

'Peper'

---



De eerste Noordzee oversteek  
op een salonzeiljacht

**'Aars en Oester'**

© 2017 J. van Reekum  
Uitgegeven in eigen beheer.

## Inhoud

1. Proloog .....	1
2. Buitengaats.....	5
3. Brand .....	12
4. Thai .....	17
5. Heet gelopen zekering.....	24
6. Naar de Aars en Oester .....	29
7. Homeward bound.....	35
Epiloog.....	40

# 1. Proloog

De muze:

Elke kunstenaar heeft een muze die hem of haar inspireert tot het maken van een kunstwerk of zelfs het gehele oeuvre. In geval van mijn vorige verhaal was Nynke mijn muze naast de rol die ze in mijn verhaal speelde. Een muze inspireert en motiveert, maar dat hoeft beslist niet op erotische wijze te zijn zoals Nynke in mijn vorige verhaal.



Mijn muze voor dit verhaal is forumlid Ameesing. Zij motiveert en enthousiasmeert me tot het schrijven van dit verhaal.

‘Ja, ja, zeker ook op erotische wijze...’ Nee, niets van dat alles, hoewel ze alles ‘aan boord’ heeft daarvoor. maar... ze rookt

sigaretten en dat vind ik heel ‘anti-erotisch’.

De boot:

De schipper komt bij mij thuis om over een aanpassing/herziening van de elektrische installatie van zijn zeilcatamaran ‘The Twilight Zone’ te praten. De naam van de boot triggert de herinnering aan een songtekst van de Golden Earring...

*“Help I'm steppin' into the twilight zone*

*The place is a madhouse*

*Feels like being cloned*

*My beacon's been moved*

*Under moon and star*

*Where am I to go*

*Now that I've gone too far  
Soon you will come to know  
When the bullet hits the bone  
Soon you will come to know  
When the bullet hits the bone"*

Binnen twee weken zal deze tekst in een aantal facetten inpasbaar worden op mijn belevenis...

De loodzwavelzuur accu's op zijn boot zijn aan hun einde, de zonnepanelen zijn lek en de windmolen levert nauwelijks voldoende energie om de accu's op peil te houden en hij wil de boot voor lange reizen gaan gebruiken als hij 'in de vut' gaat en dan geen gedonder in de glazen hebben.

"Liever teveel energie aan boord dan erom verlegen zitten"

is zijn antwoord op de vraag hoe zijn energiebalans eruit ziet. Ja, daar kan ik dus helemaal niets mee in een berekening van energieopslag en verbruik en bepaling van de autonomie op zee en in de haven.

"Wat heb je nu dan aan boord?"

"Nou, twee 12V accu's van ongeveer 200Ah in serie en die worden geladen door een 24V alternator op één van de twee motoren, die motoren hebben allebei een 12V startaccu die door de alternator op de motoren worden geladen. En dan heb ik nog een kleine 12V accu als noodvoorziening."

"Wat is dan je verbruik per 24 uur?"

"Nou, de stuurautomaat en koelkast zijn de grootste verbruikers..."

Dit wordt niks, ik zal het zonder enige vorm van energiebalans moeten doen.

"Ben je wel eens tekort gekomen aan je huidige energieopslag?"

"Nou nee, maar ik wil langer van huis en dan niet tekort komen aan energie."

Het gaat een 'energiebalans van de angst' worden, geen rationele energiebalans met 'wat uit te schakelen als het bijna op is.' De gedachte dat er een tekort zou kunnen ontstaan is taboe en wordt verdreven met meer vermogen opwekken en opslaan.

"Ge moet het zelf maar eens bekijken op de boot... en hedde geen zin om mee te gaan naar Engeland met de pinkster, dan kunde het zelf bekijken. Hedde al eens op zee gezeild?"

Ik ben sprakeloos... dit is een heel leuk aanbod.

“Je overvalt me...”

ik kijk naar m'n vrouw en probeer er achter te komen hoe zij het zou vinden als ik een weekje ging 'Engeland varen'... Ik weet dat zij voor geen goud mee zou gaan, ze vind het helemaal niets!

“Ja joh, ga maar. Ik red me wel. Je bent ook naar Zwitserland wezen werken en toen heb ik ook weken alleen met de kinderen thuis gezeten.”

Dit klinkt als een uitgesteld verwijt en ik wil het aanbod eigenlijk afslaan als ze zegt:

“Ik vind het prima zolang als ik maar niet mee moet.”

Heb ik een tof wijf of wat!

“Oké, ik ga mee.”

“Dan moede eerst maar een dagje komen kijken hoe alles is en maten opnemen en zo. Dan kunde meteen helpen met de boot in de buitenhaven (van Hellevoetsluis) te leggen.”

Dat gebeurt pas na het weekeinde, maar dat is niet van belang.

Uiteindelijk zullen we woensdag 31 mei vertrekken naar Engeland.

Filosofie:

Er zijn van die filosofieën die proberen te verklaren hoe de 'voorzienigheid' werkt en hoe alles 'in een hoger plan' past. Ik geloof daar geen drol van, maar ik vind het wel leuk om 'voor de gek' deze filosofische verklaringen toe te passen op een situatie en met name dan als het zinvol is mensen gerust te stellen in een beangstigende situatie.

Dat laatste –gerust stellen in een beangstigende situatie– is iets wat ik als anesthesie assistent in mijn werkzaam leven vaak heb moeten doen en waar ik veel ervaring mee heb en ook een aantal dankbare patiënten aan heb overgehouden.

'The law of attraction' is een dergelijke filosofie en deze gaat er van uit dat waaraan je denkt ook versterkt wordt. Bijvoorbeeld: je kunt je sleutels niet vinden en je denkt dat je ze kwijt bent. Je zoekt je gek, maar je vindt ze niet. Dat komt doordat je denkt aan het feit dat je de hele tijd maar denkt dat je ze kwijt bent. Uiteindelijk laat je kopieën maken en vergeet je dat je ooit de sleutels kwijt was. En dan... vind je de verloren sleutels weer terug, omdat je niet meer denkt dat je ze kwijt bent en je het negatieve idee van de verloren

sleutels hebt verlaten.

Zorgen maken is ook zo iets... als je je zorgen maakt krijg je uiteindelijk meer zorgen, want je maakt die zorgen zelf. Dat is dus heel dom, je zorgen maken. De zorgen die je maakt leveren niets op, zet ze maar eens op Marktplaats, je krijgt geen enkel bod!

Een andere benadering is: 'wat je uitzendt krijg je ook weer terug'. Zendt je negatieve gedachten uit over iemand, dan wordt je uiteindelijk zelf slachtoffer van het negatieve in je eigen gedachten.

The law of attraction filosofie behelst ook dat bij elk probleem ook een oplossing wordt geleverd. Soms past die oplossing jou niet of nog sterker, je ziet de oplossing niet eens, maar hij is er wel.

Kortom: de agonist komt tegelijk met de antagonist.

CRM (crew resource management):

CRM komt uit de luchtvaart omdat men zag gebeuren dat de mensen 'op de bok' de eenvoudige oplossingen voor het probleem soms niet zagen terwijl het cabinepersoneel die oplossingen wel zag. Één van de redenen dat het cabinepersoneel dit niet aan de cockpit doorgaf was een hiërarchisch systeem waarbij de captain zo hoog boven de 'subordinates' staat (dat kan door eigendunk, maar ook door sociale conventies) dat je deze nooit mag tegen spreken of slecht nieuws mag brengen. Veel met name oosterse luchtvaartmaatschappijen hebben hier last van gehad (Korean Airlines, Japan Air Lines en ook Duitse en Oostenrijkse luchtvaartmaatschappijen), zij kennen een hoge 'hierarchy index' met veel sociale afstand tussen 'cabin crew' en de piloten.

Binnen de gezondheidszorg speelt dit ook, er is een grote sociale afstand tussen de dokter en zijn assistenten. Om die reden heb ik cursussen in CRM gevolgd en ben uiteindelijk CRM-trainer geworden.

Een klassiek geval in de luchtvaart heeft niets met sociale afstand te maken en verloopt uiteindelijk fataal voor bemanning en passagiers:

'No one is flying the airplane' ofwel 'loss of situational awareness'

De landing van het vliegtuig is ingezet, de checklist voor de inzet van de landing is doorlopen en er is niets te melden dat een landing in de weg staat.

Op het moment dat het landingsgestel naar buiten moet komen blijft er één

stel wielen steken en komt niet uit. Dit wordt opgemerkt en de piloot trekt het toestel op naar een grotere hoogte om te proberen alsnog het landingsgestel naar buiten te krijgen. In de cockpit is iedereen bezig dit probleem op te lossen en ze vergeten te navigeren in hun poging het landingsgestel naar buiten te krijgen.

Ze zien niet dat het toestel op een berg aanvliegt en botst en crasht met 'loss of hull and crew and passengers'. Er was een compleet verlies van situational awareness en 'no one was flying the airplane'. In dit verhaal kom ik met een 'zeil geval' van deze klassieker.

