

Verslag van het project: **Met BA naar New York, en terug**

Periode eind 2018 tot eind 2022.





Deel 1 Met BA niet naar New York

Deel 2 Met BA naar Noorwegen

Deel 3 Met BA naar de Faeröer Eilanden

Deel 4 Met BA naar NYC

Deel 1: Verslag van de reis met BA “niet naar New York”.

Van mei t/m augustus 2020

Wat er aan vooraf ging van december 2018 tot augustus 2020

Het idee voor een “lange afstand solo zeilreis” kreeg het eerst vaste vorm in mijn hoofd in de tweede helft van 2018. Het is altijd mijn droom geweest om een lange zeilreis te maken, maar tot die tijd had ik de droom als “onrealistisch” in mijn hoofd geparkeerd. Er waren altijd twee grote barrières om het een keer te gaan doen. Deze waren “ik heb geen eigen boot” en “met wie ga je zoiets doen?”. Een eigen boot heb ik nooit geambieerd. Er gaan heel veel financiële middelen zitten waardoor je haast verplicht bent om ieder weekend te gaan varen. Ik houd niet van “verplicht”, dat neemt bij voorbaat al een goed deel van het plezier weg. En de vriendenclub waarmee ik in het (verre) verleden veel zeilreizen heb ondernomen is niet meer gemotiveerd of niet meer in de positie om dat weer op te pakken, laat staan deel te nemen aan een nog veel grotere onderneming. Beer houdt wel van zeilen, maar niet direct van het soort lange afstand tochten die ik in gedachten heb. Bovendien: wie ontfermt zich dan over Quint en Karlijn?

Kortom bij de eerste de beste gedachte aan een grote zeilreis moest ik steeds al snel concluderen dat het niet realistisch is. Daar kon ik prima mee leven, maar het bleef ook wel een beetje knagen.

Ergens eind 2018 veranderde hier iets in. Waardoor het vonkje precies oversloeg weet ik niet meer, maar het was een combinatie van de klassieke mid-life-crises-gedachte “wat wil ik eigenlijk nog doen in de rest van m’n leven?” en de revolutie in mijn denken over de opgeworpen bezwaren, namelijk dat je een grote zeilreis ook prima met een 30 jaar oude, tweede hands boot kunt ondernemen (en die na afloop weer verkopen) en dat je het ook in je eentje kunt doen. Toen gingen plotseling allerlei deuren in mijn brein open die daarna ook niet meer dicht zijn gegaan.

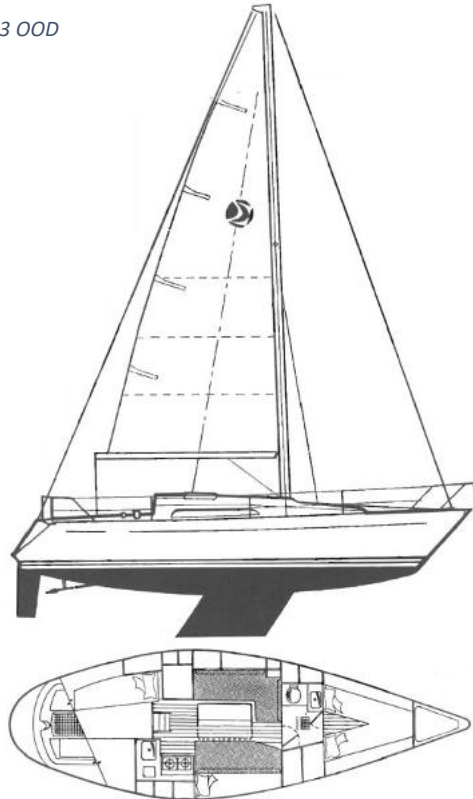
De finale stap was nog: “wat voor zeilreis dan, waarheen?”. De wereld rond was zelfs met de nieuw verworven inzichten nog steeds niet realistisch, want te lang. Een rondje Engeland zou leuk zijn, maar heeft als grote nadeel dat de tocht zich geheel afspeelt in “drukke zee” en in de continue nabijheid van kust. Als je gaat solo zeilen is geen van beide handig. Dan moet je haast wel korte dagtochtjes maken, maar dat past dan weer niet in het beeld “grote zeilreis” en bovendien kom je “nergens”. Nee, als je alleen gaat varen moet je juist de oceaan op, “blue water sailing” heet dat. De Atlantische oceaan over dus!

Elk jaar gaan er “duizenden” boten de oceaan over naar de Caraïbische zee en terug. Die volgen de zgn. “coconut route”. Vanuit west Europe zuidwaarts naar de Canarische Eilanden en vaak door naar de Kaapverdische Eilanden. En vanuit daar met de passaatwinden (“trade winds”) voorde-wind de oceaan over naar de Cariben. Terug gaat vaak meer noordelijk via de Azoren. Er is veel over te lezen. Het is een soort standaard rondje (“rondje Atlantic”). Dat wilde ik dus precies niet: met veel mensen dezelfde, standaard rondje varen. En de hele oversteek voor de wind varen vindt ik niks.

Toen bedacht ik ineens de droom bestemming: New York. Veel noordelijker de oceaan over dus. Een route die iets uitdagender is en relatief weinig gevaren wordt. En hoe mooi zou het zijn om dan de haven van New York binnen te varen, Vrijheidsbeeld op de achtergrond, de skyline van Manhattan. Wow! Dat was het, ook al wist ik dat dit een veel taaiere route is dan naar de Cariben, met kans op langdurige tegenwind.

Nadat ik dat had bedacht was de belangrijkste vraag natuurlijk nog: Hoe kom ik aan een boot, betaalbaar en geschikt voor mijn plan? Op internet is een groot aanbod te vinden van 30-jaar oude boten, die voor een schappelijke prijs worden aangeboden. Maar wat voor boot? Om het kort te houden heb ik een paar weken informatie gezocht op internet, een soort short-list opgesteld van boottypes die geschikt zouden kunnen zijn. En uiteindelijk bij Jan Zetsema advies gevraagd (van Waterland Yacht Charter) die mij de beslissende duw gaf om voor een Sigma 33 te kiezen.

Sigma 33 OOD



Ondertussen had ik het plan bij Beer aangekaart. Die reageerde enigszins overrompeld toen ik het plan ontvouwde, maar was tegelijk ook heel positief: “als je dat wilt moet je het doen” en “ik weet dat je het kan”. En “ik regel het wel met de kinderen hoor”. Tevens had ik een overzeiler van de Atlantische oceaan gekocht (zeekaart op hele grote schaal) en op het Zeilersforum geïnformeerd naar de precieze routes en het beste seizoen om zo’n tocht te ondernemen. En ik had een heel globaal budget in elkaar gesleuteld.

Toen al deze puzzelstukjes zo goed leken te passen heb ik in januari 2019 het besluit genomen om het te gaan doen: een solo zeiltocht vanuit Nederland via de Azoren naar New York en zonder tussenstop terug. Vertrek eerste helft mei 2020 en terugkomst eind augustus 2020.

In de weken erop werd aan het plan toegevoegd dat BQK naar New York zouden reizen als ik daar was aangekomen, dat we met z’n vieren in New York en omgeving een week vakantie zouden doorbrengen, waarna BQK er nog 2 weken aan vast zouden knopen als ik al aan de terugweg was begonnen. Het schema paste goed met de schoolvakanties.

Het zou dus totaal zo’n 4 maanden in beslag gaan nemen. Dat zou moeten kunnen ... Pas later (in maart) heb ik het op mijn werk ter sprake gebracht. Mijn veronderstelling was dat ik eind april 2020 ontslag zou nemen en dat wilde ik op tijd aankondigen. Ook daar werd zeer positief op mijn plan gereageerd en was de opmerking eigenlijk: “Maar wil je dan ontslag nemen of wil je in september weer terugkomen?”. Ik heb aangegeven dat laatste graag te willen, maar niet bekend

te zijn met een regeling die het mogelijk maakt dat ik even 4 maanden weg ben. Toch is dat precies zoals we het hebben afgesproken: 4 maanden onbetaald verlof.

Na het besluit om het te gaan doen ben ik het plan meteen gaan benaderen als een project met fasen, een tijdslijn en een budget. Ik had zo'n 16 maanden voor de voorbereidingen, te beginnen met de aankoop van een boot.



Haarlem 2 Harlem

“BA” staat overigens voor “Big Apple”, de naam van de boot. Toen ik de boot kocht was de naam “Andromeda II” maar ik wilde een eigen naam geven. Bovendien vond ik het leuk als de naam gekoppeld was aan het project: een zeilreis op en neer naar New York. Eerst kwam de naam “Haarlem2Harlem” in beeld, maar dat bleek al de projectnaam van een initiatief van de Haarlemse KvK te zijn dus die viel af. Quint kwam met de naam “Holland America Line” (erg spits overigens) maar ik was bang dat als ik mij met deze naam via de radio zou melden bij de havenautoriteiten in New York ik een ligplaats kreeg toegewezen zou krijgen waar mijn boot wel 100x in zou passen en die voor één nacht het hele reisbudget zou opslokken. Het werd dus Big Apple (BA voor vrienden), waarbij Karlijn heel origineel op merkte dat de bijboot dan “Little Apple” zou kunnen gaan heten, en inmiddels denk ik erover om de drone “Flying Apple” te dopen.



Hoofdkantoor van de Holland-Amerika Lijn te Rotterdam (1959)

In maart 2020 lagen de voorbereidingen goed op schema. Ik had in 2019 veel korte tochtjes gevaren en heel veel aan de boot geklust. Begin 2020 nog de verstaging vervangen, alle vallen vernieuwd bekabeling door de mast vernieuwd, nieuwe marifoonantenne en drie-kleuren-toplicht (LED) geplaatst. en toen brak de Corona (Covid-19) pandemie uit.

