haven gelegen te hebben om te tracen (kassa, 7 ptn), vertrokken wij weer richting de sluis. Het havengebied van Tholen was in de zeilaanwijzingen beschreven van de lijn tussen boei 11 en 14. Dat betekende voordien zeil erop, voor de lijn motor uit, doorglijden en zeilen tot in het vaarwater van het Schelde-Rijnkanaal, waar je mag motoren. Dat konden wij een stukje volgen, omdat de andere geul niet te bezeilen was.

Na een lichte touchdown net voor de sluis, verliep het schutten verder probleemloos en gingen de zeilen er weer op voor een track naar Gorishoek. Vlot naderden wij de beruchte hoek aan de Thoolse zuidkant. Overdag is dat al een uitdaging vanwege het één-boot-brede geultje bij laagtij. In een maanloze nacht met 4/5 Bft aan lagerwal, toch een leveltje: niet voor watjes. Vlak voor het havenhoofd de motor aan, zeilen omlaag en naar binnen. Wij zijn nummer 2 van de 3. Meer kunnen er niet aan de steiger hangen.



Nummer 3 moet als eerste weer weg. Op één uur vallend tij zou je het overdag met minder wind wel durven, maar nu waagt niemand zich eraan.
Haventje weer uit en de witte lappen omhoog. (In de pocket, 4 ptn)

Op naar de Dorstman (verplicht: nr. 9A), een geultje iets verderop westwaarts, vlak onder de kust van Tholen, wat uitkomt op het Brabantsvaarwater.
De andere keuze, van opdracht 9, was de WK 28 ronden een mijl of 5 ten westen van Westkapelle buitengaats. Voor ons geen optie vanwege de weersverwachting en de tijdsinvestering die dit zou kosten.

De Dortsman dus.

Wij lagen op kop en 3 of 4 boten stuurden achter ons aan. Er stond voldoende water, maar niet buiten de betonning, die onverlicht in het smalle vaarwater liggen.

“Peter, 10 oploeven”, riep ik van beneden.

“Yo”, hoorde ik, “10 op”.

Peter stuurde compleet blind, Umoya door de Dortsman. Heeft er niets van gezien, maar vond het prachtig. Samenwerking, vertrouwen en overgave ten top.

Dank Stentec. Dank Umoya. Top gedaan Peter.

Het Brabantsvaarwater, drukbevaren door de binnenvaart, was goed te bezeilen NW-waarts richting Keeten en de Zeelandbrug.

De verleiding was groot om een rondje Galgeplaat-Vondelingplaat mee te pakken, wat ons extra punten zou opleveren. Het weer was prima. Het was ook goed te bezeilen, maar we deden het niet. Stick to the plan. We zouden daarmee mogelijk het tij verspelen om in de Betonhaven (verplicht) aan Neeltje Jans te komen. Daarna via Burghsluis (verplicht: nr. 4) de Oosterschelde weer opvaren richting de Grevelingen.

Ineens was er niemand meer achter ons en alleen passeerden wij de Zeelandbrug. Het was vroeg in de ochtend en al aardig druk met wegverkeer, die vast en zeker gefoeterd zullen hebben op het rot-jachtje, dat hun dwong te stoppen voor de opengaande brug. Tegen het krieken van de dag, met toch een zekere grijns van genoeg, zeilden wij westwaarts richting de Betonhaven, waar wij met daglicht arriveerden.

Tijd voor eieren met spek en een bak koffie. Even relaxen.

We hadden nog wat tijd, het was plat laagwater en we wilden naar Burghsluis. Daarbij konden wij kiezen uit 2 mogelijkheden. Uiteraard, de Hard-way of de Easy-way.

Moeilijk; over de kop van de Roggenplaat aan de kant van de Stormvloedkering, door het Oliegeultje. Makkelijk; oostwaarts rond de Roggenplaat.

Waarom zou je makkelijk doen als het moeilijk kan?

Het Oliegeultje dus.

Het is echter zo, dat er wordt geadviseerd om tenminste 2 uur tij (is een meter water) af te wachten alvorens zich door deze geul te begeven.

Dan konden wij net zo goed omzeilen.

We hadden wind achter en opkomend water. Zouden we vastlopen, dan zouden we er wel weer af spoelen.

We wachtten nog een half uurtje en vertrokken.

Die Oliegeul is toch ook wel een dingetje hoor. Die loopt letterlijk tegen de rand van de plaat en met een beetje wind is het water toch tamelijk roerig.

Wie niet waagt die niet wint.

Peter in het volste vertrouwen aan het roer, de fok gerold en ik voor het beeldscherm.

“Beetje loeven, houwen zo!” “Check.”

3 hikken aan de grond en we waren er over.

Dat gaf toch wel een beetje een whooooo, hoor.

Burghsluis hebben we in euforie bereikt. Hoppa, weer een verplichte.



Na ampele overwegingen hadden wij besloten om niet een ononderbroken rondje Roggenplaat te doen in opdracht 8, maar in plaats daarvan de haven van Strijensas aan te doen in het Hollandsdiep.

Inmiddels begonnen de uurtjes te knagen en Peter bereidde zich voor op een poosje platte rust, terwijl ik Umoya terug zeilde naar de Zeelandbrug.