## 2. Buitengaats

Op woensdag kom ik om 10.00 aan bij het huis van de schipper en de schipperse. De schipperse heeft nachtdienst gehad en is geheel 'gaar, well done en bien cuisiné'. We laden de auto's om en in, halen Erik (de andere opstapper) op, doen 'een bakkie' en gaan op weg naar Hellevoetsluis.

Op de boot doet de schipper heel netjes een voorlichting voor de opstappers over de gang van zaken aan boord met de reddingsmiddelen, de MOB procedure en de reddingsvest routine.

Daarnaast krijgen we een voorlichting over de radar en de Open CPN plotter en de gps. Tot slot legt hij uit hoe de boot met een rood en een groen knopje kan worden bestuurd vanuit de salon.

Mijn eerste oversteek in een zeilboot gaat het worden...

Wat ik wel wil gedurende deze tocht: zelf sturen zonder stuurautomaat en dan nergens anders om dan de ervaring ooit eens een 14m lang en 7m breed jacht te hebben bestuurd.

De schipper geeft aan dat hij meestal binnen zit en de boot zoveel mogelijk op de stuurautomaat stuurt. Ik kan daar niet in meevoelen... Je vaart toch met een zeilboot om de wind door je haar te laten waaien? Binnen zitten op een zeilboot? Dat is gewoon een straf!

En ook: zoveel mogelijk zeilen en zo min mogelijk 'motoren'. Dat past meer in mijn traditionele manier van zeilen omdat ik op mijn eigen boot een elektrische

buitenboordmotor heb en dus niet 'bij de pomp' de tank even kan volgooien. Ik 'tank' zonne-energie en heb dus een ander energiemangement dan de doorsnee zeiler.

De schipper geeft al aan dat hij ongedurig is en dat hij snel (onder de 3knts) op de motor overgaat. Bummer, dat is toch geen zeilen! Nou goed, hij is ook nog geen pensionado en ik wel en hij heeft nog de stok achter de deur dat hij weer op zijn werk moet zijn... Ik niet ☺

De stootwillen moeten op 'sluis hoogte' en we liggen te wachten voor de Goeree sluis om naar buiten te worden geschut.

Eenmaal 'buiten' de hoofden van de sluis wordt het grootzeil gehesen en de Genua uitgerold en gaan we echt zeilen. De schipper waarschuwt nog eens dat hij wel snel de motor zal starten, 'want dit gaat eigenlijk te langzaam...'

Hm, hij heeft een 'bolle jan' die hij 'screacher' noemt en die is nog nooit echt gebruikt. Dit gegeven houd ik achter de hand om het 'motoren' nog uit te kunnen stellen.

De schipperse heeft thuis een ovenschotel samengesteld. Na een tijdje in de oven wordt deze geserveerd en ik zeg je; zo lekker eet je niet vaak!

Ze heeft nachtdienst gehad en dat heeft erin gehakt en wil nu toch wel naar bed. De rest van de be'man'ning geeft daarvoor heel ridderlijk hun toestemming en ze kruipt 'tussen de klamme lappen'.



Na een aantal uren varen met 5 tot 6 knopen (ik zou helemaal uit m'n dak gaan als ik die snelheid haalde met m'n €Xr!) komen we aan bij 'de parkeerplaats voor zeeschepen'. De schipper geeft nogmaals aan dat hij verwacht na die 'parkeerplaats' onvoldoende wind te

hebben om nog fatsoenlijk te kunnen zeilen.

De wind is teruggevallen naar 3-4Bft en is iets ‘achterlijker dan dwars’ – wat ik een hele grappige uitdrukking vind –. Ik speel m’n kaart uit...

“Je hebt toch een ‘bolle jan’ die je nog niet hebt gebruikt, is dit niet een mooie gelegenheid om daarmee eens iets te proberen?”

“Ja, geef jij hem even aan door het luik? Oh ja, kijk uit voor de boutjes van het



luik, als het zeil daaraan vast haakt scheurt het”.

In de bakboord romp is een berging waar het zeil ligt. Het is op een furler gerold en kan met het top oog door het luik worden gestoken. Het wordt met de val door het luik uit de berging getrokken en de roltrommel wordt op iets wat op een kleuver lijkt vastgemaakt. Na het aanbrengen van de schoten laten we het zeil uitrollen en staat

het uiteindelijk bol in de wind.

We gaan van 4 naar 4½ knoop, de schipper ziet nog even af van varen op de motor en we blijven dus zeilen. YES!

“Controleer jij de zeiltrim nog even...”

De woolies in de halshoek liggen nagenoeg vlak en de tell tales aan het

achterlijk waaien in het midden recht naar achteren, bovenaan iets omhoog en onderaan iets omlaag. Tussen een batterij aan reeflijnen en schoten is er geen een gemerkt met 'zeiltwist' en de traveller staat al helemaal aan bakboord en de giek komt met het grootschoot verder naar voren uit, dus de twist verbeteren zit er ook niet in.

"Die zeiltrim is niet veel aan te doen"

zeg ik tegen de schipper. Ik denk aan 44 jaar geleden en bouw Nynke in het Gronings na:

*"Nait soezen, die staen ja goud!"*

Tegen de tijd dat de zon onder gaat treedt de avondwindstilte in. We strijken de zeilen, bergen ze op en gaan over op motorvaart. We varen op alleen de bakboord motor. Voorlopig geen zeilen meer... Jammer.

Na zonsondergang wordt ik in de salon uitgenodigd. Het is nog lekker weer buiten en ik ga met lichte tegenzin naar binnen. De schipper probeert roergangers te enthousiasmeren door de twee de opstappers uit te leggen hoe de stuurautomaat op de commando's reageert, welke waypoints hij in Open CPN heeft in gevoerd, welke tijdschema's en snelheden hij heeft gepland en hoe de reflecties op het beeldscherm van de radar te interpreteren.

De schipper dimt de verlichting in de salon om het nachtzicht niet te bederven. De zeewind is zo warm en vochtig dat deze condenseert op de ruiten en de schipper en Erik gaan af en toe naar buiten om de condens van de ruit te vegen. De condens is snel weer terug en we varen eigenlijk op de instrumenten. Ik vind dat niets... niet dat ik die instrumenten niet vertrouw, ik vertrouw mijn eigen ogen gewoon meer ondanks dat de lage lichtsterkte mijn pupillen verwijdt en ik nu permanent mijn leesbril op moet zetten voor scherp zicht. De schipper wil hiervoor de lichtsterkte van de monitor weer iets opregelen. Hij gebruikt hiervoor een sneltoets combinatie die ik niet ken, het scherm wordt even zwart en komt daarna weer terug, maar nu 90 graden gedraaid! We zitten naar de Open CPN plotter te kijken alsof we op een drooggevalen kielzeiljacht zitten. De schipper vraagt of ik weet wat hieraan te doen. Dat weet ik niet, ik weet alleen dat dit is gedaan om computers aan te

passen aan de Xerox filosofie van 'what you see is what you get' voor kantoren waar je de lengte van het papier vertikaal hebt en niet horizontaal zoals het zich presenteert op een 3:4 monitor zoals deze. Nu de schipper met Erik bezig zijn de situatie te herstellen, ga ik over in 'anesthesie modus' en probeer alle mogelijke informatie te krijgen over de navigatie via koers, windsnelheid, radar, log, gluren door nog niet beslagen delen van de ruit. Ik zit in een soort monitoring loop van radar echo, lichtjes van schepen, de wassende are van de maan, kompasakoers en snelheid en probeer anomalieën te ontdekken die aangeven dat we afwijken van het gebruikelijke.

De schipper is koortsachtig bezig te plotter weer terug te brengen naar een normaal beeld door een reboot uit te voeren. Dat helpt niet en hij vindt uit dat de muis in elk geval weer normaal reageert als je die ook een kwartslag draait. We kijken nog steeds naar Open CPN als een kip naar een vette worm. Door de condens op de ramen is de maan als een gele lichtvlek zichtbaar over de bakboord boeg. Mooi, zolang dat maar zo blijft, varen we nog steeds de geplande koers.

De schipper besluit zijn noodplotter op een tablet in te zetten, zodat hij tijd heeft om het beeldscherm weer in de goede stand te brengen. Een goed plan. Het inschakelen van de voeding van de tablet vraagt echter zoveel extra stroom dat de zekeringen van de navigatiehoek er 'uitvliegen'. Nu neemt de ongerustheid toe tot milde paniek en ik denk aan de Earring:

*"Help I'm steppin' into the twilight zone  
The place is a madhouse  
Feels like being cloned"*

"Han, de zekeringen zijn gesprongen, weet jij wat te doen?"

"Ja, laatst ingeschakelde apparaat eraf halen en de zekeringen vervangen."

De schipper heeft het goed voor elkaar en komt met de doos met reserve zekeringen aangelopen en gaat vervangen.

