



## **Singlehanded 2021**

- [October 22, 2021](#)

Mijn boot, de Zeehond, was er nog nooit zo klaar voor geweest. Onderkant geverfd, lijnen betakeld, slangen vernieuwd, dieseltank gefilterd, kaarten geüpdatet, vers boeienbestand. Ook had ikzelf goed uitgeslapen, bijgegeten, fit als een hoentje.

Vrijdag vaar ik heen van Makkum naar de start in Lelystad. Er staat een noordenwindje, maar dat zal vannacht draaien naar het zuidzuidwesten en dan de komende dagen zo blijven. De heenreis is dus een makkie: 1 rak, wind van achter. Spinnaker op en genieten. Er komen nog 1 of twee buitjes over maar dat is alles. Om half 4 meer ik af in een box in de Flevo Marina. Het is direct gezellig, oude bekenden, nieuwe gezichten, allemaal klaar voor de uitdaging van het jaar.

Geborreld, gegeten, geslapen, ontbeten, gewassen, foto gemaakt, snert gegeten, boot klaar, en gaan. Om 12:30 wordt de code van de hangslotjes opgehangen naast het startschip en kunnen we de startkokers daarmee openen. Daar zit een A4-tje in met de opdracht. De opdracht van dit jaar is Lemmer, Stavoren, Makkum, Harlingen, Terschelling, Texel, 2 uur ankeren, rondje Meep, en last but not least een 8 varen rondom het windmolenpark en de Kreupel. Binnen een uur moet je een schatting geven van je vaartijd.



Ik zet koers naar Lemmer, spinnaker op, en bedenk me wat ik eens zal schatten. Ik ga uit van 200 mijl, gemiddeld 4 mijl per uur, dus 50 uur.

*Helemaal fout. Dat eerste uur moet je gebruiken om een echt integraal plan te maken, een route uit te zetten met rakken, per rak een schatting te maken van de tijd nodig voor dat rak, en dat op te tellen. Of minstens de afstand te berekenen tussen de sleutelpunten, en schattingen te maken voor doorlooptijd op basis van wind, % bezeild en % stroom mee. Het is het beste als je dit op papier kunt doen: een papieren tabel met een rekenmachine ernaast.*

*Wat je daarvoor had moeten voorbereiden is een simpel overzichtje van hoog- en laagwatertijdstippen voor de komende dagen voor de verschillende havens, en een simpel lijstje van geschatte windrichtingen, zodat je niet te pas en te onpas op Windy hoeft te kijken. Quicktide en Windy haperen overigens als je buiten bereik bent...*

*Maar wat je ook nodig hebt is een simpel lijstje van VMG vs. ware windhoek. Een soort polair diagram, maar inclusief de effecten van op- of afkruisen. Dat zijn ervaringscijfers, en die moet je uit je journaal halen. En die vul ik eigenlijk nooit structureel in. Omdat ik nooit wist waar dat nou eigenlijk goed voor was. Tot nu!*

*Als dat allemaal teveel is om helemaal door te rekenen onder zeil, dan is daar een simpele oplossing voor: begin met de ankeropdracht! Achteraf kan ik die deelnemers aanwijzen die dat gedaan hebben. Staat niet op de tracker - oh nee, die hadden ze nog niet aangezet!*



Onder spinnaker gaat het langs Urk en de Rotterdamse Hoek. Hier komt de wind te zeer van achter en ik besluit de spi te strijken en de fok uit te bomen. De Robijn komt achterlangs, draait niet in maar kruist af onder spi, gijpt een keer, lijkt er een harde dobber aan te hebben, maar verdwijnt dan spoedig in het veld van zeilers dat ik toch nog in het zicht had kunnen houden.

*De effecten van afkruisen onder spinnaker of onder normaal zeil moet ik ook eens bepalen. Het had geholpen als ik deze cijfers vandaag had opgeschreven, dan had ik ze nu uit mijn journaal kunnen halen!*



Bij het indraaien van de Lemstergeul kom ik in de luwte van de dijk van de Friese Hoek, en gaat het tergend langzaam vooruit. Van de uitgaande zeilers hoor ik waar ik een stempeltje kan halen, en als ik eindelijk door het havenhoofd ben zet ik de motor aan, haal de zeilen neer, en tuf naar de sluis van de binnenhaven. De sluiswachter is allervriendelijkst en ik maak een uitgebreid praatje met hem. Dit was de eerste sluis waar ik 4,5 jaar geleden met een kajuitjacht doorheen ging. Veel geleerd sindsdien.