Dat ging drie kwartier goed, maar verstoord in zijn rust door aantrekkende wind en onrustige golven voor Zierikzee stak hij zijn hoofd weer uit het luik. “Moge.”

Via de Zeelandbrug, door het Keeten op koers voor de Haven van Stavenisse (verplicht: nr 7). Een getijdenhaven met aanloopkanaal, dat alleen van ongeveer 2 uur voor HW tot 2 uur na HW te bevaren is voor schepen met een diepgang van 170 cm of meer.

Vorig jaar hadden wij 3 pogingen nodig gehad om Stavenisse aan te doen, omdat wij eigenlijk net te laat bedachten dat wij er op een gunstig tijdstip voorbijgevaren waren.

Al doende leert men. Deze keer was het een eitje.

12.44 uur meerden wij af voor de 10 min tracing.

Op naar de Krabbenkreek, met aan het eind Sint Phillipsland (verplicht: nr 6).

Een mooie tocht, die ik zelf ook nog nooit had gedaan. Meer schepen hadden hetzelfde idee, wat een hoop gezwaai en foto's tot gevolg had. De Krabbenkreek was nog een aardig stukje zeilen en dus ook weer terug, met stroom tegen. De verleiding van een extra punt voor de haven van Sint Annaland hebben we genegeerd. Stick to the plan. Het was inmiddels ruim door de middag. Tijd voor wat hartigs: soep en een stevige boterham.

Het plan was als volgt: wij wilden de verplichte opdracht op de Grevelingen nog doen en wel voordat de Grevelingen weer dicht zou gaan. Er was in die week onderhoud gepland aan de Grevelingenbrug van 22.00 tot 06.00 uur.

Een rondje Hompelvoet (verplicht: nr. 3), ononderbroken, stond op het program. Ook daar diende zich weer verleidingen aan om extra punten mee te pakken: naar de haven van Bommenede, de geul van Bommenede, de haven van West Repart en Herkingen. Op zich een prachtig rondje, maar ons plan was heilig.

Zo redenerend zeilden wij Sint Annaland weer voorbij en zetten koers naar Bruinisse. Meer medestanders wilden de Grevelingen op en gezamenlijk werden wij geschut. Een mooie gelegenheid voor de scheepskok om pizza met soep te organiseren. Handigheid is niet te koop, maar wel te leren. Pizza eten en vooral opgetopt met rucola is een lastige aangelegenheid met windkracht 5. Opperold en gewikkeld in bakpapier, blijft de zaak toch aardig op temperatuur en kan er al zeilend van gepeuzeld worden.

Westwaarts zeilend pakten zich aan de horizon donkere wolken samen en inmiddels was de windkracht de 5 ruim gepasseerd, tijd voor het 2^e rif.

We voeren samen op met de Sound of Silence, maar ook de Beleving, de Capricorn en de Sigmund waren op het meer.

De wind trok verder aan en een fikse regenbui geselde de boten. Met een paar slagen op de rolfock, scherp aan de wind, rondden wij de zuidelijke punt van de Hompelvoet en konden afvallen om met ruime wind richting Ouddorp te stuiven.

De wolken braken, ruimte makend voor een spectaculaire zonsondergang en met het passeren van de bui werd onze bakboordhorizon omlijst door een mysterieuze regenboog, die als het ware een uitnodigende poort vormde naar een andere dimensie.



Ervaring heeft geleerd dat er achter een bui nog veel meer wind kan zitten en aangezien wij op dat moment net onder de lij van het hoge gedeelte van de Hompelvoet zaten, besloten wij de opper te gebruiken om eventueel naderend onheil af te wachten. Zeilen naar beneden en de motor werd gestart, uiteraard met notitie in het logboek. Zo hielden wij Umoya een 20-tal minuten gaande. Het werd duidelijk dat verdere windtoename uitbleef.

Wij vervolmaakten ons rondje en op een ruimende koers legden wij aan op Bruinisse. De Sigmund in ons kielzog. Stoere gasten, die twee. Potige kerels in zo'n klein bootje, die hebben afgezien en zouden nog veel meer voor hun kiezen krijgen. Chapeau! Gezamenlijk verlieten wij de Grevelingen.

Net buiten de sluis, in de vissershaven, vonden wij een plekje voor een welverdiende rust, na 38 uur op de teller. Peter had dat nog nooit gedaan.

Proppen in de oren en knorren. Hij heeft niet meer gehoord dat de schipper nog wat rommelde met apparatuur en voorbereidingen voor de volgende dag.

Maar wat een dag was dit. Voor hem een aaneenschakeling van nieuwe ervaringen, voor mij een opeenstapeling van voldoening. Top.

De wekker stond op 06.00 uur.

DAG 3. VRIJDAG

Ruw verstoord door een aanhoudend gepiep en een vreemd gebrom, werd ik onttrokken aan de krochten van een diepe slaap. Dat gebrom bleek Peter te zijn, die al uit zijn kooi gekropen was en mij bij mij positieven probeerde te krijgen.

