

Vlissingen – IJmuiden over de Noordzee

Zaterdag 21 augustus

Om 09.30 vertrek van Vlissingen, geplande tijd 12 a 13 uur, naar de buitenhaven van Stellendam bij de Haringvliet sluisen.

Bij het invaren van de zeesluis Vlissingen werd de boot met de achterzijde tegen de kade aangedrukt, wat ik te laat kon corrigeren. Hierdoor drukte het gewicht van de boot tegen de bijboot aan de Davits. De kabel van de Davitkabel brak af en de bijboot stortte aan een kant 2 meter lager



en kwam er verticaal achter aan de overgebleven kabel te hangen, de roespanen vielen overboord in de sluis.

Nadat ik de boot snel had vastgemaakt kon ik nog net de staande op een drijvende balk de roespanen uit het water vissen.

De volgende actie was om snel een lijn aan de achterzijde van de bijboot te om deze zodanig weer op te hijsen, terwijl Luuk de boot in de sluis aan de kade hield. Met veel capriolen en de kans om in het water te vallen heb ik kans gezien om een lijn hier aan vast te maken en te borgen.

Nader onderzoek leerde dat ook de musketonhaak van de andere kabel helemaal open gebogen was, die kon het dus ook elk moment begeven. Ook hier een lijn op gezet en zo de boel weer gered. Op de thuishaven nieuwe kabels laten maken.



Enemaal op zee was het behoorlijk pittig, windkracht 5 later aantrekkend naar 6 W. Jammer genoeg was de wind niet zoals gewenst (had beter zuid kunnen zijn) waardoor we rollers van schuin achter in kregen. De Asmara kreeg het flink te verduren en rolde veel 20 – 25 graden stuurboord en 20-25 bakboord. Na een tijdje de bazaar bijgezet om wat meer roerdruk te krijgen.

Daarna de Genua 50 % laten uit rollen.

Enige tijd later begon de wind verder aan te trekken en was er een stormwaarschuwing voor de hele kust van 6 beaufort.

De inrollende golven bleven de boot vervelend van schuin achter doen rollen, waardoor ik heb besloten om de zeilen maar te bergen en met meer power op de motor verder te gaan.

In het begin kreeg ik wat last van zeeziekte, maar dat ging later gelukkig over. Luuk had het zwaarder, hij wilde naar het toilet gaan maar werd daarbij nog misselijker. Toen hij na een uurtje probeerde eruit te komen kreeg hij tot overmaat van ramp bijna de printer op zijn hoofd en het ladeblok met papier, een behoorlijk zwaar ding, deze raakte hem wel. Hij besloot om maar ter plekke te blijven zitten. Na een tijdje is hij op bed gaan liggen en gaan slapen, bij het inzicht komen van Stellendam na 8 uur kwam hij opgeknapt weer boven.

In die tussentijd probeerde ik een Sailor te kalmeren die wel in mijn kont wilde kruipen en behoorlijk krijste. Na een tijdje kreeg ze moed en is gaan slapen, waarbij ze af en toe ruw van haar plekje werd gesmeten.

De automaat werkte ook hier gelukkig voortreffelijk, bij elke golf die ons raakte zag ik soms volle stuuruitslagen ter correctie, ik had gek geworden als de boot met de hand had moeten besturen.

We hadden flinke stroom mee. De Asmara loopt met vol power niet harder dan 7 knopen, maar met deze stroom mee liepen we soms 8,6 knopen over de grond, terwijl de snelheid door het water net boven de 5 kts lag. Dit betekende dat we er ook veel sneller over zouden doen.



Ondanks alle voorzorgsmaatregelen om alle prullaria op te ruimen kasten te zekeren, televisie en koelkast geborgd, is er tocht een onderkast door zijn lock opgebroken, ravage alom. Wederom drankmisbruik dit keer de cognac fles half leeg gelopen. De eerder genoemde printer en ladenblok van zijn plaats af, dus weer genoeg om over na te denken.

Na al deze ravage leek de zaak zich enigszins te stabiliseren, niet dat het minder werd want de wind was inmiddels nog steeds 5 bft, maar ik begon er aan te wennen, zodanig dat ik op de bank ben gaan zitten (dan heb ik dus geen uitzicht meer naar buiten) en een beetje zat te dutten, het deed met goed.

Bij het in zicht komen van de vaargeul naar Stellendam (nog 1 uur varen) kwam zoals gemeld Luuk weer boven water en voelde zich weer prima.

In de buitenhaven konden we aanmeren aan de



wachtsteiger voor de sluis van de Haringvliet dam, alhoewel wij niet naar binnen hoefden. Aankomst om 18.30 in 9 uur dus. Daar hebben eerst een borrel genomen en daarna maar weer puin geruimd. Sailor kwam ook weer tot leven en begon gelijk met alle losse rommel te spelen.

