

Met kleine boten naar Pin Mill
**GAAT HET
TE VER?**

De Small Ships Race begeleidt ervaren en minder ervaren zeilers de zee over, naar Engeland. Maar met een klein bootje naar Engeland is niet niks. Zes edities lang werd Lowestoft aangedaan, maar onder de deelnemers en organisatie groeide de behoefte aan vernieuwing, en die kwam er. Het pittoreske Pin Mill aan de Orwell werd een nieuwe bestemming. Een bestemming vol nieuwe uitdagingen en *Zoef* ging mee.

Tekst PETER SCHERMER en RIEMER WITTEVEEN (riemer@zeilen.nl)
Foto's PETER SCHERMER, RIEMER WITTEVEEN, BEN RUTTE, GERWIN HAAIJEMA en RINUS BOS

SMALL SHIPS RACE 2018

Nog een beetje slaperig neem ik de wacht van Riemer over. Het is pikdonker en flink mistig. Terwijl de boot onder vol tuig als een wilde hengst met ruim 6 knopen richting de het westen stuift, plof ik neer op de kuiprand. Onder mij heeft Riemer zich inmiddels, samen met het reddingsvlot, genesteld in de hondenkooi. Op dit stuk Noordzee, tussen Hoek van Holland en Harwich, is het geweldig druk met scheepvaart. Het signaal dat onze AIS-transponder uitzendt, ervaar ik op dit moment dan ook niet als overbodige luxe. Daarnaast houden we zelf de schepen die in de buurt komen, goed in de gaten. Ondanks thermokleding en een droogpak koel ik aardig af op deze onbeschutte hobbeldoos. Hoe moet dit zijn voor de jongens die dit voor het eerst doen, vraag ik me af. Ik zou het nogal spannend vinden: dichte mist, veel scheepvaart, pikdonker en een aardige 5 beaufort over dek. Al mijmerend stuurt de stuurautomaat ons richting Engeland.

GROTE BROER

Ineens hoor ik een bekende stem vanuit de kajuit, en het is niet de stem van Riemer. Even denk ik dat ik nog niet helemaal wakker ben. Ik hoor mijn broer! Met een half luisterend oor werk ik me naar

binnen. “Zoef! Hier *Stena Hollandica*,” hoor ik voor een tweede maal. “*Stena Hollandica!* Hier Zoef,” reageer ik vlug. “Over naar 77,” antwoordt de bekende stem. “Ha Peter, hier je broer Mark! Ik zie je varen! Wij zitten 11 mijl zuid van je. Gaat het goed daar?” “Ja hoor, gaat prima!” Mark is tweede stuurman op de veerboot en vaart van Harwich naar Hoek van Holland. We praten even bij. Euforisch hang ik de zendsleutel even later op de haak. “Leuk toch?” vraag ik mijn half slapende collega. Maar Riemer geeft nog niet echt thuis. Bijzonder om als klein notendopje even te kletsen met zo’n varend flatgebouw. Zo krijgt een gesprek met je ‘grote broer’ wel een extra dimensie.

KLAPPEN

Ondanks de mist overbruggen we in de nacht de grootste afstand. Na de start, vanochtend om 6 uur in IJmuiden, hebben we constant hoog aan de wind gevaren. Vlak na de start begrijpen we via de afgesproken marifoonrondjes dat zeven van de twintig gestarte boten terug zijn gegaan vanwege zeeziekte of een technisch mankement. Het waait op dat moment 5 beaufort uit westelijke richting. De nodige liefde die Zoef de afgelopen maanden heeft genoten, werpt zijn vruchten af. Met flinke klappen stuiteren we weg bij lagerwal.



De stuurautomaat doet het verrassend goed in de onrustige Noordzee.