“Rot op”, bromde ik terug, maar mijn schippersinstinct kreeg de overhand. “Heb je koffie”, vroeg ik. “Nog niet”, klonk het terug en hij maakte aanstalten om het te zetten. Hij reikte over mij heen om de koffie te pakken, maar deinsde ingehouden vloekend terug voor een zorgvuldig getimed flatulentie mijnerzijds. Ik kroop krakend uit mijn kooi.

Zo, de toon was gezet en samen maakten wij ontbijt ter voorbereiding van de nieuwe dag.

Een zeldag die vóór 22.00 uur geëindigd zou moeten zijn, vanwege de verplichte rusttijd tot de volgende ochtend 08.00 uur. Als wij dan niet zouden vastliggen, in een in de zeilaanwijzingen aangegeven haven, dan zouden wij alle voorgaande behaalde punten verspelen.

Wij hadden het volgende plan:

- Linea recta over het Volkerak en de sluizen door naar het Hollandsdiep.
- De Haringvlietbrug zou om 10.30-12.00-13.00 uur draaien.
- Indien wij de brug van 10.30 uur zouden kunnen halen, dan zouden wij meer tijd hebben om extra punten op het Haringvliet te verzamelen.
- Zo niet, dan rechtstreeks naar het Spui voor het verplichte Blinkvliet en via de Oude Maas en Dordtse Kil naar Strijensas (opdracht, 8B).
- Het idee was om dan in Strijensas of Numansdorp te zijn voor de verplichte stop.

Mooie plannen. Wat zou ervan terecht komen?

Om 07.00 uur waren wij onder zeil en de passage van de Krammersluizen verliep vlot, evenals het Volkerak onder een bakstag windje van 4/5 bft.

Ondanks dat zag het er niet naar uit dat wij op tijd door de Volkeraksluizen zouden zijn, om de Haringvlietbrug van 10.30 uur te halen.

Plannen bijstellen dus. Dan maar eerst naar Numansdorp, dat haalden wij makkelijk vóór de volgende brugopening. Easy on.

Wij voeren rustig de sluizen uit en zagen Zoef aan de buitenkant van de wachtsteiger liggen. Zoef, de redactieboot van Zeilen, had vanwege materiaalpech af moeten haken en zij waren bezig de boel aan kant te maken. "Mannen! Zin in koffie", vroeger wij.

Wij hadden geen haast, de brug ging pas om 12.00 uur, dan maar niet naar Numansdorp, dat kon later ook nog of niet. Het was maar 1 punt.

Koffie hadden wij net op, maar voor Rob en zoon Bouke werd de percolator weer onder stoom gebracht en weldra waren wij gezellig in gesprek over onze wederwaardigheden van de Duotocht. Zij hadden al flink afgezien in hun veel te kleine en niet goed uitgeruste bootje voor deze tocht. Daar hadden zij zich tamelijk op verkeken. Wij voelden ons eigenlijk een beetje bezwaard voor het feit dat wij zo relaxed met deze tocht bezig waren. Na een half uurtje namen wij afscheid, met de afspraak dat Rob later nog contact met ons zou opnemen.



Na de brugpassage trok de wind aan met een naderende bui en Umoya werd loefgierig onder haar enkele rif. Wij besloten om onder de lij van Tiengemeten een 2^e rif te steken en het comfort te gebruiken voor het bereiden van een hartige lunch.

Geweldig die zelfgemaakte pompoen-tomatensoep met pizza uit het vuistje.

Precies op tijd klaar om volle bak de Beningen in te zeilen en met een gijp het Spui in.

Blinckvliet was vlot bereikt. Tien minuten aan de kant. Mooie gelegenheid om even water te laden en verder gingen wij, op naar Rhoon. Met ruime wind maar stroom tegen sukkelden we toch redelijk vlot over het Spui, al blijft dat bij de bebouwde stukken toch altijd lastig, vanwege draaiwind of wegvallende wind.

Maar stroom tegen op het spui, betekende, stroom mee op de Oude Maas, dat zou weer flink wat brandstof schelen. Weinig scheepvaart op het Spui, deze keer, waar je toch bedacht moet zijn op soms forse binnenvaarders. Niets van dat, alleen wat motorboten en de Sigmund, die kwam ons thv van Nieuw Beijerland tegemoet laverend tegen de stroom in. Hoi!

Die twee grote kerels in een kleine boot, geweldig.

Tegen 18.00 uur bereikten wij het eind van het Spui en wilden wij gereed maken om de zeilen te strijken en de motor te starten. Opletten! Grote schepen bevaren de Oude Maas en gaan snel, zeker met stroom mee. Niets aan bakboord, OK, niets aan stuurboord. Doorzeilen tot voorbij de boei, zorgen voor voldoende ruimte, omdraaien, motor starten en tegen de wind het grootzeil laten zakken. De fok hadden wij ervoor al opgerold.

Starten, klik, starten, klik, doorstarten, huhhu huhhu, de navigatieapparatuur viel uit, maar de startmotor sloeg aan en de motor begonnen te draaien.

Gepakt door de stroom waren wij al flink verlijerd en we draaiden op om het grootzeil te strijken.