Uitgaand, om kwart over 6, kom ik toch nog een paar boten tegen. Dat verbaast me, want ik heb de langzaamste boot. Zijn die soms eerst naar Enkhuizen geweest?, dacht ik nog.



Dan kom ik weer uit de luwte en het is direct lekker zeilen. De wind zet lekker door en is een beetje geruimd. Dat laatste komt slecht uit want nu heb ik het niet meer bezeild naar Stavoren. Ik ben net overstag gegaan als ik om 7 uur Steven aan zie komen. De zon is ruim een half uur onder, de maan is nog maar net op en het is dus goed donker. Ik zie alleen het groene lichtje bovenin zijn mast. Wanneer de contouren van zijn witte romp eindelijk zichtbaar worden begin ik me serieus zorgen te maken of hij mij wel gezien heeft. Ik schijn met mijn hoofdlamp in het zeil, maar hij lijkt op ramkoers te blijven. Technisch gezien moet hij wijken, maar er is een kans dat ik achter zijn fok verborgen ben. Mijn boot is van staal, maar als hij door de kuip komt heb ik daar weinig aan. Dan verandert het groene licht in rood en even later raast hij op een bootlengte achter me langs. "Marcooo, lekker zeiluuuh!!!". Ik ben te verbouwereerd om een passend repliek te verzinnen. Ik maak nog twee klapjes en kom om middernacht in Stavoren aan.



Stavoren heeft twee havens en het is de eerste keer dat ik deze aandoe. Het is nog steeds goed donker als ik een paar rondjes vaar en klaarmaak voor aanleggen. Welhaast op de tast vind ik een aanlegplekje vlak voor het standbeeld van het Vrouwtje van Stavoren. In innige omhelzing met haar maak ik een selfie en daarmee is de tweede opdracht volbracht.

*In de aanloop naar de haven blijkt dat Navionics, dat ik op een Android tablet in de kajuitopening draai, is blijven hangen. Dat is nog nooit gebeurd in ruim 4 jaar. De afstand tot de haven, die ik altijd opzet in een eindnadering en die de maat slaat voor de voorbereidingen, stond vast op 0.9 mijl. Hierdoor liep ik de haven binnen zonder lijnen en stootwillen uit.*

De oversteek naar Den Oever is zonder bijzonderheden. De wind is weer wat gekrompen en ik maak goede vaart. Alleen op het laatst valt de wind geheel weg. Steven en Sam zijn me net voor in de sluis als ik overweeg het laatste stuk maar te gaan peddelen, maar de sluiswachter kwam superchill over op de radio en heeft er inderdaad geen probleem mee om mij een privé-schutting te geven als ik een half uurtje later aankom. Ik leg aan in de buitenhaven, pel mezelf af, zet de wekker, en kruip om 03:30 uur de hondenkooi in. Dit was een goeie eerste dag.

*Aanvankelijk was ik van plan geweest om door te gaan naar Makkum en de Wadden tegen de klok in te doen. Onderweg naar Stavoren was ik van plan veranderd. Deze*

*verandering was deels ingegeven doordat de windverwachting, in tegenstelling tot wat ik eerder dacht, niet meer een tijdje ZZO zou zijn maar echt ZW, ZZW zou blijven. Ook dacht ik hier nog dat de boei Sport-B, startpunt van de 8, nog bij Breezanddijk lag. Maar ik sluit ook niet uit dat ik beïnvloed ben door de wisdom of the crowd, kijkend naar de tracker app. Dat er echt een rationeel besluitvormingsproces aan ten grondslag heeft gelegen kan ik zeker niet zeggen. Terwijl ik daar toch genoeg tijd voor zou hebben gehad.*

De andere morgen gaat het 120 dB alarm om half 9 af. De Screamy Meany is ontwikkeld voor truckers. Het wordt gezegd dat hij niet bij begraafplaatsen gebruikt moet worden omdat hij de doden zou wekken. Inderdaad tuiten mijn oren nog minutenlang na, en als ik de kajuitdeurtjes open sla staan verschillende slaperige hoofden in kuipen zich af te vragen waar de brand zou zijn.

