

De avonturen van het Zeilschip De Vrijheid

Editor: Peter c. Mantel



De Route 3

<i>B1. De Baan</i>	3
<i>B2. De merktekens</i>	3
<i>B3. Baanomschrijving Rotterdam-Horta START nabij boei MV Goeree sb</i>	3
<i>B5. Traffic separation Schemes (TSS)</i>	3
<i>B6. Boei niet waargenomen</i>	3
<i>B7. De Finish</i>	3

Van dag tot dag..... 4

<i>Zaterdag 7 juli 2001, Start</i>	4
<i>Zondag 08 juli 2001</i>	4
<i>Maandag 9 juli 2001</i>	5
<i>Dinsdag 10 juli</i>	5
<i>Donderdag 12 juli</i>	6
<i>Zaterdag 14 juli</i>	6
<i>Zaterdag 14 juli 2001 – 13:45 vertrek Dartmouth</i>	6
<i>Zondag 15 juli 2001</i>	7
<i>Maandag 16 juli 2001</i>	8
<i>Dinsdag 17 juli 2001</i>	8
<i>18 juli 2001 - VIS GEVANGEN</i>	9
<i>19 juli 2001 - VIGO</i>	10
<i>27 juli 2001 – Vertrek Vigo</i>	11
<i>Zaterdag 28 juli 2001</i>	11
<i>Zondag 29 juli 2001</i>	11
<i>Maandag 30 juli</i>	12
<i>Dinsdag 31 juli</i>	12
<i>Woensdag 1 augustus</i>	12
<i>Donderdag 2 augustus</i>	13
<i>Vrijdag 3 augustus</i>	13
<i>Zaterdag 4 augustus</i>	14
<i>Zondag 5 augustus</i>	14
<i>Maandag 6 augustus</i>	15
<i>Dinsdag 7 augustus, Yealm-Salcombe</i>	15
<i>Woensdag 8 augustus, Salcombe</i>	16
<i>Donderdag 9 augustus, Salcombe-Studland bay</i>	16
<i>Vrijdag 10 augustus, Studland bay</i>	17
<i>Zaterdag 11 augustus, Studland Bay- Brighton</i>	17
<i>Zondag 12 augustus, Brighton-Blankenberge</i>	18
<i>Het is inmiddels maandag 13 augustus</i>	19
<i>Dinsdag 14 augustus, Blankenberge- Ijmuiden</i>	19
<i>Woensdag 15 augustus, IJmuiden - Makkum</i>	19
<i>Donderdag 16 augustus, slot</i>	20
<i>Vrijdag 17 augustus, Makkum/Rotterdam</i>	20

Epiloog 21

Bijlage IV 23



De Scheepsapotheek.....	23
Koorts en infecties	24
Behandeling van Pijn.....	25
Diarree.....	26
Overige / diversen	27
Handleiding bij het gebruik van hecht- en verbandmateriaal.	28



De Route

B1. De Baan

De baan is voorgeschreven conform B3

B2. De merktekens

B2.1 De merktekens van de baan zijn boeien volgens het Internationale stelsel en vuurtorens. B2.2 De merktekens van de startlijn zijn de boei MV en een oranje vlag op het startschip.

B2.3 De merktekens van de finishlijn zijn te Horta: een lijn begrensd aan BB..zijde door FI.R 3 sec 21m 11M en aan SB-zijde door ISO G 1,5 sec 13m 9M.

B2.4 Het merkteken van de finishlijn nabij Scheveningen is de boei SCH.

B3. Baanomschrijving Rotterdam-Horta START nabij boei MV Goeree sb

NHR-SE sb Twin sb

Fairy West sb F3bb

Fa11s Headbb CS 4 bb CS3 bb CS2 bb CS1 bb

Finish Horta / Afstand ongeveer 1650 NM.

B4. Baanomschrijving Horta- Rotterdam START HORTA CS1 sb CS2 sb CS3 sb CS 4 sb MPC sb

Ruytingen SW bb Goeree bb

Finish SCH sb met eigen opname finish tijd. Mstand ongeveer 1650 NM.

B5. Traffic separation Schemes (TSS)

Er wordt speciale aandacht gevraagd voor IRCPAS paragraaf 10 betreffende Traffic Separation Schemes. Deze voorschriften dienen te worden gerespecteerd

B6. Boei niet waargenomen

Indien een boei niet wordt waargenomen dient dit in het logboek met voldoende bewijste worden vermeld De schipper dient zich zonodig binnen 18 uur na de finish bij het Wedstrijd comite te melden.

B7. De Finish

B7.1 Deelnemers dienen binnen 5 NM van de finishlijn te Horta op VHF Kanaal 77 het finishcomite aan te roepen met 'OCEAN 1 '

Het VHF kanaal schip Club Navale kanaal 27.

B7.2 Bij het naderen en passeren van de finishlijn dienen boten hun identificatie te tonen en bij nacht het startnummer te verlichten.

B7.3 Bij het naderen van de Finish te Scheveningen dient u Scheveningen Verkeerscentrale op de hoogte te stellen dat u als deelnemer aan de Wedstrijd/Rally gaat finishen bij de boei SCH. Iedere deelnemer dient zijn/haar finishtijd mee te delen aan Scheveningen Verkeerscentrale.

B7.4 Deelnemers dienen te Horta en Scheveningen altijd hun eigen finishtijd te noteren in het logboek.



Van dag tot dag.....

Zaterdag 7 juli 2001, Start

Zaterdag ochtend eindelijk maken we los onder veel belangstelling van uitzwaaiers.

Daarvoor zijn Hans en ik een hele week in Rotterdam bezig met bevoorrading, klusjes en zoveel mogelijk zaken



Het is de hele week mooi weer, tropische omstandigheden en zelfs de zonnetent, en de Bimini worden opgezet. We maken ook de blits met onze mooie loopplank.

Op de Vrijdag voor vertrek lopen we bij het afwerken van de klussenlijst nog even tegen iets aan, dat de hele tocht in de war lijkt te sturen. Er lekt hydrauliek olie uit de furler van de binnenste voorstag. Bij nader onderzoek blijkt de plunjer van de voorstagstrekker te lekken. Als het onder druk komt, dan spuit de olie er uit. We bellen Eeuwe van de werf uit Makkum en die belt Proctor (tuigage leverancier) en bedenkt zelf inmiddels mogelijke noodconstructies. Maar dan komt het verlossende telefoontje van Andre Vermeulen van Proctor; jullie varen morgenochtend wij sturen nu vanuit Breskens onze Freddy en zijn maat en zij vervangen de real-time adjuster door een mechanische spanner, dan kun je in ieder geval varen. Om 18.00 uur verschijnt Freddy en zijn maat en gaan voortvarend aan de slag en klaren de klus. We zijn gered.

Inmiddels is Mariette verschenen met de verse en aanvullende voorraden, die we allemaal een plek weten te vinden. We gaan eten bij Loos en dan wordt het toch nog laat en gezellig.

De start is minder spectaculair als gehoopt, er is vrijwel geen wind. Toch gaan we als een van de eersten over de startlijn, maar daarna is het uit met de pret.

Het schip gaat dwars op de stroom liggen en valt niet meer te sturen. Als een krab drijven we verder hopeloos proberen de neus van het schip in de richting waar we naar toe moeten, terwijl de andere schepen ons voorbij drijven. Als het motorschip met toeschouwers is verdwenen starten we de motor (we mogen 18 motor uren maken) en varen richting eerste merkteken.

Als er wat wind komt gaat de motor uit en zetten we de spinnaker, die we nu voor het eerst zien. Hij is prachtig Kapitein Rob en de Vrijheid in volle glorie. Peter wil perse proberen te reachen met de spinnaker en het resultaat valt hem alles mee.

Als het wat door gaat waaien gaat de spinnaker er af en gaan we onder genua en vol grootzeil liggen.

We eten een voortreffelijk maal van de visboer Smit van het Vasteland en de eerste wacht is voor Frits en Hans.



Zondag 08 juli 2001

Om 1.00 uur nemen Peter en ik over en beleven een frustrerende wacht in regen en aarde donker midden tussen de scheepvaart, terwijl de stroom verhindert om goede voortgang te maken. Kruisend tegen wind en stroom komt de Noorhinder SE nauwelijks dichterbij.

Maar het wordt al vroeg licht en om een uur of acht dragen we de wacht over.

Zonder problemen komen we de shipping lanes door, maar bij het lichtschip Goodwin speelt de stroom ons zoveel parten, dat we besluiten nog maar een deel van ons motoruren krediet te gebruiken.

Voor Dover waait het inmiddels flink en moeten we kruisen in een stevige zee.

Dan blijkt ineens de furler van de gereefde fok zich spontaan te ontrevan.

Wij zien het maar slaan er geen acht op. Als de wind nog wat toeneemt en de helling en roerdruk te groot wordt reven we de fok. Maar de furler blijft lopen en alleen door de hoofdschakelaar uit te zetten weten we ongelukken te voorkomen.



We gaan op onderzoek, maar omdat nu geen van de elektrische en hydraulische systemen meer te bedienen valt gaan we om veiligheidsredenen terug om Dover aan te lopen. In Dover besluiten we om eerst maar eens rustig te eten en te slapen om 's morgens vroeg de problemen maar aan te pakken.

Maandag 9 juli 2001

We staan om 06.00 uur op en gaan voortvarend aan de slag. Frits en Hans storten zich op de stuurkolom en doen een fantastische job. Alles gedemonteerd, gewassen, droog geföhnd, gesprayd en weer gemonteerd en alles volledig afgezeald. Peter en ik doen de andere klussen. Als alles weer werkt varen we uit. Tevreden over onze acties.

Een stevige maar voorspoedige zeiltocht, stijf aan de wind, bracht ons tot Wight.

Onderweg hebben we een heerlijk diner genoten met gedekte tafel. Dit moest wel met enige kunstgrepen gebeuren, zoals de mannen aan de hoge kant met hun deel van het tafelblad op de knieën en aan de lage kant rollen antislip materiaal onder het bord. Het diner was voortreffelijk; gebakken biefstukken, aardappelen sla, sperziebonen, alles vers en een fles Chateaufeuf du Pape.



Vanwege voorspelde storm besloten we achter Wight om te gaan over de Solent, omdat we daar voldoende vluchthavens weten. De tocht over de Solent in relatief vlak water was bijzonder plezierig. De Solent uit moest er gekruist worden tegen de stroom en wind. Daarna maakten we een lange slag van een paar uur zee op in windkracht 6-7 met behoorlijk steile golven. Het was mijn slaapwacht en in de punt was het een kabaal of het schip met slopershamers werd afgebroken. Niettemin heb ik nog wat kunnen slapen. De slag terug naar de kust had ons voorbij Portland Bill, de Lyme-bay in moeten brengen, maar vanwege de stroom haalden we dat niet.

De omstandigheden waren uiterst onplezierig, harde toenemende wind, een zeer ruwe zee, en deel van de bemanning last van zeeziekte.

Dat was de situatie waarmee we de nacht in moesten. Daarnaast nog steeds gale warning. Daarom besloot ik achter de Portland Bill langs te gaan en beschutting onder het land te zoeken. In het donker, zonder detailkaart, maar met werkende radar liepen we de baai binnen en pas vlak bij Weymouth werd het wat luwer. Vlak bij het strand in rustig water gingen we voor anker. Daar maakten we schoon schip, zetten de kachel aan, hingen we de zeilpakken te drogen, gingen douchen, eten en borrelen.

Dinsdag 10 juli

De volgende ochtend een lange klussenlijst af werken, maar ook uitgebreid ontbijten, weerkaarten uitdraaien en zwemmen vanaf het platform.

Stemming opperbest, alles werkt weer. De wasmachine draait, de generator levert de stroom, de watermaker vult de tanks.

Het lijkt volmaakt, totdat blijkt dat de vlonders in het toilet gaan drijven.

De grijswater tank zit vol, maar de lenspomp zuigt niet aan. Na een paar uur knutselen krijgen we de zaak weer aan de gang. We maken de was af en de droger doet zijn werk. Peter maakt van de keuken een complete bakkerij en bakt twee bruine broden, een krentenbrood en een heerlijke appeltaart. We genieten.