Na 2 weken van twijfel moest ik begin april (5 weken voor het geplande vertrek) knarsetandend besluiten dat het niet door kon gaan. De wereld was in rep-en-roer, reizen werd verboden of minstens aan banden gelegd, er werden quarantaine maatregelen ingevoerd, Beer en ik moesten thuis werken en de kinderen mochten niet meer naar school en moesten thuis hun schoolwerk



achter een computerscherm doen. Als het al had gekund/ gemogen dan was het absoluut geen achtergrond voor een droomreis. Bovendien vond ik het ongewenst om Beer en de kinderen in deze situatie achter te laten. Ook hun vakantie werd hiermee gecancelld.



The COVID-19 pandemic is one of the deadliest disasters by death toll in the history of New York City.

Weg plan, weg 1 ½ jaar voorbereiding ... Gelukkig kon ik mijn onbetaald verlof ongedaan maken en gewoon aan het werk blijven en bovendien werd ik aan alle kanten (door Beer en op het werk) aangemoedigd om de trip naar New York niet te cancelen maar een jaar uit te stellen en om voor dit jaar een alternatieve zeiltocht te "verzinnen".

Hopelijk gaat de reis naar New York volgend jaar alsnog plaats vinden, maar hier volgt het verslag van het "alternatief" in 2020: een reis naar Bergen in Noorwegen en terug.

Deel 2: Verslag van de reis met BA naar Noorwegen.

Van 1 t/ 11 augustus 2020



Voorwoord

Nu ik dit ga schrijven realiseer ik mij dat een voorwoord in de regel achteraf geschreven wordt. Zo ook in dit geval. Inmiddels is het 14 augustus en zit ik thuis achter de laptop. Het is dus eigenlijk een achterafwoord.

Het betreft het verslag van een zeilreis van IJmuiden naar Bergen (Noorwegen) en terug die ik alleen (solo) heb ondernomen van 1 t/m 11 augustus 2020. De reis, met alle gebeurtenissen en ervaringen onderweg, was het doel en niet zozeer de bestemming. Ik heb het originele verslag onderweg (dus bijna live) bijgehouden, handgeschreven met pen in een schriftje.

Ik heb besloten om het “verslag” achteraf uit te typen, omdat het origineel geschreven is door een hand die eigenlijk niet meer geoefend is om zoveel te schrijven en bovendien op een bewegend (rollend, stappend en gierend) schip. Kortom: naast mij zijn er weinig anderen die het kunnen lezen. Daarnaast geeft het mij de gelegenheid om een paar foutjes te corrigeren, zo hier en daar in de spelling, maar soms zijn woordjes ook vergeten/ overgeslagen in het origineel en een enkele keer deugde de formulering niet en heb ik die aangepast. Maar het uitgangspunt is geweest om zoveel mogelijk de oorspronkelijke, spontane, tekst aan te houden.

Ik heb het over een “verslag” en niet een “logboek”, omdat ik mij niet wilde binden aan een specifiek format en niet consequent alle nautische bijzonderheden wilde noteren. Het is ook geen “dagboek” met allerlei ontboezemingen of emotionele ontwikkelingen. Eigenlijk heb ik mij vooraf alleen als doel gesteld op te schrijven wat ik op dat moment relevant vond om op te schrijven. Op zo’n manier dat het voor mijzelf leuk/ leerzaam is om het “later” nog eens terug te lezen, maar ook geschikt voor ieder ander die erin geïnteresseerd is. Naast wat ad hoc nautische gegevens (zoals: afgelegde afstand; snelheid; wind richting en sterkte) gaat het daarbij vooral om het vastleggen van ervaringen, zowel met de techniek en apparatuur als de meer algemene notities die “het leven aan boord” betreffen.

Toen de reis naar New York dit jaar definitief niet door kon gaan als gevolg van de Corona (Covid-19) pandemie heb ik uiteindelijk voor een tocht naar Bergen (Noorwegen) gekozen als alternatief. Als referentie schema had ik “5 dagen heen, 2 dagen daar en 5 dagen terug” gepland, dan was goed te doen in twee weken. Bovendien gaat de reis grotendeels over een heel rustig deel van de Noordzee, goed te doen in je eentje dus. Nog even was het spannend, Noorwegen was lange tijd gesloten voor reizigers van buitenaf, maar ging per 15 juli open. Perfecte timing! Overigens zijn er per half augustus weer beperkende maatregelen ingevoerd, maar dan ben ik al weer terug. 😊

Zondag 2 augustus 7:30u

Het is zondag 2 augustus 2020. De eerste 90 NM zitten er op. Niet slecht, in 18 uur varen!

De satelliettelefoon is nog steeds niet geactiveerd. Benieuwd of dat nog goedkomt deze reis (?). Jammer, want ik wilde er mee oefenen, maar ik kan zonder. Ik ben net het grijze gebied op de elektronische kaart binnen gevaren. Het blokvormige stuk dat niet gedekt wordt door mijn abonnement. Ik was te krenterig om nog €40 uit te geven voor het Engelse gebied. Het is toch alleen maar zee met een paar booreilanden. Een papieren overzeiler heb ik wel.

Gisteren ben ik om 8u naar de haven vertrokken. De bedoeling was om 11u het zeegat uit te varen, maar dat werd 13:30u vanwege de problemen met de satelliettelefoon. Ik heb wat opgeruimd, proviand weggestouwd, looplijnen op dek gelegd, water getankt Tijdens het vullen van de watertanks viel het me ineens op dat er wel heel erg veel in ging. ... onder de vloer gekeken ... en ja hoor, daar stond een behoorlijke hoeveelheid water. Hoe dat precies zit moet ik nog maar eens uitzoeken, maar ik realiseerde mij dat het de eerste keer was in de anderhalf jaar dat ik BA had, dat ik de watertanks volledig ging vullen. Mogelijk loopt het ergens over. Het zou kunnen dat de inspectieluiken niet goed afdichten.

Het meeste water heb ik er direct weer uit kunnen pompen, met de hand en met de nieuwe elektrische waterpomp. Die elektrische pomp functioneerde goed, flinke straal en overal inzetbaar, maar de pomp heeft wel zo'n 2 a 3 cm water nodig om te functioneren. De lenspomp in de kuip leek het ook goed te doen, maar dat was moeilijk te controleren. Met de waterstofzuiger had ik alles er zo uit gezogen, maar die had ik niet bij me. De laatste restjes water klotsen nog steeds onder de vloer. Vandaag eens kijken hoe ik dat er uit krijg. Tenslotte ben ik naar de brandstofsteiger gevaren en heb daar nog 50 liter diesel getankt. Totaal heb ik de tank vol (70 lit) en 2x 10 liter in jerrycans. Dat moet genoeg zijn voor deze tocht.

Na de derde afstemming met de Iridium provider in Nederland werd duidelijk dat ik niets anders kon doen dan "wachten" totdat de support afdeling van Iridium in de US de simkaart had geactiveerd. Niemand kon zeggen hoe lang dat zou duren, uren of dagen ... Toen heb ik besloten dat "wachten" maar te doen terwijl ik al onderweg was.

Met de stroom mee langs de Noord-Hollandse kust. Dat ging snel natuurlijk. Zeehond gezien (kop boven water) en een bruinvis gezien (z'n vin). Blijft bijzonder. Als avond eten Lassie Toverrijst (bultjes) met Unox gehaktballetjes in pittige saus gegeten. Makkelijk te bereiden op een boot onder 30 graden helling, met in één pan: eerst de rijst(buideltjes) koken, bultjes eruit, dan de balletjes opwarmen en tenslotte de rijst erbij. Het was ok, maar niet om elke avond te eten. Net voor zonsondergang met de drone gespeeld. Langzaam zakte de wind eruit en werd de zee rustiger. De wind kromp van west naar zuidwest.



Zondag 2 augustus 10:00u

Om 9u de 100 NM grens door en inmiddels ook de 54^e breedte graad gepasseerd.

Half uur geleden een vervelend incident beleefd. Ik zou nog even proberen wat water onder de vloer weg te pompen, met de elektrische pomp in een emmer, die ik dan in de kuip kon leeggooien. Daarom moest ik een emmer uit de baksist pakken, dat is achter in de kuip, net achter de overloop, naast de helmstok. Ik zat op m'n knieën in de kuip, over de overloop (en grootschoot) gebogen, met m'n hoofd diep in de baksist (wat je nodig hebt ligt altijd ergens onder ...). Ik zou dit nooit zo doen op een voor-de-windse koers. Als er een plotselinge gijp plaatsvindt, heb je een probleem. (afgelopen week op het IJsselmeer nog iemand door de een klap van de giek over boord geslagen en verdronken) Maar ik voer iets hoger dan halve wind, dus dat risico was er niet ... Toch is het precies wat er gebeurde, terwijl ik in die positie met m'n hoofd diep in de baksist zat: een klapgijp!

De schoot en het zware blok aan de overloop klapten met een zweepslag en veel kracht tegen m'n ribbenkast (links onder). Even zat ik bekneeld tussen de overloop en de schoot. Gelukkig zat de wagen van de overloop goed vast.

Direct besepte ik dat het een klapgijp was (ook al kon dat niet). Toen ik opkeek zag ik de fok bak staan en de giek "aan de andere kant". Met veel moeite kon ik weer in zittende houding op de kuipbank terecht komen. Felle pijnscheuten in de ribbenkast en een paar keer moest ik naar adem happen.

In een flits had ik een heel plan in mijn hoofd. Hoe ik terug zou koersen naar Texel, de boot daar op het strand zou varen, met de helikopter naar het vaste land zou worden gebracht om in het ziekenhuis aan mijn gebroken ribben te worden geholpen. Einde droomreis.

3 seconden later wist ik dat het misschien niet veel gescheeld had, maar dat het bij gekneusde ribben zou blijven. Ik heb eerder mijn ribben gekneusd: heel pijnlijk en het wordt eerst erger. En dan duurt het duurt lang voordat het beter wordt. Maar in een ziekenhuis doen ze daar niets aan, alleen pijnstillers adviseren.