Vrij snel is er weer gedempt licht bij de navigatietafel en de radar doet het nog en geeft geen ramkoers aan op een echo. De ramen zijn nu geheel beslagen aan de buitenkant. De melding dat ik niet meer naar buiten kan kijken komt

totaal niet aan bij de schipper, die bezig is om samen met Erik de Open CPN plotter weer aan het werk te krijgen. Mijn haren in mijn nek kriebelen... Dit is 'loss of situational awareness' zoals dat in de CRM heet! 'No one is flying the airplane' en behalve ik is 'no one looking out the window'!

Door het beslagen raam zie ik de vlek van de maan langzaam naar stuurboord gaan en uiteindelijk buiten de ramen verdwijnen om weer over bakboord terug te komen. Mijn eerste gedachte is dat de stuurautomaat wel een heel grote koerscorrectie aan het doorvoeren is... De ramen zijn inmiddels geheel beslagen en ik meld de schipper en Erik dat ik naar buiten ga om op de uitkijk wacht te houden. Er komt geen reactie, ze zijn veel te druk met de problemen...

Buiten gekomen ga ik op de stoel van de roerganger zitten en speur om me heen naar dingen die een potentieel gevaar zouden kunnen vormen. De zee is leeg en ik zie zelfs geen lichtjes. Ik zie wel de maan die nog steeds naar stuurboord verschuift en blijft verschuiven. Ik denk aan een passage in de verhalen van Albert waarbij de roerganger na verloop van tijd meldt dat hij nu bezig is 'de maan aan stuurboord in te halen'. Verdomme, we varen rondjes op één motor en de stuurautomaat doet niets!

*"Help I'm steppin' into the twilight zone*

*The place is a madhouse*

*Feels like being cloned*

***My beacon's been moved***

***Under moon and star***

***Where am I to go***

*Now that I've gone too far*

Op het moment dat de maan voor de tweede keer langskomt stapt de schipper uit de salon en komt opgelucht melden dat de Open CPN plotter weer werkt. Hij geeft aan dat ik dat niet weer moet doen, zomaar naar buiten verdwijnen als ze in de problemen zitten.

"Mooi, dat het weer werkt, we hebben al twee rondjes gemaakt!"

Zeg ik en ik zie het ultieme ongeloof op zijn gezicht plaats maken voor afschuw

en hij vliegt naar binnen om op het kompas te kijken waar we nu naartoe varen. Hij komt weer naar buiten...

“We moeten omdraaien we varen nu de verkeerde kant op. Kun je een kompaskoers varen?”

“Ja hoor, geen probleem.”

K\*t, het kompaslichtje is kapot en ik krijg een rood voorhoofdslampje voor het kompas om te kunnen zien welke koers ik vaar.

“Ga 320 varen!”

“Aye, aye Cap!”

Ik stuur naar 320 en zie de maan boven het midden van de giek komen te staan. F\*ck dat kompas,

*I'm stepping out the twilight zone and  
**got the moon and stars  
as my beacons back.***

Dit kan ik volhouden tot Engeland als dat moet, hier beslaan geen ramen en ik heb goed zicht. Alles wat ik nodig heb is een koerscorrectie als de maan langzaam ondergaat. Jullie zullen nu wel een vermoeden hebben hoe ik over elektronische navigatie denk...

Alweer krijg ik m'n zin: ik heb de boot gevaren zonder navigatie of stuurautomaat, gewoon op mijn eigen zintuigen! En het ook niet zo maar een roeibootje... het is een zeilcatamaran van 14 bij 7 meter! Ik ben zo trots als een aap met 7 jeeuwels!

De schipper meldt dat de storing met de stuurautomaat is verholpen en dat ik wel in de salon kan komen. Eigenlijk jammer, ik had nog best een hele tijd aan het roer willen zitten...

In de salon wordt ik ontvangen met een 'High Five'. Tijdens de evaluatie geef ik aan dat we een klassiek geval van 'loss of situational awareness' hebben meegemaakt met 'no one is flying the airplane'.

### 3. Brand

Het is na twaalfen en de schipper laat me aan de hand van de weer werkende Open CPM plotter zien waar we zijn en welke koers we varen. Ik klim op de roergangerstoel achter de plotter. De schipper zoomt uit en ik zie dat het nog wel een paar uurtjes duurt voordat we bij de ondiepten voor Harwich zijn. Ik begin weer m'n 'monitoring loop' langs de instrumenten te lopen en de schipper gaat op de bank liggen en trekt een dekentje over zich heen om een 'power nap' te doen.

Dat gaat natuurlijk niet lukken, we staan nog stijf van de adrenaline van het voorval met de stuurautomaat en de ogen gaan natuurlijk niet dicht voordat deze adrenaline is gemetaboliseerd.

Na enige tijd zit ik toch te knikkebollen en besluit toch maar een dutje te doen. De schipper en Erik zijn wakker en kunnen de wacht overnemen.

Ik daal in de bakboord romp af om een dutje te doen boven op de motor. Het geronk van de motor is luid, maar ik weet het al snel uit te sluiten en val in slaap.

De motor waarboven ik slaap is de motor met de 24V alternator om de service accu te laden. De alternator is voorzien van een Sterling dynamo regelaar met meer veelkleurige controle lampjes dan een doorsnee kerstboom. Niet dat mij dat uit m'n slaap houdt... Ik kan al slapen als ik een geeuwende zeehond zie. Vanuit de 24V accubank wordt de roerautomaat gevoed en daarom is de bakboordmotor de eerste keuze om mee te varen. De afgenomen energie voor de roerautomaat uit de accubank, wordt dan meteen weer aangevuld.

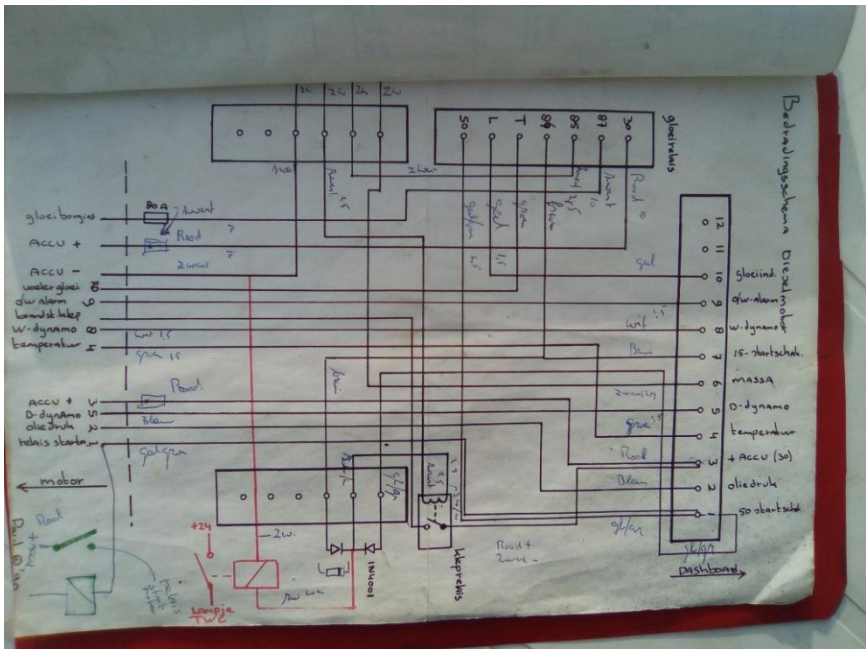
Een aantal 'pikheetjes' terug (zou Albert zeggen) heeft de schipper aangegeven dat de bakboord motor af en toe kuren had en niet wilde starten ondanks voldoende voorgloeien. Het bleek dat de elektrische brandstofklep niet opende. Hij weet dat aan slijtage van het contactslot en dat deze onvoldoende contact maakte om de klep te openen.

De klep loopt echter via een relais en dat relais vraagt maar heel beperkt stroom en zou zelfs bij een relatief grote contactweerstand goed moeten

kunnen functioneren. Ik vertel hem dat ik er niet zo zeker van ben dat het aan het contactslot ligt en dat hoge contactweerstand in de bedrading precies hetzelfde kunnen veroorzaken.

De schipper heeft ook een 'workaround' ingeval het brandstofventiel niet opent, met een lekker agressieve krokodillem wordt de verbinding tussen de + van de accu en een AMP stekertje op het brandstofventiel gemaakt en zie, de motor start als een zonnetje. Het vreemde is, soms is deze workaround nodig en soms niet.

De schipper heeft een schema van het motorcircuit:



en vraagt mij of ik daaruit kan opmaken waarom het zo lang duurt voordat de spanning op de startaccu weer boven de 12V komt. Dat kan ik niet, maar hij heeft ook een hobbyisten manual voor de VW golf dieselmotor, de motoren die in de boot liggen.

Het manual geeft aan dat de motoren niet alleen worden voorgeloeid, maar

ook worden nagegloeid om de 'koude motor klop' tegen te gaan. Dit vraagt zoveel stroom uit de startaccu's dat er spanningsval ontstaat en de alternators op de motoren kunnen de gevraagde stroom maar beperkt leveren. Het nagloeien stopt bij een motortemperatuur van 50°C, als het nagloeien stopt, gaat de spanning omhoog en worden de startaccu's weer geladen.