We besluiten uit te varen als we klaar zijn. We houden eerst nog even ons happy hour en met een borrel in de hand zitten we te genieten, tot dat spontaan een furler begint te draaien. Grote schrik en ergernis. We besluiten niet uit te varen en Weymouth harbour binnen te lopen, omdat wat met een schakelaar mis is onderweg makkelijk met andere schakelaars kan gebeuren.

Bij het afmeren blijkt plotseling dat dat maar al te waar is, de boegschroef weigert.

Vervolgens blijkt dat een kortsluiting in het systeem zit, waardoor de lieren, furlers, boegschroef en ankerlier niet meer werken. Genoeg om te besluiten eerst maar eens te gaan ontspannen.



We drinken een borrel bij de bemanning van de Lucky Bird, die ook binnen ligt om beter weer af te wachten.

Daar maken we ons populair, door ze te trakteren op krentenbrood en appeltaart. Inmiddels is Peter de keuken in gedoken en trakteert ons op een compleet gedekte tafel met een heerlijk diner. Daarna weten we de place-to-be te vinden en drinken daar een paar biertjes.

Donderdag 12 juli

Vandaag donderdag willen we uitvaren om 14.00 uur UTC, vanwege het tij rond Portland Bill, maar eerst zullen we de storing moeten vinden. Het probleem is groter dan we dachten en heeft alles te maken met elektrische circuits en schakelaars, die door het zout worden aangetast. We maken een afspraak met een scheepselektricien en maken alvast voor de zoveelste keer de stuurkolom open. Dan blijkt ook het weggelegd kompas niet helemaal goed te zijn, want de vloeistof loopt er uit en hebben we er nog een probleem bij.

Peter doet boodschappen op de step, met rugzak op en Frits probeert een kompashersteller te vinden.

Het is nu 12.00 UTC en het ziet er niet naar uit, dat we vandaag nog uitvaren. Alles ligt open in afwachting van de elektricien.

Zaterdag 14 juli

Het is nu zaterdag 11.00 uur UTC. We zijn een week geleden gestart Rotterdam. Gisteren zijn we van Weymouth naar Dartmouth gevaren om een monteur te vinden.

We hopen nu over en uur of twee eindelijk met een goed gevoel non-stop op weg te gaan naar de Azoren.

We hebben hier in Dartmouth een geweldige elektromonteur gevonden die begrijpt wat er op een schip nodig is aan schakelapparatuur. Deze man, Tim is nu de laatste hand aan het leggen aan het geheel vervangen van de schakelaars op de stuurconsole. Ook de elektrische problemen met de boegschroef zijn dan verholpen.

De fotobestanden houden we wat klein omdat ze per GSM moeten worden verstuurd.

Bericht van Jeroen op website:

vandaag, zaterdag 14 juli 22.30 uur, heb ik (Jeroen) contact gehad met Rob per satelliettelefoon. Ze bevinden zich momenteel dwars van Lizard Point (Zuid Engeland) en zeilen met prima weer en wind nu in een rechte lijn naar de Azoren. De stemming aan boord is goed en alles lijkt nu onder controle. De elektricien heeft een stukje vakwerk geleverd met het inbouwen van nieuwe bedieningsknoppen, contacten en bedrading.

De mannen hebben zojuist gezamenlijk, midden op zee, gegeten en genoten van een drie gangen diner.....

Zaterdag 14 juli 2001 – 13:45 vertrek Dartmouth

Dartmouth gaf ons een goed gevoel, niet alleen is het een prachtig Engels plaatsje aan een hele mooie rivier, we hebben er ook heerlijk en gezellig gegeten, kroegen bezocht, extra voorraden ingeslagen en vooral genoten, van het uitzicht op en het leven aan de rivier.

Maar vooral kregen we een goed gevoel van de degelijke en consciëntieuze manier waarop onze monteur Tim West de reparatie aanpakte. De juiste schakelaars werden per koerier overnight uit Leeds gehaald, terwijl hij het voorwerk van de bedrading verrichtte. Zijn vooraf gegeven garantie; binnen 24 uur varen jullie weer, kon hij niet helemaal waar maken, maar dat kwam omdat de koerier een uur te laat was, de gaten van de knoppen van de giekfurler te dicht op elkaar zaten en uitgevijld moesten worden en omdat er iets onbegrijpelijks in de bedrading van de boegschroef zat, waarvan geen schema aan boord was. Wat wel zou moeten.

Zodra we weer op weg kwamen kwam het goede gevoel weer terug en ging de hengel er uit. Er was niet veel wind en om iets van onze oponthoud goed te maken besloten we te motorzeilen.

Na twee uur kan de motor uit en lopen we met knik in de schoot heerlijk de nacht in. Bijna traditioneel wordt er weer een heerlijk maal geserveerd.

De volgende dag nemen we onze taak als communicatie schip weer op, maar over ssb en marifoon valt geen contact te krijgen.



Het lukt wel via de Iridium satelliet telefoon. Frits heeft een prachtig communicatie rapport gemaakt in Excel, en met enige moeite lukt het ons deze via Iridium te versturen, hoewel we constateren, dat de Iridium verbinding weer op zijn lage snelheid is teruggevallen, zodat we plaatjes sturen wel kunnen vergeten.

Tijdens mijn middag wacht te kooi blijkt de stuurautomaat uitgevallen te zijn. Dat is niet zo best, want dat betekent, dat er nu 24 uur per dag iemand aan het stuurwiel moet zitten en met slecht weer en aan de wind is dat een natte bedoening en zeker geen pretje. En zwaar weer wordt het.

Zondag 15 juli 2001

Bericht van Frits aan het thuisfront:

We beginnen nu langzaam aan naar het Zuiden af te zakken en hopen dat het snel korte-broeken-weer gaat worden. Wij hebben 'nachts een ad-hoc wachtsysteem hier aan boord. Dat betekent dat diegene die zich gaar voelt gaat slapen en dat de wacht die niet slaapt op wacht blijft tot het hem teveel wordt. Op deze manier komt iedereen aan de nodige slaap en is het ook mogelijk om bij rustige weersomstandigheden eens lekker lang door te kunnen slapen. Rob en Peter lopen samen wacht en Hans en Frits ook. Echt wachtlopen doen we alleen 's nachts. Overdag neemt degene die daar zin in heeft de honneurs waar.

Vandaag hadden we een stralende dag met af en toe een wolkje voor de zon, maar wel nog een frisse wind door het nog koude zeewater.

We hebben de eerste 2 dolfinen gezien (volgens Peter). Tegen de tijd dat de rest aan dek kwam was er niets meer te zien. Op dit nieuwe schip is het nog een hele ontdekkingsreis om achter de geheimen van alle apparatuur en techniek te komen. We hebben een kast vol instructieboeken die regelmatig worden geraadpleegd en dan weer zuchtend en hoofdschuddend worden teruggezet. Toch vorderen wij vijftigplussers gestaag in deze digitale wereld, weliswaar daarbij geholpen door de via de Iridiumtelefoon veelvuldig te hulp geroepen zoon van Rob, Jeroen. De lunch vanmiddag bestond uit een, door onze cuisinier Pierre verricht wondertje, van een visschotel met vers gebakken en geroosterd brood en dit geheel werd weggespoeld met een beste Chardonnay.



Ja, ja het blijft behelpen op zo'n bootje. We zijn overigens in blijde verwachting van een lekkere verse vis. De schipper heeft een ruime ervaring in het verschalken van de heerlijkheden van de zee heeft hij ons verteld en het arsenaal aan vistuig is indrukwekkend, dus lang kan het niet meer duren.

In dit gezelschap is het overigens opmerkelijk dat, waar mogelijk, overal een schijfje tomaat bij ligt.

Pierre heeft ergens gelezen dat dat de kans op prostaatkanker aanzienlijk verkleint. U zult begrijpen dat binnen zo een mannen -onder-mekaar sfeertje daar ook menige andere remedie voor wordt bedacht.

Peter kreeg vanmiddag bericht dat zijn broer in Zweden met Peters auto geslipt was, op de terugreis van een zeiltocht met de boot van Peter, gelukkig zonder verder lichamelijke schade maar de auto is wel total loss.

Bij terugkomst uit Horta kan Peter dus op zoek gaan naar een nieuwe auto.

Vanmiddag liet de stuurautomaat het afweten, zodat we morgen maar eens gaan zien of daar nog wat aan te doen is. Rob heeft zich rond het middaguur weer gekwetend van zijn taak als communicator. Op de herhaald via de SSB en marifoon uitgezonden oproepen kregen we geen enkele reactie, zodat uiteindelijk een aantal schepen werden gebeld via de iridiumtelefoon.

We hopen in de komende dagen nog eens een heklicht te zien opdoemen tijdens de nachtwacht.



*Ons gebruikelijke 3-gangen diner bestond vandaag uit kippensoep, spaghetti a la Roberto, als wijn een Brouilly en een dessert van yoghurt met verse frambozen. Het heeft ook voordelen als je zo af en toe eens een haven moet aandoen.
Tot schrijfs!*

Maandag 16 juli 2001

De nacht van zondag op maandag verloopt nog redelijk rustig, maar om 06.00 UTC, als ik op wacht kom en de weerberichten check, blijkt er veel narigheid op ons af te komen. Er komt een complex low bij Ierland aan, dat zich nog verder gaat uitdiepen en in een straal van 500 mijl de komende dagen het weer zwaar zal beïnvloeden, met stormen van bft 8 en 9.

Om 09.00 uur bouwen de zeeën zich op en kondigt het slechte weer zich aan. Wij hopen met onze zuidwestelijke koers het gevaar te kunnen ontlopen, maar wie naar de afstanden op de kaart kijkt en onze betrekkelijk geringe verplaatsing in ogenschouw neemt weet, dat het ijdele hoop is.

We krijgen het zwaar, wind en zeeën recht op kop, tot 29 knopen wind, de zeeën bouwen zich tot indrukwekkende hoogte op. We krijgen erg veel water over. Alles wordt nat, overall dringt het water naar binnen, via tot dan toe ongekende openingen. De stuurman heeft het echt slecht, zit in een voortdurende douche van zeewater, maar dan een douche van het niveau waterkanon van de ME.

Slapen aan boord is niet eenvoudig, in de voorhut haast onmogelijk, zoveel lawaai en zulke wilde bewegingen, daarnaast vallen er voortdurend zoutwater druppels uit het luik, die door de wilde bewegingen van het schip in de rondte worden verspreid.

Peter had bij het horen van de weerberichten al zijn voorzorgsmaatregelen genomen en een eenpansmaaltijd bereidt, die we moe, en nat uit een kom lepelen.

Een lichtpuntje is de kachel, die de radiatoren in de natte cel heet stookt, zodat de wacht te kooi zijn natte kleding kan drogen.

Dinsdag 17 juli 2001

Vissen doen we allang niet meer, maar in de ochtend zien heel veel goed.

Het waait nog steeds 7 bft en er lopen gigantische zeeën. stormwaarschuwingen, maar wij hopen met onze koers ontlopen.

Om twaalf uur krijgen we via de satelliet telefoon de de PozettodÓro, en de Lucky Bird. Ze liggen zo'n dag het niet beter. Toch is iedereen optimistisch, de zon is weer te zien, morgen zal het beter zijn.



we dolfijnen en dat maakt

Er komen nieuwe en positie het ergste te

posities van de Goeie Mie, verder vooruit, maar hebben



Na overleg met Jeroen, die ook de weerroutering een beetje doet voor ons en de contacten met de werf onderhoud, besluiten we een zuidelijker koers te gaan varen om het leven aan boord voor de nacht te veraangenamen.

Het schip ligt duidelijk beter, neemt minder water over en loopt harder,

Wel vinden Peter en ik, die de wacht hebben, dat er voor het comfort nog wat grootzeil weg mag. Ik doe de nodige handelingen, niet gemakkelijk als je moe bent en gehinderd door zo'n onhandig nat zeilpak en vast zit aan een life-lijn, en dan gebeurt, wat het einde van onze Horta aspiraties zal betekenen.

De giek raakt in een golf het water en tijdens het inrollen van het grootzeil scheurt het lummelbeslag van de mast en hangt de hele boel er vleugellam bij.