Even over 9 draai ik de haven uit en het tripje door het Visjagersgaatje is weer zonder bijzonderheden; saai bijna. Het laatste stuk boom ik de fok uit; op dit stuk van de Texelstroom komen er vaak nog dikke golven vanachter en een losse fok zwabbert dan als een gek heen en weer, of je afkruist of niet. Het aanleggen in de Zuiderhaven is een beetje lastig want de kade is hoog en de bolders staan twee meter uit de kant. Hier tel ik de traptreden van een trap en daarmee is de derde opdracht voltrokken.

Er wordt me gevraagd om ik binnenom of buitenom naar Terschelling wil gaan. Mijn plan was binnenom, want ik wilde de Meep nog bij daglicht ronden en ik dacht dat binnenom sneller was. Maar nu twijfel ik. Er loopt een havenmeester misprijzend op de jachtjes neer te kijken, opmerkingen te maken over dat de zeilen op zijn in de haven; ik gooi los, en bij het uitvaren twijfel ik tot het laatste moment of ik linksaf, dus binnenom, of rechtsaf, dus buitenom, zou gaan. Het wordt mijn eigen plan, binnendoor, en ik heb er direct spijt van. Buitenom had ik optimaal kunnen profiteren van het tij, nu zit ik ertegenin te hakken.

*Dat ik twijfelde was niet alleen te wijten aan dat ik de 'buitenom' optie niet had doorgerekend - het kwam minstens zozeer omdat ik de 'binnendoor' optie ook niet genoeg had doorgerekend. Ik heb hetzelfde gevoel als je hebt wanneer je te laat vertrokken bent voor een bruiloft of zo. Het had allemaal voorkomen kunnen worden door betere planning vooraf. Wat is het toch telkens weer dat ik in deze situaties terechtkom?*

De hele rit door het Scheurrak naar het Inschot zit ik te balen. Ik ben buiten bereik en weet niet waar de anderen zitten, en heb de indruk dat ik de enige ben die zo stom is geweest om binnendoor te gaan. Dan gaat ook nog mijn stuurautomaat eruit. Ik schakel over op de reserve, maar dat is een plain vanilla ST2000 en die werkt niet lekker op bakstagwindjes. Met een opengewerkte stuurautomaat op schoot, multimeter in de ene hand en helmstok in de andere, kom ik erachter waar de snek zit. De open source stuurautomaat heb ik zelf gebouwd; hij hangt aan de wifi en ik kan van binnenuit alle parameters optimaliseren terwijl hij in werking is. Hij stelt me in staat op alle koersen tot en met windkracht 6 mijn handen vrij te houden. Dus dat is opgelost.

Dan zie ik de Rep en Roer die ligt te tijstoppen voor het wantij; Paul komt even naar buiten en ik hou mijn vingers gekruist terwijl ik met 0cm kielspeling over het wantij schuif. Bij het productieplatform krijg ik weer internet en wordt duidelijk dat ik toch niet de enige ben die deze route heeft genomen. Ook Quicktide start weer op en ik besef dat ik perfect opgelijnd ben om een uur voor hoogwater door de Meep te gaan. Ineens blijkt mijn hele plan toch te werken. *More by luck than by judgement*, besef ik goed, maar ik heb mijn *mojo* weer terug en deze kans ga ik nu niet verknoeien.

