

Norna Biron's Delivery



Inhoud

1. Norna Biron in Nidri.....	3
2. Vertrek.....	5
3. Messina.....	9
4. Klussen.....	13
5. De accu van de groenteboer.....	17
6. Pipi Langkous en het mirakel van de verstopte afvoer(en).....	18
7. Marina di Capitana.....	22
8. Happy Birthday.....	25
9. Brown shower.....	27
10. Opgeruimd.....	29
11. Nieuwe marifoonkabel.....	29
12. Soms zijn we even gelukkig.....	31
13. Bootvluchtelingen.....	32
14. Gibraltar.....	33
15. Champions Leage.....	37
16. Golf van Biscaye.....	38
17. Engels Kanaal.....	40
In het ochtend zonnetje ter hoogte van Dungeness.....	47
18. Ramsgate.....	48
19. Slot.....	52

Dit reisverslag is een pdf van mijn blog

<https://framsblog.wordpress.com>

Henny van Oortmarssen (© 2023)

1. Norna Biron in Nidri

April 19, 2019

Na een vrijwel probleemloze transitie op Schiphol, alleen Joost moest nog de beveiligers er van overtuigen dat hij toch echt niet zijn gasgevulde soldeerbout wilde achterlaten, en een vlucht van bijna drie uur landen we op een nagenoeg verlaten vliegveld Preveza. Voor Transavia was het weer de eerste vlucht in het seizoen en dat was te merken op het vliegveld. Nadat ook de nog afgesloten toiletten waren geopend konden de ouderen in ons gezelschap weer even de blaas legen.



Met 200kg bagage in 12 reistassen en 4 niet kleine kereltjes zit het gehuurde autootje bomvol. De schokbrekers zitten aan hun eind en laten de vele gaten in de weg goed voelen. Aangezien het bijbootje met gerepareerde BBmotor pas op vrijdagochtend beschikbaar is brengen we de eerste nacht nog in een AirBnB appartement door. Het adres is slechts ongeveer bekend en de verhuurder reageert nog niet op zijn telefoon. Maar Jasper speurt als een ware Sherlock Holmes naar gelijkenissen met de uitzicht foto's die van het appartement op Internet staan en vindt zowaar de locatie. De foto's blijken erg vers te zijn en een getrouwe weergave van de omgeving. Begroeiing, bootjes, fietsje etc. staan nog op dezelfde plek, alsof de foto gisteren gemaakt is. Kan niet missen dus. Even later komt de verhuurder ook aanrijden en is de onzekerheid over ons nacht verblijf opgelost. We nemen nog "a pint of lager" in de naast gelegen Engelse pub en gaan daarna naar ons laatste comfortabele bed voor de komende 4 weken.



De warme bakker op de hoek verzorgd het ontbijt. Lekker, warme croissants. Norna Biron zien we met de verrekijker liggen aan de overkant van de baai. Dan de bijboot ophalen in Nidri. Wat lucht er bij in pompen en de BBmotor toch nog even ernstig toespreken waarna de helft van de bemanning het bootje richting appartement vaart en de andere helft weer met de auto terug rijdt.

Dan een glorieus moment. Met zijn vieren in de bijboot naar Norna Biron die rustig maar zeker en vast achter haar anker ligt. Altijd ff vreemd, onbekende boot, hoe ziet het binnen eruit, aan dek is imposant, een waar expeditie schip, hoe gaat de elektriciteit aan, hoe krijgen we het zware anker omhoog, kortom ff werken. Waar de BBmotor nog enige aandrang nodig had start de diesel direct bij de eerste poging. Anker op, de elektrische lier doet het inmiddels, maar achteruit en vooruit is nog even zoeken.

Voorzichtig aan en even oefenen met voor- en achteruit, Norna Biron heeft zowel een keerkoppeling als een verstelbare schroef en er zijn dus meerdere mogelijkheden om Norna een zekere richting op te bewegen. Zij vindt het allemaal best en laat met een dikke zwarte pluim uit de uitlaat merken dat ze er zin in heeft. Net als wij. Joost als kersverse eigenaar glundert en is er inmiddels van overtuigd dat hij het schip zachtjes langs het tupperware aan de kade van Sail Ionion kan vleien.

Nu eerst onze bagage overhevelen. De nu lege huurauto is wederom geheel gevuld met onze tassen en ik vraag mij nu af hoe we daar gisteravond nog

bij in hebben kunnen zitten. Het is maar een kort stukje naar de kade waar Norna ligt, ben blij met de huurauto voor het transport.



Inmiddels is de tankwagen aangekomen om de dieseltanks te vullen. Er gaat zo'n 700 liter in, dus helemaal leeg waren ze niet. Ondertussen rijdt ik met Heiko naar de Lidl supermarkt, een kleine 20km terug richting Levkas. In de auto constateren we beide dat alles op rolletjes loopt en we binnen 24 uur na vertrek uit Lelystad al een heel eind richting vaarklaar zijn. Dat schiet lekker op zo.

De auto is nu tot de nok gevuld met proviand en terug op de boot is Jasper al druk in de weer met het aanleggen van een netwerkje tbv de communicatie en navigatie.

2. Vertrek.

April 22, 2019

De Engelse pub vereren we weer met een bezoekje, niet alleen voor een paar pintjes maar ook om te eten. Fish & chips, weliswaar wat minder volumineus dan in de UK maar toch prima te pruimen. We zoeken vroeg ons bed op, het was toch een drukke dag waarin we veel hebben gedaan. Dat geeft een fijn gevoel.

Zaterdagochtend ontbijten we weer bij het vertrouwde bakkertje met warme croissants en cappuccino. Ondertussen plannen we de dag. Gisteren konden we niet alles bij de Lidl krijgen. Daarom gaan Joost en Heiko dit keer naar de

AB supermarkt. O.a. Brood, meel en gist staan nog op het boodschappenlijstje. Ondertussen gaan Jasper en ik de boot ontdoen van overbodige spullen en hebben daarvoor cart blanche gekregen van Joost. Dat is makkelijk, spullen weggooien van een ander. Van nature ben ik een verzamelaar maar Jasper precies andersom. Samen komen we er prima uit. Wat bruikbaar lijkt stallen we uit op de kade. Dekstoelen, ankerketting, een dreg, zware blokken, een oprolbare tafel, binnen no-time vinden deze spulletjes een nieuwe eigenaar. Maar ook de andere spullen die de container in gaan liggen daar niet voor lang.



Een grijs marineachtige boot komt langs, kustwacht of politie, het is mij niet helemaal duidelijk. De nieuwe belastingregels schieten door mijn hoofd. We hebben dat maar wat op z'n beloop gelaten, we zijn hier immers morgen weg en zitten dan gelijk op zee. "No worries" probeert het uniform mij duidelijk te maken als ik zijn touwtje aanpak. Ze blijven maar even, ze nemen alleen ff een koffiepauze en één van de mannen gaat de kade op om wat te kopen.

Even later komt de baas van Sailing Ionian zich melden. We liggen langs één van zijn schepen en hij wil hier nog een paar anderen aanmeren. We liggen dus duidelijk in de weg. Nu was de afspraak dat we hier mochten liggen totdat we weggestuurd worden. Blijkbaar is dat moment nu gekomen. Ik leg hem uit dat de helft van de bemanning nog inkopen aan het doen is en zodra die terug zijn en de boel is ingeruimd zullen we losmaken om verderop voor anker te gaan. Immers veel zoiets is inmiddels van boord en de bevoorrading is zowat. Het gaat allemaal erg gemoedelijk.

Als Joost en Heiko weer terug zijn maken we los en gaan verderop voor anker. Ik breng Joost met de dinghy weer terug naar de wal. Hij gaat de huurauto nu

terugbrengen naar Preveza en komt dan met de taxi weer terug. Ondertussen heeft Jasper zich ontwikkeld tot boordwerktuigkundige en is druk met de aansluiting van de nieuwe systemen. Voor de plaatsing van de marifoon wachten we toch maar even totdat Joost terug is. Er komen een paar plekken in aanmerking en wat de één handig vindt zal voor een ander weer anders zijn.

Joost meldt zich weer per telefoon. We pikken hem weer met de dinghy op en varen dan door naar Nidri om een leuk restaurantje te zoeken voor onze laatste maaltijd in Griekenland. De vele horeca zaken aan de boulevard zijn nog gesloten. We zijn immers nog vroeg in het seizoen. Maar in een Italiaans eettentje worden we uiterst gastvrij onthaald. Na de gebruikelijke uitwisselingen over Ajax en Amsterdam genieten we van lekkere salades en pizza. In het donker is het nog ff zoeken naar Norna, die rustig onder haar ankerlichtje op ons ligt te wachten.

Er zijn nog een paar klusjes die we tot morgenochtend uitstellen. We spreken af om 7.00 uur op te staan zodat we nog wat klusjes kunnen afmaken en shipshape te maken alvorens zee te kiezen. Volgens de weerverwachting gaat het nog hard waaien en als het een beetje meezit zijn we dan al bij Sicilië.

De draden chaos rondom de kaartentafel veranderd geleidelijk aan in een ordelijk en werkend systeem. Uiteindelijk varen we Zondagochtend 11.30 uit. Leuk, een nieuwe fase in het leven van Norna Biron, en dat van Joost natuurlijk, die als een tevreden en gelukkig mens Nona naar buiten stuurt.

De stuurautomaat doet het niet. Wel stroom en uitslag, maar geen werkend kompas. Joost tovert een ander kompas te voorschijn dat nieuw leven in de stuurautomaat brengt. Best nog een opluchting, Norna met de hand op koers houden valt nog niet mee, het stuurwiel draait nog wat zwaar en Norna reageert traag maar vastberaden. de automaat heeft er gelukkig geen probleem mee.

We kunnen nog geen directe koers sturen maar de verwachting is dat de wind verder zal krimpen zodat we misschien nog wel halve wind kunnen zeilen. We gaan het zien. Voorlopig klopt de polar aardig waardoor de routing nog mooi op schema ligt.

Heiko tovert een heerlijke maaltijd tevoorschijn en we bespreken het wachtschema. Dit is door Joost ingenieus in elkaar gezet waarbij de ingenieurs aan boord nog even 2x moeten nadenken om het te snappen. Een wisselend systeem in zowel tijden als wachtleaders. We gaan het zien hoe dat bevalt.

Norna is een grote boot, maar ook een beetje gekke boot. Veel slaapplekken zijn er niet en ik nestel me op de salonbank in het achterschip. Het gaat maar houdt nog niet over, ff wennen nog. De neergeklapte salontafel zorgt ervoor dat ik er niet afval. In de inmiddels flink opgebouwde zee maakt Norna flinke schuivers, ondanks haar 30 ton.