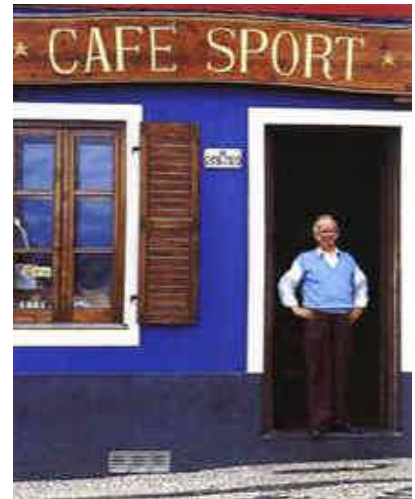
Ik roep om hulp, Peter kan niet helpen, want hij moet sturen vanwege de kapotte stuurautomaat en heeft daar zijn handen aan vol. Frits springt uit zijn bed kruipt in zeilpak en life-line en schiet te hulp. Samen lukt het ons om het hele zware geval op het slingerende schip te zekeren zonder al te veel schade.



Na deze acties, ben ik uitgeput van het zware werk en de teleurstelling.

We zetten koers naar Vigo, we melden ons af bij de organisatie, informeren Jeroen, Mariette, die al op Horta is en die ik aan de telefoon krijg in het beroemde cafe Sport en mijn broer Peter, die bijna op het punt staat naar Horta te vertrekken. Vigo zal het eindpunt van deze reis worden. Ik ga onder de douche, ga me scheren, schenk iedereen een borrel in en schrijf dit verslag.

Na het bericht van gisteren ben ik naar bed gegaan en heb redelijk geslapen in de hoop dat ze me niet wakker zouden maken. Dat deden ze wel, al hadden ze me wat langer laten liggen. Peter zat al een tijdje te sturen, buiten was het koud en nat, windkracht 7 en hele grote golven. We losten elkaar om het half uur af aan het roer, omdat we allebei zaten te vechten tegen de slaap. Het viel niet mee het schip in deze grote zeeën op koers te houden. Er was wel een sterrenhemel en in plaats van op het kompas te sturen, was het mogelijk om op de sterren te sturen. Halverwege onze wacht, ik stond aan het stuurwiel kwam er een monstergolf brekend achterop en werden we als een speelbal opgepakt en bijna plat weer neer gegooid. Ik heb niet het idee, dat de wacht te kooi er iets van heeft gemerkt, zo moe waren ze en zo vast slaap je, terwijl je denkt, dat je maar even slaapt.



We hadden een prachtige opkomst van de maan, helaas duurde het niet lang want er kwam al snel weer een flinke bui, die de maan weer verborg.

Vandaag hebben we een redelijke dag gehad, met soms een bui. Maar meestal; zon. De wind steeds 6-7 bft en stevige zeeën. We hebben dolfijnen gezien, en Hans heeft een walvis gezien. We hebben onze e-mail binnengehaald en beantwoord en weer een paar foto's in de computer klaargezet om te verzenden. Het lukt nog niet om de Iridium verbinding op te waarderen, dus we wachten nog even met verzenden van de foto's tot we binnen GSM bereik zijn.

18 juli 2001 - VIS GEVANGEN

We hebben een kleine twee uur geleden een prachtige bonito gevangen, zeker 20 kilo zwaar.

Ik heb me dood moeten vechten om hem binnen te halen. Hij staat op de foto. Helaas ligt hij niet in de pan, omdat bij het proberen hem te doden en fileren, hij door een plotselinge beweging van het schip los schoot en zo de zee weer inglibberde. De volgende vis gaat gelijk de kuip in, daar kan hij niet meer weg.

Vanavond eten we gehaktballen van Mariette, met rode kool en appeltjes en aardappelpuree. Ik denk, dat we ook nog wel een fles Chateaufort du Pape hebben.

Zo juist wilde ik de stormkotter vervangen door de fok, maar toen ik de hoofdschakelaar bediening lieren en hydrauliek aanzette, rook ik een kortsluiting. Nu kunnen we naast de lieren en furlers, ook de ankerlier, het boardingplaatvorm en walstroomkabel niet meer gebruiken. Dat is het nadeel als je teveel vitale systemen over een hoofdschakelaar zet.

De tocht vannacht was redelijk enerverend. Voor de wind met torenhoge muren van water, die soms grommend achter ons aan kwamen en soms vlak bij de boot omkrulden en het schip gewoon weggooiden. Soms sloeg er een breker in de kuip. We voeren met de luiken dicht en twee man aangeliend in de kuip. De stuurman had het moeilijk, zag niets en moest proberen op het kompas het schip op koers te houden, een inspannende bezigheid waardoor we om het half uur wisselden. Bij kaap Finistere passeerden we de zeer drukke shipping-lane, waar erg veel scheepsverkeer was. Gelukkig kwamen we er zonder problemen doorheen.





Morgenochtend om ongeveer 11.00 uur Nederlandse tijd lopen we Vigo binnen. Aan boord is het dan 09.00 uur.

19 juli 2001 - VIGO

De klok aan boord staat weer op MET+1, ofwel dezelfde tijd als in Nederland. De hele Horta reis voerden we UTC aan boord, twee uur vroeger, omdat gelijk was aan de Horta tijd.

Het Horta avontuur is nu echt over.

Mariette boekt een vlucht van Horta hier naar toe en mijn broer Peter, die de terugreis zou varen hoeft er niet meer naar toe. Mariette heeft met de mannen van de organisatie gesproken in het cafe Sport en gehoord dat er twee schepen binnen zijn; de Samantha van Fred Duin en de Katalyx. Er liggen naast ons nog drie andere schepen in Spanje en iedereen heeft het bijzonder slecht gehad, alles doornat en dodelijk vermoeid.

Wij wensen de schepen, die nu nog onderweg zijn een gunstige wind en heel veel plezier op Horta en een behouden thuisreis.

Wij liggen nu in een de marina van Vigo, nadat we eerst de dieseltanks hadden gevuld en zijn direct begonnen met de reparaties.

De aankomst hier in deze prachtige baai met witte stranden en groene heuvels in zonnig weer gaf voor het eerst een vakantiegevoel.

Peter had gezorgd voor een heerlijke brunch bij aankomst, waarvoor we even de tijd namen, maar daarna gingen we allemaal aan de slag. Zeilpakken met zoetwater reinigen en te drogen hangen, val uit topje van de mast naar beneden halen, Stuurkolom demonteren, schakelaars schoonmaken, grootzeil uit de giek halen, loopplank optuigen, beddengoed naar buiten. Kortom we zijn nog wel even bezig.

Eeuw Kooi, (de bouwer) vliegt hier naar toe met een nieuwe stuurmotor en met Proctor is overleg over reparatie van de giek.

Begin volgende week is alles klaar en dan gaan we vakantievierend weer terug.

Het Horta avontuur is voorbij, maar wie weet wat we nog meer beleven, we houden de lezertjes op de hoogte.

Eewe is inmiddels van boord en heeft een goede klus gedaan. De giek zit er weer op, het grootzeil is een paar plakkers met duck-tape rijker en de kapotte zeillat is vervangen. De boegschroef werkt storingsvrij dankzij een unieke "Kooi"-constructie; alles is er af gesloopt en op het kastje voorin zitten twee rubberen drukschakelaars, een voor "op" en een voor "neer". Je kunt zonder het hele luik leeg te hoeven maken zien of hij op is of neer. Daartoe heeft Eewe een touwtje met elastiek gemaakt en op het touwtje een gekleurde touwknoop, die beweegt langs twee markeringspunten. Ingenieus, simpel en storingsvrij. Verder zijn we voortdurend bezig geweest met klussen, ontzouten en schoonmaken. Mariëtte heeft al het koper van slotjes en scharnieren gepoetst.

Hans is voortdurend bezig, maar stelt het opnieuw vullen van het kompas nog steeds uit. Hij ziet er kennelijk tegen op.

We zijn nog twee dagen in Vigo gebleven en hebben het leren waarderen.

Zeer goed vis en schaaldieren gegeten 's avonds laat in van die gezellige drukke straatjes waar iedereen op straat zit te eten.

Maar toen we onze zeillat hadden zijn we gelijk uitgevaren en nu liggen we sinds gisteren voor anker in een schitterende baai en kunnen nu volop genieten van alle comfort, die het schip te bieden heeft. De watermaker voorziet ons van heerlijk drinkwater, het boardingplatform staat uitnodigend open met de royale zwemtrap er aan. Het water is 20 graden, dus we zwemmen volop.

De rubberboot is opgeblazen, morgen gaan we het duiktoestel uitproberen.

Kortom, we vermaken ons wel. We hebben het zelfs nog een soort van druk. Ik moet mijn eerste appeltaart nog bakken.

Per dag breng ik enige uren achter de computer door in gevecht met het apparaat en met onwillige GSM verbindingen en met niet reagerende servers.

Om de foutenkans en daarmee mijn tijd achter het scherm te verkleinen, zal ik alleen nog maar berichten met een enkele foto proberen te versturen naar Jeroen Mantel, die vervolgens de website zal updaten, waarna jullie met jullie veel betere en snellere faciliteiten de informatie ook kunnen lezen.

Vrijdag 27 juli gaat Mariëtte van boord en komt mijn broer Peter aan boord.

Zaterdag wil ik dan op weg. Als het weer het toestaat in een keer de golf van Biskaje over naar Brest. Deo Volente.



27 juli 2001 – Vertrek Vigo

Op dit moment zijn we op weg uit Vigo vandaan, naar Brest of wellicht naar de andere kant de Scilly's. Ons eerste belangrijke waypoint is Cabo Finisterre, daarna besluiten we aan de hand van de weerkaarten waar we definitief op aan zullen leggen. We zullen op of omstreeks 30 juli arriveren en voor het grootste deel buiten GSM bereik zijn. Wel zullen we proberen Jeroen te informeren via de satelliet verbinding.

We zitten nu voor Cabo Finisterre, op weg naar Brest. '

We zijn gisteravond in verband met oververmoeidheid en ernstige zeeziekte van Peter voor anker gegaan in de Rio de Muros, aan de andere kant, waar Jeroen op zijn reis met de Dorade ook voor anker heeft gelegen.



Dat Peter zwaar zeeziek was geworden, tijdens een op zich zelf lekkere zeiltocht was niet zo gek, want een uur nadat hij uit het vliegtuig was gestapt zat hij al op zee en dat na 24 uur van motorpech met zijn auto en caravan in Zuid Frankrijk de lange reis naar huis na reparatie, s' nachts na aankomst de caravan nog leeghalen en 's morgens zonder slaap in het vliegtuig naar Madrid en vandaar overstappen naar Vigo. Geen slaap gehad en dodelijk vermoeid van alle zorg en reizen.

Dan lijkt het niet zo aardig van ons dat we gelijk uitvoeren, maar we hadden een weerbericht dat ons voor de komende 36 uur gunstig weer beloofde voor de 3 daagse oversteek van de Golf van Biskaje. En zoveel kansen krijg je daar niet.

Zaterdag 28 juli 2001

Na een nacht goede slaap besloten we het 's morgens weer te proberen.

Peter met anti-zeeziekte pleister achter zijn oor en een strip anti-misselijkheid zetpillen in zijn zak.

Het leek eerst aardig te gaan. We hadden mooi weer, maar aan de wind bezeild. Nog voor Cabo Finisterre nam de wind toe en kreeg Peter weer last van zeeziekte. Aan het eind van die dag, Peter was er inmiddels weer zeer slecht aan toe, overlegden Hans en ik over de strategie. Nu konden we nog kiezen om naar La Coruna te varen. Na enig overleg besloten we als Peter wakker zou worden met hem te overleggen en hem voor te stellen naar La Coruna te gaan.

Alsof hij het gehoord had kwam Peter een uur later uit zijn bed en leek de zeeziekte enigszins onder controle.

We gaven hem wat te eten en met warme kleren en een zeilpak met life-line aan kreeg Peter opdracht de boot naar Brest te sturen.

Het werd toch weer een vervelende nacht, wind 5-6 bft, recht op kop. We probeerden op de motor met grootzeil bij nog enige voortgang richting Brest te maken, maar dat werd een erg bonkige en natte bedoening. Toch lieten we het voor de nacht maar zo.

We beleefden zowaar nog de doorkomst van de zon in de loop van de middag en werd het heerlijk zeilen begeleid door dolfijnen.

Zondag 29 juli 2001

's morgens de wind nog vrij fors en wordt ook de sb putting van de bakstag uit het dek getrokken. Inmiddels ervaren, maken we een nood talie.