In de volgende 3 seconden bedacht ik hoe het heeft kunnen gebeuren. Het scherm van de autopilot was namelijk helemaal zwart: er was een zekering gesprongen. Waarschijnlijk was de autopilot net sterk aan het afvallen toen dit gebeurde. Als de stroom er dan af gaat blijft het roer in die stand staan. Omdat ik met m'n hoofd in dat luik zat heb ik niet gemerkt dat BA snel aan het draaien was, met uiteindelijk die klapgijp als gevolg, met mij ertussen.

Ze zeggen wel eens dat een ongeluk vaak het resultaat is van de samenloop van een aantal toevallige oorzaken. Want waarom sprong de zekering?

Ik heb gisteravond met de drone gevlogen en was daarna de batterijen gaan opladen (met de nieuwe 12V oplader). Toen was de zekering al een paar keer gesprongen. Soms na 10 min, soms na een half uur. Het zijn automatische zekeringen, dus weer indrukken en klaar. Maar ik had toen al ervaren dat de autopilot op dezelfde zekering zit als die oplader, en dus uitviel als de zekering sprong. Mijn voornemen was gisteravond dan ook om deze batterijen alleen op te laden als ik stand-by stond, en dus niet 's-nachts bijvoorbeeld. Maar vanochtend dacht ik: "Nu sta ik paraat, dit is een mooi moment om nog een batterij van de drone op te laden"....

Zondag 2 augustus 14:00u

In de eerste 24 uur ruim 120 NM afgelegd. Dat is goed! Moest vanochtend een rif zetten en heb inmiddels ook de fok een beetje ingerold. De wind is toegenomen tot meer dan 17 knopen over dek. De snelheid is ruim 6 knopen over de grond.

Ik word wel gehinderd door de gekneusde ribben en slapen zal een uitdaging worden. Misschien een beetje experimenteren met pijnstillers. Balen! Maar ja, het beste van zien te maken. Het is prachtig op zee.

Net 2 appels gegeten, eerder al een bordje Brinta. Vanochtend zelfs een ei gebakken, met spek en kaas. Kon nog net, het was nog rustig.

Het is zonnig met een paar wolken, redelijke wind, mooie golven. Ik geniet van de omgeving, zit onder de buiskap want zo nu en dan vliegt er water over. Dit zal zo ongeveer het rustigste stukje Noordzee zijn: geen enkele boot en zelfs geen boorplatform te bekennen.

Nog steeds geen werkende satelliettelefoon. Gek! Ga er vanmiddag nog een beetje mee prutsen. Misschien nog eens helemaal herstarten.

De gasflessen staan los in de bun en botsen tegen elkaar en tegen de wanden aan. Zo even vastzetten.

Zondag 2 augustus 22:00u

Het heeft de hele middag tussen de 15 en 17 knopen gewaaid, maar nu neemt het wat af. Net de genna weer helemaal afgerold. Het rif laat ik vannacht maar zitten. Inmiddels heb ik sinds vertrek 180 NM afgelegd. De "200 mijls grens" moet haalbaar zijn binnen 36 uur.

Vanmiddag sterke pijnstillers uit een zakje genomen. Nog van onze oude tandarts "Dikkie Dik" gekregen toen die een weinig subtiele wortelkanaalbehandeling had opgeleverd. Net nog maar zo'n zakje weggewerkt (het wordt eerst slechter voordat het beter gaat). Een paar keer een uur slapen vannacht is wel belangrijk.

Ik zie op de kaart dat de Nederlandse kust op dit moment ongeveer even ver weg is als de Deense. Veel verder van de (een) kust kom ik op deze trip niet (ongeveer 125 NM). Over 8 NM vaar ik door een veld olieplatforms. Nu maar een uurtje proberen te slapen. Kookwekker gezet (handig ding).

Maandag 3 augustus 11:30u

Afgelopen nacht, en ook nog ochtend, heb ik redelijk veel geslapen, ondanks de ribben. Steeds in stukjes van een uur. Had blijkbaar nog iets in te halen van de eerste nacht.

Het is hier ongelofelijk rustig (leeg), afgezien van die olieplatforms (meeste zijn voor de gaswinning overigens) heb ik 2 schepen gezien. Al urenlang is de horizon rondom helemaal vrij. En dat op ruim 230 NM van IJmuiden. De 2^e helft van de nacht viel de wind helemaal weg. Tussen 2 en 8u varen we met een snelheid van zo'n 2 knopen. De deining bleef wel en dat maakte het knap onrustig.

Inmiddels is de zee vlakker geworden en de wind wat aangetrokken naar ruim 6 knopen. Het rif is er weer uit. Dat mooie kalme weer zet BA om in 5 knopen snelheid.

Ik hoop tussen 14:00 en 15:00u de "250 NM van IJmuiden grens" te overschrijden. Dat is over de helft.

Vanochtend ontbeten met een dubbele boterham met gebakken ei (met spek en kaas natuurlijk), een bord Brinta en een kopje koffie met een Snelle Jelle. Kon slechter.

De ribben blijven hinderen bij de meeste bewegingen. Bij bepaalde bewegingen met de linkerarm volgen heftige pijscheuten. Daarom vannacht nog maar een paar pijnstillers genomen. Maar nu zit ik op m'n kussen in de kuip, in de zon, te genieten van de zee en de leegte om me heen.

Maandag 3 augustus 13:30u

241.3 NM in 48 uur. Dat noem ik 5 knopen gemiddeld. De planning is gebaseerd op 4 knopen, wetende dat het vaak sneller zal gaan. Mooie voortgang dus.

Ik zit te lezen in de kuip, in het zonnetje. Hoewel er nu steeds meer wolken verschijnen lijkt het weer stabiel. De wind is nog steeds noordwest tot west met een snelheid tussen de 5 en de 8 knopen.

Net een soepje gegeten, ga zo een paar boterhammen smeren.

Maandag 3 augustus 17:00u

Ik zie ineens een groen lampje branden op de Iridium Go! Dus ik ga zo proberen of ie het doet.

Ik heb geluncht met boterhammen, blikje tonijn, komkommer, paar tomaatjes en een appel. Het was mooi rustig. Daarna trok de wind iets aan tot boven de 10 knopen. Nog een uurtje geslapen, 2 vrachtschepen gezien.

Nu zakt de wind weer wat weg en draait naar noordwest. We zijn zelfs 10 graden afgevallen om iets meer snelheid te houden. Ben nu bezig met downloaden van het weerbericht via de satelliettelefoon. Dat gaat ontzettend traag maar ik heb de tijd.

Dinsdag 4 augustus 10:30u

Gisteravond toch nog even sms-contact gehad met Beer via de satelliet. Het weerbericht downloaden was nog een heel gedoe. Het is zaak om alleen informatie op te vragen die je echt nodig hebt. Met de juiste instellingen heb ik nu het weerbericht in een paar minuten binnen.

De nacht was rustig, behoorlijk wat geslapen, steeds een uur. Op dit deel van de Noordzee is niemand. Vanochtend een groot vrachtschip op zo'n 2 mijl gepasseerd en even later zowaar een zeil gezien, heel ver weg op de horizon.

Net even op de bank gelegen met sterke maagkrampen. Misschien een overdosis paracetamol? Ik ben overgestapt van "de zakjes van Dik" naar pilletjes paracetamol. Als dat ook werkt kan ik die bijkopen in Bergen.

De wind is nu kalm, 8 knopen. De zee ook, hoewel de golven alweer hoger zijn dan vanochtend vroeg. De wind is meer naar zuidwest gekrompen en zal in de loop van de middag toenemen. Vanavond laat en vannacht wordt het kracht 5 tot 6 uit het zuiden. Dus recht van achteren. Moet nog besluiten over de strategie, maar zet in ieder geval een 2^e rif aan het eind van de middag. Misschien haal ik vanavond het grootzeil wel helemaal weg? Voor de wind op de genua gaat

waarschijnlijk snel genoeg en indien nodig kan ik zelfs die nog een stukje oprollen, vanuit de kuip. Als ik vervelend op de golven kom te liggen loef ik 20 graden op (of meer). Dat is weg van de Noorse kust, dus veilig.

Net tussendoor even “koffie met Snelle Jelle” genuttigd terwijl ik door de meeuwen werd vermaakt. Prachtig hoe ze over de golven kunnen scheren. Hier horen ze thuis (en niet in het centrum van Haarlem). Steeds meer vogels duidt op de nabijheid van land. Voor het einde van de middag verwacht ik de Noorse kust te kunnen zien, de kust net ten zuiden van Stavanger.

Als ik een duif met een takje in zijn bek zie weet ik zeker dat land nabij is.

Dinsdag 4 augustus 14:15u

Land in zicht! Noorwegen!

Al een tijdje meen ik grijze randen te zien tussen de wolken en de horizon, maar nu weet ik het zeker. Het is inderdaad de kust net ten zuiden van Stavanger. Het eerste land sinds ik zaterdagavond Texel achter me liet.

Het weer volgt de verwachting. Steeds meer wolken en steeds meer wind. Inmiddels 15 knopen uit zuidwest. Mijn plan om zeil te minderen heb ik vervroegd uitgevoerd en inmiddels vaar ik met een 2^e rif en een half opgerolde genua. Het scheelt wat snelheid, maar het klappert een stuk minder.

De rest van de weersverwachting zal dan ook wel kloppen: toenemende wind, vannacht tussen 12 en 4u zal het windkrach 6 worden.

Dinsdag 4 augustus 17:30u

Ga toch kijken of ik in Stavanger een haventje kan vinden om vannacht te schuilen voor de wind (en de zee). De Noorse kustwacht heeft het op de marifoon inmiddels over een “gale warning 7”. Nu weet ik niet of dat precies geldt voor mijn gebied, maar het lijkt toch op te schuiven van “5 tot 6” naar kracht “6 tot 7”. Da’s best hard.

Dus heb ik de steven 45 graden gewend naar meer noordoost en lig (na een gecontroleerde gijp) voor het eerste deze tocht over bakboord. Omdat het nog best ver is heb ik de motor erbij gezet, scheelt iets in snelheid). Die had ik vanmiddag al even geprobeerd en start ook nu zonder problemen. Het wordt sowieso na 21:00u (donker?) voordat ik in de beschutting kom.