De volgende ochtend zitten we al ergens halverwege Italië. Ik drink met Joost een kopje koffie. De kluiver moet eigenlijk iets ingerold worden. Net als we besluiten om dat na de koffie te gaan doen breekt de schoot uit het schootoog. Na het indraaien van de kluiver blijft er nog een flinke klapperende flap over die bezig is de stevigheid van zichzelf, de stag en de bevestigingen te beproeven. Joost en Jasper klaren de klus door de rol tegen te draaien (kan niet anders want de rollijn is op) en met de spinnakervel een lus om het kapotte schootoog te leggen. Knap staaltje werk, het schootoog zit toch al gauw een meter of 6 boven dek.

Inmiddels is het maandagmiddag 12 uur geworden. Wind naar schatting rond de 25 knopen (windmeter doet het nog niet) en varen we met halve wind achter de kotterfok aan. Zeegang is behoorlijk toegenomen en af en toe probeert een brekertje ons humeur uit. Dat kan niet stuk, met een concert van Eric Clapton uit de speakers koersen we op Italië aan.



3. Messina.

April 24, 2019

Messina.

Gelijdelijk neemt het aantal lichtjes toe aan de zuidkant van de laars van Italie. We naderen weer de bewoonde wereld. Als er ook lichtjes aan bakboord (Sicilië) verschijnen wordt het duidelijk dat we de Ionische zee aan het verlaten zijn in ruil voor de Straat van Messina.

18 jaar eerder voer ik met mijn Senta op dezelfde plek, ook in het donker, de aanloop naar de Straat van Messina. Toen probeerden we tevergeefs een ligplaats te vinden in Messina. Volgens de pilot moest er in de veerhaven een aanlegplaats voor jachten zijn. Ik kon dat toen niet vinden en zijn toen min of meer de drukke veerhaven ontvlucht om daarna een plekje aan de overkant te vinden, Reggio Calabria.

Nu gaan we direct naar Reggio Calabria. Op google maps zien we behalve de stadshaven nog een aantal steigers in de zuidhoek van de grote havenkom. Als we de havenkom invaren ziet de direct aan bakboord liggende stadshaven er niet erg aantrekkelijk uit. De wind poeiert de haven door en de manoeuvreerruimte in de stadshaven is erg beperkt. We durven het niet aan om naar binnen te gaan, bang dat we er dan niet meer uitkomen, en gaan naar de zuidhoek van de havenkom. Helaas geen steiger te bekennen, wel grote niet uitnodigende kades met een paar veer terminals. We gaan weer naar buiten en nu op weg naar Messina. Sinds mijn laatste bezoek 18 jaar geleden is daar wel wat veranderd. Er is een marina bijgekomen aan stuurboord van de haveningang. Dat wordt dus het volgende doel.

Inmiddels is de stroom gekenterd en staat flink tegen. Met een gangetje van nauwelijks 2 kn sukkelen we in de harde wind op Messina aan. We doen eerst een stormrondje om de haveningang te verkennen, beleefd voorrang verlenend aan één van de vele ferries die, ook midden in de nacht, af en aan komen. Er is een lange drijvende steiger met een aantal binnen steigers. Het ziet er nogal gammel uit en steigers en boten deinen niet synchroon op de binnen lopende golven. Een druk gebarend en roepend mannetje in een rubber bootje verbiedt ons de toegang. Het waait te hard en hij lijkt bang te zijn dat Norna Biron er met de steiger vandoor gaat. Toch liggen er aan de binnenzijde enkele grote jachten die hetzelfde proberen. Verder is er ruimte zat, maar ja, het mannetje is nogal resoluut, "No Marina, No Marina" roept hij.

We proberen de veerhaven en dat blijft (uiteraard) niet onopgemerkt. Net als vroeger met mijn Senta zijn we hier niet welkom. "Noona Bierroon, Noona Bierroon, what are your intentions ?" Jasper antwoord. We hebben motor problemen en zoeken dringend een ligplaats maar zijn niet welkom in de

marina. Na wat verdere heen en weer conversaties blijven we standby wachten op nadere berichten. Port Control was duidelijk "not amused" over de houding van de marina. Even later mogen we toch de marina in. Het mannetje in het bootje lijkt te zijn toegesproken door zijn baas of door Port Control. In ieder geval helpt hij onder het schreeuwen van onverstaanbare kreten bij het aanleggen van Norna Biron. Om half vier in de ochtend liggen we vast en na de gebruikelijke rituelen met landvasten en springen nemen we nog een aankomst biertje alvorens de kooien op te zoeken.

Zoals gezegd, we maken een tussenstop om wat onderhoud en reparaties uit te voeren. De "motorproblemen" concentreren zich op een vervuild filter en de wens om motoronderhoud te plegen. Olie controleren en bijvullen, vuiligheid uit de diesel(dag)tank halen en filters vervangen. Ook is er alweer een nieuw bootschappenlijstje.



De schoothoek moet gerepareerd worden. De RVS ring blijkt verdwenen te zijn. Dus die is gebroken, de rest van de schoothoek is in orde. Daar komen we goed mee weg. Joost naait er een dyneema loop in als vervanger voor de RVS ring.

Onderweg heeft een lelijke breker zich vol met Norna uitgeleefd. Haar waterdichtheid werd even flink op de proef gesteld om te testen waar er nog to- do werkjes nodig zijn. In een hoek van de kuip staat iets wat op een ontstopper lijkt, maar omdat het water in de kuip nauwelijks wegzakt wordt het doel van het ding duidelijk. Er zit allerlei rotzooi in de toch best grote afvoeren.



Op de verschansing/boeiboord/boeisel/potdeksel, over de precieze benaming heerst nog wat discussie aan boord, staat nog dat Norna "for sale" is terwijl ze op haar eerste zeilreisje met de nieuwe eigenaar onderweg is. Ze heeft haar ongenoegen hierover duidelijk laten blijken door de letters maar ook het achterliggende hout dan maar door de zware breker te laten verwijderen. De poging mislukt, maar het potdekselwerk blijkt gebroken te zijn en over ca. 1m. naar binnen gedrukt. Er heeft blijkbaar ook veel spanning opgestaan. Terugduwen in de oorspronkelijke vorm is niet mogelijk zonder er eerst een stuk af te zagen.

Een geschikt stukje hout vinden in Messina is niet gelukt en ook de havenmeester vindt het geen goed idee om daarvoor een oud en versleten stukje steigerhout te gebruiken waarvan ik dacht dat het bij het grofvuil lag. Zelfs ervoor betalen vindt geen gehoor. Nou ja, dan maar een paar latjes gebruiken die nog ergens aan boord liggen. Mistaan doet dat trouwens ook niet en kan zomaar definitief worden als de gebruikte draadeinden, bij gebrek aan beter, nog eens vervangen worden door nette bouten. Nieuw naambordje erop en het lijkt of het zo hoort 😊



Met deze to-do dingetjes en ook nog verder ontspullen is de dag gauw voorbij. De schipper geeft de bemanning vrij af om Messina onveilig te maken. Nou ja, onveilig, na een tip van de dochter van Heiko bezoeken we een alleraardigst restaurant La Tonnara. Ondanks het mooie tafel linnen en de uitgebreide menukaart zijn de gerechten zeer betaalbaar, en lekker. We zijn uit stappen in Norna tenue dat we toch nog zonder de gevreesde dopings ceremonie van de schipper in ontvangst mochten nemen.



Een ander zorgen puntje is de elektroliet aan boord. Hoeveel waarde we aan de accu monitor moeten hechten blijft onduidelijk. De laad status vertoont pieken en dalen die niet overeen komen met het gevoel bij het elektriciteit gebruik. Komt dus weer op het to-do lijstje.

4. Klussen.

April 26, 2019

Een voor ons nieuwe boot die lang stil gelegen heeft brengt allerlei verrassingen met zich mee. Het is nog een hele opgave om de uitgebreide techniek aan boord onder de knie te krijgen. De vele klussen en klusjes nemen veel tijd in beslag en zo vliegt er weer een dag aan de steiger in Messina voorbij.

Tijdens het ontbijt, de borrel en diner worden vele zaken bediscussieerd of gebrainstormd. Onderwerpen die variëren van zeilreparatie, motoronderhoud, dagtank management, welke boodschappen, wie doet wat, projectmanagement technieken, user cases, we gaan helemaal los tot en met de diepere persoonlijke psyches. Ja het klikt, we blijken een goed team te zijn geworden.

Maar één onderwerp domineert, het elektrisch energie management. Het laad proces alsmede het energie verbruik lijkt dik in orde en toch vindt de accumonitor dat de acculading maar uiterst traag verloopt om vervolgens weer snel ontladen te zijn. Is het ding ooit gekalibreerd of zijn de accu's gaar ?