In de nacht is er plotseling rookontwikkeling van uit de bakboord motorruimte. Er is brand ontstaan. Motor contact afgezet, maar de motor blijft door lopen omdat het elektrische ventiel op de brandstofpomp open blijft. De PVC isolatie staat in de brand en de mantel van de bowdenkabel van de injectorpomp staat in brand. Een eerste bluspoging faalt. De uit het PVC vrijkomende chloorverbindingen 'krabben in m'n keel'. De schipper probeert het vuur te doven, maar dat gaat niet.

"Trek dat draadje los!"

Zegt hij.

Het is stervensdonker in de motorruimte. Ik trek diverse draadjes los en de blaren staan op m'n vingers van de hete draden. Door de rookontwikkeling kan ik het niet langer in de ruimte volhouden en moet naar buiten voor frisse lucht. Uiteindelijk had ik dus het draadje van de brandstofklep naar de accu moeten lostrekken...

De schipper probeert de motor te stoppen door het luchtfilter te smoren met een lap. De motor loopt gewoon door. Met een halon blusser wordt de brand geblust en kan de verbinding van de brandstofpomp met de accu worden losgekoppeld en wordt er geen diesel meer ingespoten. Het motor geluid stopt, maar de motor blijft draaien... De ventilatieraampjes en deklukjes aan bakboordkant worden open gezet.

Door het samensmelten van de draden blijft de startmotor geactiveerd en deze drijft zowel de krukas en de schroefas aan. De schipper klimt in het motor compartiment en trekt de pluspool van de accu los. De startmotor stopt en het wordt stil. We gaan allemaal naar buiten naar de frisse lucht om van de rook af te komen.

Inmiddels is de stuurboordmotor gestart en we vervolgen onze vaart.

“Han, wat denkde, kunde da repareren?”

“Hangt een beetje af van wat er kapot is...”



Het relais voor het ventiel op de brandstofpomp ziet er zeer gesmolten uit (en is dat ook) en ik zeg: “We hebben een ander relais nodig, dit is verbrand.” “De bedrading kan in elk geval wel worden gerepareerd, maar niet

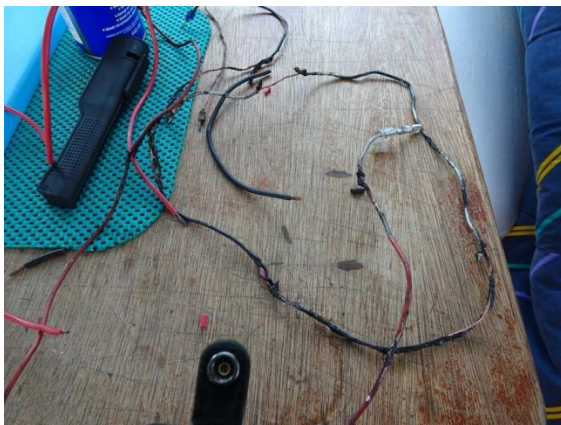
nu want ik moet met m’n handen langs het hete uitlaatspruitstuk en ik heb geen behoefte aan nog meer blaren. Eerst moet de motor afkoelen.”

“Da andere relais heb ik wel, maar is het voorgloei relais nog goed?”

Vraagt de schipper.

“Dat kan ik nu nog niet zeggen, maar daar is wel een trucje voor om dat bij het starten te overbruggen.”

Er wordt een 230V LED bouwlamp te voorschijn gehaald en zo geïnstalleerd dat deze de motor goed beschijnt. De schipper komt met een plastic tas vol rood



en zwart 2,5mm<sup>2</sup> aan, voldoende om de boot nog wel 2 keer te bedraden. Daar is dus geen gebrek aan. Een ‘Rolykit’ vol met AMP connectors en adereindhulzen wordt uitgerold en op de inhoud kan een klein installatiebureau trots

zijn. Ja, de schipper heeft het goed voor elkaar.

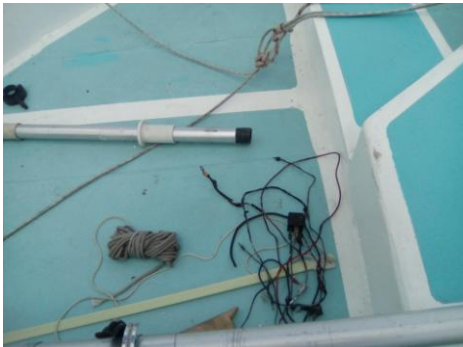
Ik pluk de draden één voor één uit de versmolten kabelboom en vervang ze voor nieuw met nieuwe geïsoleerde AMP connectors waar dat mogelijk is. Ik leg ze in de salon op een tafeltje om de volgorde van vervangen bij te kunnen houden. De draden waar de isolatie voor het grootste deel nog omheen zit worden met krimpkous geïsoleerd of met zelfvulkaniserende isolatieband gerepareerd. Dat laatste blijft, net als de krimpkous, goed op de plaats zitten. De schipper heeft twee vervangende relais aan boord en één zal ik er moeten gebruiken ter vervanging van het gesmolten relais. Op het gesmolten relais kan ik de nummering van de aansluitingen niet meer lezen en ik moet een 'pin for pin replacement' doen.

Uiteindelijk zijn alle draden of vervangen of door extra isolatie weer functioneel. Met extra tiwrap worden de draden nog weer extra ver van warmte bronnen bevestigd. Het is tijd om te zien of alles het weer doet. De schipper gaat bij het motorcontrole paneel zitten en geeft aan dat het lampje van de 24V alternator aan staat en niet uitgaat als deze op contact staat. De motor draait wel op de startmotor, maar slaat niet aan.

Brandstofklep...

Iets klopt er nog niet met de relais voor de brandstofklep en de 24V alternator. De schipper geeft het schema aan en ik ga op zoek naar de goede manier om de relais aan te sluiten. Twee aansluitingen op het alternator relais wisselen en het controle lampje gaat uit. Da's één.

Nu het relais van de brandstofklep opnieuw aansluiten met de gegevens uit het



schema... Dat is na enig gepuzzel en heen en weer kijken van relais naar schema ook voor elkaar. Dan een startpoging... De motor start met een geronk van een tevreden diesel. Even kijken naar de spanningsmeter voor deze motor... Ja 11,8V. Op de Sterling

regelaar is een hele kerstboom aan ledjes aan gegaan, waaronder het ledje dat het ding werkt!

“Ziede iets bijzonders?”

Vraagt de schipper.

“Nee!”

Schreeuw ik boven het motorgeluid uit.

We’re back in business!

De verbrande draden en het relais leg ik later in het catamaran volgbootje...

Het is ondertussen licht geworden... Op naar Harwich!

## 4. Thai

Wat is er nu precies gebeurd? We doen een ‘root cause analysis’ van het voorval en komen tot de volgende reconstructie:

Het brandstofklep relais heeft in de jaren een slecht contact gekregen en functioneert soms wel en soms niet. Werkt het niet, dan wordt de brandstofklep direct aangesloten op de pluspool van de startaccu en werkt het geheel zoals het hoort. De originele aansluiting van de brandstofklep is teruggeslagen naar een plaats waar deze geen contact kan maken met massa. In deze leiding is geen zekering opgenomen en hier is sprake van een design flaw want bij kortsluiting naar massa van dit draadje kan de stroom zo hoog worden dat de isolatie door de warmte ontwikkeling smelt en er uiteindelijk brand ontstaat en dat is uiteindelijk ook zo gebeurd.

Even een puntje elektrapedagogiek... Een zekering beschermt de bedrading en moet worden opgenomen op de plaats waar de draaddoorsnede wordt ‘verjongd’ of wel wordt verminderd.

Ik kijk het schema nog eens na en zie de volgende ongezekerde aansluitingen:

De aansluiting van + pool naar het gloeistroom relais (de zekering is er wel, maar is opgenomen in de aansluiting van de gloeipluggen)

De aansluiting van de + pool naar het brandstofklep relais (het ontbreken van deze zekering is uiteindelijk de oorzaak van de brand).

De aansluiting van de + pool naar het hulp-startrelais dat is gebruikt om

spanningsval te voorkomen in de lange leiding van contactslot naar het startrelais (dit relais is later aangelegd en daarom ontbreekt hier de zekering).

Het brandstofklep relais heeft in eerste instantie niet goed contact gemaakt en is daarom met een tijdelijke voorziening overbrugd. Deze voorziening zelf is niet de oorzaak van de brand!

Het AMP stekertje van de brandstofklep is van zijn plaats geraakt door het trillen van de motor en heeft sluiting naar massa gemaakt. Dat was op zich niet erg omdat het contact van het relais niet goed werd gesloten. Tijdens het varen is dit contact toch gesloten en is er een kortsluitstroom gaan lopen, die de isolatie én het relais heeft doen smelten. Door het smelten van de isolatie zijn er op meerdere plaatsen kortsluitingen ontstaan waardoor ook het hulpstartrelais werd geactiveerd en de startmotor is gaan draaien.