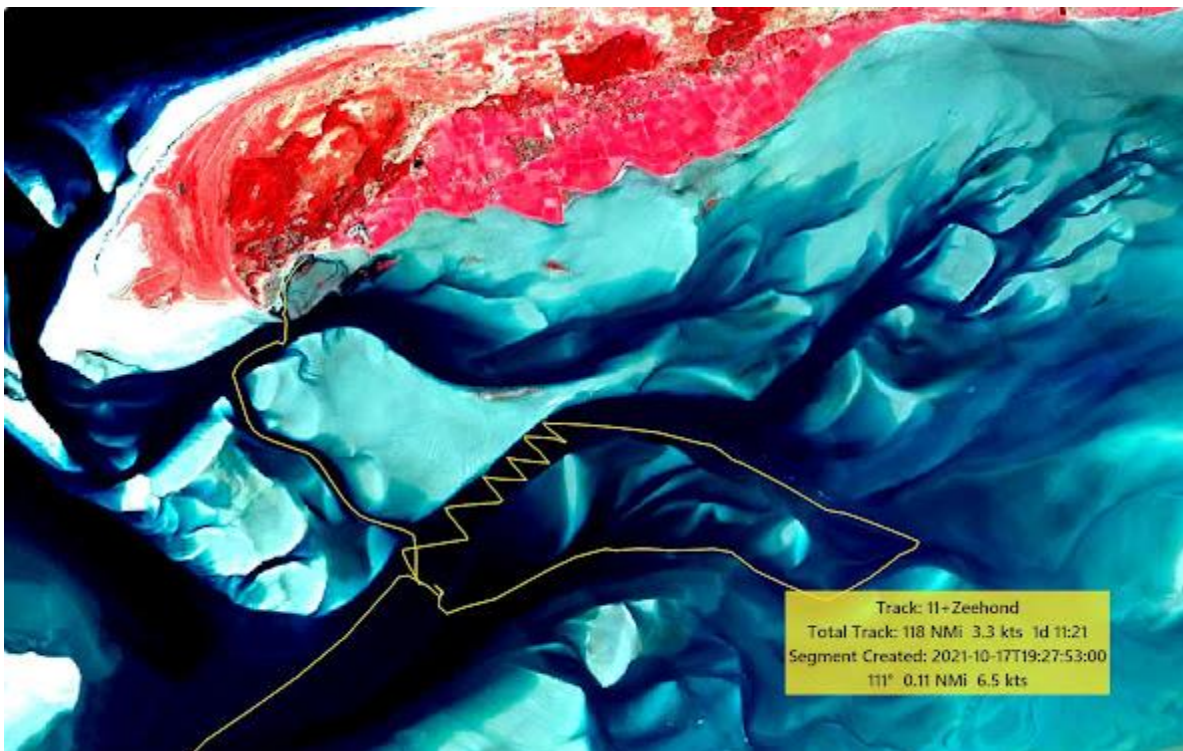
Ik zet de route door de Meep uit op twee plotters en ruim de kuip op. Net als ik me buk om een doekje te pakken komt de giek over en slaat de grootschot me met mijn hoofd tegen de kuiprand; ik kom op mijn rug liggend onder de schoot terecht. Ik wurm me eruit, gijp terug en zet de stuurautomaat op Auto - dat was het wat ik had verzuimd te doen in mijn hervonden enthousiasme. De wond stopt snel met bloeden en ik heb geen hoofdpijn, dus ik besluit gewoon door te gaan.

*Een curryklemmetje blijkt niet voldoende voor de bulletalie. Patiënt overleden, experiment geslaagd.*

De Meep is mijn grote revanche. Twee jaar geleden ben ik aan de verkeerde kant van de boeien over een ondiepte gezwijnd, met vastgelopenen links en rechts van me, maar nu is er geen stukje water dat ik meer bestudeerd heb dan de Meep. Ik heb de tracks al helemaal voorbereid, en om nog beter klaar te zijn schoon ik de boot boven- en benedendeks op voor de nacht en warm ik een boerenkool-met-worst maaltijdje op. Maar na het oversteken van de Vliestroom is het getij weer in mijn voordeel gaan werken en ik moet nu de warme maaltijd opzij zetten om snel te



gijnen richting de Zuidmeep. De stroom zet me zoveel weg dat de ingang al niet meer bezeild is. Sterker zelfs, opkruisen lukt al niet meer, ik zeil nogmaals achteruit. Ik gijp terug om de visgronden en een uitkomende deelnemer te ontwijken maar ook op deze koers ga ik netto achteruit. *Bugger, bugger, bugger!* Ik laat me de Meep niet verpesten en zet de motor bij. Kost het me maar wat punten. Direct word ik betrapt. Maar goed, de duisternis valt en terwijl ik de kouwe prak naar binnen werk schuif ik de Zuidmeep in. De boeien hier zijn blind - ze hebben geen lichtjes. De maan geeft ook nog geen licht dus door het duister, helmstok in linkerhand en schijnwerper in de rechter, beurtelings beide plotters en de dieptemeter checkend, beleef ik mijn *finest hour*. Best saai, maar volledig beheerst.