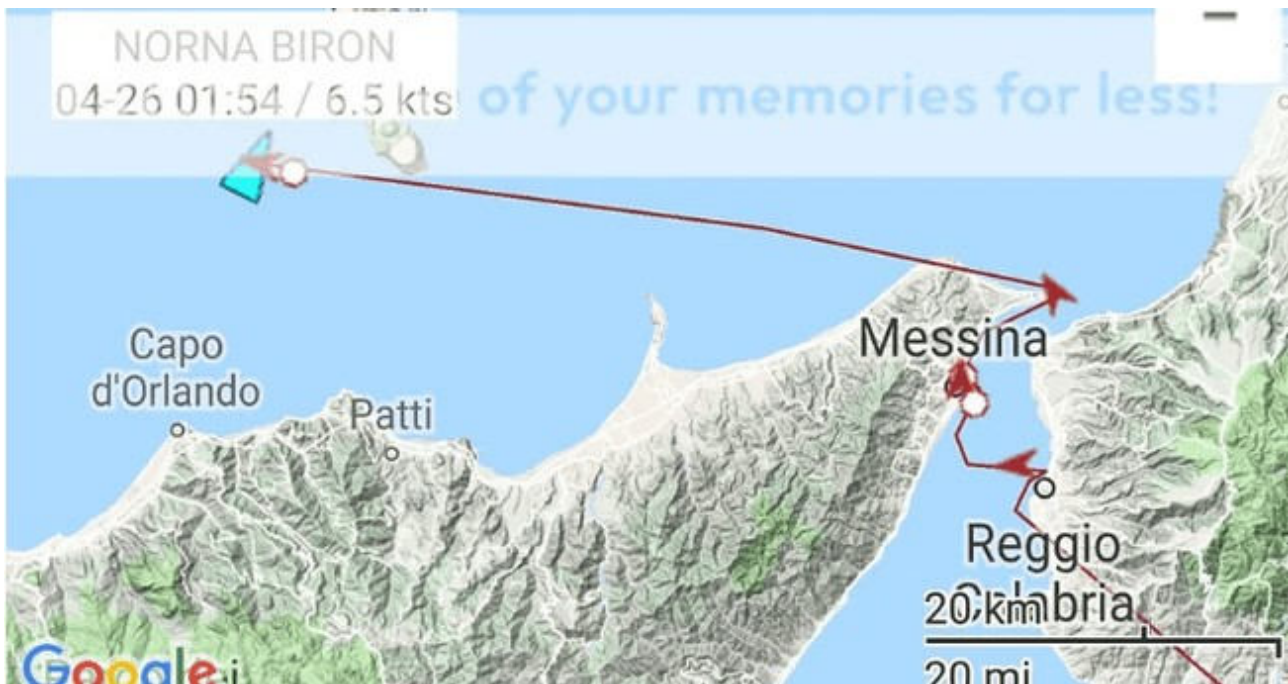
Norna Biron heeft vier 6V 420Ah Trojan service accus voor de levering van een nominale boordspanning van 24V. In Preveza hadden we al geconstateerd dat er wel wat gedemineraliseerd water bij kon. Eigenlijk was het jerrycannetje van 5 liter niet genoeg, maar ja, we hadden niet meer. Hier in Messina komt er nog eens 10 liter aan boord. Met een accuzuurweger controleer ik alle 12 cellen. 11 daarvan hebben een sg die varieert van 1270 tot 1285. Prima dus. Helaas is 1 cel niet meetbaar. Die is dus kapot. Ok de spanning over de polen laat het zien, 3 accu's geven 6,7V en 1 van 4,7V Na wat telefoontjes blijkt een nieuwe accu een levertijd van min. 5 dagen te hebben. Wat is wijsheid ? We hebben geen van allen voldoende know-how om de consequenties te overzien. Ik raadpleeg de achterb(h)an in NL. Die vindt dat een accu pas kapot is als het zuur eruit loopt. Kijk, dat zijn pas berichten. Het is zelfs niet onmogelijk dat er een zekere zelf herstel kan plaatsvinden bij genoeg lading en voldoende zuur. Het zijn immers oerdegelijke Trojans en geen off-the-shelf batterijtjes van de watersport juwelier. Ik doe er nog eens 2,5 ltr water in tot het max. niveau. En we sluiten de walstroom aan, die met 30A flink aan de gang gaat. Conclusie, zo lang we kunnen laden hebben we stroom en blijft de accu het doen, kan verder geen kwaad behalve dat er minder capaciteit is. Hoe de algehele conditie van de accu er voor staat is niet bekend. Het beslismoment mbt één of

alle accu's te vervangen kunnen we nog wel uitstellen. Kwa wind ziet het er uit dat we veel zullen motoren en dus ook Sardinië aanlopen om te tanken.

Al met al wel een goede reden om te onderzoeken waarom de generator het niet doet. Een klus die Jasper aanpakt en het ding ook daadwerkelijk aan het lopen krijgt. Chapeau. Aanvankelijk met de hand start maar later ook op zijn eigen start accu.

Terwijl Heiko boodschappen gaat doen voor het welzijn van de inwendige mens gaan Joost en ik zich bezighouden met het tuig. De gerepareerde kluiver moet gehesen en ingerold worden en de smeerrepen in het grootzeil moeten opnieuw ingeschoren worden. Een mooie nieuwe lijn uit de voorraad in het vooronder leent zich prima voor de smeerreep van het derde rif, zodat ook deze permanent ingeschoren is. Er zitten daarvoor in ieder geval voldoende schijven in de giek. In geval een derde rif nodig is moeten we bij de mast dan alleen nog de halshoek van rif1 verplaatsen naar rif3.

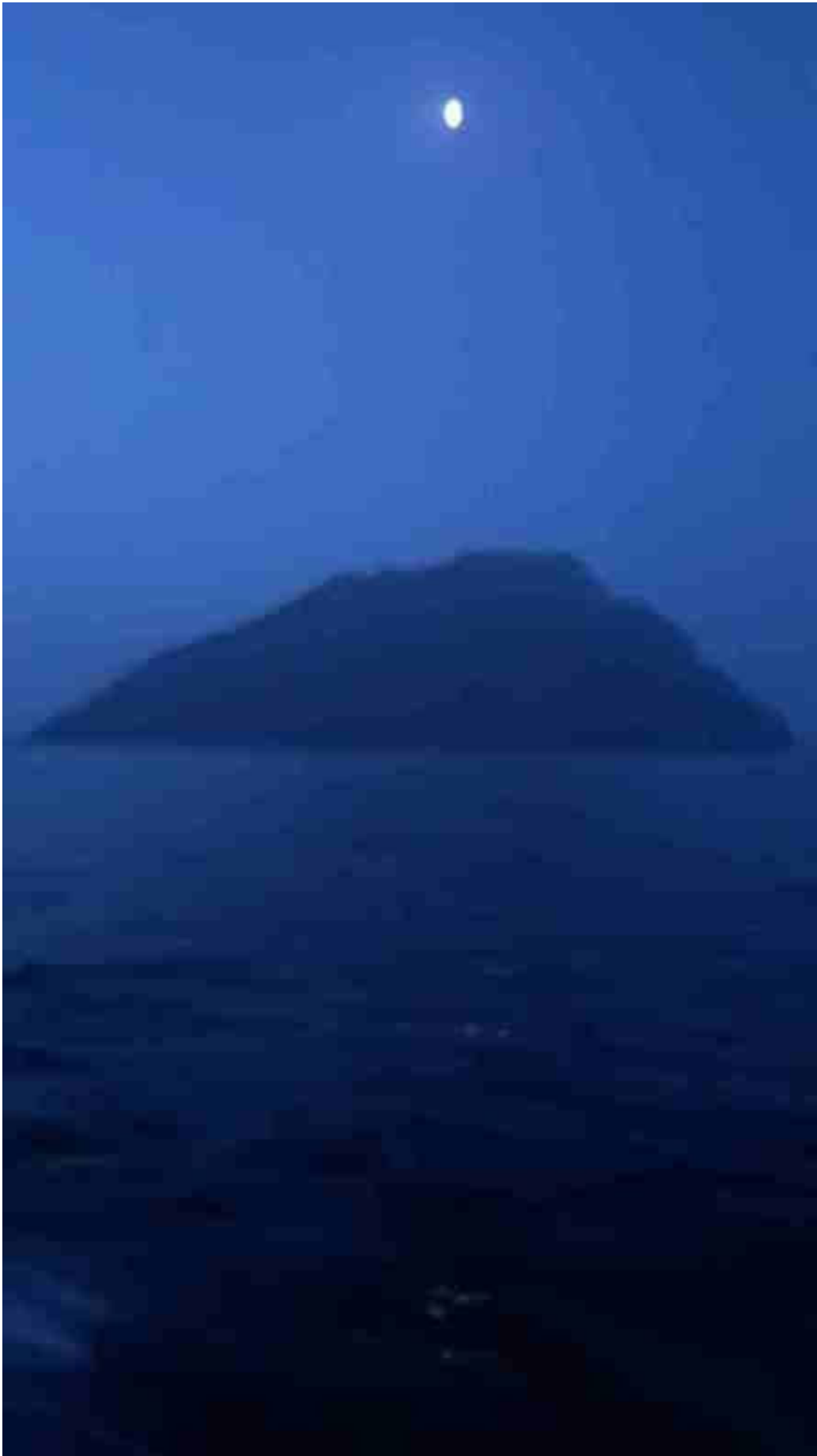




Aan het begin van de avond vertrekken we weer uit Messina. Wat heerlijk om weer te varen. Het heeft ook iets glorieus om de Straat van Messina te verlaten en de Thyreense zee op te varen. De zon verruild zich voor de maan en we hebben het wachtsysteem vereenvoudigd naar drie uur op en zes uur af met als consequentie alleen op wacht ipv met z'n tweeën en een vrije vliegende keep. Een systeem dat mij altijd prima is bevallen.



We varen vlak langs de laatste vulkaan ten noorden van Sicilië: isola di Alicudi. Perfecte conus van 2000m hoogte vanaf de bodum, 675m in de lucht



In de nacht
passeren we

de vulkanen Vulcano en Isola di Alicudivan de laatste kan ik nog net een foto maken.

5. De accu van de groenteboer.

April 26, 2019

De reparatie van de generator verdient nog wel wat toelichting. Het ding doet het dus niet. Andy, de vorige eigenaar van Norna Biron, heeft Joost meegegeven dat de startaccu van de diesel generator overleden is. Aangezien Jasper toch nog wel ff de stad Messina in wilde krijgt hij mee om ook ergens een nieuwe startaccu te scoren. Voor dat doel neemt hij het steekwagentje met boodschappentas mee. Zo'n zelfde ding waarmee je wat oudere mensen ook ziet winkelen, alleen dan in een iets groter formaat. Das handig, een accu wil je niet heel ver mee sjouwen.

De Pirelli bandenzaak een aantal straten verderop zou ook wel eens accu's kunnen verkopen. Althans, bij ons in NL is dat vaak gecombineerd in de Quick Fits e.d. Maar helaas, de zaak blijkt dicht te zijn. Aan de overkant zit een groenteboer die verteld dat het vandaag (Donderdag) bevrijdingsdag in Italië is.

Bevrijdingsdag? waarvan zouden ze bevrijd moeten zijn. Unaniem zijn wij het er over eens dat het van hun remmingen moet zijn geweest. Of het moet van Mussolini zijn die ze ergens gelyocht en opgehangen hebben.

In ieder geval, de groenteboer blijkt erg hulpvaardig te zijn. Hij heeft achterin de zaak nog wel een oude accu staan die het vast nog wel ff doet om een auto te starten.

Tja, als je geen Italiaans spreekt en met handen en voeten wil kenbaar maken dat je een accu nodig hebt, kan je de man niet kwalijk nemen dat hij meteen aan een auto denkt. Uitleggen dat het om de generator op de boot gaat is met handen en voeten nog een hele opgave. Jasper bedankt de man vriendelijk en gaat op zoek naar een zaak, winkel of bedrijf waar hij een accu zou kunnen bemachtigen.

Maar, uitgezonderd voor de eerste levensbehoeften, viert de middenstand deze dag met gesloten winkels. Jasper is weer terug bij de groenteboer en vraagt nu of hij misschien de accu kan kopen. Dat kan, maar deze goudeerlijke groenteman wil Jasper ook geen knollen voor citroenen verkopen en wil de accu eerst testen. Een vriend van hem die een eindje verderop woont heeft wel een accutester. Hij vraagt Jasper even op zijn zaak te letten en gaat vervolgens naar zijn vriend om de accu te laten controleren.

Tja en dan, dan komen er natuurlijk achter elkaar drie klanten binnen. Mbv Google translate op zijn telefoon probeert Jasper de clientèle uit te leggen dat

de baas ff weg is om een accu voor hem te testen maar zal ook zo wel weer terug komen. Het Engels is nog niet zo'n gemeengoed in Messina.