Om 21.00 gingen we aan tafel om van een door mij gemaakte spaghetti maaltijd met Parmezaanse kaas en saus te genieten.

Er kwam een zeiler later tegen ons aan liggen die was van Oostende gekomen, maar zeilboten gedragen zich toch anders dan mijn boot, door het gemis van een kiel en daardoor heftig rolgedrag. Hij ging de volgende dag ook door naar IJmuiden. De weersvoorspellingen die hij meebracht waren gunstig WZW 4.

We hebben nog even overwogen om desnoods een dag uit te stellen want die tijd hadden we nog. Maar de weersvoorspellingen waren niet veel verschillend. Gelukkig dat we dat niet gedaan hebben want dan het wel eens de laatste reis van de Asmara kunnen zijn. Op maandag stond er windkracht 8 en zijn er diverse schepen in de problemen gekomen, maar toen lagen wij gelukkig al in de Marina van IJmuiden.

Zondag 22 augustus

Het weer zag er grijs uit met een wind 4 op de schaal uit WZW. Om 10.25 gooien we los.

We varen op de motor de geul uit. Bij boei SG4 zetten we de A/P (autopilot) op de boei bij de oversteek van de Maasgeul bij Hoek van Holland. De werkelijk wind en golven komen toch weer meer uit west dan zuidwest, met als gevolg dat weer stevig gingen rollen. Maar dit keer begin ik er aan te wennen en weet tot hoever de Asmara kan gaan en zolang dat geweld van gisteren niet wordt overtroffen voel ik mij comfortabel. Luuk heeft ook geen last meer van zeeziekte. In Middelburg heb ik op de valreep besloten om mijn nooduitrusting uit te breiden met vuurpijlen, rookpijlen en handfakkels. Ook kocht ik er een "GRABBAG" een knalgele tas spatwaterdicht en special om je overlevingspakket uit te breiden. Hierin zat nu mijn EPIRB en een waterdichte bus met vuurpijlen, telefoon met zonnecellader en nog vele andere dingen. Verder heb ik besloten toch maar een recente kaart van de Noordzee kust te kopen en die hebben we nodig gehad!

Het aansturen op de maasgeul (een verplicht meldingspunt en oversteek) gaf ook problemen. De boei waar we A/P naar toe stuurde bleek later te zijn verlegd ivm het opspuiten van nieuw land, n.l. de Maasvlakte 2. Luuk zei al tegen mij dit klopt niet bakboord in zee ligt een baggeraar land op te spuiten en wij zouden volgens mijn elektronische tussen die baggeraar en land door moeten. Ik heb mijn net gekochte kaart geraadpleegd en inderdaad, vanwege Maasvlakte 2 was de hele crossing met boeien verder in zee verlegd. A/P af gegoooid en 90 graden tegen de golven in zee in gestuurd. Na ongeveer een paar mijl zee ingevaren te zijn en met behulp van de kaart zijn we de omgelegde boeien gaan opzoeken via de papieren kaart en zo kwamen dus op de correcte crossing terecht.

Na de melding bij "Maasmond control" kregen we crossing clearance en de verplichting om uit te luisteren. Er stonden verschrikkelijke stroom rafelingen (wind tegen stroom) waardoor de zee daar gewoon een kolkende brij was.

Na de passage koersten we weer met de A/P op onze originele route richting Scheveningen.

De bezaan en Genua (dit keer vol) bijgezet. De golven kwamen nog steeds te veel schuin van achteren naar mijn zin, waardoor we weer behoorlijk rolden. De snelheid was weer uitstekend de stroom mee, ruim 7,5 knopen.

Toch waren de rollers waren somt zo heftig dat ik met kruk en al om dreigde te vallen, dit is dus ook niet geschikt voor zeegang. In een heftige zeegang ging ik dus inderdaad met kruk en al bijna de keuken in, ik kon mij nog net vast grijpen. Mijn voetensteun (mijn behoorlijke zware gitaarversterker schoof wel over de hele salonvloer en eindigde een verdieping lager in de keuken.

Nadat we dat ook weer gehad hadden heb ik de ravage opgeruimd en de stuurkruk met een touw aan de deurpost handgrepen vastgezet. Als ik er even af ging kon hij in ieder geval niet meer vallen.

Motor nog even uitgezet, maar dan liep de snelheid terug naar 3,5 – 4 over de



grond en 2 door het water, dit zou te lang gaan duren.

Katwijk voorbij, Noordwijk, De Zilk, Zandvoord en de Hoogovens in zicht, dat alles op een mijl van het strand.