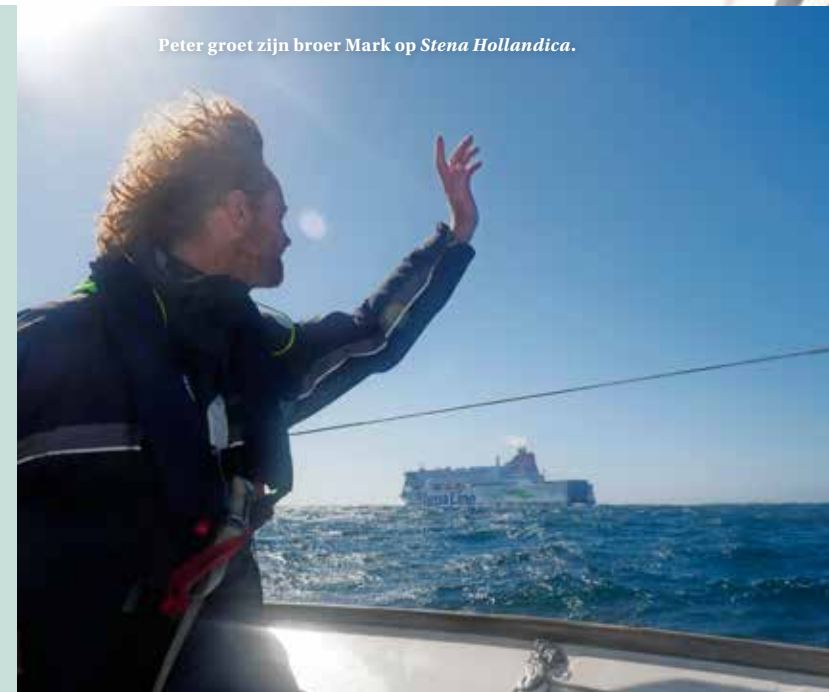
Alle begin is moeilijk

De bemanning van *La Belle Jans*, Ab en Machiel, kan het kalme weer wel waarderen. Met hun Etap 22 varen ze rond het avondeten noordwest van Zoef. Het is hun tweede keer op zee, maar een wind zoals vanmorgen hebben ze nog niet eerder meegemaakt. Kort na de start worden ze allebei zeeziek; de kajuit gaan ze liever niet in. Inmiddels zijn ze het er wel over eens dat de door Ab eigenhandig in elkaar gelaste bouwvaan een schouderklopje verdient na aankomst. “Het was keuzes maken,” vertelt Machiel naderhand in Pin Mill. “We hebben de boot nog maar vier maanden in ons bezit. Alle elektra moest worden vervangen en daarnaast bleek het niet eenvoudig om aan de lijst met strenge veiligheidseisen te voldoen. Bij de keuring in IJmuiden wezen ze ons op het aftrimmen van de mast. Tja, als je in zo’n kort tijdsbestek alles voor elkaar wil krijgen, dan laat je hier en daar wel eens een steekje vallen. Deelname aan de SSR biedt wel de kans om het zeezeilen erg snel onder de knie te krijgen. Tijdens de voorbereidingsmiddag werd het nodige uitgelegd over zeilvoering, navigatie, comfort en veiligheid, maar je komt er pas echt achter waar die verplichte uitrusting voor dient als je zelf met 5 beaufort op zee zit.” Machiel vertelt verder over hun oversteek: “Toen de wind in de loop van de avond toenam, besloten Ab en ik een reef te zetten. Dit ging

niet zoals het moet. We liepen een beetje te klungelen en de valstoppers bleken te slippen. Gelukkig zat het reef er na tien minuten in.”

Klussen op zee

“Wat ons de grootste veiligheid brengt, zonder al te veel zeemanscapelijke kennis te bezitten, is rust aan boord. Ab en ik zijn allebei erg nuchter en niet snel bang. We weten dat er dingen stuk kunnen gaan. Daarom zijn we met veel gereedschap vertrokken. Dat was ook wel nodig, want na een aantal keer overstag te zijn gegaan om windmolenpark Greater Gabbard vrij te varen, schoot het binnenwant los, aan lij. Hier schrokken we wel van. Hadden we dit beter kunnen borgen? Met steek- en inbusleutels wisten we de stag opnieuw te bevestigen op het dek en vervolgden we onze reis.” Machiel vervolgt: “Tijdens de hele reis is het eten en drinken er ook een beetje bij ingeschooten. Dan merk je ineens dat je inteert op je energie. Daarnaast weten we nu dat het aardig nat kan worden binnen. Een volgende keer halen we de kussens uit de boot. Dan maar slapen op een opblaasbaar matje; dat neemt niet zo veel water op.” Aan het eind van de ochtend is de bemanning van *La Belle Jans* blij dat ze het windmolenpark ver achter zich hebben kunnen laten. Ze zetten koers richting Harwich.



Peter groet zijn broer Mark op *Stena Hollandica*.