De oudste van het stel blijkt in gezelschap van een veel jongere en bloedmooie dame te verkeren. Ze spreekt wel een beetje Engels maar met een onmiskenbaar Russisch accent. Het zou de conversatie wat makkelijker hebben kunnen maken als de groenteboer al niet weer in de deur verschijnt. De accu is prima en na wat handjeklap verwisselt deze voor € 30,- van eigenaar.

Terug op Norna Biron neemt Jasper de generator onderhanden. De accu polen blijken dermate gecorrodeerd te zijn dat enig contact met de bedrading eigenlijk niet meer mogelijk is. Na een stevige schoonmaakbeurt en nog wat onderhoud karweitjes blijkt de generator aan te slaan op het startkoord maar even later ook mbv de oude startaccu. Een nieuwe was dus helemaal niet nodig geweest.

Nou ja, voor € 30,- zijn we wel weer een mooi verhaal en een reserve accu rijker.

6. Pipi Langkous en het mirakel van de verstopte afvoer(en)

April 28, 2019

Over bakboord varend vult het ligbad zich ineens spontaan, niet met fris schoon water maar met zwart water en drek uit de vuilwatertank. De gootsteen zit verstopt en het toilet krijgt geen spoelwater. Norna Biron is voorzien van een ingenieus leidingen systeem met talloze afsluiters, drieweg kranen en pompen. Professioneel aangelegd en voorzien van 1 meter documentatie en tekeningen. Makkelijker lijkt het om domweg de leiding te volgen om te zien waar dat heen gaat. Dat is simpeler gezegd dan gedaan, want "onderweg" komen we dan weer T-splitsingen, afsluiters en pompen tegen waarvan de functie niet direct duidelijk is. Er zit vast een zekere logica in maar die valt nog moeilijk te doorgronden.

Met Pipi's motto "*Ik heb het nog nooit gedaan dus ik denk dat ik het wel kan*" heeft iedereen een deeltaak meegekregen om één van de problemen op te lossen. Bij mij aan boord is het zo dat diegene die de verstopping heeft veroorzaakt deze ook mag schoonmaken. Hier gaat het om een erfenis van de vorige gebruikers en een langdurige stilstand zodat de narigheid zich ook stevig heeft kunnen vast koeken.

De voldoening is groot als Norna haar geheimen één voor één prijs moet geven. Het laatste wapenfeit is de ontstopping van de gootsteen. Niet alleen het syfonnetje zit helemaal dicht maar ook verderop in de slang zit het dicht. Wat het nog verder ondoorzichtig maakt is de aanwezigheid van een pomp in

de afvoerbuis. Een telefoontje met de vorige eigenaar leert dat de pomp bedoelt is om een eventuele verstopping te ontstoppen, een conclusie die we eigenlijk zelf ook al hadden getrokken gezien het leiding verloop. Alleen moet je dat dan niet een paar jaar laten vastkoeken, want dan werkt het niet meer.

Nadat alles weer doorloopt wordt de stand van de drieweg kraan voorzien van markeringen om te weten wat direct naar buiten gaat en wat naar de vuilwatertank gaat. De kraan is wat dat betreft niet erg intuïtief en doet eigenlijk precies andersom dan wat je verwacht.

Typisch Engels weer.

Jasper en Joost hebben zich vertrouwd gemaakt met het brandstof systeem rondom de motor. Uiteraard niet recht toe recht aan maar een systeem van hoofdtanks met dagtank, alweer vele afsluiters, filters en pompen. Alles redundant uitgevoerd. Voor vertrek is zowel water als vuiligheid voor zover mogelijk uit de diesel verwijderd. De motor loopt prachtig en het feit dat deze luchtgekoeld is ipv watergekoeld is ook een zorg minder. We kunnen ca. 9 uur op een dagtank motoren alvorens die weer gevuld moet worden.

Gedurende mijn shift aan het eind van de nacht en vlak voordat we de haven van Cagliari in het zuiden van Sardinië willen aanlopen, vind ik het nodig om de dagtank te vullen, die is praktisch leeg. Met zo'n grote haven en een verkeersscheidingsstelsel dat eindigt binnen de havenpiers wil je niet ineens zonder diesel zitten. Dus ik maak Joost wakker om dat klusje te klaren. Die moest toch al wakker worden voor het aanlopen van deze haven.

Na het vullen begint de motor te sputteren en slaat vervolgens af. De wind is afluig en we hebben genoeg ruimte. Niks aan de hand wat dat betreft, wel maken we het ankergerie gereed en kunnen direct een zeiltje uitrollen mocht dat nodig zijn. Ik ga er nog van uit dat hij zo meteen wel weer start, we hebben dit al één keer eerder meegemaakt, ook na het vullen van de dagtank. (Ik geloof niet in toeval maar de evaluatie is nog niet rond en bewaren we tot het diner)

Starten wil wel na wat diesel oppompen maar de motor stopt er ook al weer gauw mee. Er is meer aan de hand. Het handpompje geeft maar weinig weerstand en we denken dat de brandstofpomp niet goed werkt. Jasper haalt hem uit elkaar en maakt hem schoon. Ondertussen drijven we relaxed terug de baai in. Het is nog vroeg op deze Zondagochtend en het enige verkeer is een cruiseschip in de verte dat ruim achter ons langs gaat. Ik krijg Norna niet met haar kont in de wind, ze ligt liever dwars, nou ja, ook goed, er valt toch niets te sturen.

De brandstofpomp zit weer in elkaar en we proberen het nog een keer. Het geluk is helaas maar van korte duur. Cagliari ligt stik in de wind maar op de kaart zie ik downwinds een alternatieve haven die veel makkelijker is aan te

lopen, de marina van Capitana. En voorzien van een Fuelstation, want dat is waarom we Sardinië oorspronkelijk wilden aandoen.

Met behulp van een hand vacuümpomp die Macgyver aansluit op de brandstof retour leiding wordt de diesel alsnog aangezogen. Heiko wordt bevorderd tot pompmeester en we proberen hier een eindje mee te varen. Dat lukt. De kotterfok wordt uitgerold en ik mag Norna de haven van Capitana in zeilen. Vlak voor de haven gaat de diesel aan, rollen het zeil weg en leggen na een schoonheidsrondje aan langsij de fuel kade.

Het is vandaag Zondag mooie klusdag. De pompmeester heeft weer vrijaf gekregen en verzorgt eerst een lekker ontbijt en later de lunch, de ontstopper heeft alles weer lopend, de zeilmaker doet wat preventief reparatie werk en de dieselmonteur ontleedt de brandstofpomp.



Zo'n delivery met een nog onbekende boot is wel genieten hoor. Het is uitdagend om Norna al haar geheimen te ontfutselen, te merken dat ze steeds

beter naar haar nieuwe baas gaat luisteren, die overigens nog een beste kluif aan deze wispelturige doch struise dame gaat hebben. Alsof we haar ruw uit haar winterslaap hebben gehaald.

De reis van Sicilie naar Sardinie was er een van uitersten, van geen wind op een oliegladde zee tot dikke schuimkoppen, hoge golven en stik in de wind. Van bikini baden aan dek tot dik oliegoed onder de buiskap. Maar steeds begeleid door vrolijke springende dolfijnen en luie schildpadden, afgewisseld door een groot werveld dat geen wier blijkt te zijn maar duizenden kleine kwalletjes. Ondanks haar 30 ton hobbelt Norna Biron er vrolijk op los. En wij ook 😊



Nb. Norna Biron is een alcohol vrije boot, muv een dagelijks happy hour, maar dat zou je aan de hand van haar satelliet track niet zeggen. Dat komt niet door

een benevelde stuurman, maar door het feit dat ons satelliet kastje weliswaar een externe antenne heeft voor de satelliet communicatie maar niet voor de GPS positie. Het ding heeft een interne GPS antenne en dat werkt slecht binnen een stalen boot. Dus heeft Joost op verschillende plekken uitgetest voor de GPS ontvangst waarbij het apparaatje wel binnen zit maar ook naar buiten mag kijken. Vandaar het wat rare spoor over een bepaald traject.

Gezien deze berichtgeving niet alleen naar mijn Blog wordt gestuurd maar ook naar het Zeilersforum, hebben wij weddenschappen onder elkaar afgesloten over wie welke kritiek op het forum gaat posten. Lachen, veel voorpret van gehad en het blijkt ook nog precies uit te komen.

7. Marina di Capitana.

May 1, 2019

Marina di Capitana is een aangenaam intermezzo. De uiterst gastvrije en behulpzame havenmeester laat ons aan de fuelkade liggen, een mooi en makkelijk plekje zo vlak achter de havenmond. Ook heeft de havenmeester een auto ter beschikking waarmee we naar Cagliari kunnen. Capitana lijkt een soort van resort te zijn met nog wat huisjes er omheen, maar verder is er niet veel.

Voor het diner rijden we naar Cagliari aan de hand van goede eet adresjes die ons door de havenmeester zijn meegegeven. Helaas lukt dat niet. Op deze Zondagavond is alles dicht. Wel belanden we in het hoger gelegen oude stadsdeel met z'n hoge smalle straatjes en uiteraard een imposante basiliek. Als enige Katholiek in het gezelschap moet ik uiteraard even binnenkijken om de bouwkunsten te bewonderen. Niet zoals de meeste anderen dat doen, met het slaan van een vroom kruisje. Dat geloof heb ik al lang geleden achter mij gelaten.

Op de terugweg naar Capitana vinden we een pizza zaak langs het strand. Het restaurant zit stampvol met Italiaanse families, dus dat moet wel goed zijn. Pizza's zo groot als karrewielen verdwijnen in onze inmiddels best wel hongerige magen. Heerlijk en dat voor maar € 8,- per stuk.

Op het boodschappenlijstje voor de Maandag staat o.a. een nieuwe brandstofpomp, nieuwe smeerrepen voor 1e en 2e rif, MacLube of iets soortgelijks om de mastgroef te smeren, lampjes en een CO2 patroon voor het reddingsvest van Heiko. Het vest lag een paar dagen terug spontaan opgeblazen in de voorkajuit. De tweede al deze reis.

Voordat Jasper en ik naar Cagliari gaan heeft hij eerst met de importeur van Deutz gebeld met de vraag of er in Cagliari een bedrijf zit dat Deutz onderdelen heeft. Nou dat is er, een machinewerkplaats voor

landbouwvoertuigen. Bij het eerste telefoontje naar het bedrijf wordt de hoorn erop gegooid na de eerste woorden Engels. Ai, dat was niet handig. Een tweede poging maar nu met eerst een Italiaanse begroeting. Dat helpt. Al snel gaat de conversatie over in het Frans, Jasper schat de man aan de telefoon in als een Italiaan van Noord Afrikaanse komaf. Hij heeft ook gelijk achteraf. Handig als je een paar talen over de grens kunt spreken. Frans is voor mij iig niet weggelegd. De man is verder heel behulpzaam en verlost ons al snel van onze zorgen. Ja hoor, de brandstofpomp voor dit type Deutz motor ligt gewoon in het schap. Wat een heerlijke opluchting. Op het doosje staat zelfs een datum van maart 2019. Er lijkt dus wel een zekere omloopsnelheid in te zitten. Mooi, zo'n Deutz.