Als de wind afneemt en recht uit de richting van Brest gaat waaien, dan zetten we de motor bij, maar de motor blijkt maximaal maar 2200 toeren te lopen en doet dat ook nog erg onregelmatig.

Maar de zeeën worden rustiger en op de motor weten we toch nog 5 knoop te lopen in de richting van Brest.



Maandag 30 juli

Deze dag verandert er niet veel. Wind nog steeds NO, dus recht op kop. We besluiten niet naar Brest, maar naar de Scilly's te gaan.

Via de Iridium telefoon hebben we contact met Frits over het motor probleem. We denken nog aan de ontluchting van de dagtank, want als we de opvoerpomp van de dagtank aanzetten, dan maakt de motor meer toeren en levert meer

We laten ons humeur er niet door met uitstekende maaltijden en Deze dag eten we aardappelpuree prettige fles rode wijn.



vermogen. bederven en verzorgen onszelf goed uitgebreide Happy Hours. met sla, spinazie, gehaktballen en een

Dinsdag 31 juli

Ik ben jarig en dat wordt gevierd met koffie en een koek en telefoontjes via Iridium met het thuisfront.



Meegegeven kado's worden uitgepakt en alles gaat op de foto en de video. De Golf heeft ook nog een kado in petto, want we krijgen die dag een geweldige ontmoeting met een hele school vrienden en een uitbundige show van dolfijnen, die soms wel twee meter uit het water springen om er ruggelings weer in te vallen.

We besluiten de waterscheidingsfilters van de motor af te tappen en ook het dieselfilter. Daarna ontluichten we de motor.



Hij lijkt het iets beter te doen, maar haalt nog steeds zijn toeren niet en levert onvoldoende vermogen.

Die nacht laat de wacht mij extra lang slapen.

Woensdag 1 augustus

Die nacht op de motor tegen de golven nauwelijks vooruitgang geboekt. De snelheid varieert van 1,5 tot 3 knoop door het water.

Als ik op wacht kom zet ik de motor uit en zet de zeilen en ga over de bb boeg liggen in de hoop dat de wind gaat ruimen naar het oosten.

Dat doet hij die dag wel, maar gedurende een uur of vier en dan nog maar naar ONO. We lopen er wel mooi hoog en snel doorheen en het zeilen is aangenaam. Veel aangenamer dan dat langzame gehak op de motor.

We maken goede voortgang en de Scilly's komen binnen bereik. Nog 50 mijl.

Ik besluit de Scilly's aan te lopen via North Channel en dat zal in het donker moeten gebeuren.

Een telefoontje met vd Wansum, die op mijn vorige boten het motoronderhoud deed, bevestigt mijn vermoeden, dat de motorproblemen te wijten zijn aan het dieselolie filter.

We besluiten het te vervangen. Peter en Hans klaren de klus en de motor loopt weer als een zonnetje.

Het filter was nog af fabriek en had dus al het vuil van het begin verzameld. Het had voor de reis vervangen moeten worden.



Het voorzeil wordt ingerold, de motor gaat aan, het schip op een rechte koers naar de ingang van North Channel gelegd en met 7,5 knoop door het water stuiven we op de Scilly's af.

Het aanvaren gaat met hulp van het C-map systeem op de Raytheon en binnen met het Tsunamis programma. Op de meter nauwkeurig varen we tussen de gevaarlijke rotspunten in het donker de Scilly's binnen en bereiken we Hugh Town op St Mary's, waar om 03.30 het anker er ingaat in een overvolle



Normaal moet je het niet proberen om deze lastige en gevaarlijke aanlopen te doen 's nachts. Maar met onze voortreffelijke apparatuur was het heel goed te doen.

We houden een verlaat Happy Hour en rollen om 05.00 uur in bed.

Donderdag 2augustus

Ik word laat wakker, gewekt door een zachte bonk tegen de boot. Het is 13.00 uur en de havenmeester verontschuldigt zich, hij had ons niet wakker willen maken. Op uiterst vriendelijk toon vertelt hij ons dat we wat in de weg liggen voor de veerboot, die over een half uur komt, maar hij heeft een vrij mooring voor ons waar hij ons graag naar toe begeleidt.

We halen het anker op en doen de boegschroef uit om het manoeuvreren tussen alle jachten te vergemakkelijken, maar dan gaat de boegschroef op hol, gaat niet uit en slechts door de hoofdschakelaar uit te zetten weten we hem te stoppen.

Zonder boegschroef meren we ons schip aan een stevige mooring en gaan eerst uitgebreid ontbijten.

Deze dag vliegt voorbij met klussen en persoonlijke verzorging, wasmachine, droger, watermaker en generator, alles draait volop en bevestigt het comfort van dit schip. We eten 's avonds aan boord. Over de boegschroef wordt niet meer gesproken tot het schip in Makkum ligt spreken we af.

Overal waar we liggen roepen we bewondering op van liefhebbers. vissers zelfs varen wat dicht langs en steken waardierend hun duim op. Anderen vragen of ze even aan boord mogen komen, zo ook ene Arend, die de vorige Samantha van Fred Duim had overgenomen en hier ook aan een mooring ligt. Hij komt aan boord en gezeten in de leren stoelen hebben we onder het genot van een drankje een prettig gesprek over boten en alles daar om heen. Ondertussen heb ik twee prachtige broden gebakken, die ik trots aan Peter van de Krogt, die in Zweden in het Scherengebied vaart, meld.

Vrijdag 3augustus

Als we wakker worden en we zien dat het rustig is aan de kade, aarzelen we geen moment en gooien los om olie te gaan innemen.

Uiterst vriendelijk worden we geholpen door de havenmeester en de man van de diesel, die allebei ook vol bewondering zijn voor de boot.

Hoewel allebei de tankmeters op leeg staan, gaat er aan bakboord, waar ik het al niet vertrouwde, 200 liter in en aan stuurboord, waarvan we overtuigd waren, dat die geheel leeg was, 150 liter. De boot verbruikt dus veel minder dan we dachten en de tankmeters zijn nuts.

We maken opnieuw vast aan de mooring waar bij *Hans laat zien nog een jonge god te zijn* door overboord op de mooring te springen en de lijn door het oog te halen. Later blijkt hij toch iets minder veerkrachtig dan een jonge god, want zijn arm doet pijn.

We gaan uitgebreid ontbijten en daarna blazen we de Tinker op en hangen de buitenboordmotor er aan.

We brengen enige uren aan de wal door met sightseeing, fish and chips, pickled onion, en ei te eten en gaan op pad om een nieuw brandstoffilter te scoren. Dat lukt niet, maar wel halen we bij de Dairy een overheerlijk ijsje. Na dat we bij diverse kroegen het bier hebben uitgeprobeerd, halen we bij de supermarkt boodschappen en bepakt en beladen met onze nieuw verworven schatten komen we aan boord.

We zetten het tochtje over de ondiepe rotsen naar Bryher en Tresco in Tsunamis en twee uur voor hoog water varen we naar onze nieuwe stek.

Tussen Bryher en Tresco is geen mooring vrij en vertrouwend op ons voortreffelijk ankergerij gaat het anker er in op 9 meter water op stroom, zo dat we net vrij blijven van de aan moorings liggende jachten. Ook hier weer diverse waarderende gebaren en opmerkingen en een Engels sprekende Fransman komt langzij om een praatje te maken.

Hij blijkt een zaak in scheepsstoffering te hebben en ook bij Nederlandse werven te komen. Hij dacht dat het een André Hoek was en is vol bewondering. Hij heeft ook nog een tip voor het lakwerk, 50% lak en





50% Bondex Colortec, dat bij een vriend van hem met een klassiek jacht hele goede resultaten had gegeven.

Die avond blijven we aan boord en tijdens Happy Hour vertel ik over de keer dat ik hier was met de kinderen in de 7 meter Poker. Met de rubberboot gingen we toen naar Hangman's Island, waar een galg op staat. De kinderen vonden het reuze spannend en toen ze een sigaretten peuk vonden onder de galg waren ze diep onder de indruk; dit was de peuk van de laatste sigaret, die de gehangene nog had mogen roken.

Ik bel Sandra en Jeroen op en ze weten het zich nog heel goed te herinneren. Zo wordt deze reis ook een beetje een sentimental journey.

Peter en Hans gaan vissen, waarbij Hans meewarig kijkt naar de manier waarop Peter dat doet.

Niettemin vangt Peter een mooie pollak, die schoon gemaakt de diepvriezer in gaat.

De tijwisselingen gaan goed, we blijven vrij van de andere jachten en de volgende morgen gaan we met de Tinker naar Tresco.

Zaterdag 4 augustus

Het programma is, dat we eerst naar de schitterende tuinen van de Abbey van Tresco gaan, daarna een lunch in de pub en dan een wandeling naar Cromwell Castle. Dan naar de overkant naar Bryher, wat wandelen en voor mij in het kader van mijn sentimentel journey naar de Bryher supermarkt om daar Bryher potloden te komen.



Mooi plan, maar het weer zal roet in het eten gooien. We hebben een heerlijke wandeling naar de gardens en drinken daar koffie en genieten van de prachtige tuinen. In het Valhalla museum bewonderen we de boegbeelden van vergane schepen. Het is inmiddels opgehouden met zachtjes regenen en het water plenst uit de hemel, maar daarbij begint het stevig te waaien. Zo tussen deze relikwieën van schepen die zijn gestrand wordt ik toch wat onrustig en we besluiten, regen of niet, terug te lopen naar de boot. Onderweg blijkt het toch nog harder te kunnen regenen en als we bij de boot zijn, dan zijn we door en door nat en is de regen gestopt.

Aan boord gaat de kachel aan, de droger gaat draaien

en ik ga de gevangen pollak roken.

We eten een heerlijke lunch van eigen brood, verse sla en gerookte pollak. Niemand heeft meer behoefte om naar de kant te gaan, dus de potloden moeten op een volgende reis worden gescoord.

Ik maak nog een deeg goed voor twee appeltaarten en bewaar dat in de koelkast.

Met hoog water halen we het anker op en varen op de motor naar de ankerplek tussen Agnes en Gugh.

Dat wordt nog een spectaculair tochtje want uit een inktzwarte lucht komt een bui met veel wind en regen. In hoge golven en met horizontaal vliegend water bereiken we de ankerplek.

We eten 's avonds in de pub, die het thuishonk is van de roeiers van de gig Shah en we horen dat we de sing hebben gemist, want die was de avond er voor geweest.

Na het eten maken we nog een leuke wandeling en op de zandbar, die inmiddels uit het water is verzezen, brengen we de Tinker naar het water en gaan aan boord.

Aan boord brengen we alles in gereedheid voor een vroeg vertrek morgenochtend.

Zondag 5 augustus

We vertrekken om 07.00 uur 's morgen naar Helford River

Er staat weinig wind, 2bft, maar de koers is voor de wind, dus ik besluit dat we gaan zeilen. Het grootzeil wordt vastgezet met een bulletalie en de genua gaat in de boom, we lopen 2,5 -3 knoop. Het is genoeg.

We beleven een prachtige zeildag, zonnig, zwembroeken weer.

Het is een hele dag genieten. Aan het eind van de middag, als we Wolf Rock voorbij zijn, dan kan de boom er uit en gaan we bakstag wind naar de Lizzard. Om 19.00 uur liggen we voor de Lizzard, stroom mee, wind valt terug naar 4knopen.

We bergen de genua en zetten de motor bij.



Om 21.00 uur draaien we Helford River in. Het ziet er vol uit, alle moorings voor Helford zijn bezet. Maar dan vaart ons de bark met de Mooring Master tegemoet en hij weet nog een vrije mooring voor ons te vinden bij de ingang van de Porthnavas Creek. Als we afgemeerd zijn komt hij zijn mooring fee halen en is vol belangstelling en bewondering voor de boot. Bij het wegvaren zegt hij; "We are glad to have this yacht on the river, Sir", mij vol trots achterlatend.

We hebben geen zin om de Tinker nog klaar te maken en gaan niet naar de pub. Eten en borrel aan boord.

Jammer, dit is de pub waar ik met Jeroen binnen kwam, die daar veel te jong voor was en op een gerichte vraag van de waardin keihard loog over zijn leeftijd, tot genoegen en trots van Jeroen.

Maandag 6 augustus

Het regent en alles zit potdicht. De rivier is niettemin toch mooi, maar het nood niet tot vertrekken. Toch varen we om 10 uur uit op weg naar Yealm River (naast Plymouth). We zetten gereefd grootzeil over stuurboord, gefixeerd met de bulletalie en volle genua op de boom over bakboord. De wind waait uit het westen met 5bft, het is buiig.