Wat was hier aan de hand? De spanningsmeter op de NEXUS-meter gaf 12.6 V aan, de rest van de apparatuur deed het. De dynamo zou meer moeten leveren.

In de afgelopen dagen hadden we natuurlijk steeds stroom gebruikt voor apparatuur en koelkast, maar ook regelmatig de motor gebruikt bij kunstwerken en havens.

Op naar Rhoon en daar uitzoeken wat er gaande was. Wellicht hadden ze daar een multimeter om het een en ander door te meten.

Een zeer vriendelijke en behulpzame havenmeester leende ons het gewenste ding en vastberaden togen wij richting machinekamer.

Peter in zijn element met technische uitdagingen posteerde zich voor de van het motorluik ontdane hart van Umoya, dat stationair draaide.

Zijn poging om de meetpennen op de betreffende polen van de dynamo aan te sluiten werden abrupt beëindigd toen de V-snaar de draden te pakken kreeg en met een rotklap de hele zaak uit de meter gesnukt werd. In 8 stukken, samen met de V-snaar belandde het spul op de kajuitvloer. Gloeiende, gloeiende of iets dergelijks, ontsnapte het Peter uit de mond. Mij restte niets anders dan de motor stil te leggen.

Peter, in normale doen, troubleshooter van beroep en gewend om meer ingewikkelde klussen op te knappen dan dit, leerde de les dat verandering van gewoonte, ontregeling en slaapgebrek zijn weerslag hebben op rationeel denken.

Niemand gewond, motor deed het nog, no worry's. Zo denk ik tenminste, maar Peter baalde enorm.

Wat nu, het was een dure, geleende, multimeter en de meetpennen waren onbruikbaar. Googelen. Die meter kostte nieuw 300 plus euro, maar we hadden alleen die pennen nodig, de originele. Gelukkig, even verder zoekend troffen we een site waar een set te bestellen was á 40 euro inclusief verzendkosten.



Lichtelijke beschaamd togen wij naar de havenmeester. Gewapend met een fles uitstekende Merlot, de gehavende meter en de bestelsite in de aanslag. De man zat er duidelijk minder mee dan Peter, accepteerde de Merlot en een handdruk. Hij vond het een mooi verhaal, dat wij het zo opgelost hadden en zou de nieuwe meetpennen afwachten.

Fijn hoor, watersporters onder elkaar.

Klinisch redeneren maar weer. Het was erg voor de hand liggend dat de accu's gewoon plat waren. De koelkast en navigatieapparatuur stonden bijna continu aan en wij hadden tijdens de rust in Bruinisse niet aan de walstroom gelegen. Het beetje motoren bij bruggen en sluisen leverde nooit voldoende om de accu's te laden.

Wij besloten om aan te zien wat de meter zou laten zien tijdens onze vaart over de Oude Maas en Dordtse Kil. Traag kroop de meter richting de 13 Volt. Niets aan de hand dus. Wijze les geleerd. Rustig aan, scherp blijven. Plan aanhouden en fit over de finish. Peter moet maandag en dinsdag lange dagen maken en scherp zijn.

Aan het eind van de Dordtse Kil ligt aan bakboord Willemsdorp. In de zeilaanwijzingen aangegeven als aan te doen bij de havens naar keuze.

In mijn plotter staat die aangegeven als kleine inham een paar honderd meter voor het einde van de Kil. Op de kop ligt dan jachthaven de Kil. Deze staat niet specifiek als de haven van Willemsdorp genoemd. Achteraf bleek de jury deze wel te bedoelen.

Op het moment dat wij moesten kiezen om het minihaventje binnen te lopen, was het dusdanig druk met scheepvaart en onrustig, dat het onverantwoord was dit uit te voeren. Er voorbij dus.



Ervaring leert dat een "havenmanoeuvre" in de Duotocht, toch ongeveer een half uur vergt: opdraaien, zeilen zakken, voorzichtig naderen, ligplaats kiezen, 10 min wachten, losgooien, varen op de motor, zeilen omhoog en koers kiezen.

Het was inmiddels rond 19.30 uur en de haven van Strijensas was voor ons een must, Willemsdorp niet.

De inschatting was, dat na Strijensas het tegen 20.00 uur zou zijn en wij nog 2 uur zouden hebben om in Numansdorp te komen. Wij konden er simpel voor kiezen om in Strijensas te blijven en het voor gezien te houden, maar een uitdaging durfden wij nog wel aan en bovendien zou het ons de volgende dag voordeel opleveren.

Naar Numansdorp was het redelijk bezeild. Met 5 knopen snelheid ongeveer een uur zeilen. Er stond voldoende wind. Het was niet geheel bezeild, alleen het eerste stuk een paar slagen op het zeil-fietspad, maar daarna wel.

Ik rekende op anderhalf uur. We hadden er twee.

Gaan met die banaan. Het was een prachtige avond, de duisternis viel en het waaide windkracht 5 uit het zuidwesten. Een bui hing aan de horizon, ten noorden van ons. In de verte flitste het onweer. Langzaam kwam het dichterbij en met de schrik van zijn vorige ontmoeting met dit weersverschijnsel nog in het geheugen stuurde Peter Umoya richting onze bestemming.