Pas nadat de accupool werd losgemaakt is alle stroomtoevoer gestopt en viel de motor stil. Bijna de gehele kabelboom is verbrand en is vervangen of gerepareerd en het brandstofklep relais is vervangen omdat het gesmolten was. Het resultaat is in elk geval dat de storing die het nodig maakte de brandstofklep apart te bekrachtigen nu ook verholpen is. Je zou kunnen zeggen dat de conditie van de elektrische installatie van de bakboordmotor nu beter is dan toen we vertrokken.

“Op een bepaald moment hebben we gevaren op de dieselmotor en de startmotor”

Merkt de schipper op.

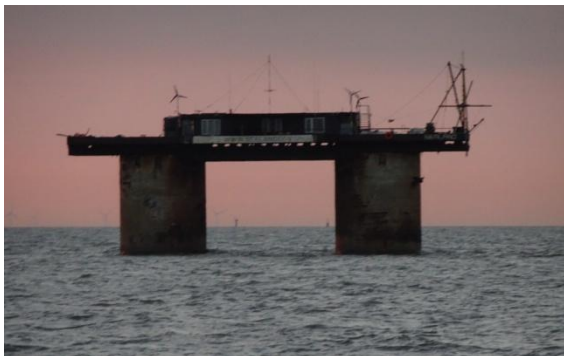
“Ja, dat was pas echt hybride varen! Dat is uniek...”  
zeg ik.

De schipper broemt:

“Da boeit me niet...”

We passeren ‘No Man’s Land’, een stel betonnen poten in zee, waarop in de 2<sup>e</sup> wereldoorlog luchtdoelkanonnen zijn gemonteerd om de bommenwerpers van de Luftwaffe de toegang tot het Britse luchtruim te belemmeren.

Aan het eind van de jaren 60 zijn veel van deze buiten de territoriale wateren



vooruitgeschoven  
geschutsstellingen  
gesloopt omdat de  
middengolf  
piratenzenders dit wel  
een prima plekje vonden  
om uit te zenden. Deze  
is toen door een  
excentriekeling bezet en

hij verklaarde zich koning van deze betonnen pilaren en riep een eigen staat uit met eigen geld en een eigen paspoort.

De Britse bewindvoerders hebben veel, zo niet alles geprobeerd om de koning te verjagen, maar dat is ze uiteindelijk niet gelukt. Zo is het een beetje een monument geworden van het anarchisme uit de hippie tijd.

De schipperse is inmiddels wakker geworden en krijgt te horen wat er gedurende haar slaap is voorgevallen.

“Han is het goed dat we jou aan boord hebben, want anders was het de motor buiten gebruik geweest.”

De schipper zegt:

“Ja, ik heb een beschermengeltje op m’n schouder...”

“Hé, ik weeg 103 kilo hoor en dat houdt je niet lang vol, zo’n beschermengel op je schouder!”

“Kijk, het is zo dat volgens ‘the law of attraction’ het probleem altijd tezamen komt met de oplossing...”

“Han ben jij zo bijgelovig?”

Vraagt de schipperse.

“Helemaal niet, maar zie jij dit dan als toeval dat dit juist gebeurt als ik aan boord ben? Nee toch... Zoveel toeval bestaat toch niet? De installatie werkt al meer dan 20 jaar zonder problemen en krijgt de eerste problemen als ik aan boord ben... Statistisch gezien is de kans dat zoiets gebeurt verwaarloosbaar klein en nu gebeurt het. Dat kan toch geen toeval zijn. Als het probleem komt,



is er altijd een oplossing dichtbij...”

De schipperse zegt:

“Hm, in dit geval slaapt de oplossing boven op het probleem...”

“Zie je wel”

zeg ik.

Even later varen we de haven van Harwich

binnen.

We meren af in een hoekje voor plezierjachten, maar verkassen later snel naar een andere plek omdat de eerste plek nogal lawaaiig is door het bezoek van ouders met kinderen.

De nachtploeg gaat naar bed. Ik hoop dat de brandlucht een beetje uit mijn kooi weg is, maar ga gewoon boven de motor slapen die zo’n drie uur geleden nog in brand stond. ‘Time flies when you’re having fun’.



Om de benen te strekken en alvast de locatie voor het ‘diner’ te verkennen, maken we een ‘rondje Harwich’. Nou ja, het is alleen deze wijk van Harwich die we verkennen.

De schipper weet een heel goed Thais restaurant wat volgens

hem ‘een must’ is als je in Harwich bent. We lopen er alvast langs om te zien of we kunnen en moeten reserveren.



Of ik wel van pittig eten houd... Nou zeg, als je forumnaam 'Peper' is, ben je eigenlijk verplicht om van pittig eten te houden.

Omdat ik weet dat de Britten de smaken van de buitenlandse keuken nogal eens willen overdrijven en het dan echt snoei en snoeiheit willen maken, blijf ik voorzichtig en neem ik me voor het in de sfeer van 'mild' te zoeken en niet te gaan avonturieren met iets wat als 'hot' of zelfs maar als 'moderate' wordt aangemerkt. Het restaurant wordt al 6 jaar als het beste Thaise restaurant aangemerkt.

Ik ben benieuwd!

Weer terug op de boot zie ik andere forummers aankomen. Waaronder de Ajeto en deze meert naast ons af.



Ameesing en Ome Aap vormen een deel van de 'dinner company' voor vanavond.

Bij de Thai komen die avond de sterke verhalen over de uitval van de stuurautomaat en de brand in de bakboordmotor pas echt los. Het is gezellig en de verkiezing tot beste Thaise keuken van Essex

is geheel terecht. Ik vind mijn gerecht inderdaad nauwelijks pittig, maar dat wil niet zeggen dat het niet lekker is, in tegendeel! De smaken van kokos, kerrie en pepers zijn keurig in balans en tongstrelend. Het aangenaam gezelschap draagt ook bij tot een ervaring die leidt tot: 'als ik ooit weer in Harwich kom, ga ik hier beslist weer eten'.

Ik ga redelijk vroeg naar bed voor mijn doen en vraag me af of ik na mijn slaapje in de morgen wel snel in slaap zal vallen. Nou echt wel en ik ben ongeveer comateus tot ca 06.00 uur. Dan draai ik me nog eens om en slaap verder tot tegen achten.

De schipperse heeft ontbijt gemaakt en we hoeven maar aan te schuiven...  
Pure verwennerij!

Na het ontbijt ga ik me scheren en douchen in de doucheruimte aan de steiger. Als ik terugkom groet ik de visser die op zijn bootje aan de moorings aan het werk is en loop weer terug naar de boot.

Erik vraagt me daar om tijdens zijn aanwezigheid een foto van de visser te maken terwijl hij met z'n bootje weer naar de kant vaart.

En wij maar denken dat 'paddle boarding' heel modern is, deze man doet het waarschijnlijk al jaren zo!

We maken ons op om in de richting van Pin Mill te varen om af te meren bij 'The Royal Harwich Yacht Club.'



Dat het anders zal lopen weten we op dat moment niet...

Er is miserabel weinig wind en het wordt dus motorvaren. De bakboordmotor doet het weer als nieuw en zonder gesputter of

moelijkheden varen we af.

De omgeving is prachtig met diverse leuke optrekjes aan de oever. Huisjes aan het water waar je zo wilt wonen... Zoals deze:



Of deze:



Maar ja, wie maait dan het gras?

Uiteindelijk komen we aan bij de 'Royal Harwich Yacht Club' en de schipper start de stuurboord motor...

## 5. Heet gelopen zekering

Het duurt even voordat de motor aanslaat.

De schipper roept:

“Han, er komt rook uit de motorruimte en het voorgloeien duurde veel langer.

Ga eens kijken...”

Snel ruim ik met Erik zijn kooi uit om het bed omhoog te tillen en aan de haak op te hangen. De scherppoete geur van gesmolten plexiglas walmt uit de motorruimte omhoog. Er staat niets in de brand, dus geen echt probleem. Er is iets heet gelopen en dat ‘iets’ is van plexiglas. De schipper zegt:

“Ik ga de motor stoppen”.

“Waarom, er is iets in het voorgloeicircuit warm geworden en als de motor op temperatuur is loopt er geen stroom meer en koelt het wel weer af.”

“Nee, zo meteen vliegt de zaak in de brand!”

Zegt de schipper. De motor wordt gestopt. De schipper vaart op de bakboordmotor weg van de steiger en langzaam door in de richting van Ipswich. Via de Marifoon meldt hij zich af bij de Royal Harwich Yacht Club en geeft aan dat hij vanwege motorpech vandaag niet zal afmeren, maar door naar Ipswich vaart.

“Daar hebben we ook meer mogelijkheden om nieuwe onderdelen te kopen als dat nodig is...”