Ik had vroeg gedineerd, beste maaltijd tot nu toe: snelkook macaroni met tonijn uit blik en Boursin. Heerlijk!

Woensdag 5 augustus 17:30u

Er kwam even niet zoveel van mijn verslag. Dus hierbij een korte inhaalslag.

Gisteravond in volle vaart richting Stavanger gevaren. De wind nam toe, maar vooral de zeegang. Grote golven schuin van achteren. BA kon het goed aan, maar het was spectaculair!

Behalve de Navionics kaart op de iPad had ik niet veel haveninformatie voorhanden, totdat ik op ongeveer 8 NM uit de kust 4G ontvangst kreeg (eerst 1 streepje, toen 2). Toen kon ik de Noorse havengids raadplegen die ik op mijn telefoon had gezet.

Uiteindelijk legde ik om 21:30u aan in Tananger, een klein haventje op 5 km (over land) van Stavanger, maar aan de 'zee-kant' van het schiereiland en daardoor 2 uur dichterbij over water, prima voor schepen op doorreis over zee. Dus perfect voor mijn doel: shelter for the night.

Na met Beer te hebben gebeld en een biertje (of was het andersom?) om 11u naar bed en behoorlijk goed geslapen. Had van de havenmeester nog gehoord dat het vandaag in ieder geval tot 14:00u zou regenen, met nog steeds flinke wind.

Maar ja, het vooruitzicht om langer in Tananger te blijven liggen trok me niet bepaald. Dus besloot ik vanochtend, na een lekkere douche, om 9:00u los te gooien en naar Haugesund te varen, "binnendoor", een kleine 40 NM.



Haugesund

Om 15:30u was ik in Haugesund, na een tocht die begon met regen, matige wind, maar wel hoge golven totdat ik in meer beschut water kwam (betrekkelijk nauw water tussen eilanden door). Al met al was het een kalm tripje op de genua met de motor erbij.

Haugesund is de thuishaven van Erik Aanderaa, een stoere Noorse YouTube vlogger die filmpjes maakt van zijn zeilavonturen en mij onder andere "aan de drone" heeft geholpen.

Donderdag 6 augustus 13:00u

Net vertrokken uit Haugesund met een uur vertraging op mijn plan. Het motorcontact had geen stroom, startknop deed niets. Eerst achter het motorinstrumentenpaneel (goed voor galgje!) gezocht, maar niets gekst gevonden. Toen de kabelboom gevolgd naar het motorruim, zitten friemelen en uitpluizen, maar weer niets gekst gezien. Moet wel toegeven dat ik niet helemaal weet hoe het daar werkt, maar dat moet ik later nog maar eens uitzoeken. Toen gewapend met zaklamp en multimeter weer de baksist in maar ... hij deed het gewoon weer. Klinkt naar een los contact of losse connector in het motorruim. Mijn "friemelen" had het opgelost. Kan dus zomaar weer optreden maar ik zie geen kans uit te zoeken wat precies het probleem was en het definitief op te lossen. Maar goed: de motor kon weer worden gestart.

Vanochtend nog contact gehad met Peter Jan over het uitlezen van de positieberichten die via de satelliettelefoon 2 keer per dag worden uitgestuurd. De toegang tot de e-mails had een validatieslag nodig via een code die aan mij werd ge-sms't dus Peter Jan kon het niet alleen. Misschien is zo'n special gmail account toch niet zo'n goede constructie om positieberichten naar toe te sturen voor de thuisblijvers. Misschien beter een emailadres van een thuisblijver configureren voor dit doel?

En met Beer gecommuniceerd over mijn plan om naar Bergen te gaan en daar morgen aan te komen. Een nachtje op zee dus.

Ik ben nu eerst op weg naar een klein eilandje voor de kust op ongeveer een uur varen vanuit Haugesund: Røvær. Alleen al om die naam wil ik er heen, maar ook omdat dit het favoriete eiland is van Erik Aanderaa, die hier vaak komt en hele mooie drone beelden maakt. Dat ga ik ook doen!

Donderdag 6 augustus 19:00u

Wat een prachtige dag en wat een schitterende scenery, zeker met die zon er op! Veel foto's en filmpjes gemaakt, ook met de drone. Blij dat ik heel even naar Røvær ben geweest. Heel speciaal om daar het eiland "in" te varen. Spannend ook, omdat ik tegelijkertijd de boot en de drone moest besturen.



De aanloop naar de baai van (in) Røvær Island

Daarna nog kriskras tussen de eilanden door gevaren op strooptocht naar mooie plekjes. Inmiddels ben ik weer tussen de eilanden uit de open zee opgevaren. Kalm windje van achteren, dus we liggen rustig te rollen op de golven en bewegen ons kalmpjes voorwaarts. Ik ga met een omweg naar Bergen. Eigenlijk vaar ik op zee Bergen zo'n 20 NM voorbij, om morgenochtend binnendoor naar Bergen te varen. Dat is een andere route dan wanneer ik zaterdag vanuit Bergen weer naar zee ga. Zo zie je nog eens wat (hoop ik).

Net Nesquik met warme, houdbare melk gedronken: Best lekker, prima als afwisseling.

Heb inmiddels (ook) last van m'n onderrug gekregen. Deels een soort verkramping/ uitstraling van de gekneusde ribben denk ik. Maar ook omdat het binnen net geen stahoogte is, en ook nog eens bang ben steeds mijn hoofd te storen (...). Daardoor beweeg ik mij binnen met gebogen hoofd en enigszins verkrampde nek. Ik ga zo even liggen. Overigens ben ik wel heel blij met m'n "stoelkussen". Dat is de enige zit plek aan boord met goede ondersteuning van de rug. Ik heb er binnen ook al op gezeten, gewoon met het kussen op de bank. Goede aankoop!

Vrijdag 7 augustus 10:30u

Nog een uur naar Bergen. We varen wel op de motor, want recht tegen de wind in. Het "ommetje" waarmee ik naar Bergen ben gevaren was ok. De nacht op zee was goed te doen. Helemaal geen scheepvaart, voor de wind, wel een onrustig schommelende BA op de redelijk hoge golven. Maar alles volgens plan. Vanochtend 7u weer tussen de eilanden gedoken en binnendoor "terug" (want richting zuid) gevaren.

Het is een grijze dag met soms wat regen. Als ik vooruit kijk richting Bergen zie ik nog meer mist en nattigheid. Bergen is bezig zijn naam eer aan te doen (ruim 200 dagen per jaar waarop regen valt). De binnendoor route was prachtig, ondanks het weer. Moet je nagaan hoe mooi het is als de zon schijnt.

Vrijdag 7 augustus 12:30u

Om 12:15 lag ik vast in de haven van Bergen (in de historische havenwijk Bryggen, de meest bekende bezienswaardigheid van de stad). We liggen aan zo'n kademuur met autobanden, net als in Haugesund. Lange lijnen, want er is toch wel wat hoog/ laag waterverschil hier. Nu eerst een biertje.



Bergen

Zaterdag 8 augustus 10:00u

Pff ... ruim 1 ½ knoop stroom tegen als ik Bergen verlaat. Dat had ik niet verwacht. Maar ja, het hoog/ laag water verschil was toch zo'n 1 ½ meter en dat water moet ergens vandaan komen ... Vanochtend vertrok ik bij laag water, ik moest via de autobanden de kade op klimmen om nog een zakje afval te dumpen. Nu stroomt dat water weer naar binnen.

Ik gooide overigens pas om 8:15u los en niet om 8:00u zoals de bedoeling was: weer geen stroom op het motor contact. Net als 2 dagen eerder. Balen, maar ik wist nu dat het “rommelen aan de draden” in het motorruim de zaak in Haugesund had opgelost, dus nu ik wist ongeveer wat me te doen stond. Na een eerste mislukte poging viel het me ineens op de dat de connector van de kabelboom op de motor niet goed was vastgedraaid, en dat dat ook niet meer werkte en dat er al met een tiwrap was gepoogd de connector te borgen. Aha, dat is het dus: los contact in die connector! Beetje friemelen aan de connector en ja hoor: weer stroom. Het feit dat het 2x niet werkte heeft er uiteindelijk voor gezorgd wat het probleem precies is. En, zoals ik heb geleerd, goede kennis van het probleem is al de helft van de oplossing. De definitieve oplossing moet wachten tot ik terug in IJmuiden ben, maar nu kan ik er mee uit de voeten.

Op het moment dat ik vertrok begon het te druppelen en dat ging een half uur later over in zware slagregens. Bij buien, vier keer achter elkaar. Nauwelijks zicht. Blij met m’n instrumenten: GPS/plotter en de AIS “radar”.

En blij met de stuurautomaat natuurlijk, want dan hoeft je niet buiten te zitten. Ik zit in de kajuitopening, op m’n zelfgemaakte “drempelplankje” (bevalt goed) droog onder de buiskap. Met één oog op de instrumenten binnen en het andere oog op wat er op het water (niet) te zien is. Ondertussen stuur ik bij met de knopjes van de stuurautomaat.

Al die regen is natuurlijk onderdeel van een frontpassage, waarna straks de wind gaat draaien naar noord. Ik zie op de apps dat de wind op zee nu al aan het draaien is, het binnenland komt later aan de beurt. Hopelijk brengt het ook droog en open weer met zich mee. De winddraaiing naar noord maakt dit het ideale moment om aan de terugreis te beginnen. Die is immers pal richting zuid.

Zaterdag 8 augustus 12:30u

We zeilen weer! Na 4 uur motoren was ik daar wel klaar mee. De wind begon te draaien en nam iets toe tot zo’n 10-12 knoop. Dat was het teken. We varen inmiddels met een snelheid van ruim 6 knopen. Nog niet op open zee, maar bijna. Om af te snijden prik ik nog één keer tussen een paar eilandjes door en daarna ben ik echt op zee. En oh ja: ik zie al licht in de lucht!