Onderweg praten wij regelmatig met elkaar, kletsen de oren niet van elkaars hoofd en hebben gesprekken over van alles en nog wat. Ook is het vaak gewoon stil en genieten wij van waar wij mee bezig zijn.

Hoe we erop kwamen weet ik niet meer, maar daar op het Hollandsdiep, onder die dreigende onweersbui, een paar mijl voor Numansdorp, hadden wij het over een jeugdvriend van Peter die een tijd lang voor de kost, gestreste managers wijsgemaakt had, dat praten tegen koeien goed voor is de geest en ontstressend werkt.

“Weet je wat ook minstens zo effectief is”, vroeg ik aan Peter. “Nou?” “Schreeuwen tegen golven. Dat lucht op”. Dat had verder weinig aanmoediging nodig en een paar flinke brullen rolden over het water. Weer een nieuwe ervaring. Laat het gaan, Peter, laat het gaan. De hemel flitste terug.

21.37 uur passeerden wij het havenhoofd van de haven van Numansdorp en om 21.45 uur lagen wij in een box. De Sound of Silence lag er één verderop, met de Zoef verlaten ernaast.

“Hoi! Mooi op tijd binnen mannen”, was het welkom op de steiger en ze hielpen ons bij het afmeren van de boot.

Tijd voor het diner. Daar hadden we heel de dag al zin in. Vanzelfsprekend hadden we van alles gegeten, maar speciaal voor deze gelegenheid hadden wij nasi met saté, een gebakken ei, sla en een biertje bij ons. Aan de slag. Het smaakte uitstekend. Alles smaakt heerlijk als je trekt hebt, maar het was gewoon top.

Zelfs de kroepoek ontbrak niet.

Douchen en te kooi, dat was het volgende plan.

De Capricorn lag ook in de haven. Die waren er al eerder en hadden geappt dat ze heerlijk warm gedoucht hadden en onder de wol gingen. Ik vroeg nog om de code van de douches, maar kreeg geen antwoord meer.

In de overtuiging niet meer het gebouw in te kunnen, zijn wij eigenlijk niet op onderzoek uitgegaan en hadden wij besloten om in de kuip te douchen. De waterslang van de steiger kregen wij bij gebrek aan een 50 cent muntstuk niet aan de praat en dus ging onze eigen doucheslang de kuip in. Eerst de kooien gereed maken, uitkleden en met een redlight-hoofdlamp op de kop stond ik in adamstenue de doucheslang boven Peters hoofd te houden.

“Wat doen jullie nou?”, vroeger twee geklede kerels op de steiger, met een handdoek rond de nek en een toilettas onder de arm.

“Douchen, waar lijkt het anders op?”

“Dat kan ook in het toiletgebouw en lekker warm”, was het antwoord van de mannen van de SOS. Het gebouw was vrij toegankelijk.

Wij lagen compleet dubbel in de kuip van het lachen. Zij ook, maar vertrokken toch rap naar hun eigen boot.

Voldaan, fris en uiterst tevreden over het feit dat wij alleen nog maar een rondje Haringvretter als verplichte opdracht hoefden te doen, vielen wij in slaap.

Oh ja, later niet vergeten effe de haven te betalen, wel zo netjes.

De wekker stond op 07.00 uur.

DAG 4. ZATERDAG

Even voor zeven werden wij wakker, verkwikt en met zin in de komende dag.



Dat beloofde een intensieve te worden, vanwege de forse afstand die wij moesten afleggen, tegen de harde wind in en we wilden door totdat de laatste opdracht was vervuld. Een spannende, dat ook.

Het doel. Een rondje Haringvreter op het Veersemeer en de extra punten van onze thuishaven: Oranjeplaat. Dat is een beruchte en daarom niet voor niets 3 punten waard. De aanloop naar de haven wordt bepaald door een smal geultje, met onverlichte boeitjes. Beschut door hoge bomen.

De windwaarschuwing voorspelde 7 Bft, met vlagen van 8.

De synergie tussen land en water wordt o.a. gevormd door bruggen en sluizen. Dat is een prachtig en onmisbaar systeem. Echter, boven windkracht 6, gaat de zekerheid van bediening recht evenredig afnemen bij het toenemen van de wind.

Het is daarom zaak om Vaarweginformatie.nl goed in de gaten te houden.

Wij hadden tot nu toe geen aanwijzing dat de Zandkreekbrug niet draaide en bovendien was het dan verstandiger om ervoor te gaan liggen en ons aan te melden, zodat bij de geringste gelegenheid wij erdoor zouden kunnen.

De Zeelandbrug was later op de middag wel gestremd.

Gedrieën verlieten wij, stipt om 08.00 uur, Numansdorp voor de oversteek naar de Volkeraksluizen. Daarachter ligt het Hellegat en dat heet niet voor niets zo.

Vorig jaar hebben we daar zowat op zijn kop gestaan en de poging gestaakt om Ooltgensplaat binnen te lopen, zulke enorme golven stonden daar. Dat moet vroeger toen alles nog open was helemaal een hel zijn geweest.