Enmaal voorbij de keerboei in de Noordmeep is het een stukje lekker aan de wind en dan begint het opkruisen weer. Ik heb inmiddels gezelschap, dat me natuurlijk weer inhaalt, dus ik vorm de achterhoede van een zwierige dans van wiebelende en pendelende, van kleur veranderende driekleurenlichtjes. Lijkt wel een disco. *Sunday Night Fever*. De Slenk is weer bezeild en om 22:30 meer ik af op West-Terschelling. 13 uur gezeild vandaag. Ik had reglementair nog minstens 4 uur meer kunnen doen en om eerlijk te zijn ben ik nog redelijk fris.

's Anderendaags gooi ik in het donker om 06:15 de lijnen los. Niet optimaal, want om 9 uur is het hoogwater Harlingen, en als ik later dan 9 uur aankom heb ik het laatste stukje stroom tegen. En gegeven de wind zal ik een paar flinke stukken op moeten kruisen. Als ik nou gisteren buitenom was gegaan had ik eerder weg kunnen gaan. Maar mijn rust is me te dierbaar en bovendien verplicht. Ik wil niet weer in slaap vallen, net als vorig jaar.



Na de havenhoofden moet ik al direct opkruisen, en als ik om 7 uur de Slenk indraai hoor ik in de verte een sloopshoorn en meldt de Koegelwieck op de radio dat-ie vertrekt. Ik start snel de motor en zorg dat ik netjes aan stuurboordzijde van de vaargeul kom. Twee minuten later zoeft de snelboot langs - hij kan 4x zo snel als ik. Ik zet de motor uit en geniet van het krieken en de zonsopgang.

Tegen 9 uur kruis ik de Vliestroom op. Het gaat nog vooruit, dus ik gebruik de gehele breedte van de hoofdgeul. Toch had ik kunnen weten dat ik nu al een toenemende stroom tegen heb, en had het beter geweest om me te beperken tot de ondiepe wateren van het Pannengat onder de rode kant. Elke 10 minuten tijds winst telt op. Elk klein dingetje telt, en ik laat ze allemaal liggen. De Niisa heeft het allemaal wel perfect op een rijtje en haalt me onderlangs met een gereefd zeil over een hogere koers in.



Als ik wat meer naar mijn eigen track had gekeken en naar de log had ik geweten dat ik nu tegen het sterkst van de tij tegen vaar. Toch blijf ik niet genoeg in opdieper water en verlies ik daardoor nog meer tijd. Wat meer is, is dat ik nog helemaal niet in de modderkruipmodus zit als ik het tweede deel van de Blauwe Slenk oversteek. Ik zeil achteruit, probeer even halfslachtig de ondiepte aan de overkant, en besluit dan te snel om hier een tijstop aan het anker te maken. Ik leg het schip bij, gooi het anker uit, zeilen weg en ankerbol op. Lekker kopje koffie, ik laat me niet gek maken. Het meegaand tij in de Boontjes zal ik missen, maar daar wacht ik dan wel op in Harlingen en dan ben ik uitgerust voor de rest van de trip. Dacht ik.



Maar ik had mijn koffie nog niet op of het ankeralarm gaat af. De vette zeeklei vormt een glijbaan voor het anker. Ik zet het grootzeil killend bij om in samenwerking met de stuurautomaat het anker zonder rugbrekens in te halen. Dat experiment lukt redelijk goed. Maar nadat ik het anker onder zeil had gehieuwd ging het de verkeerde kant op dus moest de fok bij, en toen ik overstag moest zat de ankerbol in de weg. Het universum is verdeeld in het bovenmaanse en het ondermaanse en ik heb beide delen hartgrondig vervloekt. Alleen, dat helpt weinig als je bijligt-met-ankerbol.

Dan zeilt de Taeke Hadewich langs. Met open mond zie ik drie bruine zeilen majestueus langsschuiven. Een figuur in de kuip zwaait naar me. Dichterbij dan dat de wolken uit elkaar wijken en er een wijzende vinger uit de hemel komt kun je het niet verwachten. Als mijn mond dichtklapt ervaar ik een great reset. Had ik gisteren nog niet tegen iemand gezegd dat opkruisen op de wadden het mooiste is wat er is, in plaats van iets dat je zou moeten laten beslissen naar huis te gaan? Wat doe ik dan hier met dat anker? Ik schoon de boel op, steek nogmaals over om in de ondiepte van de binnenbocht op te kruisen.