Zaterdag 8 augustus 20:30u

Het is inderdaad een behoorlijk zonnige middag geworden met zo’n 20 knopen wind uit noordwest. Dat betekent snelheden die een gemiddelde boven de 6 ½ knoop opleveren. Op hoge, lange golven. BA surft van de golven en beweegt behoorlijk, maar het gaat redelijk “smooth”.

Net nog ge-sms’t met Beer, met Karlijn en met Quint op het laatste streepje 4G signaal. Leuk hoor! Inmiddels 12 uur onderweg sinds Bergen en 65 NM afgelegd (het eerste stuk op de motor ging soms maar 3 knopen over de grond door de tegenstroom). Net 8 ½ knoop op de meter in een surf!

Zondag 9 augustus 3:15u

Net na 2 uur hadden we er weer meer dan 100 NM op zitten. Het is helder, open weer. Flinke golven schuin van achteren, waardoor we stevig liggen te rollen en te gieren met hier en daar een flinke schuiver tussendoor.

Ik ben vannacht in een paar stappen bezig geweest om het slingerzeiltje van de stuurboordbank beter te bevestigen. We varen over bakboord dus zo nu en dan hang ik er met m'n volle gewicht in. De enige manier om dan goed te slapen is om er dan volledig op te vertrouwen dat het slingerzeil dat ook kan hebben.

Gisteravond ben ik iets gaan oploeven en daarmee iets westelijker gaan varen. Verder van de gijp vandaan, maar ook om een gebied heen waar het ongeveer 25 knopen waait. Het lijkt te werken want hier waait het maar 15 knopen. De wind op mijn route gaat morgen einde dag draaien van noordwest via noord naar noordoost en nog later zelfs naar oost. Op zeker moment gijpen dus over stuurboord steeds hoger gaan varen tot halve wind. Prima, kom ik makkelijk weer op mijn rhumb line terecht door nog iets hoger te sturen.

Ik zie net dat de Efoy meter 2 streepjes aanwijst: methanol half op. De brandstofcel doet het overigens uitstekend. Geen omkijken naar en ik hoef geen stroom te draaien.

Zondag 9 augustus 8:15u

Het is precies 24 uur na het vertrek uit Bergen en we zijn 135 NM op weg. Het is een zonnige ochtend, met een koude noorderwind, snelheid 15 tot 18 knopen.

Ik heb een goede nacht achter de rug, zeker na de modificaties aan het slingerzeil goed geslapen. Ga zo nog wel even een gemist uurtje slaap inhalen.

Op dit deel van de Noordzee is niemand, niets. Alleen meeuwen. Gisteravond rond 10 uur het laatste schip gezien, een grote trawler die vlak achter me langs ging.

Zondag 9 augustus 20:15u

Ruim 200 NM afgelegd in 36 uur. De wind zakt weg. Het heeft de hele dag meer dan 15 knopen gewaaid, het laatste uur is de windsnelheid teruggelopen tot rond de 12 knopen en ook de zee wordt wat kalmer. Zal een rustige nacht worden in alle opzichten.

Zo'n 2 uur geleden nog 1 schip gezien. Een bevoorradingschip dat me achterop liep en op een halve mijl passeerde. Verder was het heel relaxed, weinig gebeurd, of het moet het gedoe met het Noorse gastenvlaggetje zijn. Ik wilde het vlaggetje vanmiddag weghalen, maar trok aan het verkeerde eind en hees daar door de vlag nog hoger. Schoot het knoopje boven bij de zaling door het oogje een nu wil het niet meer terug ... Kan de vlag dus niet strijken. Ha, dat heb ik weer! Morgen nog maar eens kijken.

Maandag 10 augustus 8:00u

De wind is vannacht toch weer wat toegenomen naar ruim 15 knopen en dat is het nu nog steeds. Dus BA heeft de vaart erin: meer dan 125 NM in de tweede 24 uur.

Het was een rustige nacht met een paar andere boten (geen AIS alarm overigens) en in de tweede helft van de nacht passeerden we een serie van 6 olie/ gas platforms. Je kon ze op een rij zien liggen aan stuurboord. Ze geven heel veel licht. Beetje naar BBC 2 geluisterd op de FM. Prima ontvangst. Alles gaat dus super, alleen de temperatuur zou wat omhoog mogen Het was een koude nacht en het is nog steeds koud. Net al een bakje Brinta gegeten, zo een eitje bakken.



Maandag 10 augustus 20:30u

Wat een prachtige zeildag!

De windsnelheid blijft rond de 15 knopen, soms een paar knopen meer, soms een paar minder, en komt nu pal uit het oosten. Het is inderdaad een paar graden warmer dan gisteren en vannacht. De hele dag was het zonnig.

In de afgelopen 12 uur ruim 75 NM afgelegd. Het gaat echt supersnel.

Net per "satelliet sms" met Beer afgestemd dat ik morgenavond laat, of in de loop van de nacht, in IJmuiden denk aan te komen. Beer zal voor woensdagavond een goed restaurant reserveren. Mooi vooruitzicht!

Dinsdag 11 augustus 12:30u

Ben bezig met het oversteken van de binnenste scheepvaartroute, net boven Texel. Naast een tiental booreilanden heb ik de hele nacht maar 3 schepen gezien: een vissende vissersboot; een klein (verdwaald?) vrachtschip en een bevoorradingschip.

Nu is het anders. Het is nog maar de vraag hoe ik er tussendoor kom, zo druk is het. Het zicht is redelijk goed, een beetje heilig, maar gelukkig heb ik mijn AIS schermpje. Daarop heb je niet alleen de positie van alle schepen (binnen 6 NM) maar ook hun richting en snelheid, plus nog wat informatie over het schip als "soort schip" en lengte.

Net op kanaal 16 roept een duidelijk Engelse, beetje bekakte, stem van een "car carrier" een passerend schip op met de mededeling dat die een dubbel AIS signaal uitzendt. Met de aanvulling dat hij kan zien dat er een aantal pleziervaartuigen op het voordek van die boot staan en dat het "tweede signaal" waarschijnlijk afkomstig is van één van die pleziervaartuigen, die de AIS nog aan heeft staan. Waarop de veel onduidelijkere stem van het aangeroepten schip mompelt dat hij er niets aan kan doen omdat hij geen toegang heeft tot die boten die op het dek staan.

Zo! De helft van de scheepvaart route heb ik gehad, ik ben zagezegd in de middenberm beland. We gaan nog steeds met volle vaart richting IJmuiden. De wind is de hele nacht rond de 15 knopen uit het oosten gebleven. In het derde etmaal weer zo'n 135 NM afgelegd. Nog 45 NM te gaan richting IJmuiden. Volgens mij krijgen we over een uur ook nog stroom mee.

Dinsdag 11 augustus 13:30u

Inmiddels ben ik de scheepvaartroute overgestoken. Wat een drukte! Ze moge hier wel klaar-overs inzetten 😊

Ben overigens buiten, op blote voeten, in korte broek en zonder shirt. Zo warm is het inmiddels. De zee is gekalmeerd omdat ik zo langzamerhand in de windschaduw van Texel terecht ben gekomen.



We passeren Wijk aan Zee, net voor de haven van IJmuiden.

Dinsdag 11 augustus 21:45u

Bijna bij de havenhoofden van IJmuiden. Als de wind was blijven staan was ik hier zeker 1 à 2 uur eerder geweest. Maar de wind zakte er in de loop van de middag uit en stopte er in de loop van de avond zelfs helemaal mee. Dus heb ik de laatste 3 uur gemotord helaas ...

Het was een mooie warme dag en een zwoele avond. Ben vlak langs het strand gevaren. Zo had ik nog wat te zien. Mooi licht met die onderstaande zon!

Nawoord

Vier weken na het incident kan ik nog steeds niet op m'n linker zij slapen. Verder heb ik weinig last meer van m'n gekneusde ribben. Het ziet er naar uit dat het inderdaad zes weken gaat duren totdat het helemaal over is. Ik ben wel blij dat ik onderscheid heb kunnen maken tussen "pijn aan de ribben" en "plezier in de tocht". Dat laatste is daarmee absoluut gelukt. Het was een prachtige tocht en het heeft me veel voldoening gegeven. Een les is wel om altijd goede pijnstillers aan boord te hebben als je zo ver van huis bent. Uiteraard staat op de klussenlijst om de 12V en 5V (USB) laadpunten op een aparte (automatische)zekering te zetten, zodat het springen ervan niet meer leidt tot uitval van de stuurautomaat.

Voor mij is het nawoord de kans om terug te kijken en te evalueren wat goed en minder goed ging, wat voor verbeteringen ik moet doorvoeren en om wat gegevens te verzamelen die voor een volgende tocht nuttig zijn.

Op de hele tocht, op en neer naar Noorwegen, hebben BA en ik in totaal zo'n 1040 NM afgelegd. Totaal heeft het 10 dagen en 8 uur geduurd waarvan we 50 uur hebben stilgelegen in havens. Gedurende de 200 vaaruren was de gemiddelde snelheid dus ruim 5 knopen. Veel meer dan de 4 knopen (100 NM per etmaal) waarmee ik de tochten vaak plan.

Tijdens de trip hebben we ongeveer 24 uur op de motor gevaren. Het precieze dieselvebruik blijft moeilijk vast te stellen, maar het lijkt toch eerder 1 ½ liter per uur dan 1 liter per uur te zijn (met mijn vaargedrag). Waarschijnlijk is het bij een oceaanoversteek beter om op de motor iets langzamer te varen dan 5 knopen.

De methanol tank van de Efoy brandstofcel was bij terugkeer 2/3 leeg. Het verbruik is niet alleen van de trip naar Noorwegen, maar ook van de tripjes ervoor. Ik schat het als maatgevend voor zo'n 15 dagen gebruik. Een tankje van 10 liter is dus goed voor ongeveer 3 weken (continue) varen. Hoewel ik niet heel precies kon meten wat de bijdrage van de zonnecellen was, heb ik gemerkt dat overdag de Efoy veel minder aansprong (op een zonnige dag helemaal niet) dan 's nachts. Het lijkt me dan ook zinvol om nog één of twee zonnecellen extra te installeren, die ook goed op de zon gericht kunnen worden, zodat de bijdrage van het geheel structureel is. Ik wil me er nog eens op oriënteren hoe je het laadproces beter kan monitoren.