IN DE ACHTERVOLGING

Door ons experiment met routingsoftware zijn we op de hoogte van wat komen gaat en bij welke route richting Harwich onze kleine First zich het meest op zijn gemak voelt. Dit betekent dat we in eerste instantie over bakboord een heel stuk zuidwest sturen, om ter hoogte van Scheveningen overstag te gaan richting het noordwesten. Op deze manier varen we weliswaar tegen de stroom in, maar brengt het noordgaande tij ons tegelijkertijd omhoog. Wij zijn niet de enige die van dit zogenoemde *lee bow effect* gebruikmaken. In de middag zakt de wind in en wordt hij variabel. Nu zal de wind draaien en vanuit het zuiden terugkomen. Maar wanneer? Wij gokken erop dat we na een paar mijl dobberen, tot iets voorbij Scheveningen, een slag kunnen maken naar het westen. FF65 *Face2Face*, Django 670 *Zigzag* en Marsvin *Sunday Morning Sunrise* gaan later overstag. Het pakt gunstig voor ze uit. De wind ontstaat eerder in het zuiden en al snel lopen ze 5 mijl bij ons weg. Een uurtje later krijgt Zoef hetzelfde windje en zetten we de achtervolging in. Aan het begin van avond steken we de diepwater-

Wat is DSC?

DSC staat voor Digital Selective Calling. Via DSC maak je een directe oproep mogelijk, van boot naar boot, van walstation naar walstation en van walstation naar schip. Om een DSC-oproep te kunnen ontvangen of versturen heb je een Marcom-B-certificaat nodig en moet je een MMSI (Maritime Mobile Service Identity) nummer in je marifoon hebben geprogrammeerd. Dit kan je zien als een telefoonnummer. Door je marifoon aan een gps te koppelen kun je ook je positie met een oproep meezenden. Als je een DSC-oproep ontvangt, dan moet je deze bevestigen. Doe je dat niet, dan wordt de oproep na enkele minuten herhaald.





Boven: Zoef is weer in Engeland!
Onder: Fors verbrand, maar het finishbiertje smaakt goed.



De landwind is heet en meteen kunnen er drie lagen oliegeod uit.



Pint in de Butt & Oyster

Elke mijlpaal moet bezegeld worden met een hapje en een drankje. Voor de oceanzeiler is dat misschien wel in Horta bij Café Sport op de Azoren, voor de beginnende Noordzeezeiler de Koninklijke Jachtclub in Lowestoft, maar op het lijstje van veel zeilers staat ook het drinken van een pint bier en het verorberen van een bord *fish and chips* in de Butt & Oyster, de beroemde pub aan de waterkant bij Pin Mill. Bij hoogwater komt het water tot aan de pub, bij laag water valt alles om de pub heen droog. Tijdens een welverdiend bezoekje na een lange tocht kun je zomaar de tijd vergeten met een pint in je hand en voor je het weet, ziet de omgeving er totaal anders uit. Vele bieren in de pub komen overigens uit Southwold, nog zo'n havenplaatsje waar je geweest moet zijn. Vanuit de dichtstbijzijnde haven, de Woolverstone Marina, loop je in twintig minuten naar Pin Mill. De route voert langs de rivier en graanvelden – alsof je door een Jane Austen-roman wandelt. Engelser dan dit wordt het bijna niet.



route over. Omdat het rustig is met scheepvaart, maken we de vriesdroogmaaltijden klaar: een beetje kokend water in de verpakking, acht minuten wachten en smullen maar.

ALS DERDE BINNEN

Zoef ligt nu zo'n 15 mijl noord van de aanloop van Harwich. De noordgaande stroom heeft de kleine First aardig uit de rumblijn gedrukt. Met nog twee uur stroom tegen wordt het bikkelen om de rivier Orwell te bereiken. Bij Orford Ness gaan we overstag. Rond half vier steken we haaks de geul over en varen we langs Harwich de Orwell op richting Pinn Mill. De zon kleurt het glooiende landschap langs de oevers goudbruin. De laatste slagen over de kalme rivier richting de finish zijn een genot. Voor de oude pub Butt & Oyster schrijven we onze

Distress Message

21.06.2018 01:58:06 (UTC+2)
ZCZC PD00
NETHERLANDS COASTGUARD
DISTRESS MESSAGE 202257 UTC JUN
SY TINTIN PA6011 SHIPTYPE JOUET SHERRIF, COLOR
DARK BLUE AND WHITE, LENGTH 6.2 METER
AN D 2 POB, IS REPORTED OVERDUE. LAST CONTACT
192022UTC. ROUTE BETWEEN SCHEVENINGEN
AND YPSWITCH.
ALL VESSELS KEEP A SHARP LOOKOUT AND REPORT
TO DEN HELDER RESCUE.
NETHERLANDS COASTGUARD COORDINATING NNNN

finishtijd op – 16:49 uur – en glijden verder naar de jachthaven van Woolverstone. We zijn als derde boot binnen en in de uren die volgen, meren er nog vijf jachtjes aan in de knusse haven. Machiel en Ab meren hun Etap rond 22.00 uur aan. Welgeteld zijn er nu acht boten binnen en twee boten uitgeweken naar Lowestoft. Alleen *TinTin* moet nog op zee zijn. Wie heeft ze voor het laatst per marifoon gesproken?