Zo zijn we zeilend tot aan de havenhoofden van IJmuiden gezeild, daar heb ik de Bezaan en de Genua opgeborgen. Het werd nog even spannend toen we vlakbij de havenhoofden van IJmuiden kwamen, de zee begon weer te rafelen en was helemaal licht gekleurd van het zand door het water. Met meer vermogen zijn we iets verder van de havenhoofden gaan varen en naar binnen gedraaid. Aankomst 18.29, 8 uur over gedaan. Totaal Vlissingen IJmuiden 17 uur. (gepland 26 uur)

De bedoeling was om buiten voor de Marina voor anker te gaan om zo eerste rang te liggen voor de uitvarende "SAIL" vloot.

Toen we dat gedaan hadden bleken we toch heel onrustig te liggen en veel te dicht naar mijn zin bij een kademuur. Anker weer opgehaald en toch maar de Marina in gegaan. Ik kreeg hier mooie herinneringen aan mijn tochten met Rob, mijn broer.

's Avonds met Luuk in de Marina een hapje gegeten.



Maandag 23 augustus
Heerlijk ontbeten en
douche genomen in de
Marina. Er staat veel
wind een dikke 7 met
uitschieters naar 8 soms
zelfs 9. Ik moet er niet
aan denken dat die trip
vandaag hadden
gemaakt.
De sluisen waren
gestremd tot 15.00 voor
alle scheepvaart i.v.m.
"SAIL", maar dat wist ik.
De bedoeling was na
15.00 door de sluisen te

gaan richting Amsterdam.
Maar eerst lopen we naar de
pier om daar wat van de
Tallships voorbij te zien
gaan. Via de marifoon
vernemen we al dat de
meeste schepen niet gaan
uitvaren maar een ligplaats
krijgen toegewezen in de
vissershaven.

Alleen een paar grote
schepen zoals de
Kruzenstern, een zweed, een
pool en nog een paar
schepen waarvan ik de naam
niet ken, komen



voortgetrokken door de sleepboot langzaam naar buiten. Maar ook deze schepen



hebben het
moeilijk en
gaan, eenmaal
buiten
behoorlijk te
keer, ze
steigeren
gewoon
letterlijk op de
golven waarbij
de
achterstev
en vervolgens
de voorstev
gevaarlijk
hoog uit de
golven komen,



wel een spectaculair gezicht. Maar ik denk niet dat die zeelui dit fijn vinden. Een wit tallship draait buiten om en loopt weer terug de haven in, dat zegt toch wel iets van het weer. Wat ben ik blij dat ik niet daar buiten zit met mijn bootje. Om 16.45 proberen we de box uit te komen , maar dat gaat nog bijna mis. De wind nog steeds 7-8 bft komt schuin van bakboord achterin. We laten de bakboord achterlandvast zitten en gooien de overige los, met de boegschroef en power achteruit hoop ik de boot recht te houden. Dat gaat dus toch bijna mis en dreigen tegen onze buurman aan geblazen te worden, ik krijg het gelukkig net op tijd onder controle en vaar de box en vervolgens de haven uit richting zuidersluis. Nog even krijgt de wind vat op mijn bootje en ziet kans de glazen koffiepot die op het aanrecht stond op te keukenvloer te laten belanden, in gruzelen.

In de sluit zijn we nog maar met twee boten. We varen het Noorzeekanaal op en



bevinden ons weer in zoet water.

De bezaan en Genua gaan op en ik ga de hele boot en de zeilen afsprengen met zoet water, de zon schijnt er is wind dus dit is zo weer droog. We komen op het NZ kanaal nog vele tall ships tegen.

Om 19.50 proberen te ankeren in een kom van een zijtak van het NZ kanaal, maar telkens weer krabt het anker, na het eten 22.00 besluiten we om aan te leggen bij een watersport vereniging. Dan nemen een flinke afzakker en gaan om 04.00 naar bed, Sailor slaapt al uren.

Dinsdag 24 augustus

We vertrekken om 11.30 voor het laatste stukje NZ kanaal en IJ en meren af op de Houtmankade. Luuk pak zijn spullen bij elkaar en loopt naar het CS in Amsterdam voor zijn trein naar huis. Bedankt Luuk het was gezellig.

Ik loop de Haarlemmerdijk in voor het kopen van een nieuwe koffiepot, een essentieel uitrustingsstuk van een zeiler.

Een tweemaster zeil trainingschip van 20 meter lang met drie engelsen instructeur en ongeveer 10 meiden in training legt vast aan mijn boot wachtend voor de staande mast vannacht omstreek 02.00.

Morgenochtend ga ik lunchen bij MP.