Gedurende de tocht heb ik per dag zo'n 1 ½ liter (kraan)water uit literflessen gebuikt. Het verbruik uit de tanks is wat moeilijker in te schatten, de tanks lekten inderdaad door de inspectieluiken. Maar ik hou het op zo'n 35 tot 50 liter "echt" watergebruik in totaal, wat neerkomt op 3 tot 5 liter per dag (dat is best heel veel). Voor echt lange tochten is het handig om de resterende watervoorraad te kunnen meten. De flessen kunnen natuurlijk worden geteld, maar het water in de tanks laat zich moeilijker meten. In ieder geval is het een goed idee om een mogelijkheid te creëren om de watervoorraad visueel in te schatten zonder de hele boot te hoeven verbouwen: Dus een luik maken onder de bankkussens aan beide zijden, direct boven de inspectieluiken, staat inmiddels op de klussenlijst.

--- +++ ---

Deel 3: Verslag van de reis met BA naar de Faeröer Eilanden.

(ondertitel: “Weer niet naar New York”)

Augustus 2021 (notities achteraf gemaakt op 16 juni 2022)



In maart (2021) heb ik al besloten dit jaar weer niet naar New York te gaan. De Corona crises was nog in volle gang, met golven, en ik voelde er niets voor om tot het allerlaatste moment te wachten of het wel of niet “kon”. Dat afwachten in onduidelijkheid was slecht voor de spirit van de voorbereidingen en voor de voorpret. Ook had ik vorig jaar ervaren dat “het kan wel maar met beperkingen” ook een deel van het plezier wegneemt. Maar wat dan wel doen dit jaar?

Vorig jaar ben ik 2 weken gegaan, op en neer naar Bergen in Noorwegen. Ik dacht voor dit jaar 4 weken te gaan. Dan kan je wat moois doen. Niet door het kanaal was mijn idee, maar iets in het noorden. Op m’n werk begon ik vast in te masseren dat ik een paar weken onbetaald verlof wilde opnemen en dat kon wel op sympathie rekenen. Thuis ook. Was wel te regelen. Volgende stap: waar gaan we dan naar toe? Faeröer Eilanden? Of zelfs IJsland misschien? De Faeröer Eilanden is 700 mijl, op en neer moet goed te doen zijn in 4 weken. IJsland is nog bijna 500 mijl verder, dat is wel heel ambitieus. Maar die laatste stap kunnen we laten afhangen van de voortgang in het eerste deel.

Mijn grootste project aan de boot was een nieuw Code Zero zeil, een groot voordeel voor licht weer waarmee ruim kan worden gevaren, maar ook (behoorlijk) hoog aan de wind. Gevaren op een (wegneembare) boegspriet voor de voorstag en op te rollen met een furler en “eindeloze lijn”. Mijn idee is om standaard met de werkfok te varen op het rolreefsysteem rond de voorstag om dan bij de juiste omstandigheden dit zeil op te rollen en de Code Zero af te rollen. Dit alles vanuit de kuip. Geen zeilen wisselen op het voordek, dat is in de praktijk onbegonnen werk. Bij echt hele harde wind kan de werkfok dan nog een beetje worden ingerold. Een ander projecten was: het aanbrengen (uitzagen) van inspectieluiken in de watertanks, zodat ik ze van binnen kan schoonmaken (er kwam een putlucht uit de tanks). Het waterdicht maken van de (gesloten) inspectieluiken is nog niet helemaal gelukt. Kleinere projecten waren: Ik heb een plankje gemaakt waarop de iPad met elastieken kan worden bevestigd, zodat het in juiste stand bij de kaartentafel hangt en stevig vast zit. Ik heb een 2^e zonnepaneel (ook op een mast) achterop tegen de achter preekstoel gezet. En ik heb de naam “Big Apple” op de spiegel geplakt.

“Is het daar niet heel erg koud?”, vroeg mijn vader nog, toen hij van de plannen hoorde. Om maar vast op de zaken vooruit te lopen: juni en juli waren mooie zomermaanden maar Augustus was ronduit prut. In Nederland, maar verder in het noorden nog veel prutter.

Traject 1

Daar ging ik dan. Met als doel om in één keer naar de Faeröer Eilanden te zeilen. Zo'n lang traject had ik nog nooit eerder gezeild. Het begon met redelijk mooi weer, wind van achteren. Maar de wind draaide al snel naar het noorden en het ging regenen. Prima, je wilt zo graag zeilen, dan moet je niet zeuren over het weer.

Op een gegeven moment, het was op dag 2, we voeren aan de wind, knalt er iets met een schok die voelbaar is in de boot. Iets wat onder grote spanning stond is gebroken. Ik zie dat de werkfok een stukje is gezakt. Val gebroken? Bij nadere inspectie blijkt het niet de val te zijn, maar de strop die tussen de tophoek van het voorzeil en de bovenste wartel van het rolreefsysteem zit. Oei! Dat was niet zo mooi. We zaten midden op zee en het was windkrach 5 tot 6. Alleen al van naar het voordek gaan voor om te beslissen wat het beste was op te doen, werd ik door en door nat. Het water spoelde over het voordek. Ondanks dat de wartel van het rolreefsysteem is verzwaard, bleef deze bovenin hangen en zakte die niet naar beneden als je de val liet vieren. Blijkbaar gaat het glijden over de profiel voorstag te stroef. Daarmee was die val (+ wartel) niet meer bruikbaar. Ik heb een 2^e val voor een voorzeil. Het nadeel is wel dat als ik die gebruik we het voorzeil niet meer kunnen oprollen, maar alla. Een groter probleem was het aanslaan van die 2^e val. Daarvoor moet het voorzeil (bijna) helemaal naar beneden, waar bij het dus (grotendeels) uit het profiel, los op het voordek komt te liggen. En na het aanslaan van het zeil moet het zeil weer door het profiel worden gehesen, hetgeen een klus is die vraagt dat je de pees in het voorlijk geleidt om soepel in het profiel te glijden terwijl je het zeil hijst. Eigenlijk een klus voor 2 personen dus. Het kan wel alleen maar dan moet je vele malen heen en weer verhuizen tussen val en profiel (helemaal op het voordek). Dat is op vlak water in de haven al een hele klus, laat staan in volle zeegang. Het was zo heftig, helemaal voorop de boot, dat als de boot steigerde op een golf, je een houvast nodig had om je naar beneden te trekken, anders werd je gelanceerd. En regelmatig komt er zoveel water dwars over het voordek dat alles wat niet goed vastzit (het zeil, maar ook de bemanning) over boord wordt gespoeld. Al met al stond me een behoorlijk uitdagende klus te wachten.

Juist op het moment dat ik de fok naar beneden had getrokken, met alleen de bovenste 50 cm nog in het profiel, en uiteraard met de halshoek en schoothoek nog vast, doken we in een golf. Ik moest me vastgrijpen en daarvoor de fok loslaten, die werd door het overkomende water op de railing door gespoeld, kwam in het water en schept meteen zoveel water dat er hele grote krachten op kwamen. Die krachten kwamen ook te staan op de pees in het voorlijk, dat nog 50 cm in het profiel stak. Met veel moeite kreeg ik het zeil wel weer in het gangboord, maar het kwaad was al geschied. Het voorlijk was, op de rand van het profiel, ingescheurd en de pees was er deels uitgetrokken en vormde een soort een halve lus. Die kon ik in deze staat niet meer hijsen. Toen maar het voorzeil met elastieken aan de railing gebonden (zoals we vroeger deden). Dus alleen nog zeilend op het grootzeil. Het voorzeil moest door een zeilmaker worden gerepareerd. Leek me geen eenvoudige reparatie, met de pees ...

Gewoon doorvaren op alleen grootzeil naar de Faeröer Eilanden was geen optie. Maar waar moest ik naar toe? Een snelle blik op de kaart leerde mij dat Peterhead in Schotland het dichtst bij was. Ik kende die naam uit verslagen van andere zeilers en nam aan dat, als er veel zeilers komen, er dan wel een goede infrastructuur zou zijn om de reparaties te laten uitvoeren.

Aan de wind op grootzeil, met de motor bij, was het nog de hele nacht varen naar Peterhead. Ik meldde mij 's ochtends per marifoon bij de havenautoriteit. Die liet weten dat ik mocht doorvaren naar de marina, maar absoluut niet van boord mocht gaan voordat de havenmeester naar mij toe was gekomen. Het was immers nog wel Corona tijd, niet waar?

De marina was uitgestorven. Ik heb zelf maar een plekje gezocht en ben keurig in de buurt van de boot gebleven. Na 2 uur kwam de havenmeester. Hij was allervriendelijkst, maar ook strikt: "er zijn nou eenmaal regels". Om te beginnen liet hij mij weten dat de havenautoriteit mij nooit toestemming had mogen geven om door te varen, maar ja ... nu ik er toch was Maar dan moest ik wel verhuizen naar de kop van een steiger die was afgesloten door een groot stalen hek, met punten rondom, zodat je er niet "omheen" kan klimmen. Het hek ging vervolgens ook echt op slot. Met mij opgesloten erachter (Geen wc, geen douche, geen winkel, geen pub, ...) Hij verontschuldigde zich wel (maar ja, dat waren nou eenmaal de "regulations ..."). Hij bood nog wel aan boodschappen voor mij te doen of om jerrycans met diesel voor me te vullen.



Links de boegspriet van BA, achter een gesloten hek in Peterhead

Dat afgesloten deel van de steiger waar ik mij bevond gold als "transitie ruimte". Ik was officieel niet in het land en hoefde daarom ook niet door de douane. Maar ik moest me toch melden bij de customs autoriteiten om aan "bepaalde" administratieve eisen te voldoen.