TINTIN VERMIST

Na de start blijken de omstandigheden niet voor alle boten even gunstig te zijn geweest. Veel bemanningsleden krijgen last van zeeziekte, zo ook Hans en Lisanne Grul aan boord van *TinTin*. Rond de avond, als ze met hun Jouet Sheriff tussen Scheveningen en Hoek van Hol-

land varen, is er voor het laatst contact met de rest van de deelnemers. De volgende dag gaat het wat beter aan boord en buffelen ze dapper door. Door zeeziekte is de navigatie er wat bij ingeschoten: *TinTin* zeilt nu ter hoogte van Lowestoft. Hans en Lisanne besluiten door te zetten naar Pin Mill. 's Avonds ontstaat er onder de aangekomen deelnemers onrust in de Woolverstone Marina. "Waar is *TinTin*?" klinkt het van meerdere kanten over de steigers. Joost Ubbink overlegt met Simon Does en die neemt uiteindelijk contact op met de Engelse kustwacht in Dover. Ook de Nederlandse Kustwacht wordt ingelicht en er worden DSC-oproepen gedaan naar *TinTin*. In de nacht komt er een update van de Nederlandse Kustwacht. Op de Navtex hebben ze een bericht verzonden naar de overige zeevaart op de Noordzee en de Kustwacht besluit vol in te zetten. Edwin Granneman van de Kustwacht zat op zijn post toen er werd besloten een zoekactie op te zetten: "Binnen dertig minuten hingen beide helikopters in de lucht, een vanuit Den Helder en een vanuit Rotterdam. Binnen anderhalf uur was er vanaf Schiphol ook een vliegtuig in de lucht. Op basis van gegevens van de boot en het weer wijst de computer ons een zoekgebied aan. De Engelse kustwacht heeft ook naar de boot gezocht in andere Engelse havens." De Engelse kustwacht brengt ook nog een bezoek aan organisator Joost Ubbink in de Woolverstone Marina. Tijdens dat bezoek komt er goed nieuws: er is contact geweest met *TinTin*. Rond 2.00 uur 's nachts op 21 juni horen Hans en Lisanne een oproep op kanaal 16. De Engelse kustwacht beschrijft hun bootje en noemt het zelfs bij naam. Dat is even schrikken. Lisanne reageert prompt en vertelt dat het goed met ze gaat. Na 48 uur op zee komt *TinTin* na een lange reis eindelijk aan. De overige deelnemers ontwaken en er gaat een zucht van verlichting door de haven als Lisanne en Hans gezond en wel op de steiger staan. ●

Met dank aan watersportshop.nl voor het reddingsvlot en watersportvereniging Bruynzeel in Zaandam.

Vanuit de organisatie

In Engeland deed de organisatie een aantal zorgwekkende bevindingen. Een aantal boten had in de mist geen radarreflector gehesen en ook had een aantal boten de reverij niet op orde. Een schipper vertelt dat het met windkracht 3 allemaal wel ging, maar dat het in windkracht 5 toch andere koek was. We bespreken deze vernieuwde Small Ships Race en de gebeurtenissen met Simon Does van de organisatie. Does vertelt: "Het doel van de Small Ships Race is om een veilig evenement te maken waarbij wij als organisatie de deelnemers kunnen

helpen zich goed voor te bereiden op een oversteek op eigen kiel. We hebben wel eens gezegd: het moet avontuurlijk zijn, maar geen avontuur. Bij een avontuur weet je niet hoe het eindigt en dat is niet de bedoeling. Avontuurlijk wil zeggen dat je de rand opzoekt, dat je iets doet dat buiten je comfortzone ligt. Deze editie ben ik wel geschrokken van een aantal zaken. Als je geen rif weet te zetten met windkracht 5, heb je niks op de Noordzee te zoeken. Kennelijk moeten we toch scherper zijn bij de voorbereiding. De grote vraag is waar de verantwoordelijkheid ligt. Tot waar gaat de

verantwoordelijkheid van de organisatie en in hoeverre zijn de schippers zelf verantwoordelijk voor hun eigen zaak? We gaan de deelnemers niet de les lezen: vanaf het moment dat je de touwtjes losgooit, ben je toch op jezelf aangewezen. Maar we moeten ons wel afvragen wat wij als organisatie moeten doen om de mensen aan de startlijn te krijgen die de tocht ook echt aankunnen. De deelnemers moeten zich bewust zijn van waar ze instappen. Natuurlijk gaan we met de organisatie deze race, de voorbereiding en de bestemming zorgvuldig evalueren."

Lisanne en Hans Grul voldaan na een enerverende en leerzame tocht.