Het schutten verliep vlot en het Volkerak viel ditmaal reuze mee. Een enkel rif en volle high-aspect zorgden voor een lekker gangetje van rond de 6 kn en gezamenlijk kruisten we naar de Noordplaat. De Capricorn rondde de plaat via de zuidzijde. Wij gingen noord om. Ongeveer gelijk ontmoetten wij elkaar weer bij het begin. (noknok: 3 pt)

Op naar de Krammersluizen.

De wind trok aan. Onder de beschutting van de Krammer-bebouwing was het nog niet nodig om verder te reven, maar het beloofde wat voor later.

Op ook naar een rustpauze, met gebakken eieren en spek. Even recupereren en energie opdoen voor de uitdaging van de Oosterschelde.

Eerst pal tegen wind en stroom in en halverwege kentering van het tij.

Nu is dat op de Zeeuwse Delta een fenomeen apart.

Ondiepten en diepe geulen liggen vlak bij elkaar, met een enorm getijde effect van gemiddeld 25 cm per half uur levert dat een niet mis te verstaan element op om rekening mee te houden.

Vergis je ook niet in het effect van stroom tegen wind.

Als stroom en wind uit dezelfde richting komen, in de lengte richting van het vaarwater, ontstaan er lange golven, maar krijg je wind tegen tij, dan trekt het water tegen de wind in en bouwen de golven op, zeker met forse wind, met flinke putten.

Ik kon mij er al een aardige voorstelling van maken.

Peter wist nog van niets.



Eerst maar eens rust in de luwte van de sluis aan de Oosterschelde zijde.

Na een uurtje, maakten wij aanstalten voor vertrek.

Ik gaf aan, onder de lij van de dijk, het tweede rif te willen steken en met 2-3 slagen op de rolfok te willen vertrekken.

De Massimo was inmiddels ook geschut en zij vlogen onder vol tuig de Oosterschelde op, met ons in het kielzog en de Capricorn daarachter.

Direct greep een vette 7 Bft de schepen en drukte ons op één oor.

De Massimo had zich behoorlijk misrekend op de windkracht en draaide om richting de sluisen. Reven.

Umoya lag uitstekend in balans onder haar gereefde tuig en Peter maakte mooie slagen tegen wind en tij in. Onder de indruk van de macht en kracht van de wind en het water genoot hij van zijn aanwezigheid in het moment.

Een jacht van een zeilschool zat ter hoogte van de Anna Jacobapolder in het Zijpe aan hogewal aan de grond en de KNRM assisteerde hen om weer vlot te komen.

Ze werden gekrengt. Een verlengde val uit de top van de mast werd uitgevaren, zodat de boot op één zijde getrokken kon worden. Een riskante manoeuvre die zorgvuldig uitgevoerd moet worden onder de juiste hoek, om schade aan roer, kiel en want te voorkomen.

Zelf zou ik, zo aan de hoge kant en met nog rijzend tij, gekozen hebben om te wachten. Krengen kan altijd nog.

De boot kwam echter los en verschrikte gezichten schoven achter ons langs de haven van Bruinisse in.

Wij laveerden verder met de Massimo en de Capricorn ergens achter ons aan. De Capricorn verdween op een gegeven moment uit het zicht en berichtte later te zijn gestaakt vanwege problemen met de tuigage, maar de Massimo kroop op ons toe. Zij hadden in de luwte van de Krammersluizen toch maar besloten te reven en lagen nu lekker op koers. Die boot, Hanse 325, deed het uitstekend. Over stuurboord maakten wij slagen bijna haaks op het vaarwater, maar over bakboord konden wij tamelijke lengteslagen maken.

Ik voelde dat het tij ging veranderen, dat was te merken aan de golven. Wij naderden het Keeten en ik besloot het roer over te nemen van Peter.

Peter begon aan de Duotocht op level 1.0, zat inmiddels al op 2.0, maar 3.0 kondigde zich aan. Dat kan mooi zijn om mee te maken, maar kan ook traumatiseren als het misgaat. Ik had liever zelf het roer in handen.

De wind trok aan en ging door de 40 knopen. Een extra slag op het rolfok en Umoya nam gelaten de golven. Af en toe een flinke over haar dek incasserend.

Het is bijzonder om te zien dat golven en de beweging van het schip het voor elkaar krijgen om zaken los te krijgen die toch aardig vast zaten.

Boegspriet en wrikriem begonnen de connectie met hun oorspronkelijke positie te verliezen, wat mij tot de noodzaak bracht om mij naar het voordek te begeven.

Er zat niets anders op. De boel moest weer vast.

Peter bood zich aan. "Geen sprake van", was mijn antwoord.

Dit was nieuw voor hem. Jezelf in evenwicht houden op een slingerend voorschip, waar de golven overheen sloegen, is niet de omstandigheid om zoiets voor het eerst te doen.

"Het roer overnemen aub en hoog aan de wind houden. Niet door de wind draaien, alleen gaande houden".

"Ok", klonk het bedachtzaam.

Ik zag het ontzag voor de elementen in zijn ogen en baande mij een weg naar het voordek, aangeliend aan de safety-line die van voor tot achter over dek loopt. Voorovergebogen was ik vergeten mijn capuchon op te zetten en een brekende golf klapte zo mijn pak in. Kak.