Aldus de schipper. Deze boot is bijna een drijvend onderdelen paleis en het is niet waarschijnlijk dat het niet aan boord is, maar het is toch ook niet onmogelijk dat het niet aan boord is. De schipper heeft de LED bouwlamp in de hand en ik hang deze op.

Ik ga aan diagnostiek doen in de giftige blauwzuurgas lucht van het gesmolten plexiglas. Eerst maar eens ventileren, anders stik ik hier de moord.

Het heet geworden plexiglas is zacht en week als kauwgom. Als ik de moertjes bovenop de zekeringhouder probeer los te draaien, buigt en beweegt alles mee. Zo kan ik niets doen. Het is wel duidelijk dat het alleen de zekeringhouder van de 80A zekering in de leiding naar de gloeipluggen is waar wat aan mankeert. Het geheel moet eerst afkoelen want in deze weke toestand maak ik meer kapot dan nodig is. Op de bakboordmotor varen we naar Ipswich en

leggen bij het industrieterrein aan voor reparatie.

Erik maakt er deze foto om de moed erin te houden. Er is dus expertise aanwezig op deze plek.



De stuurboordmotor en de elektra is identiek aan de bakboordmotor, echter zonder de extra 24V alternator en dat geeft wat meer ruimte om te werken. Als het plexiglas is afgekoeld en het 'plexi' er weer uit is en er weer meer 'glas' inzit, probeer ik de

zekeringhouder te demonteren. Dat gaat van geen kanten. Het acrylaat is in elke groef van de schroefdraad ingelopen en vastgekleefd. Even met de schipper over leggen:

"Ik moet de hele zekeringhouder slopen om er wat aan te doen en dan moet ik een nieuwe zekeringhouder maken..."

"Wat heb je daar voor nodig?"

"Een paar M5 boutjes en moertjes, want deze recycelen... daar verwacht ik niet veel van."

"Dat hebben we wel"

Dat wist ik want ik had ze al gezien. Ik sta in dubio of ik het kapje over de zekering ook zal nabouwen. Dat heeft helemaal geen zin als je dat beschouwt als isolatie van de aansluiting aangezien het kapje is vastgezet op dezelfde boutjes als de zekering en de 12V dus ook buiten de zekeringhouder is gevoerd.

"wat heb je verder nog nodig?"

vraagt de schipper.

"Iets wat stevig is en isoleert en tegen warmte kan."

"Ik heb plastic en hout en aluminium..."

Hm, plastic niet, aluminium zeker niet, dan hoef ik ook de zekering er niet in te doen en hout... Nee dat wordt het ook niet...

“Heb je ook Trespa aan boord?”

“Ja, kijk hier.”

Zegt de schipper en geeft me een strook zwart Trespa aan. Kijk, er is echt alles in dit drijvende onderdelen paleis. Nu kan ik wel een fatsoenlijke zekeringhouder maken die ook tegen wat temperatuursverhoging bestand is. Ik vraag een reserve zekeringstrip voor de maat en de schipper zaagt alvast een stukje Trespa af.

Met een accuboormachine en een 5mm boor, boor ik de gaatjes die ik heb afgetekend aan de hand van de reserve zekering en met de polymeerlijm/kit plak ik de boutjes in het Trespa om ze daarna met een moertje vast te zetten. Nu moet de lijm eerst uitharden.

“Oh, ik heb ook M5 tappen aan boord, dan had je dat niet hoeven lijmen.”

Zegt de schipper... Het is echt een drijvend onderdelen paleis!

Nu moet ik het ‘stofferig overschot’ van de oude zekeringhouder weghalen zonder de rest in de motorruimte te beschadigen. Ik krijg een overjarige, sleetse, ‘oxemeteer’ zijsnijtang in de hand gedrukt en besluit zeer grofstoffelijk het plexiglas rond de boutjes gewoon weg te knippen. Uiteindelijk houd ik de boutjes en moertjes met de zekeringstrip en de ‘6 kwadraat’ kabelschoentjes over. Dan blijkt ook de oorzaak van de ‘hete zekering’ duidelijk te worden: De draad is niet ver genoeg in de kabelschoentjes gestoken en heeft een overgangsweerstand gekregen die de boutjes opwarmt bij het voorgloeien. Het voorgloeien betreft dus niet alleen de gloeipluggen, maar ook de boutjes van de zekeringhouder.

Ik knip de bijna gesmolten kabelschoentjes van de draad af, strip de draad opnieuw en rol de litze een paar keer tussen duim en wijsvinger om het koperoxide te verwijderen en krimp dan de nieuwe kabelschoenen aan. Twee sluitringen en 2 getande veerringen maken het geheel af en de zekering zit er weer in.

Met een fikse dot polymeer kit/lijm plak ik de zekeringhouder op de plaats van de oude zekering houder en ik ga het belangrijkste doen wat er te doen is:

rustig wachten totdat de lijm/kit is uitgehard... 'Asde 't effe nie wit, gebruik PUR of kit'!

Ondertussen varen we naar de Ipswich Haven Marina en ik kom weer eens in de zon. Als dit zo voort blijft gaan word ik net Guust Flater die alleen bruine benen had vanwege de reparaties aan zijn aftandse auto tijdens zijn vakantie...



Op weg naar de Ipswich Haven Marina passeren wij diverse bootjes waaronder heel veel 'Fishers' van diverse lengtes.

De meeste Fishers herken je zo, het zijn bijna allemaal 'spitsgatters'. Het zijn stoere boten die een opbouw hebben als een

kotter, heel basaal, geen poespas, geen Italiaanse modeontwerper lijnen, gewoon 'een boot'. Ze zijn 100% zeewaardig en het zijn bijna allemaal 2-masters.

Mijn favoriet is de Fisher 25 en die heeft een hek en geen spitsgat, als enige in de serie. Ze heeft, ook als enige in de serie, een naar voren neigende voorruit in het dekhuis en heeft zo alles van een miniatuur garnalenvisser. Ze heeft ook 2 masten en je vraagt je af hoe ze het bestaan 2 masten over 25 voet te verdelen zonder er een patserig gedrocht van te maken.

Kijk maar eens naar deze Zweed met roodbruine zeilen, Als je vroeger als kind een boot tekende, dan tekende je toch juist zo'n boot!

Ja, het is wel een bakdekker en daar ben ik niet echt een fan van, maar hier is dat gedaan om slim met de ruimte om te springen en op een 25 voeter moet je woekeren met ruimte. Kijk eens naar de verschansing... Toch mooi, al is het



nep, die licht gebogen planken in de glimmende polyurethaan... En ja, het dekhuis is niet veel groter dan een telefooncel, maar bij snertweer of 8bft sta je wel mooi droog!

“Ja maar Han, die dingen zeilen

voor geen meter!”

“Ha, deze bootjes zeilen met gereefde zeilen ook nog bij 10bft en komen dan weer thuis. Dan lig jij met 7 kleuren stront in je broek op je ‘33 voeter’ in de haven de storm af te wachten...”

Een jaar of tien geleden zijn ze gestopt met het bouwen van deze bootjes, maar nu worden ze weer gebouwd in India en als casco over gevaren naar Zuid Engeland, waar ze worden afgebouwd. Als ik de loterij win koop ik er eentje! Telkens als er een langskomt sta ik er weer met het kwijl in de bek naar te kijken...

Bij aankomst maakt forumlid 3Noreen de ‘Noreen’ los zodat wij op de kop van de steiger kunnen aanleggen en hij blijft dan langszij de ‘Twilight Zone’ liggen. Ik neem de kans te baat even over de steiger te lopen... En kijk nou toch... langs



de rechterkant van de steiger liggen alleen maar ‘Fishers’!

Waaronder wel zes 25-voeters...

Dan krijg je toch acuut zin om te drossen en bij zo’n lief ding aan te monsteren om mee

te varen... De elektrische installatie van de Twilight Zone is nu toch in orde, daar hebben ze me niet meer voor nodig!

Later hoor ik dat er een Fisher bijeenkomst is in Ipswich. Dat doen ze alleen voor mij! Dat is geen toeval, zo werkt de 'law of attraction'.

Door het plotselinge uitwijken naar Ipswich is het avondeten in de 'Butt and Oyster' op losse schroeven komen te staan. In de middag besluiten we hier in Ipswich te blijven. Ik heb voldoende sambal goreng buncis en rijst meegenomen om vier personen te voeden. Ik kan al vooruit zeggen dat ik het niveau van de Thai ga benaderen en op punten zelfs zal overtreffen!

3Noreen en wederheft zitten met een vergelijkbaar probleem, ook zij hadden op iets anders gerekend. We nodigen ze uit om gewoon mee te eten en als het niet voldoende is, moeten we maar meer drinken...

De alter ego van 3Noreen heeft karbonade liggen en geeft aan deze dan op 'Indische wijze' te zullen klaarmaken voor ons diner. Ik weet nu al dat dit een exquis diner gaat worden, maar wellicht niet copieus. Ach, geluk zit niet altijd in grote dingen.