Toen ik contact opnam met de "customs", bleek al gauw dat ze procedures hadden voor mensen die per vliegtuig het land binnen kwamen of met de veerboot, maar voor zo'n gek in een bootje die ineens binnen kwam vallen ... ik werd eerst drie keer naar een ander kantoor verwezen, tot ik uiteindelijk met mensen voldoende hoog in de organisatie sprak (was het de minister?) die onder ogen durfden te zien dat er helemaal geen procedure bestond die voor mijn situatie van toepassing was. Veel gebeld en nog een email vol met informatie aangeleverd die zij dan wel voor mij in de officiële papieren zouden invullen. Ze waren vriendelijk maar vonden het verder ook niet bijster belangrijk. Dus ik ook niet. Ik heb het maar een beetje laten verwateren en later e-mails niet eens meer beantwoord.

Op mijn vraag naar een zeilmaker antwoordde de havenmeester dat die er niet was, althans niet in Peterhead. Hij kende wel iemand in een dorp zo'n 20 km verderop, maar die deed meer in dekzeilen. Geen zeilmaker?? Maar daar was ik voor gekomen! Dan toch maar kijken of ik het zelf kan oplossen.

Er waren twee problemen: ik moest de val, met wartel, naar beneden zien te krijgen om hem weer te kunnen gebruiken. En het voorzeil was beschadigd, want ingescheurd en de pees was "uitgetrokken". Vooral dat laatste vormde een probleem want in deze toestand kreeg ik het zeil nooit door de profiel voorstag gehesen.

Uiteindelijk heb ik met de pikhaak, die ik aan de tweede val bevestigd had, de val net boven de wartel kunnen aanhaken en naar beneden weten te trekken. Dat was één. Klinkt simpel, maar het heeft me meer dan een uur gekost.

Die pees kreeg ik met geen mogelijkheid meer in een rechte lijn en het enige wat ik kon bedenken was om de pees op twee plaatsen door te knippen, zodat de “lus” verdwenen was en gelukkig kon ik het zeil daarna weer hijsen (ondanks de onderbroken pees) en rolde het weer goed op. Dus dat was twee! Ik vroeg mij wel af hoe een zeilmaker in Nederland dit weer goed kon herstellen, maar dat was zorg voor later. Ik kon in ieder geval weer verder.

Toen de havenmeester 40 liter diesel kwam brengen en ik alles had afgerekend wilde hij eigenlijk datb ik meteen weer zou vertrekken, maar hij begreep zelf ook wel dat dat eigenlijk een beetje een onaardig verzoek was (het was einde middag) dus als ik de volgende ochtend heel vroeg zou vertrekken zonder teveel aandacht te trekken zou hij mijn verdere aanwezigheid wel kunnen negeren. Hij was echt wel aardig en excuseerde zich nogmaals voor de ontvangst, maar ja “Covid” “regulations” ... Hij had nou eenmaal hele strikte instructies gekregen van zijn superieuren over “hoe te handelen”.

Traject 2

Al met al ruim een dag verloren door het hele voorval, maar ik was met goede moed weer onderweg naar de Faeröer Eilanden, en misschien was IJsland ook nog steeds wel haalbaar. De noorden wind hield aan, de regen ook en het werd zelfs koud. Best een stoere tocht dus.

En toen, midden in de nacht, ineens klapperende zeilen. Geen autopilot meer ..! Ik keek vanuit de kajuit de kuip in en zag dat de tiller drive los was van de helmstok. Dan kan ie niet meer sturen. Ik kon het bijna niet geloven, maar de beugel onder de helmstok, waarop de tiller drive aangrijpt, was compleet afgebroken. Een profiel van 5 mm dik aluminium gewoon in twee stukken gebroken. Ik realiseerde me al snel dat dat een vermoeiingsbreuk moest zijn, niet zozeer het gevolg van één (te) grote belasting, maar het gevolg van een (bijna) eindeloze hoeveelheid trek-druk belastingen achter elkaar. En om eerlijk te zijn had ik eerder al wel gezien dat de beugel een beetje verbogen was, maar daar verder geen acht op geslagen.

Wat nu? Die beugel kan ik niet zomaar repareren. Niet met een lijntje, zelfs niet met duct-tape. En doorvaren zonder stuurautomaat is voor een solo zeiler nog moeilijker dan doorvaren zonder voorzeil. Wat een ramp!

Een blik op de kaart leerde mij dat de Orkney Eilanden het dichtstbijzijnde land was. Maar zou ik in Kirkwall (de hoofdstad daar) een nieuwe beugel kunnen kopen? Of er één laten bezorgen? Of een nieuwe kunnen laten maken misschien? Geen idee! Ik zeilde de rest van de nacht met een vastgebonden helmstok in combinatie met zorgvuldig gebalanceerde zeilstand richting Kirkwall (ging verbazend goed) om daar in de loop van de middag aan te leggen.



Aan de steiger in Kirkwall

Ik sprong op de steiger en vroeg aan een paar mensen die er waren naar de havenmeester. Die zou vanavond wel langskomen. Ik ontfutselde iemand de code van het cijferslot van het hek, dat de steiger van het vasteland afsloot (dan kon ik tenminste ook weer terugkomen als ik aan land ging) en vond uit waar de douches waren. Ik raakte in gesprek met een "local" die mij tipte dat "Cragie Engineering" misschien iets voor mij kon doen, de beugel repareren of namaken of zoiets Dat is een half uurtje lopen vanaf hier, daar aan de andere kant van de baai. Morgenochtend om half negen zijn ze weer open. Mmm, dat klonk als een mogelijkheid dus ik keek goed toe hij de locatie aanwees.

Einde van de middag was daar plotseling de havenmeester. Een aardige man die dit baantje "erbij" deed, naast zijn drukke bestaan als pensionado. Hij was heel vriendelijk en heel nuchter over de "regulations". Hij ging er gewoon van uit dat ik mijn verantwoordelijk zou gedragen en me aan de geldende (Corona-) regels zou houden. Dat beloofde ik plechtig en direct, voor hij zich misschien zou bedenken. Niet te geloven, nog steeds in Schotland maar nu 200 km verderop en een totaal ander regime!

Ik heb gedoucht, ben uit eten gegaan (tuurlijk: afstand houden, mondkapjes, ..) heb daar na nog Kirkwall verkend. Dit was wel een stuk leuker dan in Peterhead!

De volgende ochtend om half negen stond ik aan de andere kant van de baai, ongeveer op de aangewezen plek, en al gauw zag ik "Craigie Engineering". Ik stapte door een grote, half opengeschoven, deur de loods binnen. Ik rook meteen de geur van snij-olie en zag een complete werkplaats voor metaalbewerking met allerlei metaalbewerkingsmachines. En ik dacht: "Yes! Dit is kansrijk."

Alleen zag ik niemand. Ik hoorde wel iemand bezig zijn, helemaal achter in de loods, buiten mijn zicht. Ik kuch, uiteindelijk roep ik, en na een tijdje komt een verbaasde jongeman mij vertellen dat

ze eigenlijk pas om half tien open gaan, maar dat hij altijd vroeg is om de werkplaats op te ruimen en aan te vegen. Ik vertel hem over mijn zeilreis en de reden van mijn bezoek. Blijkt dat zijn opa, destijds met zijn nog jonge gezin, vanuit Nunspeet, Nederland, naar Schotland is geëmigreerd. Eerst naar het vaste land, maar later naar de Orkney Eilanden. Hij heeft nog veel familie in Nederland wonen en gaan er met enige regelmaat naar toe. Dat breekt het ijs. En ja, die beugel namaken, maar dan in stainless steel (RVS), ziet hij wel zitten. Hij moet alleen even navragen bij "planning" of dat vandaag nog kan, maar het zou wel moeten wel lukken. Ik laat mijn telefoonnummer achter en verlaat de loods met het gevoel dat het helemaal goed gaat komen.

Aan het einde van de dag kom ik weer langs, en "de jongeman" laat vol trots de nieuwe beugel zien. Hij heeft hem één op één gekopieerd met de oude als voorbeeld, maar nu is ie uitgevoerd in RVS. Zelfs het nippeltje waar de tiller drive op scharniert, heeft hij van de oude beugel afgekregen (lukte mij eerder niet) en gemonteerd op de nieuwe. Ik reken af in het kantoor en loop met de nieuwe beugel terug naar de boot. Ik monteer de beugel, hij past perfect. Ik realiseer mij dat ie sterker is dan dat die vorige ooit is geweest! Super!



De oude beugel en de nieuwe

Traject 3

Na nog een avondje uit in Kirkwall vaar ik de volgende ochtend, tussen de eilanden door, richting de Faeröer Eilanden. Hoewel ik heel blij ben met de nieuwe beugel heeft dit akkefietje zeker 1 ½ dag gekost. Bovenop de eerdere vertraging en in combinatie met de windverwachting voor de komende dagen, dringt de conclusie zich op dat doorzeilen naar IJsland niet meer realistisch is. De tijd voor de terugreis zou te krap worden. Ik kan niet langer dan 4 weken wegblijven en een terugreis die alleen nog maar een race is om op tijd te zijn is niet wat ik ambieer. Het worden de Faeröer Eilanden als verre bestemming, en op de terugreis kan ik dan de Shetland Eilanden nog aandoen en misschien nog naar Noorwegen.