Opkijkend, na de klus geklaard te hebben, zag ik een dijk op nog geen 20 meter voor de boeg.

“Overstag!”

Peter zag het op hetzelfde moment en reageerde uitstekend. Net op tijd wendde hij de steven en ontweken we de nol die vanachter de fok vandaan kwam. Lang leve de springvloed, anders hadden wij daar nooit kunnen varen.

Dat liep net goed af. Scherp blijven.

Ik nam het roer weer over en legde haar op een koers richting de Zeelandbrug door het Keeten. Een heksenketel van golven, gevormd door de wind en de stromen die daar vanaf verschillende richtingen samenkomen en op de platen botsten.

De Heksen-Keeten.

De Massimo voer inmiddels gelijk met ons op, maar viel even later af richting het Brabantsvaarwater. Ik had het plan om door te zeilen tot vlak voor de Zeelandbrug en dan af te vallen het Engelsvaarwater in, op een te bezeilen rak richting de Zandkreek. Aan de wind zeilend over bakboord boeg, zou de wind ons verlijeren, maar volgens mijn inschatting zou de dwarsstroom van het afgaande tij dat compenseren en zouden wij het eerste stuk zelfs scherp aan de wind moeten varen en daarna in een rechte lijn op de Zandkreek afstevenen.

Peter verkeerde op dat moment in volle overgave aan de elementen, de boot en aan mij. Hij keek vol bewondering en ontzag naar wat er daar op het Keeten gebeurde.

Ik zei, “kijk, je moet sturen langs het pad over de golven. Niet kijken naar de putten en de toppen, maar het pad daartussen, daar is het vaak vlak.”

Later bleek de bemanning van de Massimo ons op dat moment gefilmd te hebben en Zeilen heeft het filmpje online geplaatst.

Terwijl ik dat zo aan Peter vertelde en er volledige eenheid was van boot, maat, schipper en elementen, ontstond er in mijn hoofd een gedicht.

Pad over de golven.

Langs het pad over de golven
Gaat een scheepje aan de wind
Haar boeg doorklieft het water
Zwaar gereefd, maar toch gezwind.

De schipper kiest de golven
Zijn blik gericht vooruit
Gedwee laat zij zich leiden
Zijn oor bij haar geluid.

Het tij tegen de wind
Haar dek zo nu en dan bedolven
Koerst zij op één oor
Langs zijn pad over de golven.

Vreemd toch dat de energie van dat moment zoveel effect had.
Het was mooi.



We vielen af en de strijd was gestreden.

In één lijn voeren wij inderdaad op de Zandkreek af, het water werd vlakker en het pad geëffend.

Rond 18.15 uur bereikten wij achter de Joanna de sluis. De Massimo sloot ook aan en wie kwamen daar aanzetten, kruisend op een oranje stormfok?

De Sigmund, geweldig, wat een kerels waren dat toch.

Wonder boven wonder, de brug draaide en de poort naar het Veersemeer ging open.

Na de sluis meerden wij aan, langs de wachtsteiger.



Pauze.

Man man man, wat een ervaring was dat voor Peter.

Een rollercoaster was er niets bij.

Tijd voor Stew met Smouters. Beiden niet te versmaden culinaire toppers aan boord van deze boot en zeker na zo'n tocht. Super.

De sluis ging een poosje later weer open en spuugde de Tramontana uit, die direct de boot voor ons aan de steiger donderden en plat op hun buik onder de kont van de boot gingen prikken met een stok.

“Koffie mannen? Smoutertje?”

De aanstekelijkheid van onze relax-modus overwon hun gejaagdheid en gezamenlijk hebben we ballast geleverd op het voordek om haar kont wat te liften.

Wat bleek, de complete gelcoat was van het roerblad gevallen en verdwenen in de diepte. Alleen de foamkern vormde nog het blad. Zouden ze daar nog op verder kunnen? Het roer functioneerde naar behoren en de mannen wilden het erop wagen.

Maar eerst koffie met Smouters: kleine, 3-in-de-pan, pannenkoeken van een wat dikker beslag, met fijngesnipperde appel en kaneel erdoor, gebakken op een plakje ontbijtspek. Serveren met wat agavesiroop en eigenlijk met slagroom, maar dat waren wij allebei vergeten. Jammer dan. Zo smaakten ze ook prima.

Later gaven de Tramontana-mannen aan dat het voor hen één van de hoogtepunten van de tocht was geweest. Geweldig toch.



Wij maakten ons op voor een prachtig stukje nachtzeilen op ons eigen meer, met afnemende wind. Wat een rust na het geweld van de dag.

Eerst naar onze thuishaven Oranjeplaat, douchen en dan de finale. Een ererondje rond de Haringvreter, wat we kenden als geen ander.

Het ging lekker. Volle fok. De riffen hebben we laten zitten. Het knoopte langzamer namen wij voor lief. Toch bleven wij de Tramontana voor en vol zelfvertrouwen stuurden wij de aanloop van ons geultje naar onze Oranjeplaat in. Streamlight voorop de preekstoel, wrikriem in de aanslag.

Geen wind.