Google maps brengt ons naar een marine chandler, een grote uitgebreide zaak waar we maar matig scoren. De tweede zaak die we bezoeken wordt bemand door twee keurige dames, strak in de lak, schat ze allebei niet onder de 70. De dyneema smeerrepen in twee verschillende kleuren worden ons met korting verkocht. Het enige dat niet lukt is het CO2 patroon. Een 275N vest lijkt iets typisch Nederlands te zijn.

Terug op de boot is Joost de tophoek van het grootzeil aan het versterken. De ingenaaide banden zijn veels te kort en Joost naait er nieuwe banden in. Dit ten koste van de veiligheidslijn aan dek, die als donor fungeert. Zo'n klus zou voor mij een brug te ver zijn, maar Joost draait er zijn hand niet voor om en heeft dan ook veel ervaring. Van zeilkleding tot slaapzakken, van ritsen tot vagina (na een bevalling, als arts) Heerlijk om te zien, wat een rust, toewijding en geduld.

Jasper is ondertussen de brandstofpomp aan het vervangen. Een drop-in-replacement zo lijkt het, maar de praktijk is weerbarstiger. Het is een lastige plek om te bereiken, het ding moet tegen zijn eigen veerkracht in op zijn plek geduwd worden en een paar boutjes moeten op onzichtbare plaatsen worden vastgedraaid. Daarbij er voor zorgend dat schroefjes, ringen, pakking en gereedschap niet voor eeuwig in de diepe bilge belanden.

Ikzelf klim de mast in, gezekerd door Heiko, om de mastgroef met een soort siliconen weer beter gangbaar te krijgen. Het waait met 25kn hard door de haven. Daarboven in de mast nog iets meer maar de siliconen vinden wel hun weg de mastgroef in. Oef, dat was nog een flinke klimpartij en ben blij dat ik weer beneden sta. Ben niet zo'n held als Joost en Jasper die dat ogenschijnlijk met het grootste gemak doen.

Heiko vult de tanks met water en diesel. Bij het vullen van de dieseltank ontstaat er wat verwarring. Er gaat veel meer diesel in dan de tanks aankunnen. Joost vind de diesel wel erg goedkoop maar Jasper heeft het idee dat we opgelicht worden, zoveel diesel past er helemaal niet in. De Italiaanse

dieselman staat er niet begrijpend bij en wijst op de meters. Euros en liters, niet andersom hè. OK, ook weer opgelost.

De te korte versterkingen in de tophoek van het zeil zitten ook aan het reefooog van het eerste rif, met een flinke scheur als gevolg. De tophoek was een hele dag werk en dit reefooog repareren is minstens zo veel werk. Gezien de vooruitzichten met licht weer en ruime wind vindt Joost dat hij dat klusje ook wel onderweg kan oppakken en we vertrekken dinsdagochtend met een grootzeil dat tot het tweede rif is gehezen.



Marina di Capitana: Grande porto con tariffe molto ragionevoli, noleggio auto, diesel, servizi igienici carini e un padrone del porto estremamente ospitale e disponibile. Consigliato a chiunque venga qui.

Even een pluim voor de Marina di Capitana. Prima haven voor redelijke tarieven en een zeer gastvrije en behulpzame havenmeester.

We zijn weer onderweg. Prima windje momenteel. Het ziet er gunstig uit voor de komende week. Geniet momentje!

Next stop, Spanje, Engeland of Portugal.



Inmiddels is het Woensdag en sukkelen we op de motor over een gladde Middellandse Zee met nauwelijks wind onder een lekker zonnetje. Het is vandaag een bijzondere dag, al wil hij dat zelf niet weten. Later vandaag meer.

8. Happy Birthday.

May 1, 2019

Happy hour is vandaag Happy Birthday, Joost is jarig en ipv de boord oorlam was er champagne op het voordek. Ik had twee flessen gekocht in Nidri maar door al het geschut stonden deze stevig onder druk. De helft van elke fles kwam daarom Norna Biron toe.

Fijn geniet momentje onder stralend zonnetje en vlakke zee.



Een verrassing, ingegraveerde champagneglazen om deze bijzondere verjaardag niet meer te vergeten. Voor mij een probleem minder, voor Joost een probleem er bij 😊 Hoe hou je ze heel ?

9. Brown shower.

May 2, 2019

Het beloofd vandaag een prachtige zeildag te worden. Met een stevig lopend windje zeilen we achter de gereefde kluiver aan. Het grootzeil is weggehaald om nog wat dieper te kunnen varen. Met enige regelmaat passeert een vrachtschip, zowel tegenliggers als mee liggers. Het is in dit deel van de MED duidelijk drukker met de grote vaart.

Na van mijn nachtwacht uitgerust te zijn pomp ik mijn laatste keutel door het toilet naar buiten. Er wordt geschreeuwd vanuit de kuip. STOPPEN STOPPEN ! De stront blijkt halverwege de mast naar buiten te komen. Ruimwinds, dat wel, de kuipzitters blijven gespaard voor het ergste.

Hoe dat nou precies zit met de vuilwatertank is nog niet helemaal bekend. De functie van de elektrische pompen voor zowel zwart als grijs water in combinatie met verschillende schakelaars die afhankelijk van hun stand de pompen een andere functie lijken te geven, blijft vooralsnog vol raadselen. Dat één pomp lijkt vast te zitten maakt het er ook niet duidelijker op.

Totdat ook dat systeem is ontrafeld pompen we onze behoeften gewoon naar buiten. Dat mag, zo midden op zee, en de vissen vinden het lekker.

Halverwege de mast zit de beluchting van de vuilwatertank. Lekker ver weg, dan ruik je ook niets. Ogenschijnlijk een geniale oplossing. Het is echter niet de bedoeling dat daar iets uit komt, het moet voor ontluchting en beluchting zorgen, dus kennelijk is er iets mis. We concluderen dat er ergens een verstopping zit waardoor de vuilwatertank alsnog gevuld wordt ondanks de stand van de drieweg klep rechtstreeks naar buiten. Het pad loopt dan blijkbaar via de afvoer de vuilwatertank binnen.

We hebben een Helmsman momentje 😊 (voor de ZF insiders) Werk aan de winkel voor de loodgieters aan boord. Als het over poep en pies gaat zijn de grappen niet van de lucht. De details zal ik besparen.



10. Opgeruimd.

May 3, 2019

Het was nog best druk vannacht. Meeliggers, tegenliggers en dwarsliggers. Één van de laatste moest zijn koers iets aanpassen om op een wel aangename afstand achterlangs Norna te gaan. 9.00 uur begint mijn shift weer. De voltallige bemanning zit in de kuip, Pink Floyds "Time" schalt uit de speakers en we zeilen nog steeds achter de Kluiver aan. Nou nog een zonnetje, die verschuilt zich nog achter een grijs wolkendek. Geen slecht begin van de Vrijdag 😊

Nog mooier is dat de verstopping in de zwart water afvoer eruit geplopt is, en dat zonder de boel te demonteren. Want dat was het oorspronkelijke plan voor vandaag. De laatste restjes poep zijn door Jasper van de dekluiken geschrobt.

Er zijn plannen voor een nieuwe marifoonkabel in de mast



11. Nieuwe marifoonkabel.

May 4, 2019

Rustige dag vandaag. We glijden vrijwel geluidloos langs de zuidkust van Spanje. Waterig zonnetje, beetje wind, zowel de Kluiver als de Fok uit en de

zeilmaker heeft de klus aan het gescheurde reefoog weer opgepakt. Mijn shift eindigde vanochtend om 6.00 uur, daarna lang geslapen tot mijn wekkertje weer afging voor de shift van 12.00 uur. Eindelijk weer eens goed doorgeslapen. Mijn kooi op de salonbank is eigenlijk te breed en bij een bewegend schip lig je dan niet vast genoeg. Maar dus niet vanochtend, weinig deining en rustig zeilend. Het toilet zit weer verstopt, dat is minder.

Gisteren heeft Joost minstens 5 uur in de mast gehangen om een nieuwe marifoon kabel te monteren. Een hele prestatie op een wiebelend schip, ik doe hem dat niet na, maar Joost vindt het prachtig en geniet daarvan. De nieuwe marifoon antenne was al eerder door Jasper aangebracht. De wereld is ineens een stuk groter. Waar we andere schepen in het donker nog eerder op zicht zag en dan op de AIS, bereik hoogstens 5 à 6 mijl, zien we ze nu op zeker 30 mijl afstand. Een enorme verbetering dus.

In de loop van de middag komen we naar verwachting wel weer onder 4G bereik, maar dit mailtje gaat nog ff via de satelliet.



12. Soms zijn we even gelukkig.

May 5, 2019

We naderen Gibraltar; nog 11 uur varen. Waarschijnlijk gaan we daar diesel tanken en wat boodschappen doen. Hier portret van 2 van de 4 helden:



En ons 4e bemanningslid die onder alle omstandigheden heerlijk ontbijt, lunch en diner verzorgt:



Hij is ook goed met plee-pompen! Gisteren ding gedemonteerd en voorzien van reeks reserve onderdelen waarmee het ding weer goed werkt.

13. Bootvluchtelingen.

May 7, 2019

Mijn zeer gewaardeerde Vietnamese collega had het er nooit over. Hoe hij eind zeventiger jaren als 14 jarig jochie samen met anderen in een wrakkig bootje de Zuid Chinese zee opvoer.

Na de oorlog en de komst van het communistisch regime wordt het voor velen duidelijk dat er voor hen geen toekomst is weggelegd in de nieuwe Socialistische Republiek Vietnam. Het communistisch regime brengt de Zuidvietnamese bevolking de beginselen van het marxisme-leninisme bij en worden 'staatsgevaarlijke personen' opgesloten in heropvoedingskampen of worden gedeporteerd naar 'nieuwe economische zones', om daar in primitieve omstandigheden landbouwgrond te ontginnen.

Er zijn destijds duizenden Vietnamezen verdronken, gestorven door honger en ziektes of vermoord door Thaise piraten. Mijn collega heeft het er nooit over en is ook weinig spraakzaam over die periode. De frustratie en trauma zit diep en vragen worden in korte bewoordingen afgedaan. Dat hij hier een beter leven heeft opgebouwd en gewaardeerd Nederlander is geworden staat buiten kijf.