We lopen constant 7 knoop en meer. Na een paar uur trekt de lucht open en wordt het droog. Het is prachtig zeilweer.

We bellen de mooringmaster van de Yealm en reserveren een mooring.

Terwijl ik dit schrijf, lopen we 7-8 knopen, enigszins rollend naar de Yealm.

Zo juist zijn we Eddystone lighthouse gepasseerd.

Met een WSW wind, kracht 5, grootzeil gefixeerd met bulletalie en genua op de spinnakerboom over de andere kant stuiven we met 6 tot 7 knopen langs Eddystone Lighthouse naar de Yealm River.

Yealm is een prachtige getijden rivier met hoge begroeide oevers naast Plymouth. Op vorige reizen met de Poker en het gezin en later met Jeroen in de Attalia Dorade, meerder malen door ons bezocht.

Peter, bekend met de luchtvaartcommunicatie, roept op professionele wijze de havenmeester op en reserveert een mooring. Niet onverstandig, want als we daar aankomen zal er een stevige vloedstroom de rivier in lopen en hebben we de wind recht op de kont, terwijl het manoeuvreren door de vele moorings op de smalle rivier toch lastig is.

Tevens checkt hij of onze berekening voor voldoende water op de zandbar bij de ingang op onze aankomsttijd om 17.00 uur juist is. De havenmeester bevestigt dat we voldoende water hebben en biedt ons public mooring No1 aan.

Precies om 17.00 uur gaan we met behulp van onze moderne navigatie middelen en de beproefde ouderwetse dagmerken in lijn over de zandbar de rivier op. Het stroomt inderdaad hard en de wind op de kont geeft ons ook nog extra vaart. We zien onze mooring niet maar vlak bij de vertakking, waar het smal begint te worden komt de havenmeester ons tegemoet varen en zegt dat we terug moeten.

Het lukt mij het schip zonder boegschroef, maar met behulp van de schroefwerking kort te laten draaien tussen de gemeerde schepen op stroom en met tegenwerking van de wind. Gelukkig zit er een sterke motor in het schip, dat zowel voor als achter uit direct veel vermogen afgeeft op de schroef.

We meren af aan mooring No1, die bij onze binnenkomst nog bezet was geweest door een ander schip, waardoor wij hem niet zagen. We regelen de watertaxi om ons af te zetten bij mijn favoriete pub van eerdere bezoeken, The Dolphin, en eten en drinken daar wat, ondertussen het Engelse publiek observerend en becommentariërend.

Ook hier weer complimenten van andere schippers voor de schoonheid van De Vrijheid. We hebben nog een half uur voor de watertaxi ons weer ophaalt en lopen door het dorp. Bij de bakker is een raam open en is het zelfbediening voor brood en gebak. We kopen een brood en een taartje en worden op de afgesproken tijd weer opgepikt door de schipper van de watertaxi, die zelf ook een jachtzeiler is en vol bewondering en interesse voor De Vrijheid.

Bij de boot betalen wij hem voor de tweede maal en royaal, zodat hij op de oude matrozen manier buigt en antwoordt; God bless you sirs. We drinken nog een borrel aan boord en spreken af de volgende dag naar Salcombe te gaan.

Dinsdag 7 augustus, Yealm-Salcombe

Om 7.00 uur maken we los en varen met een bakstag windje naar Salcombe. We varen vlak langs de kust en genieten van het prachtige landschap. De zandbar bij Salcombe geeft geen problemen want als we daar om 10.00 uur overheen gaan is het bijna hoog water. De havenmeester verwijst ons naar The Bag, dat is om de bocht voorbij het waterfront van Salcombe, wat wel jammer is, maar wat wel beschutter ligt voor de wind.



Salcombe is een natuurlijke Estuarie, waar geen rivier in uitkomt en vormt daarmee een grote natuurlijke haven en een prachtig watersportgebied. Voortdurend zijn er dan ook wedstrijden in diverse klassen, die wij bij ons niet kennen. De havenmeester biedt ons twee moorings aan, maar allebei naast een ander jacht. Daar hebben wij geen zin in en dus moeten we nog een eind verder op voorbij de laatste moorings en zoeken naar voldoende waterdiepte, waarna het anker er in gaat. We liggen op een plek met prachtig uitzicht op met korenvelden en bossen bedekte heuvels en tegenover ons een scheepswerfje, dat bij laag water geheel droog valt en door een hoge drooggevalle plaat niet bereikbaar is. Wij zien bij laag water, dat we ons anker vlak naast de drooggevalle plaat van wel 1,5 meter hoog hebben neergelegd en zien dat zwanen ter hoogte van ons anker hun nek in het water steken en van de bodem eten. Nadat we van de havenmeester hebben gehoord, dat er windkracht 8 aan zit te komen, nemen we het zekere voor het onzekere en verleggen we ons anker naar dieper water. We blijven aan boord en vermaken ons met persoonlijke verzorging en het wassen van ons beddengoed. We eten aan boord en besluiten ook de volgende dag te blijven liggen.

Woensdag 8 augustus, Salcombe

Met de Tinker varen we naar Salcombe en besteden enige genoeglijke uren aan de wal met pub bezoek en het rondneuzen bij een chandler, waar we niet slagen voor een fles propaan gas, maar wel een nieuwe Shell pilot kopen (de mijne was al 15 jaar oud) en wat touwwerk om een stropje te maken om de Tinker aan boord te kunnen hijsen.

We kopen wat nieuw visgerei, om vanaf de boot te kunnen vissen. Onze rijk voorziene viskoffer is geheel voorzien van materiaal voor de oceaan, voor big-game fishing. Peter koopt ook een container met levende zandaaltjes, die we later oppikken, nadat we eerst in een supermarkt onze vers voorraden voor aan boord hebben aangevuld.

Salcombe is een leuke en gezellig drukke vakantie plaats met veel leuke winkeltjes, eethuisjes en pubs, met altijd een fraai uitzicht over het water. Toch besluiten we naar boord terug te gaan, zodat Peter kan gaan vissen en wij wat knutselen en lezen. Peter weet twee vissen te verschalken, een zeebaars en een pollak en is daarmee met drie vissen op zijn naam de visser aan boord. De vissen gaan schoongemaakt de vriezer in en hebben later bij thuiskomst bij Peter en Carla op de camping in Heeg de weg naar het bord gevonden.

We eten die avond heerlijk aan boord van onze verse voorraden en hebben een genoeglijke avond, waarin we ook de navigatie voorbereiden voor de tocht langs Start Point, over de Lime-bay, langs Portland Bill en Anvil Point naar de Solent. We rekenen uit dat de beste tijd om te vertrekken 08.00 uur is, een herentijd dus.



Donderdag 9 augustus, Salcombe-Studland bay

Om 08:00 uur varen we over de bar bij Salcombe en met een watterif in het grootzeil en de genua uit stuiven we met een bakstag wind met 7 knopen langs de prachtige kust, voorbij het blinkend witte complex van Start Point. Eenmaal vrij van de kaap blijkt er toch wat meer wind te staan en nemen we het grootzeil nog iets verder in.

Als we de Genua willen vervangen door de High Aspect, blijkt de furler niet te werken, zodat we deze met de hand uitdraaien. We hebben de stroom vol mee en over de grond meten we 11 knopen voortgang. De wind blijft bft 6-7 en we beleven een schitterende zeiltocht met hoge snelheden.

Bij Portland Bill hebben we de stroom nog steeds mee, al is het wel het laatste van de stroom. Daardoor hebben we niets te vrezen van de beruchte race (onrustig water met hoge verwarde golven als gevolg van de stroom en bodemverschillen) daar en schuiven we er nog steeds met 7,5 knoop voorbij.

Maar dan komen we voor St Albans Ledge toch nog in de minstens even vermaarde race terecht van de Ledge en beleven we spectaculair hoge grommende en verwarde achteroplopende zeeën. De voortgang loopt terug naar 2-3 knoop en als we er doorheen zijn is het gedaan met de wind en hebben we de stroom inmiddels tegen.



We draaien de High Aspect in en zetten de motor bij en draaien om Anvil Point heen. Achter de krijtrotsen met de prachtige naam Old Harry, ligt Studland Bay. De baai ligt net bij de aanloop naar Poole Harbour en staat bekend om zijn beschutte ankerplaats met goede zandgrond. Jeroen en ik hebben daar ook wel eens een nacht geschuild op weg naar de Scilly's.

Het is 20.00 uur als het anker er in ligt en we de maaltijd gaan gebruiken, die ik onderweg al had klaar gemaakt. We houden palaver over hoe we de resterende dagen zullen besteden en besluiten de volgende dag de Solent op te gaan en daar een dag door te brengen. Als we de stroom mee willen hebben bij de ingang van de Solent, Hurst Point, dan hoeven we pas om 09.00 uur weg.

Vrijdag 10 augustus, Studland bay

Het blijkt bij wakker worden een prachtige zonnige dag en na enig overlegpassen we ons plan aan. Het ligt hier uitstekend en het is hier prachtig. Glooiende heuvels met korenvelden, prachtige grillige krijtrotsen, lange zandstranden en de drukke aanloop naar Poole Harbour met hele grote ferry's, waarvan je je niet kunt voorstellen dat die dat kleine gaatje van Poole binnen kunnen varen. Daarnaast weer veel wedstrijd activiteiten en op de horizon de contouren van het eiland Wight.

Hans en Peter gaan met de Tinker naar de wal om een wandeling te gaan maken en ik vermaak mij in de keuken. 's Avonds eten we aan boord na een heerlijke relaxte dag.



Zaterdag 11 augustus, Studland Bay- Brighton

Om 09.00 uur gaat het anker er uit en onder grootzeil met waterrif en uitgeboomde genua lopen we naar de aanloop ton van het North Channel om vlak onder Christchurch langs Hurst Point de Solent in te kunnen schuiven. De wind is SSW 4, later 5. We lopen weer hard. De Tinker hebben we op sleep. Het wordt weer een heerlijke zeildag. Net als we de aanloopton bereiken, passeren we een prachtige J-klasser, die naar later zal blijken de Endeavour is. Het rondon van Hurst Point in de zware stroom mee is spectaculair. We vliegen er voorbij.

Direct na Hurst Point passeren we nog de Shamrock V en de Valsheda, met haar klassieke begeleidings motorjacht. We zwaaien en er wordt enthousiast terug gezwaaid. Wat een schitterende schepen zijn dat toch en het geeft voldoening dat de eerste restauratie, die van de Endeavour door Gerard Dijkstra is gedaan, de ontwerper van de Bestevaer De Vrijheid. Iets van de klasse en de roem van deze J-klassers straalt daardoor af op De Vrijheid.

Het is weekeinde en de Solent is vol met wedstrijd activiteiten. Voor Cowes is het helemaal druk en we besluiten nu het zo lekker loopt en we nog enige uren stroom mee hebben de Solent uit te varen en naar Brighton te varen. Ik heb geen detailkaarten van het Looe channel onder Selsey Bill, dus deze afkorting durf ik niet te nemen, vooral ook omdat het inmiddels een dikke 6 waait. We zetten dus aan op Owers, maar als we onder de beschutting van Wight vandaan komen in de buurt van de Nab Tower, dan nemen de golven behoorlijk toe en waait het begin 7. Niet zo lekker, nu we nog steeds de Tinker op sleeptouw hebben. Hans zet met een landvast twee extra sjorringen op de Tinker en ondanks dat de buitenboordmotor er nog aan hangt en de tank en de riemen er nog in liggen gedraagt de Tinker zich voorbeeldig. We nemen nog wat zeil weg en met spectaculaire snelheden stuiven we naar Brighton, waar we in grote golven om 20.00 uur de nauwe ingang in varen en na overleg van Peter met de havenmeester te horen krijgen dat we langszij een Frans jacht van dezelfde lengte moeten vast maken. Ondanks het ontberen van de boegschroef verloopt de afmeer manoeuvre voorspoedig en een uur later zitten we in de kroeg aan een pilsje. We eten in The Carvery, waar Hans bezwaar maakt dat een op de kaart aangekondigde garnalen cocktail van een generous portion, welgeteld 4 garnalen blijkt te bevatten. Hans en Peter krijgen na dit protest een meer dan generous portion en afgezien van dat het er veel te heet was verliet het diner verder genoeglijk.