Het eten overtreft de verwachting van velen en zeker ook van mij! Na het eten komen Ameesing en Ome Aap binnen en schuiven aan bij bier en zoutjes. Het is tijd om mijn speciale oorlam van peren en pruimenbrandewijn voor de dag te halen en te schenken.

De schipper is niet zo 'van heel sterk' en proeft een paar slokjes. De schipperse lust ook geen '15-plus' maar maakt voor mijn 'perenburger' een uitzondering! Ik voel me vereerd. Ameesing vraagt naar de samenstelling van deze 'raketbrandstof' en besluit dat het geen perenburger moet heten, maar 'Perenpeper'. 3noreen weet het ook zeer te waarderen en zo komen we in opperbeste stemming de avond door.

## **6. Naar de Aars en Oester**

We krijgen nog een forummer op bezoek en die maakt de Perenpeper op. Nog een paar lekkere biertjes en dan is het toch echt bedtijd en zoek ik het bed boven de bakboordmotor op. Het was weer eens een gedenkwaardige dag.

De volgende morgen is het slow-start, langzaam voorgloeien. Ik word er op attent gemaakt dat Albert45 en Zeemiep zijn opgestapt bij Sprokkie en ik loop de steiger met de Fishers af in de richting waarin zij zijn gesignaleerd.

Onderweg is het: 'Ja die is leuk en die is ook mooi, deze zou ik echt wel willen hebben'. Met m'n aandacht voor alle Fishers loop ik de boot van Sprokkie straal mis. Dat is niet echt erg hoor, ik kan nu nog een keer langs al die Fishers lopen...

Uiteindelijk tref ik ze toch aan het ontbijt en dan wordt het 'kleppen' natuurlijk. Uiteindelijk komt de schipper me halen voor boterhammen en eieren bij het ontbijt dat de schipperse heeft klaargemaakt. Het lijkt wel vakantie! Nou ja, af en toe een klusje in het motorruim...

Vlak voor we vertrekken komen er nog een aantal forummers binnen. Ik zie Sloe gin en Zeezin en It Paradyske de haven binnenvaren. Het inparkeren gaat een beetje 'methode Parisiënne', alsof je in Parijs je oude auto parkeert. Er is wat geroep en geschreeuw en wat 'volle kracht vooruit' schroefwater geluid, gevolgd door 'volle kracht achteruit' schroefwater geluid en dan weer 'machines gestopt'. Een aangehangen opblaas-bijboot wordt als fender gebruikt en piept en kraakt alsof iemand met zijn testes tussen twee boten bekneld zit.

Bij een aantal Britten neemt het flegma sterk af bij het bekijken van de stuurmanskunsten van deze nazaten van de 'raiders on Chatham'. Je ziet ze



denken: 'They haven't changed a bit since Chatham...' Dan komt toch de tijd dat we gaan vertrekken en weer zullen terugvaren naar de RHYC.

Ik kijk met belangstelling naar alle bezienswaardigheden

die ik op de heenreis een beetje heb gemist met alle gesleutel, maar als je de dingen één keer hebt gezien is het ook genoeg. Deze brug is er een van.

We moeten wachten voor we worden geschut. In de sluiskolk komt een Engelsman langs. Een goed gedisciplineerd gezin waarbij de kinderen de deckhands zijn en op aanwijzingen van de moeder-bootsman de landvasten hanteren. Allemaal keurig met reddingsvesten om en aan. Je zou er haast een foto van maken voor de cursus 'veiligheid aan boord.' De vader-kapitein herkent de Nederlandse driekleur en vraagt waar we vandaan komen. Ik geef aan dat ik uit Oosterbeek kom en hij vraagt waar dat ligt...

"West of Arnhem"

"Ah, that Oosterbeek!"

Hij kent het uit 'a bridge too far'.

Hij zegt dat zij uit een gebied komen waar veel Nederlandse immigranten zijn komen wonen.

"Around the Wash? The Dutch immigrants that came with the Dutch 'king Billy of Orange?'"

Vraag ik.

"Exactly. We still have a lot of Dutch names there and some streets are even called 'straat'. If we go to Holland, there is always something that reminds us of home."

Hij moet verder naar voren aansluiten en we moeten ons gesprek afbreken.

Later als we uit de kolk varen wensen we elkaar 'fair winds' toe.

We varen op de bakboord motor en de schipper is toch lichtelijk zenuwachtig voor het starten van de stuurboordmotor als hij weer moet gaan manoeuvreren. Voor precisie stuurwerk bij het aanleggen zal hij de motor toch moeten starten...

De motor start alsof hij gisteren in Wolfsburg is geassembleerd. Je hoeft het contactsleutelje maar 'aan te kijken' en wroem.

Zonder al te veel problemen meren we af.



De trimaran van 3Noreen haalt een voor mij onvoorzien trucje uit: hij vaart de boot over een boei voor tijdelijk houvast aan de achterkant en legt daarna aan.

Tja, da's handig van zo'n tri.

De man met de

plaatsbewijzen is aangekondigd als 'een oude snoeper'. Dat is hij ook wel maar we krijgen wel korting van hem omdat we 'regulars' zijn. Dan klagen we daarover maar niet...

Aan het begin van de avond verzamelen we bij het clubgebouw en lopen we het pad naar Pin Mill af.

De stemming is weer prima en het weer ook. Het is een warme zomeravond en ik ben benieuwd wat er wordt geserveerd in de Butt and Oyster...

De schipper tempert mijn verwachtingen een beetje door te zeggen dat het geen 'haute cuisine' is en dat ik dat ook niet moet verwachten.



"Ge kunt het best maar gewoon 'fish and chips' nemen, da kunne ze nie veel verkeerd aan doen. Het kan druk zijn en daar is de organisatie nie altijd op berekend en dan komt de keuke op d'n tweede plots"



Het zal gewoon 'pub-grub' worden. Niet erg... Mijn ervaring met eten in een pub in Engeland is niet slecht en een 'fisherman's' of 'plougerman's' of een 'tillerman's' zijn zonder uitzondering prima!

De situering van de pub is idyllisch. Mooi gelegen aan het

water! Misschien wel het mooiste plekje van de 'metropool' Pin Mill.



We herschikken de (picknick)tafels om bij elkaar te zitten.

Eerst maar eens een biertje (of een cider) om de eerste dorst te lessen en de kaart te bekijken.

Ik drink in Engeland meestal geen lager, dat vind ik vaak een mislukte poging om een

continentaal bier te imiteren. Vaak is een lokale 'pint of bitter' zeker zo lekker, al is de smaak anders dan een continentaal bier. Je bent dan ook niet meer op het continent en ik pas me graag aan als het lekker is!



De kaart wordt gebracht en ik bestel wat de schipper mij adviseerde: 'fish and chips'. Op de kaart wordt wervend geroemd over het beslag waarin de 'fish' wordt gefrituurd. Er zit bier in van de fijnste soort! Jammer... bier moet je drinken en niet vermoorden in een of ander beslag dat daarna in de frituur gaat.

De schipperse zit naast mij en bestelt 'pulled chicken'. Als het wordt geserveerd ziet het er lekker uit. Goudgele patat met daarboven op een soort 'king size' kibbeling.

Naast me krijgt de schipperse dezelfde goud gele friet met een schaalje met daarin de pulled chicken.

De fish and chips is niet vies hoor, maar ik zou het meteen ruilen voor de 'sambal goreng bouncis' en de 'karbonade op Indonesische wijze' van gisteravond, die was wel 'lekkerderder'.

Naast mij zit de schipperse een beetje te 'miezemuizen'. Ze zit wat 'rond te prikken' in de pulled chicken en eet er nauwelijks van.

"Het is droog en niet erg smakelijk en de patat heb ik ook wel eens beter gehad."

Zegt ze. Het eten is een beetje een teleurstelling, maar we zijn de andere dagen dan ook wel verwend!

Op de terugweg naar de haven hebben Ome Aap en ik een levendig gesprek over de mogelijkheid een cat te bouwen met elektrische aandrijving. Hij denkt

in eerste instantie aan 2 diesels zoals in de Twilight Zone. Hij is wel gecharmeerd van de stille elektrische aandrijving, maar om nu meteen de pionier van de elektrische catamaran te worden, schrikt hem toch wel af. Een interessante optie zou een catamaran zijn met aan stuurboord een diesel met een goede alternator en aan bakboord een brushless DC elektromotor voor een vermogensburst om op het korte traject goed te kunnen manoeuvreren. Die configuratie is sterk overeenkomstig met een monohull met een boegschroef en zou daarmee niet wegvallen in 'pionieren'.

Bij het clubgebouw aangekomen moet ik hoognodig 'twalleteren' en dat moet ik daar doen en natuurlijk niet op de boot in de haven, da's erg onsmakelijk! Ik verlies op het toilet een aanzienlijk deel van mijn aanzienlijk overgewicht. Hm, is dit een précursor van de kwaliteit van de keuken van de Aars en Oester? Of is het de gewone gastro-colische reflex na een wandelingetje om het eten te laten zakken...