De marifoon aan boord van Norna Biron zend regelmatig PAN PAN berichten uit over bootjes met 16 en 54 vluchtelingen aan boord met het verzoek om goede uitkijk te houden en te melden als je ze tegen komt. Hoe ze dan die exacte aantallen kunnen weten ontgaat mij.

Zo'n 20 jaar geleden voer ik met mijn Senta ook in deze contreien. Een dag na Gibraltar ontdekte ik ook een bootje. Met 2 knoopjes en onder spinaker gleden we oostwaarts. De Navtex had het over militaire oefeningen met een duikboot en het eerste wat bij mij opkwam was dat dit kennelijk mariniers waren en elk moment zo'n submarine kon opduiken. Bootvluchtelingen kwam in eerste instantie niet bij mij op.

Heel gelijdelijk kwamen ze steeds meer dichterbij. Met de verre kijker zag ik donkere figuren en er werd gehooft. Pas toen viel het kwartje. Zouden ze wapens hebben ? Ik maakte mijn opstapper wakker en besloot tegelijkertijd de spi te strijken en de motor te starten. De afstand werd allengs weer groter. Dit was een keiharde nare werkelijkheid in mijn zo zorgeloze bestaan. Ik deed niets. In dit druk bevaren deel van de MED zijn anderen die beter zijn uitgerust. Achteraf had ik wellicht in de buurt moeten blijven, melding maken en wachten tot ze veilig zouden zijn. Maar dat is achteraf, het heeft mij nog lang bezig gehouden.

Op Norna Biron hebben we wel afspraken gemaakt over hoe te handelen in geval we in een soort gelijke situatie terecht komen. In alle redelijkheid, opvang op een jacht is niet wenselijk. Wel melden, maar wat te doen als mensen verdrinken ? Of opzettelijk hun bootje laten zinken. Het blijft een lastig dilemma, we hebben een aantal scenario's doorgenomen en uiteindelijk besluit de schipper.

De marifoon meld zich weer met een PAN PAN bericht. In de buurt is een bootje met vluchtelingen zinkende. Wat een harde realiteit op ons plezier tochtje.

14. Gibraltar.

May 7, 2019

Na de lange oversteek vanaf Sardinië krijgen we onder de Spaanse kust weer 4G bereik. Hoe verslavend is dat ? Een paar uur lang is het erg stil aan boord omdat eerst de Internet behoeftes bevredigd moeten worden. Maar door dicht onder de kust te kruipen ondervinden we ook minder zeegang en minder tegenstroom. Nadeel is dat in de kuststrook veel kreeften/krabben korven verankerd liggen, soms zelfs hele drijvende constructies waar je overdag omheen kunt varen maar snachts niet kunt zien. Dan is het beter om wat meer afstand te houden. Jasper appt naar de brug of de marifoon wat zachter kan. Hij ligt er ongeveer 1m vandaan.

De aanloop naar Gibraltar vanuit het Noordoosten is magisch. "The Rock" verschijnt als een lichtje in de verte dat alsmaar groter wordt. De berg wordt aan die kant mooi verlicht en ik trommel de andere mannen uit bed om dit schouwspel niet te missen. Met mijn telefoon heb ik tientallen fotos gemaakt waarvan er maar één min of meer gelukt is. In ieder geval is het de minst onscherpe.



Om een uur of 3 in de nacht liggen we aan de fuelkade helemaal achterin de haven en vlak naast de start- en landingsbaan van het vliegveld. Bij het aanvaren is het verlengde van de startbaan verboden vaargebied afgebakend door rood knipperende boeien. De oorlam die oorspronkelijk bedoeld was voor Joost zijn verjaardag (maar toen vervangen door champagne) komt nu wel op tafel. Met ijs, dat Heiko heeft laten ontstaan in het onlangs ontdekte vriesvakje van de koelkast.



Het boodschappenlijstje voor Gibraltar ligt al klaar. Na rijp beraad laten we het oorspronkelijke idee om ivm het tij laat in de avond weer te vertrekken varen. Er is weer veel te doen en waarom zo'n haast als we 12 uur later in de volgende ochtend ook nog kunnen vertrekken. Het weer ziet er voor de komende week gunstig uit om ons op de Atlantische Oceaan naar het Noorden te werken. Na nog 1 of 2 glaasjes zoeken we vroeg in de ochtend onze kooien op. Het wekkertje gaat onverbiddelijk 3 uur later weer af, zo niet, wekt de dieselman ons wel.

De dieselkade is populair deze ochtend. Norna lijkt wel een bijbootje vergeleken bij het enorme motorjacht die ook volgetankt moet worden. Ook het bijzondere aluminium motorjacht van Dashew dient zich aan. We verleggen Norna naar een ander deel van de kade om niet te hoeven wachten op de langdurige tanksessie van het superjacht.



Helaas kunnen we hier niet blijven liggen en verkassen we naar de Queensway Quay marina zo'n beetje halverwege de haven. Langs één van de kades ligt het Nederlandse vrachtschip "Diamantgracht" haar deklast te lossen bestaande uit motor- en zeiljachten. Ook een manier om met je bootje in de MED te geraken.

Ik heb hier in het verleden met mijn eigen boot ook gelegen maar herken eigenlijk alleen nog de koloniaal aandoende gebouwen aan de landzijde. Er is veel veranderd en ook veel bebouwing bijgekomen. Verder prima haven en de havenmeester geeft ons een mooi plekje vlak onder zijn kantoor. Het wordt weer een drukke doe dag om Norna weer te kunnen vertroetelen met verse olie, water, filters, heklicht, stoomlicht, schoten en meer. De Morrison supermarkt is op loopafstand en net als ik mij bedenk dat we geen ponden hebben om een supermarktkarretje los te koppelen van zijn soortgenoten zie ik er eentje in het wild. Dat is makkelijk, geen muntje nodig.

Bijna wordt ons steekwagentje met tas gejat. In een onbewaakt moment is die weg. Ik spurt naar buiten maar zie niets. Met Heiko loop ik nog eens drie keer de supermarkt door maar het ding is niet meer te vinden. We leggen ons neer bij de gedachte dat het ding weg is. In een volgend baalmomentje ga ik nog eens kijken maar nu naast de uitgang bij een bar. Waarrempel, daar staat ie, met de tas open (zat niets in). Pff, dat valt weer mee.

Happy hour doen we op een terrasje in de haven. Twee rondjes pinten en we zijn klaar om een restaurant op te zoeken. Jasper heeft zin in een dikke biefstuk en ik eigenlijk ook wel. Het worden een Sirloin steak en T-bone steak van onbescheiden afmeting in een Spaans restaurant in Ocean Village. Daar waren we vannacht ook al, de fuelkade ligt er naast. Joost en Heiko zijn meer bescheiden met een Burger en Calamares. Het restaurant wordt verruild voor

een Ierse pub waar onder het genot van de nodige pinten Guinness en Lager de politiek-maatschappelijke stromingen in Nederland worden bediscussieerd. Omdat het kan, met 4 zo verschillende mannen.

Het wordt alsnog vroeg in de ochtend in de salon van Norna Biron met verzoeknummers uit de speakers alvorens we de kooien opzoeken.

We zijn vanmorgen 10.30 uur vertrokken voor hopelijk weer een lang traject.

Wel morgenavond nog ff 4G opzoeken voor de Champions Leage kraker Ajax – Tottenham. Life a/b Norna via mijn Ziggo App (hoop ik)

15. Champions Leage.

May 9, 2019

Donderdag ochtend, nog even bijkomen van de Champions Leage kater van gisteravond. De 4G lijn volgend langs de kust van de Algarve kunnen we aan boord de wedstrijd Ajax – Tottenham live volgen. De Ziggo app op mijn Ipad werkt alleen met Wifi, dat wordt verzorgd via de hotspot van mijn Android telefoon. De bemanning is verdeeld. Joost en ik verheugen ons al de hele dag op een leuk voetbal avondje. De wachten komen bijna precies mooi uit. Alleen het laatste uurtje van mijn 18.00-2100 shift besteed ik aan Heiko uit voor de voorbeschouwingen en voorpret. Om 00.00 uur is het weer de beurt aan Joost en om 03.00 begint mijn wacht weer.



Jasper geeft er niets om en stuurt de boot van 21.00 tot 24.00 door de donkere avond. Wat een genot om zo maar even 2 uur van de wereld af te zijn mbv een klein Ipad schermpje. Nou, ja, verder commentaar zal ik maar achterwege laten. Al binnen 5 minuten na afloop van de wedstrijd lig ik al in mijn slaapzak. Zo jammer.

Aan het begin van mijn 03.00 uur shift zijn we net Cabo San Vincente gerond. Overdag is het rondenvan deze kaap majestueus, vind ik. Nu is er maar weinig van te zien muv de vuurtoren die zijn lichtbundel ritmisch over Norna laat schijnen. Aan bakboord ligt het TSS (Traffic Separation Scheme) waar we ruim buiten blijven. Eindelijk werkt ook de wind weer mee die nu eens niet pal tegen staat maar met een zacht briesje de zeilen laat bollen.

Zometeen (12.00) is het mijn beurt weer. Buiten veroorzaakt een lange deining een mooi heuvel landschap. We zijn halverwege de volgende 4G boei.

16. Golf van Biscaye.

May 12, 2019

Golf van Biscaye, zondagavond 12 Mei 22.00 uur

De Noordroute langs de Portugese kust is op deze reis steeds een puntje van zorg geweest. Vaak staat daar een constant harde Noordelijke wind, de Portugese Noord genaamd. Dit fenomeen is het gevolg van het Azorenhoog waaromheen de wind met de klok mee omheen draait en een Spaans laag waar de wind rondom tegen de klok in draait. Dat komt precies samen en versterkt elkaar langde Portugese kust. De condities zijn afhankelijk van de plaats van het Azorenhoog. Het is zeer lastig om tegenop te kruisen. In feite zijn er twee mogelijkheden, ver de oceaan in om Westelijke winden op te pikken of langs de kust blijven en gebruik maken van deckust effecten. Veelal met tussenstops.



Maar nu niets van dat alles. Het geluk is met ons. Met halve wind tot bakstagwind beleven we een paar mooie zeildagen met schitterende nachten. Dolfijnen trekken een groen spoor door het water als ware het torpedo's. Machtig mooi. We zeilen van 4G boei naar 4G boei, althans zo noemen we de uitstekende kapen waar we korte tijd van internet kunnen genieten. Niet alleen om onze sociale media behoeften te bevredigen maar ook om omvangrijke weer grib files binnen te halen. Dat gaat sneller dan via de satelliet.