Weer aan boord besluiten we de volgende dag te vertrekken en gebruik te maken van de mogelijkheid om het bekende dubbele tij bij Dover te pakken en in een keer naar Blankenberge te varen, aangemoedigd over mijn lyrische verhalen over rozig worden in de zon met Duveltjes en het eten van kreeftenstaartjes en krabbenpoten. Het blijkt dat we nu echt op een herentijd mogen vertrekken, om 12.00 uur moeten we tussen de havenhoofden liggen.



Zondag 12 augustus, Brighton-Blankenberge

Het waait een dikke WSW wind met kracht 6. De wind staat recht op het schip, dus het valt niet mee om zonder boegschroef weg te komen. Daar komt nog bij dat voor ons een groot dik jacht van 100 voet ligt afgemeerd, zodat onze neus goed vrij moet zijn willen we zonder schade weg varen. Hans en ik overleggen over de te volgen tactiek. We besluiten de havenmeester te vragen de neus met de haven launch om te trekken. De havenmeester is hiertoe bereid en wij treffen de voorbereidselen, De Fransen werken goed mee. Dan begint te havenmeester te trekken maar zonder communicatie met ons trekt hij in een keer door, waardoor de stootkussen ertussenuit worden geperst en de twee schepen toch langs elkaar schuiven. De Fransen geven aan geen schade te hebben en wiiven ons weg. We zijn, nog wat boos op de havenmeester vrij. In de haven draai ik een rondje om de tijd te geven alles op te ruimen en het grootzeil te zetten, maar loop daarmee vast in de modder. Dank zij het grote vermogen dat ik door onze speciale schroef ook achteruit kan inzetten raak ik snel weer los. Met een rif in het grootzeil en de motor bij storten we ons in de hoge golven buiten het havenhoofd. Het is 12.00 uur. We zetten de High Aspect en lopen met meer dan 9 knopen over de grond vlak onder de kust langs Newhaven naar Beechy Head. Onderweg tussen Brighton en Newhaven worden we nog vergast op een indrukwekkend bezoek van twee hele grote dolfijnen, die met hun machtige ruggen, dan weer aan bakboord en dan weer aan stuurboord opduiken. We passeren Beechy Head op een steenworp afstand maar zien geen autowrakken liggen van zelfmoordenaars, die daar zich 10 jaar geleden nog regelmatig naar beneden stortten. Zou het beter gaan in England, of heeft met de zaak beveiligd?

Om Beechey Head sturen we niet naar de Royal Sovereign, maar leggen direct aan op Dungeness. De wind loopt op naar 27 knopen en met gereefd grootzeil gefixeerd met een bulletalie en de High Aspect over de andere boeg in de boom vliegen we er door.

Als de wind ruimt moeten we vanwege de shipping lane gijpen en met enig beleid en veel werk staat het spul aan de andere kant en komen we voor Dover uit. De stroom staat nog steeds hard mee en snelheden van 10 -11 knopen staan regelmatig op de meters. Voor Dover moeten we wijken voor een ferry en we besluiten niet door te varen naar de CS4 boei maar hier al aan de oversteek naar de midlane MPC boei te varen en vandaar naar de Ruytingen SW. Maar voor dat we daar aan beginnen moet er eerst wat zeil weg. Op gereefd grootzeil en gereefde High Aspect sturen we halve wind af op de MPC met een snelheid van 8 knopen. Er komen drie schepen in de lane voorbij maar we weten er goed vrij van de blijven. Ook de tegengestelde lane is vol met scheepvaart, maar we hoeven maar een keer een beetje bij te sturen om vrij te blijven.

Aan de overkant zetten we de boom weer over het aan stuurboord gevoerde voorzeil en zo stuiven we in het laatste avondlicht naar de verschillende passages tussen de Belgische banken. We eten eerst in de kuip met het bord op schoot. De maaltijd bestaat uit het laatste draadjessvlees van Mariette uit de vriezer, wortelen, aardappelpuree en sla. Toe yoghurt met peer en nectarine en slagroom. Zoals we gewend zijn begeleid met een goed glas wijn. Na het eten gaat Peter naar bed en nemen Hans en ik de wacht.

Met behulp van de Raytheon met C-map en radar aan de stuurkolom en Tsunamis op de computer en radar bij aan de kaartentafel gaan we de nacht in tussen de banken. Omdat we manoeuvreerbaar willen blijven omdat we ook te maken krijgen met tegemoetkomende en achteropvarende ferry's van Oostende, draaien we de High aspect in en alleen op gereefd grootzeil stuiven we door de donkere nacht.

Bij de bank Dyck wordt de doorgang erg nauw en moeten we vanwege het voorkomen van een gijp een beetje knijpen. Een stukje bank moeten we toch meepikken maar alles gaat goed. Het schip stuurt uitstekend op de stuurautomaat en windvaan ondanks de zware achteroplopende golven. Maar als het schip door ons knijpen tot twee maal toe ongewild gijpt, ga ik over op handbesturing. Gelukkig levert een gijp geen schade op vanwege de bulletalie, maar het kost toch enige moeite om alles weer goed en op koers te krijgen.

De hele nacht staat er veel wind, variërend van 22 tot 34 knopen. Toch geeft het schip vertrouwen, het gaat er prachtig door. Om 05.30 liggen we voor Oostende midden tussen de vissers, maar het is nog steeds donker. Als we om 06.00 voor Blankenberge liggen is het net aan licht, een beetje grauw. Bij het in de wind draaien om het grootzeil te bergen gaat het nog even 33 knopen waaien en maakt een grote grondzee dat we net nog even nat en zout worden.

Bij het binnenlopen, twee uur na laag water heb ik op het niveau van de branding maar 1.90 meter water onder het schip. We steken met opgehaald zwaar 1.80 meter. Niettemin we zijn binnen. Na enig zoeken in de overvolle haven meren we af langs een motorjacht van het model viskotter. Bij het afmeren bewijst Hans nog even zijn status als jonge god, want hij vergeet bij het langs de railing lopen, dat hij zelf de reling heeft opengemaakt en stort overboord. In een reflex pakt hij de potdeksel van de kotter beet, slaat ertegenaan en met enige moeite weet hij aan boord te klauteren, wel met de landvast nog in zijn handen. We drinken een borrel tegen de schrik en gaan slapen.



Het is inmiddels maandag 13 augustus

Als ik wakker wordt staat de zon al hoog aan de hemel en gaat Blankenberge het decor bieden wat ik had gehoopt en beloofd. Hans heeft dan inmiddels al de havenmeester gesproken en we de buurman en we kunnen daar blijven liggen. De kussens gaan in de kuip, de zwembroeken aan en na het verlate ontbijt beginnen we maar gelijk aan het Happy Hour.

Twee jongetjes met rubberbootjes hebben voldoende ondernemerschap om zich als watertaxi aan te bieden en door hen laten we ons bij het centrum afzetten. We doen boodschappen in de supermarkt en posteren ons daar na op het terras met een Duvel. De visboer levert de kreeftenstaartjes en krabbenpoten en garnalen en het cafe het bordje en de servetten. Het wordt zoals ik voorspeld had, rozig en voldaan en gloeiend van de zon keren we met onze boodschappen en behulp van de jongetjes terug aan boord.

Die avond laten wij ons nogmaals afzetten en op een terras eten we heerlijk mosselen met frieten. Bij terugkeer ontmoet Hans een echtpaar van de koninklijke uit Muiden, die even mee naar De Vrijheid gaan om het schip te bewonderen. Het wordt een gezellige avond, waarbij ik nog heel wat tips op doe van de man, die een verwoed zendamateer blijkt te zijn en er heel veel van af weet. Ik noteer zijn telefoonnummer omdat bij mij ondanks de goede apparatuur het nog steeds niet bevredigend werkt. Inmiddels ligt er een groot Duits jacht afgemeerd langs ons en wij melden hem dat onze buurman de volgende morgen om halfacht wil vertrekken vanwege het tij en dat wij gelijk mee gaan. Hij zegt dan ook te zullen vertrekken en gaat gelijk naar bed. Wij niet, wij maken het nog laat.

Dinsdag 14 augustus, Blankenberge- IJmuiden

Het zit potdicht van de mist. Niettemin wij willen vertrekken en de Duitser gooit ook los. Onze buurman de kotter aarzelt, hij hoeft niet te rekenen op zijn vrouw en dochter en vindt het te link. Als we wegvaren vraagt hij of hij achter ons aan mag varen. En dat doet hij. Voorzichtig varen wij op radar naar buiten. Voor Zeebrugge treffen we wel enkele vissers maar zien ze goed op de radar. Het zicht is geen 50 meter. Later wordt het zicht wat beter, ongeveer een mijl. Maar schepen en boeien zijn goed te zien op de radar en zonder problemen komen we langs Zeebrugge en over de aanloop route naar Vlissingen.

Bij de Maasgeul is het zicht alweer een mijl of 3 en ook daar passeren we zonder problemen. De wind is 1m. 4 knoop, dus we varen op de motor. Bij Katwijk zitten we vol op in de zon en op 3 meter water, vlak voor het strand gooien we het anker er in. De vloed is net gaan lopen, we hebben rijzend water. We liggen zo dicht voor het strand, dat er mensen naar de boot komen zwemmen. Wij willen ook gaan zwemmen, doen het platvorm uit en willen de zwemtrap pakken. Maar dan treft ons weer een tegenslag, de voorpiek staat vol water en de spinnaker ligt in de smerige roestkleurige drab.

Na een uur hard werken hebben we alles zo'n beetje geklaard en gaat de zwemtrap aan het boardingplaatvorm en zwemmen we in heerlijk water van 19 graden. Na de borrel halen we anker op en varen naar IJmuiden waar we om 22,00 uur afmeren langs de D-steiger in Sea Port Marina. We drinken nog een biertje in de jachtclub en nog een afzakkertje aan boord.

Een prachtige dag is ten einde. Morgen stapt Peter van boord om met zijn caravan naar Groningen te gaan om zijn nieuwste kleinkind te bewonderen. Hans en ik varen de boot dan naar Makkum.



Woensdag 15 augustus, IJmuiden - Makkum

Om 11.00 uur gaat Peter van boord en om 11.30 liggen we buiten de pieren. Weinig wind, zon, de heetste dag van het jaar. We zetten grootzeil en genua en lopen bij 7 knopen wind bakstag met 4,5 knoop langs de Nederlandse kust. Bij Petten raakt de wind op en motoren we verder. De sluis bij Den Oever geeft geen problemen en om 21.00 laten we het anker vallen naast de sluis van Kornwerderzand. De reis zit er op. Morgen afmeren bij de werf.



Donderdag 16 augustus, slot

Na een doodstille nacht worden we ruw wakker door een zwaar onweer met veel wind, bliksem en donder, recht boven ons. Na het ontbijt is het geweld geweken en varen we naar de werf. De dag wordt verder doorgebracht met napraten, spullen pakken en een gesprek met Eeuwe Kooi over de reparaties en verbeteringen. Hans gaat naar huis en zal er de volgende morgen om 09.30 weer zijn, dan gaan we samen het hele schip ontzouten en schoonmaken.

Vrijdag 17 augustus, Makkum/Rotterdam

We zijn de hele dag hard aan het werk. Hebben de spinaker met de hoge druk spuit schoon weten te krijgen en droog laten waaien. We zijn aan de laatste lootjes als de telefoon gaat. Frits van der Holst uit Rotterdam, waar we liggen. Het blijkt de slotavond te zijn van de Horta Race/rally. In het clubgebouw van de koninklijke De Maas en naast een heel programma met toespraken, prijsuitreiking en buffet dansant is er ook een optreden van het Shanty-koor Kaap Hoorn, waar Frits in zingt. Direct laten we alles uit onze handen vallen en gaan naar huis om de vrouwen op te halen om naar Rotterdam te gaan. Het wordt een hele gezellige avond met leuke verhalen en ontmoetingen en een prachtig optreden van Frits.

Nu is het echt afgelopen. Tot het volgende avontuur!



Epiloog

Het is zaterdag 18 augustus en ik ben weer thuis.

De Vrijheid ligt in Makkum voor de werf voor noodzakelijke reparaties en veranderingen.