En inderdaad, hier gaat het gewoon weer vooruit. Dan steek ik over naar de volgende binnenbocht en daar meen ik zelfs een 'neer' te ervaren - een keerstroom om een plaat heen, die in mijn voordeel werkt. Absoluut kicken. De Pollendam is weer bezeild en vanuit het kajuitluik trim ik de stuurautomaat als de Bulletproof me oploopt. Gezellig. Het gaat niet snel tegen de

stroom. Een uur later zie ik ze in Harlingen bij de poffertjeskraam waar ik weer een stempeltje krijg in ruil voor een bestelling van een wafel met aardbeien en slagroom.



Als ik terugloop naar de boot moet in een beslissing maken of het waag de Boontjes in te gaan tegen de stroom in. Het is het begin van de vloed - misschien lukt het nog. Maar het lukt niet; na drie slagen kom ik niet meer voorbij de boei. Het is te laat. Ik leg hem weer bij buiten de geul en laat zo het anker vallen. Hij houdt. Ik maak avondeten en besluit hier de vloed af te wachten.

Na het eten ga ik maar eens goed bij mezelf te rade. Tot dusver heb ik een aantal onhandige keuzes gemaakt, en die hebben me op achterstand gezet. Wat moet ik doen om herhaling van onhandige keuzes te voorkomen? Het is op dit punt dat ik besef hoezeer een gebrek aan planning me opbreekt. Kan ik dat nog goedmaken? Ik plot alle (kruis-)rakken vanaf Kornwerd, voor de 8 en Enkhuizen, in een route, gegeven de meest recente windverwachting. Het is niet best. Ik heb nog maar 109 mijl gedaan (dacht ik) in 37 uur en moet, inclusief opkruisen, nog minstens 130. Met een optimistische schatting van 5 knopen duurt dat 26 uur. Dat is haalbaar, maar alleen als ik na deze rusttijd heeel diep doorhaal.

*In werkelijkheid had ik al 163 mijl gedaan, een gemiddelde van 4.3 knopen. Niet alleen planning vooruit is belangrijk, maar ook de accounting van je gedane mijlen. Heel recalcitrant had ik vooraf gezegd 'Ben ik een accountant? 1, 2, 3,...'. Maar de volgende keer dus echt wel.*

Ik sluit even de ogen en als ik wakker wordt heeft het anker weer gekrabt. Volgens de plotter lig ik nu 20m boven een kabel. Dat is de lengte van de ankerlijn. Telefoonaccu was leeg, ankeralarm niet afgegaan. Ik zucht diep.

Om half twaalf moet het tij wel gekenterd zijn. In de duisternis wil ik niet op het zeil ankerop gaan, dus ik zet de motor stationair vooruit. Gelukkig breekt het anker uit zonder dat ik geëlectrocuteerd word. Ik stap terug in de kuip en zet de boeg nog even richting de boei. Met de hoofdlamp kijk ik naar de windvaan. De wind staat recht in de geul. Het grootzeil ligt klaar om gehesen te worden.

Dan geef ik gas en motor ik door naar Kornwerd. Het lijkt erop dat ik uit de wedstrijd stap. Het deel van me dat schreeuwt om door te gaan is bedolven onder het drukkende besef dat ik meer dan genoeg geleerd heb deze keer, en houdt snel gelaten op met protesteren. Dat ik mezelf aan kan sporen om door kan gaan tot het punt waar ik in slaap val heb ik vorige keer al bewezen. Ik weet niet meer hoe ik tot dat punt kwam, maar ik heb er kennelijk niet veel van geleerd. Het uitvaren van de ronde heb ik gedaan. Als ik nu door zou gaan bevestig ik dat zonder een plan doorbeuken zou lonen. Met mijn boot -zonder twijfel de langzaamste van de hele vloot- kan ik alleen wegkomen als ik beter dan goed plan.

Als ik om 01:30 heb aangelegd in mijn box in Makkum klopt de marechaussee op de boeg. Ferme klop. Ze hadden me in de sluis gezien maar het waterverschil was bijna niks dus ik was er in recordtime doorheen en ze hadden het nakijken. Wat of ik daar deed op dat tijdstip. Ik heb het ze allemaal verteld. Ze luisterden ademloos toe. En ze begrepen het.