Cabo Finisterre ronden we binnen zichtafstand in rustig weer en een, afgezien van deining, verder vlakke zee. Op dit hoekpunt van Europa kan het flink spoken. Nu even niet en Biscaye begroet ons met een grote school dolfijnen die rondom Norna Biron hun kunsten vertonen. Ze lijken er plezier in te hebben.

Biscaye belooft ons Oostelijke wind, dus mooi bezeild naar het Noorden. We zeilen zo'n beetje parallel aan de scheepvaart route, dus altijd wel schepen om ons heen. Opvallend is het bereik van onze IAS, tot wel 165 mijl aan toe. Dat zal vast aan de atmosferische omstandigheden liggen. Het is ook kraak helder.

Het wordt ook beduidend kouder. Voor het eerst deze reis heb ik mijn thermo ondergoed aan en mijn zeillaarzen. Er valt verder niet zo veel te vertellen. De dagen rijgen zich aaneen, Norna houdt zich goed en haar bemanning ook.

Mijn mooiste zeildagen waren vaak met Oosten wind, maar ja, dat is vanuit Nederland gezien. Vooralsnog blijft dit nog wel even doorstaan, waar we nu

plezier van hebben, maar staks bij de aanloop van het Kanaal veel last van gaan krijgen, want dan is het tegenwind. Maar dat is pas over een paar dagen. We gaan het zien.



17. Engels Kanaal.

May 15, 2019

Woensdagavond, ergens halverwege Selsey Bill en Beachy Head.

Zo dat was een vlotte oversteek van Biscaye. Helaas is het ingestelde walvis alarm niet afgegaan. (*zie note) Wel worden we regelmatig begeleid door dolfijnen, soms een paar, soms een hele school.

(*)Note: na een confrontatie met Orca's voor de kust van Finisterre in het najaar van 2020 denk ik daar nu anders over. Gelukkig liep dat toen zonder schade af.)

Twee dagen over bakboord zeilend en de oversteek van Biscaye is een feit. Na Ile D'Ouessant zetten we dat nog eens twee dagen voort door de aanloop van het kanaal tot onder de Engelse kust.

Ile D'Ouessant ronden we in de nacht, bepaald spectaculair vind ik. Met name de vele rode en witten lichten, en wetend wat voor een imposante bouwwerken daar onder zitten, is indrukwekkend.

Uit het Chenal le Four aan stuurboord zie ik op de AIS een 24ft. Frans zeiljachtje aankomen. Aan haar naam te zien een solo zeiler, misschien wel zo'n Mini Transat coureur. Een heel andere wereld dan aan boord van Norna en om de één of andere reden benijd ik hem of haar niet.

Norna glijdt met haar 30 ton majestueus over de golven. Paaltjes pikken is haar vreemd, net als zich laten afstoppen door een golf. Ze dendert gewoon door, de golven in met wolken van schuim uiteen spattend, toch ook heel wat anders dan een AWB (Average White Boat). Alleen een protesterend anker in de boeg verstoord met een bonk af en toe haar gracieusheid. En als de wind iets afneemt naar 20 knopen doet een puntje kluiver wonderen om haar opnieuw weer de sporen te geven.

De 4G boei (zo noemen wij "Land in zicht") ligt bij Start Point. We zeilen nog een eind Lyme Bay in alvorens naar het Noorden te verleggen. Dan gaat de motor ook weer bij en motorzeilen we verder tegen de wind in.

's-Nachts om drie uur neem ik het wachtstokje weer over van Joost. Nog geen kwartier later stopt de stuurautomaat er mee. Dat doet hij wel vaker. Een complete reset, wat gerommel met bedrading of een opvoedend klapje tegen het kompas heeft tot nog toe steeds geholpen om hem weer werkend te krijgen. Zelfs heeft Joost hem al op een andere groep gezet omdat er regelmatig een "power failure" optrad. Nu lijkt hij het te vertikken. De reset haalt niets uit. Het kompas werkt, hij wil ook best aan de gang maar het lijkt alsof de koppeling (de clutch) in het systeem niet meer werkt. Soms voel ik nog een tikje maar er zit nu duidelijk iets niet goed.

De roerlagers van Norna Biron zijn ernstig aan vervanging toe. Dat wisten we al toen we Griekenland verlieten. Sturen is spierballenwerk. In elke stand blijft het roer hardnekkig staan. Even zo blijft Norna een koerswijziging ook hardnekkig volgen. Tenminste als zij genegen is om na enige aandrang naar het roer te luisteren. Terugbrengen op koers is een geduldig karweitje of oversturen met spierballen. Kortom, het vraagt wat oefening en gewenning. Kunst is eigenlijk om zo min mogelijk te sturen en Norna haar eigen weg te laten vervolgen, weliswaar met kleine correcties, en in dat laatste zit de kunst verborgen. In vlak water niet zo heel lastig, in hoge golven nog best een opgave.

De stuurautomaat daarentegen heeft er ogenschijnlijk helemaal geen moeite mee. Ondanks de meest trage instelling kwa reactiesnelheid is hij er wel druk mee. Overbodig druk, maar daar hebben wel meer autopilots last van. Wetende hoe zwaar werk het is maken we ons wel zorgen of dit goed blijft gaan. Nieuwe roerlagers staan pas in Nederland op de planning.

In het zicht van Portland Bill realiseer ik mij dat het moment is gekomen dat de stuurautomaat toch echt ergens mechanisch kapot is gegaan. Tijd om verder uit te testen of over na te denken is er nu niet. Een visser aan stuurboord, een tegenligger die recht op ons af komt en het rondenvan Portland Bill eisen nu mijn volle aandacht op. Als een dronkenman probeer ik Norna in de hoge holle zee op koers te houden. Uitslagen naar beide kanten van zeker 40 graden zijn geen uitzondering. Wat zullen ze wel niet van Norna

op de AIS denken? Geen peil op te trekken, net als die visser trouwens, die ook alle kanten op gaat en mij zeker anderhalf uur bezig houdt. De enige steady factoren zijn de tegenligger en Portland Bill.

De richting waarop de visserman vaart kan ik alleen maar op de AIS zien. De boot zelf is één fel wit licht en boordlichten of anderszins zijn niet te zien. Als de visser vlak bij zijn koers 180 graden wijzigt en van mij af vaart keert de innerlijke rust weder en kan ik mij richten op het rondenvan de kaap. We zitten nog steeds in veilig vaarwater. Eigenlijk mag de Ipad niet de kuip in maar nood breekt wet. Ook in de kuip zit een plotter maar de kaart daarvan is al bij Zuid Portugal gestopt en wat overblijft zijn de contouren van het land. Genoeg voor AIS maar niet genoeg om deze beruchte kaap te rondenvan. En aangezien het sturen mijn volle aandacht vraagt kan ik niet ff naar binnen om op de kaart te kijken.

Om 6.00 uur komt Jasper naar boven en vertelt hem het slechte nieuws. Aangezien ik niet alleen het achterdek op wilde om het kompas een opvoedkundig tikje te geven doet Jasper dat nu. Zoals ik al dacht, het helpt niet. Ook Jasper is het mij eens dat er iets mechanisch kapot moet zijn. De clutch doet het niet meer of misschien is de aandrijfas gebroken, het tandwiel eraf, of zoiets. Het vooruitzicht om met de hand te blijven sturen is niet fijn en na kort beraad besluiten we Joost te wekken. Jasper en Joost nemen het over en ik duik, niet eens koud, mijn kooi in.

Een paar uur later wordt ik niet geheel vrijwillig wakker en blijkt ik mijn kooi te delen met allerlei gereedschap en houten onderdelen van de servieskast. Want boven de servieskast zit de drive van de automaat. Jasper is bezig het ding te demonteren.



Wat volgt is een zorgvuldige ontleding van de drive door onze Bush Mecaniciën. De middelen zijn immers maar beperkt. Al snel is de conclusie dat de clutch prima in orde is. We proberen het tandwiel van de as af te krijgen

met wringen en tikken maar dat lukt niet. Met een McGyver poelietrekker bestaande uit de twee bouten waar de drive mee vast zat en een tierip lukt het uiteindelijk wel. Als ook de aluminium behuizing is verwijderd wordt het euvel zichtbaar. Ook meteen met een opluchting. De as is heel maar de tandwielkrans is los. Deze hoort vast te zitten met 4 boutjes, maar 2 daarvan zijn gebroken en de andere 2 hebben zich in allerlei bochten moeten wringen om de boel nog enigszins vast te houden. Wat ze dus uiteindelijk hebben moeten opgeven.

De resten van de afgebroken boutjes zitten nog in het aluminium huis. Uitboren lukt niet. Daarnaast hebben we deze maat boutjes ook niet in huis. Wel een maatje dikker. Nog eens bestuderen leidt tot de conclusie dat nieuwe gaten boren en tappen tussen de bestaande schroefgaten de beste oplossing is. De te lange boutjes die we hebben gevonden brengt ook het idee de nieuwe gaten helemaal door te boren en de nieuwe bouten tevens te borgen met een moer aan de buitenkant van de aluminium behuizing. Staat weliswaar minder fancy maar is een stuk degelijker dan de oorspronkelijke constructie. De zo gereviseerde drive is nu beter dan dat hij ooit was.

Net voor happy hour is de boel gefixt en kan de automaat er weer op. Inmiddels heb ik de hele dag Norna met de hand de goede richting op kunnen bewegen en zijn we o.a. het Isle of Wight gepasseerd. Oefening baart kunst en gelukkig is de zeegang gedurende de dag ook een stuk minder geworden. Het is weer prachtig weer geworden, de knutselaars beneden missen heel wat maar beleven weer hun eigen hoogtepunt. Knap stukje werk weer.

In mijn werk doe je knutselen in je eigen tijd. A/b Norna mag het blijkbaar ook in de baas zijn tijd. Overuren worden niet vergoed dus ik ben zometeen (21.00 uur) weer gewoon de klos in het reguliere wachtschema 😊

Met liefde en plezier ! Wat een genot om met deze mannen 4 weken op elkaar gepakt te zitten.

Zonder gekheid, Jasper blijkt een ware dieseldokter te zijn en heeft vele uren in de machinekamer doorgebracht. De dieseltank is vuil en naast het zoveel mogelijk afzuigen van de vuiligheid moeten er dus ook met regelmaat filters vervangen worden. Stiekem denk ik dat ie wel een beetje verliefd op die Deutz is geworden.

We verwachten nog veel tegenwind op de Noordzee en om de planning te halen maken we morgen nog één tankstop.

Foto's Isle of Wight, St. Catherine's Point





Nu tussen Bechy Head en Dungeness. Gaat lekker. Vanmiddag diesel bunkeren in Dover of liever Ramsgate, dan door naar Amsterdam om daar wild te gaan stappen. Bemanning krijgt passagier-pasje tot 22:00 uur!

En de zon is weer op! Net links van zon is Dungeness zichtbaar





In het ochtend zonnetje ter hoogte van Dungeness.