Wrikken.

Te laat.

Bonk.

Vast.

Kak.

Precies bij boeitje 2 aan bakboord.

Losduwen dan maar.

6 cm dikke, 4 m lange wrikriem aan bakboordsboeg in de grond en kilo's erop, 93 om precies te zijn. Dat had effect, maar als je dan zo slim bent om je grootzeil erop te laten staan, dan wordt dat effect met het kleinste zuchtje wind weer tenietgedaan. Zo waar geschiedde. En wat komt er dan op dat tijdstip, in die omstandigheid, je doodleuk voorbijzeilen, niet hard, maar toch voldoende hard?

Juist, de Bikolo.

"Moge".

Nog een keer de kilo's erop en los. Wrikken maar.



We hebben lekker effe warm gedoucht, liggend in haar eigen box, gevoed door eigen stroom.

Twee mensen, arm in arm lopend over de kade, keken toch wel wat vreemd, toen daar een slechts in pendek gehulde man met een handdoekje van de steiger af kwam lopen. "Moge".

Verfrist verlieten wij onze haven (toktok: 3 pt) en verdwenen in de nacht voor ons laatste rondje. Rond het eiland de Haringvreter.

Om 01.03 uur exact was dat een feit en hielden wij het na passage van de sluis van Veere, liggend aan het remmingwerk, voor gezien.

Pitten.

Morgenochtend om 10.05 uur langs de pontonbrug van Middelburg.



DAG 5. ZONDAG

Om 08.30 uur ging de wekker.

Stel je voor dat we het zouden verslapen.

Dan zou de volgende gelegenheid 15.37 uur zijn en alles voor niets.

Nou ja, geen kwalificatie althans. Al het moois wat we mee hebben gemaakt is niet in te leveren.

Om 14.00 uur moeten we over de havenlijn in Vlissingen zijn.

Koffie en een bammetje erin en los die bak.

Rustig op de motor koersend komen wij ruim op tijd aan bij de pontonbrug in Middelburg. De halve vloot ligt er al.



Een druilerig regentje zet de toon, maar een volgend bakje troost brengt daar verandering in.

Gezamenlijk schuiven wij, vergezeld van een duw-combinatie, op een zeer trage blauwe golf richting Vlissingen.

Rond 12.00 uur zijn we er eindelijk en kost het nog heel wat moeite om, met een fors toegenomen dwarswind, allemaal een plekje te vinden in de haven.

Het zit er op. Iedereen veilig binnen en fit over de finish.

Doel behaald, missie geslaagd. Jury blij.

Track en Trace spullen en het formulier moeten ingeleverd worden bij de organisatie en dan rest ons nog maar één ding.

Lunch met onze dames.

Oh oh, wat hadden ze ons gemist.

Stoere verhalen vullen de kajuit.

Schoonschip maken en op naar de palaver.



NABESCHOUWING.

De nabespreking en uitslag waren natuurlijk reuze interessant en de strijd om de titel bleek maar om een paar punten verschil te gaan, tussen 3 boten. Proficiat.

Wij vonden het best. Voor ons was iedereen die meegedaan heeft een winnaar.

Op onze manier hadden wij ook gewonnen.

Dat biedt de Duotocht dus ook.

Onze Duotocht-relax, met kwalificatie, was gelukt.

Hoe mooi was dat.

Wij hebben van elke seconde genoten.

Er is geen onvertogen woord gevallen.

Het was geweldig.

Rob Bijnsdorp van Zeilen had ons huiswerk meegegeven.

Vragen over het reilen en zeilen in de voorbereiding en de uitvoering van de tocht.

Ik heb ze beschreven in dit verslag.



De Duotocht is uitermate geschikt voor zeilers die competitief ingesteld zijn en het maximale uit de 4 etmalen willen halen, met het oog op winst.

Echter de Duotocht is ook een hele mooie uitdaging voor koppels die gestimuleerd willen worden om hun grenzen te verleggen.

Dat kan dus op vele manieren. Ik hoop dat wij die kant hebben belicht.

Het was mij een eer en genoeg om Peter te introduceren in de wereld van jachtzeilen.

Ik ben blij dat het Umoya en mij gelukt is om hem te stimuleren en niet te traumatiseren.

Het allermooiste vind ik dat onze vriendschap ermee is bezegeld.

Ik begon ermee en ik wil er mee eindigen:

Umoya, meer dan wind.

Met vriendelijke groet,

Johan van der Hoeven
s/v UMOYA

Bent u ook nieuwsgierig geworden naar het zeilen met een kajuitjacht?

Wilt u hiermee kennis maken?

Heeft u een zetje in de rug nodig met zeilen op ruim water?

Is nachtzeilen nog een stap te ver en wilt u dit graag eens doen?

Zoekt u een teambuilding-activiteit voor een kleine groep?

Zeilen op getijdenwater nog next level?

Wilt u het leren, zelf doen, meezeilen of een ander het cadeau doen?

Dat kan, het hele jaar door.

Neem contact met mij op, dan bespreken wij samen de mogelijkheden.

Johan van der Hoeven
sailing.umoya.zeeland@gmail.com
GSM: 0615594037