Op een rustige dag met weinig wind en weinig deining, ga ik oefenen met de drone. Ik heb er zeker een half jaar niet mee gevlogen en vooral de landing vraagt enige oefening. Een boot is nl. geen vast landingsplatform, maar beweegt zich voort, op en neer en naar links en naar rechts. Sterker nog: de drone kan helemaal niet landen tussen mast, verstaging zeilen en ander obstakels

in. In combinatie met de beschreven bewegingen van de boot is het een omgeving waar je zeker kunt zijn van een crash als je probeert te landen. Ik heb van een paar vloggers op YouTube de kunst afgekeken en ook het type drone overgenomen. Je moet de drone, achterwaarts, de boot van achteraf laten inhalen op zo'n 2 meter boven de golven, en dan zelf, staand achterin de kuip, dat ding aan z'n landingsgestel uit de lucht grissen zodra ie binnen handbereik is. Zelfs de zin om dit op te schrijven is al moeilijk, de manoeuvre in werkelijkheid uitvoeren bezorgt me hartkloppingen. Daarom is het zaak de procedure bij heel weinig wind te oefenen, zodat het straks ook uitvoerbaar is als de zee ietsje ruiger is. Het plan is om mooie "aerial footage" te maken van de Faeröer Eilanden, als we er aankomen. Ik heb dit soort filmpjes op YouTube gezien en het is prachtig! Dat wil ik ook.

Als ik de drone in de kuip opstart merk ik hoe onwennig ik ben met het apparaat. Het is bijna een jaar geleden dat ik voor het laatst heb gevlogen. Bovendien geeft ie een foutmelding die ik nog nooit eerder heb gezien: "Battery failure". Ik zet alles uit en vervolgens weer aan ("harde reset") en er komt geen foutmelding meer. Kijk, zo doe je dat!

Opstijgen van de boot is relatief makkelijk. Je laat hem, van achter op de boot uit de hand los terwijl je gas geeft om verticaal te stijgen. Door de voorwaartse snelheid van de boot, komt ie meteen vrij van de gevaren aldaar. Binnen een mum van tijd raak ik het visuele contact kwijt (een lichtgrijze drone tegen een lichtgrijze lucht) maar op het schermpje van m'n telefoon zie ik "waar ik ben". Door de camera zie je BA als oriëntatiepunt. Dat is wel een beetje turen op zo'n klein schermpje, zeker als de zon erop schijnt. Zo nu even een paar filmbeelden maken en dan de landingsprocedure inzetten. Voor dat deel van de vlucht moet je zeker een kwartier van de totale vluchtduur "vrijhouden", dat is ongeveer de helft. Normaal heb je dus een kwartier om beelden te schieten.

Het kwartier is niet nodig als de landing in één keer goed gaat, maar dat is uitzondering. Normaal moet je het aanvliegen een aantal keer proberen voordat alles op z'n plaats valt en je de drone kunt grijpen. Het draagt niet bij aan de rust die nodig is om de manoeuvre goed uit te voeren, als er dan teveel meldingen komen over een snel leeg rakende batterij. Ja, met een drone vliegen op land kan iedereen, vliegen vanaf een varende zeilboot op zee is specialistenwerk.

Al snel zie ik op het schermpje weer die foutmelding "Battery failure", gevolgd door een kleinere, langere tekst, die ik niet goed kan lezen door het zonlicht. Na nog wat ingespannen pogingen om het te lezen, begrijp ik dat er staat dat er een noodlandingsprocedure wordt ingezet omdat de batterij niet goed functioneert. Ik kan het nog cancelen. Aangezien een noodlanding op zee geen goed plan is cancel ik de operatie en besluit snel naar de boot terug te vliegen en te "landen". Maar dat loopt minder soepel dan ik in gedachten had, want al snel komt de foutmelding terug, maar nu met de mededeling dat de noodlandingsprocedure al is ingezet. En deze keer zonder een cancel optie. Oh nee! De drone is al vlak bij de boot en ik zie hem dalen ... Wanhopig duw ik tegen de joystick om toch weer te stijgen. Enigszins to mijn verbazing doet hij dat ook. Nu weer snel naar de boot. Maar de drone heeft toch in zijn hoofd om te gaan noodlanden, en is alweer aan het dalen. Ik duw de joystick krom tegen de aanslag en probeer tegelijkertijd manhaftig om naar de boot terug te vliegen. Maar de drone blijft dalen. Lichte paniek maakt zich van mij meester. De noodlandingsprocedure gaat het winnen van mijn vliegkunsten. Op zo'n 20 meter achter de boot land de drone op het water en zie ik hem zo in de golven verdwijnen om hem nooit meer terug te zien. Allerlei negatieve gedachten vullen mijn hoofd. Waarom kon ik die drone niet op tijd weer terugvliegen. Heb ik wel koelbloedig gehandeld? Nu kan ik niet die gedroomde luchtbeelden maken van de Faeröer Eilanden ... Ik ben de rest van de dag saggerijng geweest van het voorval (en nu, als ik het opschrijf, weer).

Eenmaal in de buurt van het eerste Faeröer eiland, het meest zuidelijke eiland Suderoy, is er een potdichte mist komen opzetten. Op de instrumenten vaar ik tot zeer dicht onder de hoge rotskust. Pas toen ik het kon aanraken zag ik de kust daadwerkelijk. Ik kreeg prompt een luchtiger gevoel over het verlies van de drone. Geen sprake van mooie "aerial footage" bij zulke mist, dat was toch niks geworden. Door de dichte mist vaar ik verder noordwaarts naar de hoofdstad Thorshavn. Ik blijf nog een nachtje op zee en ga de volgende ochtend naar binnen. Nog steeds met mist. De haven waarschuwt mij nog voor een binnenkomende Ferry, die inderdaad erg dichtbij komt. Vrijwel in het centrum is een steiger voor passanten en daar leg ik aan. Op een mooi plekje.



In Thorshavn, de mist is nog niet helemaal opgetrokken.

Er hangen allemaal borden op de steiger, met aanwijzingen over de te volgen procedures. Ik bel met het vermelde telefoonnummer maar krijg te horen dat er geen havenmeester langs komt. Er is een automaat om het havengeld te betalen, wc's en douches zijn vrij toegankelijk en ... oh ja Ik moest wel zo snel mogelijk een PVB-test laten uitvoeren (om aan te tonen dat ik geen Corona heb) en kreeg een adres waar dat kon. Dat besloot ik dan maar de volgende dag te gaan doen.

Thorshavn komt veel moderner over dan Kirkwall, waar de tijd 100 jaar lijkt te hebben stilgestaan, en het onderhoud (aan gebouwen en aan mensen) ook. De mensen in Thorshavn blijven een beetje op afstand maar zijn erg vriendelijk en lijken veel meer bij de tijd, en onderdeel van Europa, dan in Kirkwall. Ook al liggen deze eiland heel geïsoleerd, ver weg in het noordelijk deel van de Noordzee.

Traject 4

De tocht naar Lerwick op de Shetland Eilanden ging vlot en was ontspannen. Van oost naar west voeren we tussen de eilanden door, op weg naar de hoofdstad. Het landschap en de kustlijnen zijn prachtig. Lerwick was leuk maar niet spectaculair.



BA in Lerwick aan de kade

Nog even contact gehad met een jong koppel uit België, dat er met hun zeiljacht "Sanuti" (Antwerpen) voor anker lag. Ze hadden ruim een week rond de eilanden gezworven en dachten aan een oversteek naar Noorwegen, Naar Bergen of Haugesund. Op basis van mijn ervaringen in het voorgaande jaar kon ik wat informatie met ze delen. Zelf had ik het plan opgevat om naar Flekkefjord te gaan, meer zuidelijk in Noorwegen in een (niet zo lange) fjord.

Traject 5

Ook de tocht naar Flekkefjord verliep soepel, op het incident met de Cruising Code Zero na dan. Ik liet het zeil standaard, opgerold, op de boegspriet staan als het niet werd gebruikt. Klaar om weer afgerold te worden. Maar op zeker moment, het woei stevig door, zag ik dat het zeil bovenin een beetje begon te openen. Ik had dat al eens eerder bij één van de boten van Safier gezien, net tegenover mijn ligplaats in de haven van IJmuiden, en wist dat het alleen maar erger zou gaan worden als dit eenmaal begon. Destijds heb ik contact gezocht en op verzoek van één van de eigenaren het zeil laten zakken, als een worst in het gangboord. Als dit gebeurt is het zeil niet goed opgerold geweest en heeft het bovenin teveel ruimte.

Ik moest dus ook maar snel actie ondernemen. Alleen was ik niet in een haven, maar op volle zee. Het zeil als een worst laten zakken in het gangboord gaat iets lastiger als het schip woest over de golven stuitert en het zeewater over het voordek spoelt. Het was een hele toestand en een hele inspanning maar uiteindelijk is het gelukt. Sindsdien ben ik er extra alert op dat het zeil goed oprolt, met gelijke spanning van onder tot boven. Flekkefjord was leuk om naar toe te varen, vanaf een onstuimige zee zo de rustige beschutte fjord in. Een mooi landschap. De stad zelf is leuk, er was een evenement met oude brandweerauto's op de kade en ik heb er lekker kunnen eten. Heb zelfs nog de "Nederlandse wijk" bezocht. Er blijken eeuwenlang intensieve (handels)contacten te zijn geweest met Nederland, en hierdoor zitten er in de Noorse taal (nog steeds) invloeden van het Nederlands.



In Flekkefjord met de antiek brandweerauto's op de kade.

Traject 6

En toen weer terug naar IJmuiden. Dwars over de Noordzee, tussen de olie- en gasplatforms door. Nog flinke wind gehad. In buien ruim windkracht 7, waarbij op een gegeven moment allerlei spullen door de kajuit vlogen. Ik zat binnen aan de lage kant op de bank, BA maakte flinke helling, zeker in vlagen, en bij tijd en wijle knalde een grote golf, met veel geweld, tegen de zijkant van BA. Bij één zo'n evenement vloog een aantal kistjes en plastic dozen door de kajuit. Die vielen van de hoge kant zo naar beneden. Een zwarte kist met gereedschap landde pal naast mij op de bank. Oei, die had ook tussen mijn tanden kunnen landen. Dan had ik geen praatjes meer gehad ...



Tussen de olieplatforms door

Weer wat in de praktijk geleerd. Zorg dat alle bagage goed vast zit en niet zomaar door de kajuit kan vliegen. Je weet het wel, maar je moet het ook doen!

Tenslotte de shipping lane overgestoken bij Texel en vlak onder de kust van Noord Holland doorgevaren naar IJmuiden.

--- +++ ---