Hans Metselaar en ik hebben gisteren hard gewerkt om het hele schip zoutvrij te maken en van binnen en van buiten te reinigen.

Een reis is ten einde. Een boeiende reis, al werd het gestelde doel, Horta, niet bereikt. Niettemin een belangrijke reis in de ervarings-opbouw van bemanning, maar vooral een belangrijke test voor het schip. Zulke omstandigheden heb je niet snel met korte tochten op het wad of op de Noordzee. En een hele goede test om het leven met 4 man gedurende langere tijd aan boord onder zware omstandigheden te beoordelen.

Wat mij betreft was het ondanks het moeten afbreken van de reis naar Horta een geslaagde tocht. Ik heb het schip goed leren kennen en weet; dit is wat ik wilde.

Het concept is goed.

Het is een heerlijk comfortabel schip dat haar bemanning onder alle omstandigheden een veilig en luxe verblijf aan boord biedt, ook als langere tijd de wal niet wordt aangedaan. De meeste systemen functioneerden probleemloos. Het schip zeilt fantastisch, is ook bij zwaar weer comfortabel en snel te reven, blijft altijd goed sturen, en is snel.

Als er op de motor gevaren moet worden is dat geen probleem. De motor start en loopt probleemloos met een laag verbruik en brengt met betrekkelijk weinig toeren het schip op rompsnelheid. Daarnaast is de motor opvallend stil. Het schip laat zich op de motor goed manoeuvreren en als je het gedrag eenmaal weet, dan is de boegschroef nauwelijks nodig. (De hele terugreis hadden we niet de beschikking over de boegschroef.)

Aan boord is voldoende diesel, het verbruik is laag. De generator start en loopt probleemloos en is qua geluid niet storend. Daardoor beschik je altijd over voldoende stroom en kan je probleemloos de grote vriezer/koelkast gebruiken. Ook de watermaker werkt storingsvrij en met een grote productie en produceert heerlijk water. Dat betekent, dat je royaal kunt douchen en afwassen en je dus niet zuinig met water hoeft te zijn, maar ook dat je, zolang je dieselveorraad voldoende is, niet naar de wal hoeft. Airconditioning en verwarming functioneren probleemloos. De verwarming van de radiatoren in de natte cel start probleemloos en snel, zodat je natte kleren snel kunt drogen. De wasmachine/droogtrommel aan boord werkt goed en geeft het comfort, dat je niet te veel hoeft mee te nemen om toch altijd over frisse zoutloze kleren te beschikken.

De verschillende navigatie systemen werkten perfect en boden ons de gelegenheid om 's nachts de Scilly's binnen te lopen en met windkracht 7 op de kont tussen de Belgische banken door te stuiven, op de meter nauwkeurig sturend.

De audio en video systemen werken prima en bieden de bemanning ontspanning en plezier. Het schip zit goed, ook als je lang zit in zware zeegang en de bedden slapen prima.

Het midzwaard heeft zijn diensten bewezen bij het zoeken naar een geschikte ankerplek en het boarding platform heeft het comfort geboden, wat ik er van verwachtte.

Het zware ankergerie bleek een goede keus.

Wat ging er dan mis?

Voor zo'n grote reis was het schip te nieuw en te weinig uitgetest. (Toch vind ik dat niet erg, want een betere test kon ik mij niet wensen).

De omstandigheden waren zwaar, door een bijzondere depressie, die voor vele dagen harde wind recht op kop zorgde en de zeeën erg onrustig maakte en erg veel water over deed komen.

Door een combinatie van, verkeerd materiaal, zoutwater lekkage en elektrolyse, gaven de schakelaars in de stuurkolom, die de elektrische en hydraulische functies bedienen problemen en waren na twee dagen op zee volledig verrot.

Ook de constructies in de voorpiek voor de bediening van de boegschroef bleken niet bestand tegen het geweld van het binnen dringende zout water.

Wat ons uiteindelijk nekte, bleek een verkeerde bevestiging van de Leisure giek (zwaarder dan normaal) aan de mast. In het geweld van de opgehitste zeeën en het klappen in de wind, gingen de rvs bouten werken in de alu-schroefdraad in de mast. De oplossing wordt binnenkort gerealiseerd, een plaat aan de binnenkant van de mast en door en door bouten.

De puttings, waarmee de bakstagen aan het dek vast zaten bleken te licht te zijn uitgevoerd en zullen door zwaardere worden vervangen.



De luiken zullen worden uitgevoerd met hogere messen, die in zachtere rubbers grijpen en net zoals vroeger voor deze omstandigheden worden uitgevoerd met pressennings, die met een spier in een groef vallen.

Daarnaast zijn er nog een aantal grotere en kleinere veranderingen, die het schip onder deze omstandigheden nog comfortabeler moeten maken, die alleen maar door zo een reis aan het licht konden komen.

De komende tijd zullen we wel weer vaak bij de werf te vinden zijn om het schip geheel naar onze eisen uit te voeren. Hopelijk blijft er voldoende gelegenheid over om nog een paar korte reizen te maken, op weg naar nieuwe avonturen.



Bijlage IV

De Scheepsapotheek

L.S.

Als extra service voor onze relaties, die korte en langere zee- en oceaandreizen maken, is in de afgelopen jaren overleg met artsen die zelf ook langere zee-zeilreizen gemaakt hebben een handleiding voor een scheepsapotheek gemaakt. Naast de genoemde inhoud van geneesmiddelen is het aan boord hebben van een standaard verbanddoos voor ruim water door o.a. de ANWB ten zeerste aanbevolen.

Correct Marine aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor het gebruik van genoemde medicijnen verbandmiddelen in dit boekje. Raadpleeg bij twijfel altijd eerst een arts via radio / telefonie communicatie. Goede reis en behouden aankomst

Directie en medewerkers Correct Marine

Inhoudsoverzicht: 1. Algemene Richtlijnen

2. Geneesmiddelen lijst

3. Handleiding bij het gebruik van hecht- en verbandmateriaal

Algemene richtlijnen.

Deze lijst is bedoeld als zeer beknopte handleiding voor medisch ongeschoolden. Er is van uitgegaan dat al aanvullende informatie zal worden gezocht in de aan boord aanwezige zeilboeken. Hierin zijn uitstekende EHB richtlijnen bij het gebruik van medicatie te vinden. Het is dringend geadviseerd altijd verder te kijken dan de beschrijving bij het geneesmiddel in deze lijst. Slechts zelden zal men onder omstandigheden verkeren die het onmogelijk maken deze door te nemen, alvorens over te gaan tot verstrekken van een geneesmiddel of het gebruik van verbandmateriaal.

Indien noodzakelijk kun je altijd via een van de communicatiesystemen proberen contact te leggen met een arts bijvoorbeeld via de Nederlandse Kustwacht.

De houdbaarheid van geneesmiddelen kan sterk variëren. Chemische en fysische processen leiden tot omzetting van de werkzame component of een der hulpstukken, met inactivatie of zelfs schadelijk worden tot gevolg. De snelheid waarmee dit proces verloopt is afhankelijk van het preparaat op zich, en wordt sterk beïnvloed door blootstelling a licht, lucht en vocht, en (te hoge) temperatuur. Derhalve is de industrie sedert 1986 bij de wet verplicht op alle preparaten een uiterste gebruiksdatum te vermelden. Deze wordt meestal met vier cijfers aangegeven. Bijvoorbeeld 09 96 betekent september 1996. In zijn algemeenheid mag je veronderstellen dat hierbij een ruime veiligheidsmarge wordt genomen, doch langdurig bewaren op de hoedenplank van de auto kan wel degelijk deze termijn verkorten, evenals het in bevroren toestand laten verkeren gedurende de winterstalling, en zeker het onhygiënisch omgaan met de middelen (besmetting met als gevolg beschimmelings en/of rotting) zal de werkzaamheid snel tenietdoen.

Verder is het raadzaam gedurende het verblijf in een haven de Scheepsapotheek niet aan te spreken; ervaring heeft geleerd dat in die gevallen juist vaak wordt vergeten het weggenomen artikel aan te vullen alvorens het ruime sop weer gekozen wordt.

Bemanningsleden die onderhoudsmedicatie gebruiken dienen deze altijd zelf bij zich te hebben, evenals medicamenten tegen bijwerkingen hiervan (bijvoorbeeld ampul glucagon voor diabetici die insuline spuiten en sprays en dergelijke voor mensen met astma). De bemanningsleden zullen hier hopelijk zelf goed aan denken. De eigenaar/gezagvoerder van een schip kan hier niet voor verantwoordelijk geacht worden.



Geneesmiddelenlijst

Koorts en infecties

N.B. Koorts is een symptoom. Oorzaak aanwijzen voordat je hem behandelt. Daarnaast is het wel zo dat gezonde mensen meestal geen antibiotica nodig hebben om een koortsende ziekte te overwinnen. Bovendien betreft het in die groep mensen vaak een griepsoort, en op virusinfecties hebben antibiotica toch geen invloed.

Naam	synoniem	Dosis	Opmerkingen
Paracetamol		4-6 maal daags 500 mg	Milde pijnstiller, tevens bruikbaar om koorts te drukken indien die als hinderlijk wordt ervaren of wanneer die via zweten tot fors vochtverlies leidt. Dan wel regelmatig geven om snellen temperatuur- schommelingen te voorkomen
Voltaren	Diclofenac	2 maal daags 75 mg	3e middel bij pijnklachten. Gebruik vermijden indien in verleden maagzweer of maagbloeding is opgetreden, of direct combineren met Zantac. Alleen gebruiken om koorts te dempen in overleg met arts.
Clamoxyl	Amoxicilline	3 maal daags 500 mg	Anti-bacterieel middel. Te gebruiken bij koortsende ziektes zoals huid-, urineweg- en bovenste luchtweginfecties inclusief ernstige voorhoofdsholteontsteking. Niet geschikt als behandeling voor diarree
Ciproxin	Ciprofloxacine	2 maal daags 50 mg	Anti-bacterieel middel. Gebruiken als 2e middel indien Clamoxyl niet werkt bij huid- luchtweg- of urineweginfecties. Tevens soms werkzaam bij ernstige, bloederige diarree. (dit laatste echter alleen aan te raden na overleg met arts.
Daktarin	Miconazol	2 maal daags	Anti-huidschimmel-middel. (ringvormige roodheid die jeukt en langzaam circulair uitbreidt, met name oksels, liezen en enkels zijn voorkeursplaatsen). 2 maal daags wassen met zeewater vaak even effectief.
Flammazine	Zilver sulfadiazine	Tenminste 1 maal daags of met steriel gaas op de wond aanbrengen. Eerst restanten van de crème van de wond wegspoelen met fysiologisch zoutoplossing	2 en 3e graads brandwonden overgieten met kookwater en ook na doorslippen schoten en vallen in handen. N.B. zie Optulle
Optulle		Steriel in paraffine gedrenkt gaas dat na applicatie van flammazine over de wond gaat. Vervolgens steriele gazen om het geheel tegen verschuiven te behoeden.	Het voorkomt dat het overliggende verband aan de wond gaat plakken. Wanneer een doos geopend is mag deze een volgende reis niet weer gebruikt worden.
Globenicol	Chlooramfenicol	Oogdruppels: iedere 2-3 uur. 2 druppels op de binnenzijde van het naar voor getrokken onderste ooglid druppelen. 's Nachts oogzalf gebruiken. Oogzalf: kleine hoeveelheid op de binnenzijde van het ooglid 2 tot 4 maal daags.	Oppervlakkige infecties van het oog en de oogleden.
Hibitane	Chloorhexidine	1 tablet ieder uur langzaam opzuigen	Bij keelontsteking geeft dit verlichting. Antibiotica zijn bij keelontsteking slechts zelden noodzakelijk



Behandeling van Pijn

N.B. Pijn is een symptoom. Derhalve moet je altijd eerst voor jezelf uitmaken of je begrijpt waarom de pijn bestaat, of de bron van de pijn weg is te nemen en of je met het onderdrukken van de pijn nog wel oog kunt houden op het beloop van de betreffende ziekte. De middelen staan dan ook op volgorde van sterkte, en in die volgorde moeten ze ook toegepast worden tenzij direct duidelijk is dat de ernst van het geheel overslaan van een of meerdere stappen rechtvaardigt. In het dagelijks gebruik zul je echter zelden voorbij de eerste stap komen.