Terug aan boord nemen we er nog één (ik neem er zelfs twee). Met Ome Aap spreek ik af dat we zeker nog eens van gedachten zullen wisselen over de mogelijkheden van het elektrisch aandrijven van een catamaran.

Dan is het laat genoeg geworden om naar bed te gaan. Morgen gaat het hard waaien en de schipper wil niet in het donker varen met harde wind. We gaan weer naar huis in twee etappes: eerst naar Blankenbergen en dan naar Hellevoetsluis.

## 7. Homeward bound

Om een uur of vijf wordt ik wakker... met een partij brandend maagzuur! Heel 'alderbarstend'. Met regelmatige slokjes water probeer ik de pH graad iets op te hogen, maar het zet niet echt zoden aan de dijk.

Ik kan er niet goed van slapen en blijf wakker. Zou het van het bier komen? Of misschien toch van de fish and chips? Het heeft er veel van weg dat ik in de Aars en Oester alleen de aars heb gegeten en naast de oester heb gebeten... Het ontbijt van de schipperse maakt gelukkig korte metten met mijn brandend maagzuur!

We maken alles zeevast want er is harde wind voorspeld (6bft) met uithalen naar storm (7bft). Mij maken ze 'de pis niet lauw' want we gaan zeilen! Plofvest bij de hand... check!

We starten de motoren en gooien los, op naar Blankenbergen, de genoeglijkste, maar architectonisch lelijkste kustplaats aan de Noordzee. We zijn nog op de rivier en ik moet naar de wc, eigenlijk een beetje snel na gisteravond laat. Misschien heeft het brandend maagzuur mijn darmpassage bespoedigd. Of misschien heb ik gisteren toch de aars gegeten en was de oester ook nog bedorven...

Ik kijk naar het RM wc-tje. Die afvoer is wel erg klein en als ik daar zo'n 'natuursteen' van mij in ga leggen, moet ik ook iets gebruiken om die door dat gaatje te 'prutsen'. Of ik moet die 'bruine jongen' dagen weken voordat ik hem door kan spoelen.

Zoals ik al zei, het probleem komt met de oplossing... Uit mijn aars komt een flinke portie bruine brei, die zich heel makkelijk laat doorspoelen.

Voor mij is het duidelijk: het bier in de Aars en Oester is goed, maar een volgende keer neem ik gewoon 'brood mee'.

Als ik mijn verdenking aan de rest van de bemanning openbaar, reageert Erik

met:

"Oh dat was dus die bruine streep in het water!"

De levendige peristaltiek in mijn buik is nu wel een stuk minder...



Op weg naar de Noordzee zien we deze wel hele bijzondere combinatie: een brits geregistreerde boot met een Nederlandse vlag op het hek.

Aan boord is een forumlid die de oversteek solo heeft gedaan.



Wat is dat nou? Doet Harry een dansje? Zou hij jarig zijn!

Ja, Harry is jarig op zijn terugreis naar Nederland. Door mijn hoofd speelt 'de eenzame fietser' van Lennaert Nijgh en Boudewijn de Groot... De schipper wil

opschieten en laat de motoren harder draaien om zo snel mogelijk het ruime sop te bereiken en te gaan zeilen.



Bij het zien van dit lichtschip weet ik dat we de laatste ondieptes hebben bereikt en het ruime sop is begonnen. Ik vind het wel een hele rare naam voor een schip: 'aan de binnenkant gezonken'... Niet echt opwekkend, wel lekker rood!

De zee is nog mooi rustig. Geen hoge golven, maar wel een strakke bries en we gaan naar de 6knts toe. Zeil staat goed als ik naar de tell tales kijk, 'nait soezen' dus. Ik installeer me achter het stuur op de roergangers stoel in een T-shirt en een fleece om de wind een beetje te temperen, maar het is eigenlijk helemaal niet koud. M'n plofvest drukt de fleece winddicht tegen me aan. Aan het zog hoor ik dat we toch echt wel hard varen...



De schipper vraagt of ik op wil letten of we niet boven de 24 knopen windsnelheid komen. Langzaam zie ik de windsnelheid vanaf 18 knopen naar 20 knopen oplopen. Er zijn uitschieters naar 23 knopen, maar de 24 tikken we nog niet aan.

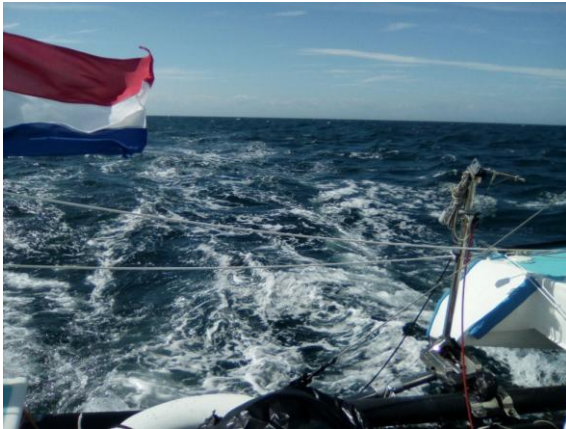
Dat duurt een uur en dan zitten we vast op de 22 knopen met uitschieters naar 25. Even later komen we niet meer onder de 24 en is het tijd om een rif te zetten. Bij mijn €Xr moet ik dan naar de mast toe, maar hier gaat alles vanuit de kuip.

De val van het grootzeil wordt gevierd en de eerste reeflijn wordt op de lier



ingehaald tot in de halshoek en dan wordt de val van het grootzeil aangehaald tot het voorlijk weer mooi strak staat.

Ondertussen trekt de wind nog verder aan tot ruim 29knts, het zog kolkt, de stuurautomaat werkt zich een slag in de rondte (de boot gelukkig niet) en in het midden achter het nauw van Calais tikken we de 9.9knts als hoogste snelheid aan. We gaan als de brandweer!



De schipper komt van tijd tot tijd buiten. Kennelijk om te zien of ik nog niet ben weggewaaid. Nou met 103kg waai je niet snel weg zeg ik je. Ik ben de hele trip nog niet binnen geweest en doe niets anders dan genieten van de tocht.

“Wa vindde ervan?”

Vraagt de schipper.

“Nou, alles wat ik wilde heb ik gedaan: boot besturen, zeilen trimmen, varen met een ‘bolle jan’, meer dan 7 knopen halen. Ik kan nu dood gaan.”

“K hè liever dadde da nog even uitstelt!”

Zegt de schipper.

Ondanks de harde wind valt het me op dat de golfhoogte toch minder is dan ik had verwacht en er zijn niet echt veel schuimkoppen op het water. Moet de zee nog ‘op gang’ komen met de golven?

Voor Blankenbergen liggen zandbanken en ik verwacht daar dat de zee zich wel eens kon omvormen tot ‘karnemelk’. Dat valt heel erg mee en eigenlijk is de ondiepte niet te zien in de kleur van het water. Langzaam is de wind ook een beetje uitgewaaid en varen we niet sneller dan 8knts.

Aan de horizon wordt de kust zichtbaar en er steken kerktorens boven de horizon uit. We naderen Blankenbergen.

Erik heeft het een beetje te kwaad gekregen deze tocht. Niet dat hij groen over de reling heeft gehangen, maar helemaal appiekim is hij ook niet geweest. De motoren worden gestart en de Genua ingerold en het grootzeil gestreken. We varen de haven van Blankenbergen in en meren af. Het diner is niet groots vanavond. Dat boeit mij niet, ik ben moe van zee en wind en als mijn hoofd het kussen raakt, slaap ik.



De volgende dag als we na het ontbijt weer uit de haven wegvaren, maak ik deze foto van Blankenbergen in al haar architectonische lelijkheid.

Vanaf de zee is het zo mogelijk nog lelijker... Blankenbergen zelf is echt wel leuk met haar cafeetjes

en restaurants, maar die flatgebouwen aan het water...  
Gruwelijk!

We gaan weer onder zeil en varen langs de kust van Zeeuws Vlaanderen, Walcheren en Schouwen-Duiveland naar Goeree. Tegen de tijd dat we de 2 sluisen door zijn en zijn afgemeerd, is het al na negenen. We nemen nog een 'afzakkertje' en gaan naar bed. Het feest is voorbij!

## Epiloog

The Twilight Zone is volgens de schipper het gebied tussen werkelijkheid en fantasie.

Dit verhaal is puur fictie. De foto's zijn voor een green screen gemaakt en met Photoshop bewerkt. De personages in dit verhaal bestaan niet echt, zij zijn verzonnen.

De gebeurtenissen in dit verhaal zijn eveneens fictief. Je gelooft toch niet dat je in de drukste scheepsroute ter wereld zomaar 3 rondjes met een diameter van 100 meter kunt varen zonder dat je wordt opgemerkt door ander scheepvaart verkeer? En je dan ook niet via de marifoon wordt gevraagd 'of alles wel loopt goed te gaan aan boord'?

En als weldenkend herbergier noem je jouw kroeg toch niet 'de Aars en Oester'?

'The Twilight Zone'... of is deze epiloog nu puur fictie...