Naam	Synoniem	Dosis	Opmerkingen
Paracetamol		4-6 maal daags 500 mg	1e middel bij pijnklachten.
Paracod	Paracetamol/ Codeïne	4-6 maal daags 1 tablet. 500 /10 mg	2e middel bij pijnklachten. Kan ook als zetpil gebruikt worden als misselijkheid of zeeziekte normale inname verhindert.
Voltaren	Diclofenac	2 maal daags 75 mg	3e middel bij pijnklachten. Gebruik vermijden indien in verleden maagzweer of maagbloeding is opgetreden, direct combineren met Zantac. Bij krampende pijnen eerst Buscopan proberen. Bij maagpijn eerst Zantac proberen.
Buscopan	Butylscopolamine	3-5 maal 10-20 mg per dag	Bij krampende pijnen (koliekpijn) als gevolg van spasmen van het maagdarmkanaal, de galwegen of de urinewegen.
Zantac	Ranitidine	2 maal daags 150 mg	Bij zuurbranden en maagpijn, vooral wanneer hongerpijn optreedt en/of pijn verdwijnt na drinken van melk.
Morfine		Zetpil 10 mg per keer, duur van het effect aanzien, zonodig te herhalen om de 4 uur.	Bij acute zéér hevige pijn, zoals bijvoorbeeld bij open botbreuk of hartinfarct.
Pethidine	Doloneurin	25-100 mg langzaam inspuiten in de bovenbeenspier.	Bij acute zéér hevige pijn, zoals bijvoorbeeld bij open botbreuk, indien snel effect noodzakelijk is.
Nitrobaat	Nitroglycerine	1/2 tot 1 mg per keer onder de tong laten smelten, zonodig na enkele minuten te herhalen.	Bij ernstige aanvalsgewijze pijn achter het borstbeen (angina pectoris).

Hoesten en kortademigheid

Naam	Synoniem	Dosis	Opmerkingen
Codeïne		10-20 mg om de 4-6 uur.	Gebruiken wanneer hoest overige bemanningsleden wakker houdt. Kan tot slaperigheid leiden.
Ventolin	Salbutamol	Zonodig tot 4 maal daags.	Bij aanvallen van piepende ademhaling en benauwdheid. Toedienen gaat via verstuiver; bedoeling is het wolkje dat ontstaat zo diep mogelijk in te ademen.
Furosemide	Lasix	40 mg	Waterafdrijvend middel. Alleen in overleg met arts te geven bij zeer ernstige benauwdheid.



Diarree

Diarree treedt meestal op als gevolg van een bacterie in het voedsel en dan met name in water en andere voeding die na contact met lokaal water niet meer gekookt is (denk aan ijsblokjes, salades, gewassen fruit enz.) Gelukkig is een dergelijke infectie vrijwel altijd zelflimiterend. M.a.w. als je ervoor zorgt dat je niet uitdroogt overwint je lichaam de infectie vanzelf. Behandeling met ORS heeft de uitdrukkelijke voorkeur.

Naam	Synoniem	Dosis	Opmerkingen
ORS	Orale Rehydratie Solutie	Inhoud van zakje oplossen in schoon (zodanig gekookt) water. Dagelijkse hoeveelheid afhankelijk diarreeverlies.	Vult met diarree verloren water, voedingszouten en suiker weer aan. Verlies met diarree kan liters per dag gaan bedragen, ook bij een simpele reizigersdiarree. Dit verlies moet gebalanceerd worden met een zelfde of iets hogere hoeveelheid ORS.
Imodium	Loperamide	2 mg elke 2 uur, maximaal 16 mg per dag	Stopmiddel bij diarree. Gebruik altijd eerst ORS. Imodium haalt de oorzaak van diarree niet weg; leidt eerder tot verlenging van de ziekteperiode. Alleen gebruiken wanneer het figuurlijk of letterlijk de spuigaten uitloopt.
Ciproxin	Ciprofloxacin	2 maal daags 500 mg	Anti-bacterieel middel. Gebruiken als 2e middel indien Clamoxyl niet werkt bij huid- luchtweg- of urineweginfecties. Tevens soms werkzaam bij ernstige, bloederige diarree (in laatste geval uitsluitend gebruiken in overleg met arts).

Zeeziekte

Naam	Synoniem	Dosis	Opmerkingen
Seresta	Oxazepam 10mg zenuw/Slaapmiddel	Als slaapmiddel: 1 tablet voor het slapen gaan. Als rustgevend middel: 2x daags 1 tablet.	Heeft sufheid ten gevolge. Indien bemanningslid van. dit middel afhankelijk is, kan die beter afstappen.
Scopoderm	Scopolamin 1,5 mg Zeeziektmiddel	1 pleister achter het oor plakken alvorens ter zee te gaan.	Niet in de ogen wrijven na het aanbrengen van de pleister, aangezien het gezichtsvermogen gehinderd wordt door pupilverwijding.
Cinnarizine	Cinnarizin 25 mg Zeeziektmiddel	1/2 a 1 tablet 3 à 4 x daags.	Reactie en concentratievermogen wordt nadelig beïnvloed.
Furosemide	Furosemide 40 mg	Hart en vaatstelsel <u>alleen door arts voor te schrijven</u>	Indicatie wordt door arts gesteld. In zijn algemeenheid gebruikt bij hoge bloeddruk en bij aandoeningen van het hart.



Overige / diversen

Naam	Synoniem	Dosis	Opmerkingen
Bisacodyl		's Avonds 10 mg	Allen gebruiken om een vastloper kwijt te raken. Goed brood, fruit en groente eten werkt beter op den lange duur.
Lidocaïne		Oplossing voor onderhuids inspuiting; 10cc voor wond van 5-10 cm voldoende.	Plaatselijke verdoving bij hechting van huid en van spieren.
Otrivin	Xylometazoline	2-3 druppels in ieder neusgat 3-6 maal daags.	Te gebruiken bij neusverstopping.
Tavegil	Clemastine	1 mg 2 maal per dag tot max. 6 mg per dag.	Te gebruiken bij allergische neusslijmzwellung, allergische oog/traanzakontsteking en indien na insectebeet of na medicijn- of voedselinname allergische verschijnselen ontstaan (zoals jeuk, roodheid van de huid, galbulten en piepende ademhaling).
Stesolid	Diazepam	10 mg; toediening via zogenaamde rectiole. Dopje van tuit afhalen, tuit inbrengen via de anus en inhoud in de dikke darm leegspuiten.	Bij epileptische aanval te geven (in volksmond bekend als "toeval"). Persoon in en kwestie zal nadien als gevolg van zowel toeval als van stesolid in slaap raken. Indien 1 dosis niet binnen een aantal minuten effect geeft deze te herhalen. Altijd contact met een arts zoeken na een aanval, doch eerst de aanval zelf behandelen.
Povidon-jood		Waterige jodiumoplossing.	Te gebruiken om eventuele snijwond en omliggende huidoppervlak te desinfecteren v66r inspuiten lokale verdoving en hechten.

Het opbergen van genees- en verbandmiddelen kan goed in kleine z.g. zuurkaal vaatjes, die met een grote schroefdeksel goed at te sluiten zijn.



Handleiding bij het gebruik van hecht- en verbandmateriaal.

Een gesteriliseerde hechtset, hechtdraden met al aan de draad bevestigde kromme naalden, steriele handschoenen van verschillende maten, steriele groene doeken, injectienaalden en spuiten voor het lokaal verdoven van de wondranden voor het hechten en gesteriliseerde gazen en tape om de wond naderhand af te dekken zijn nodig voor het hechten van diepe snijwonden.

Oppervlakkige snijwonden kunnen vaak even afdoende met behulp van smalle pleisters zg. Steri-strips behandeld worden. De wondranden met behulp van de pleisters naar elkaar brengen en het geheel luchtig afdekken met een droog gaasje.

De schoonheidsprijs hoef je niet te winnen op de oceaan, maar als je er rustig voor gaat zitten kan een ieder met gezond verstand een snijwond redelijk netjes dicht krijgen. De essentie is dat je de wondranden naar elkaar toe moet trekken om het normale genezingsproces de kans te geven het geheel weer met elkaar in verband te brengen. Het helingproces neemt zo'n 7 tot 10 dagen in beslag en tot die tijd moeten de hechtingen de trekkrachten in de hl opvangen. Het is wel zaak in die tussentijd de wond zoveel mogelijk te ontlasten! Hoe nu het hechten tot een goed einde te brengen? Hanteer de volgende regels:

1. Tenzij er een groot bloedvat i.v.m. een ernstige bloeding moet worden overgehecht heb je tijd:
Wondoppervlak deppen met steriele gazen tot de bloedingen uit onderhuidse vaten vanzelf gestopt zijn. Daarna heb je uren de tijd om je voor te bereiden op de taak; de wond hoeft niet binnen 10 minuten weer gehecht te zijn. Dit geeft ook tijd om het schip aan kant te maken, de bemanning te instrueren en zeil terug te nemen zodat het schip rustiger ligt.
2. Wond schoonspoelen met fysiologisch zout (0.9% NaCl-oplossing). Indien dit om wat voor reden opgeraakt is kun je gekookt water gebruiken en hier een mespunt (9 gram) keukenzout aan toevoegen.
3. Wondoppervlak desinfecteren met jodiumoplossing. Steriele doeken gebruiken om rest van het lichaamsdeel af te dekken en tegelijk te gebruiken om steriele materialen uit hun verpakking op neer te leggen.
4. Lidocaine oplossing met naald op injectiespuit opzuigen uit flacon. Ongeveer 1 cm vanaf de wondrand lidocaine-oplossing inspuiten. Naald insteken op het uiteinde van de wond en dan onderhuids parallel met het snijvlak in de richting van het andere uiteinde opvoeren. Wanneer naald tot de helft van de afstand is opgevoerd, naald langzaam terughalen en onderwijl vloeistof inspuiten. Op deze wijze werken vanaf beide zijden van de wond en aan boven- en onderkant van de wond. Verdoving enige minuten de tijd geven om in te werken.
5. Kies het hechtmateriaal: Indien de wond zeer diep is, d.w.z. door de spierlaag heen, dan moet eerst de spierlaag gehecht worden en daarna de huid.
Voor de *spierlaag* moet je het draad uitkiezen waarop vermeld staat *resorbeerbaar materiaal*. Voor de *huid* wordt *niet resorbeerbaar* materiaal gebruikt, aangezien dit later verwijderd kan worden.
6. Het hechten: gekromde naald met behulp van naaldvoerder (pincet dat op stand vast te klikken is) insteken in intacte huidlaag, vervolgens door wondrand steken, dan aan andere zijde eerst in wondrand steken en weer via intacte huid naar buiten. Strak aantrekken (vast is vast; niet met alle macht) en platte knoop maken. Extra knopen er bovenop voor de zekerheid.
Om de randen netjes langs elkaar te krijgen moet je ze af en toe tegen elkaar aan drukken zodat je ziet of je niet van ene zijde steeds iets te veel meepakt, want dan houd je aan het eind een stukje over; dat noemen we dan iemand een oor aangenaaid hebben. Voel je



echter nooit schuldig over het resultaat, werk rustig en gebruik je verstand, dan valt het resultaat vaak best mee.

7. Na het hechten nogmaals met povidonjood nadeppen, vervolgens droge gazen op de wond leggen zodra er geen bloed meer uitsijpelt en na 2 lagen te hebben gelegd het geheel met tape fixeren. Niet geheel van de lucht afsluiten. Gazen om de dag verschonen. Hechtingen na 7-10 dagen verwijderen. Mocht na enige dagen pus uit de wond komen dan zul je de hechtingen eerder moeten openknippen en eruit trekken; de wond moet dan gewoonweg open anders krijg je een diepe infectie.
Verder bevindt zich aan boord ook een flinke voorraad tape i.v.m. mogelijke kneuzingen. Bij botbreuken is het van belang zo snel mogelijk de pijn weg te nemen en het bot weer in zijn normale stand te krijgen. Probeer hierbij altijd contact met de wal te krijgen alvorens je iets doet. The belangrijkste is iemand te immobiliseren, pijnstilling toe te dienen en eventuele bloedingen te stelpen.
Nogmaals gezegd: de meeste zeil encyclopedieën bevatten uitgebreide EHBO-hoofdstukken met illustraties, dus raadpleeg ook deze alvorens ingrijpende handelingen te verrichten.

BEHOUDENVAART