18. Ramsgate.

May 17, 2019

We kiezen Ramsgate als haven om een tankstop te maken. Dat is weliswaar een beetje om maar het is ook de oorspronkelijke thuishaven van Norna Biron en er kan een ontmoeting met de vorige eigenaar Andy gepland worden. Zelf droom ik al een paar dagen over een lekkere pint met fish&ships.



Gespot op de Webcam.

Er zijn ook nog wat diverse klusjes te doen, zoals het vooronder leegpompen, filters vervangen en de bijboot opnieuw stevig vastsjorren in haar davits. Die is wat zachter geworden en heeft zich in zware zeegang wat los weten te werken. De buitenste davits steunen staan onder een ongezonde hoek maar blijken bij nadere inspectie toch niet gebroken te zijn, waar we wel bang voor waren. Slechts wat getordeerd.

De mannen staan alweer te popelen om de klusjes op te pakken maar ik weet inmiddels precies hoe dat gaat. Het resulteert in minder tijd voor andere geneugten waarvan de fish&ships bij mij nu met stip op nr.1 staan. De helft van de crew is voor en dan realiseert de schipper zich dat we het eigenlijk ook wel verdient hebben. Mouterij blijft daarom uit en net als we de steiger op

willen stappen staan er 4 uiterst correcte geüniformeerde heren van de Border Control op de steiger voor de inklaring en controle.

Een mooi klusje voor de schipper.

Ondertussen verzamelen we de nauwelijks nog te tillen vuilniszakken om die straks mee te nemen naar de vuilcontainer en vermaken ons verder in het zonnetje op de steiger. De douane mannen houden de schipper bezig met het afkruisen van hun checklist en kijken ondertussen in een paar kastjes en onder de rokken van Norna. Kennelijk zijn we betrouwbaar genoeg om na een half uurtje weer van boord te stappen naar hun eigen kustwacht fregat dat precies aan de steiger tegenover Norna ligt.

De verzamelde vuilniszakken op de steiger wordt geen blik waardig gegund. Dus voor de volgende keer weten we nu hoe we de contrabande Europa in kunnen krijgen.



Nu tijd voor de fish&ships. Op de kade komen we Andy tegen die ons DE fish&ships zaak van Ramsgate aan wijst. En inderdaad, mijn droom wordt meer dan waar gemaakt met als verrassing nu eens geen slappe frietjes. De zaak heeft geen alcohol vergunning maar dat wordt weer meer dan goed gemaakt

door de naast gelegen pub waaruit we een heerlijk fruitige Jack Brand Ale Pine krijgen uitgeserveerd.

Tjonge, in het nu heerlijke zonnetje ben ik veels te warm aangekleed dus de jas, twee truien en het thermo ondergoed (althans alleen de bovenkant daarvan om het netjes te houden) gaan uit. Één van de drie langs schuifelende veels te dikke en sjofele bejaarde dames komt ondertussen even van de frietjes van Joost proeven en besteld, na een goedkeurende rochel, zelf ook een bakje.

Nog een beetje wankel op de benen van dat ene pintje lopen we terug naar de boot. De border control mannen zwaaien vanaf hun schip vriendelijk naar ons. Zulke aardige jongens, weten en wisten al veel meer van ons en onze reis nog voordat we ze ontmoet hadden. Andy en zijn vrouw komen aan boord en hebben een doosje Belgisch bier mee genomen. Eerst de klus afmaken en dan tijd om te socializen.

De planning was slechts een korte stop in Ramsgate. Vanaf 22.30 is het tij weer gunstig om de haven uit te varen. Alleen, het waait hard, we liggen aan lager wal op de kop van een "hammerhead" steiger met maar weinig manoeuvreer ruimte. Na het avondeten bespreken we de tactiek om hier weg te komen. Springetje naar voren, kont stuurboord uit draaien, achterwaarts wegsteken met de vraag of we Norna's haar kont dan nog wel verder in de wind kunnen krijgen. De schroefwerking is precies de andere kant op. Dat kan ook, maar daar is de manoeuvreerruimte weer minder. Of naar achteren wegzakken, hetgeen ongetwijfeld een kraak momentje gaat opleveren aan de punt van de steiger. Er ontstaat een onzalig plan om eerst te gaan oefenen. Hallo, dan kan je beter meteen van wal steken, immers als "de oefening" lukt is toch beter om dan maar meteen de daad bij het woord te voegen en te vertrekken. Daar verderop op zee staat een harde tegenwind in een holle zee. Erg aantrekkelijk ook en realiseer mij dat ik eigenlijk wel een beetje uitgekakt ben. Waarschijnlijk ben ik niet de enige want er is al snel bijval. De rode oogjes van de schipper vertellen ook een verhaal.

Ja, het is beter om eerst wat te slapen en morgenvroeg te vertrekken. Wekker op 6.00 uur.

Vanmiddag 12.00 uur draag ik het commando over Norna aan Jasper over. Ik ben koud en het heeft geregend, voor het eerst deze reis. Binnen zit ik met kleren aan en muts op onder de slaapzak mijn handen warm te laten worden om mij even later aan dit mailtje te kunnen weiden. Uit de à la carte kombuiskaart kies ik een dikke hotdog in een vers opbak pistoletje. De anderen zitten nog in het rookhok op de brug, en kiezen voor een gevulde omelet die even later in de salon door de chef wordt uitgeserveerd.

Amsterdam, here we come !





19. Slot.

May 19, 2019

We willen langs het Blighbank Windfarm om even later de passage tussen dit windfarm en dat van Northwind te pakken en Noordwaarts af te buigen. Ons recht van overpad wordt echter ontnomen door een Guard Vessel. Onder aanvoering van een Pool ligt dit schip als een waakhond op z'n windmolentjes te passen. "Entry prohibited", de Pool is niet te vermurwen. In plaats van met recht te protesteren is onze schipper verstandig en verlegt de koers van Norna bovenlangs het eerste windfarm.

Wat is hier in korte tijd veel veranderd. Ogenschijnlijk is dit deel van de Noordzee overvallen door de zucht naar groene energie en blijft er weinig ruimte over dan slalommen. Nou ja, bijna dan.

Mijn middagslaapje wordt onderbroken door de lucht van salami worst en pinda's. Aangezien mijn kooi zo ongeveer de helft van Norna's salon in neemt speelt happyhour zich in de andere helft af, juist naast mijn slaapzak. Krijg een biertje in mijn handen gedrukt, dat is lekker wakker worden. En alweer lukt het mij om mijn happy hour rantsoen bijna te verdubbelen door een deel van het blikje ook aan Norna te gunnen. Nou ja, bier vlekt niet zeggen ze.

Het anker gebied is druk maar de ankerliggers hebben een mooi straatje vrij gehouden waar we al motorzeilend doorheen gaan. Veel wind is er niet en om toch enige voortgang te houden staat de motor zachtjes bij.

Aan bakboord komt een bootje aangevaren. FF kijken hoe het gaat met de CPA (Closest Point of Approach) maar het bootje is niet te zien op de AIS. Hij houdt wel in om ons voor te laten gaan. Met de verrekijker zie ik wat reflecterend schilderwerk en herken het vaartuig als Kustwacht, de Zeearend blijkt later. Ik hou de marifoon in de gaten maar die blijft stil. Even later vaart ie achterlangs van ons weg, geen belangstelling voor ons blijkbaar. Net als Heiko naar buiten komt vertel ik hem dat de Kustwacht geen interesse in ons heeft. Achterom kijkend reageert Heiko met "die in dat kleine rubberbootje ??"





Verdraaid, ze komen achter ons aan. Ha, dat wordt weer leuk. Wat een stoere rib met gehelmde gasten aan boord. Ze proberen het eerst, minder handig ook, aan de loefzijde om bij ons aanboord te komen. Dat lukt niet. Dan maar aan lijzijde waar Norna met haar dikke kont iets meer beschutting aan de gehelmde mannen biedt.

Inmiddels hebben we Joost gewekt en die komt met zijn fototoestel naar buiten. Na de nodige acrobatiek verwelkomen we twee geüniformeerde heren, één douane en één politie. Raar, ik had Marechaussee verwacht, maar die is achtergebleven in de Rib. Kennelijk wordt de politieman de leuk gegunt om Norna te bezoeken. Hij blijkt al extreem goed op de hoogte van ons reilen en zeilen en heeft het terloops over Internet en onze reis avonturen. Hij geeft zich verder niet bloot maar zeker weten hebben we hier ook met een liefhebber te maken. De hele trip vanaf Griekenland heeft ie al in kaart. Onze schipper wordt geprezen voor zijn waterdichte administratie. Alles klopt, dat hebben ze wel eens anders ervaren met nieuw aangekochte jachtjes en de deliveries daarvan. Leuk zo'n compliment.

Eerlijk verteld Joost dat we in Ramsgate witte diesel hebben getankt om geen geduvel te krijgen met de rode tax-free variant en dat gezegd hebbende is voor de douane man voldoende om een controle achterwege te laten. We verhalen over hun collega's in Ramsgate waar we lieten zie hoe je dmv de vuilnis de contrabande aan wal kunt krijgen. Om toch nog enige autoriteit te laten zien wijst de politieman ons op het ontbreken van de omgekeerde kegel, een verplicht sein als je zowel de zeilen als de motor heb bij staan. Ik mompel maar wat over België en dat we nu toch op meer vergevingsgezind Nederlands grondgebied varen.

De douaneman wil naar binnen voor een controle rondje. Dat zal nog niet meevallen met al die geheime bergplaatsen op Norna. Hij vindt dat echter geen enkel probleem. "In geval van enige verdenking nemen we jullie gewoon even mee naar de haven en sturen onze Dolly de drugshond wel even naar binnen".

Zover komt het niet. Ondanks de verzekering van Heiko dat er onder geen beding erwtensoep aan boord komt, mijn lievelingssoep maar een gerecht waar hij van gruwelt, staat de stiekemer nu toch erwtensoep te koken. Wat een leuke en smakelijke verrassing zo op de laatste avond op zee. De geur van de rijk gevulde dikke groene drab valt ook in de smaak bij de douaneman. Maar daar blijft het bij. Onze man's cave kan zijn goedkeuring wegdragen mede doordat onze mannelijke aroma's nu overheerst worden door de geur van de erwtensoep.

Het was een leuk intermezzo. De mannen willen aan de lijzijde weer van boord maar nu vraagt de schipper van de rib ons om even recht voor de wind te gaan varen. Met alle zeilen strak krijgt hij niet meer dan 30 graden van Joost, daar moeten ze het maar mee doen, maar de mannen worden nu ook vanuit de rib

geholpen om terug aan boord te komen, de politieman iets soepeler dan de douaneman.

Tot ziens , het was leuk en met een zwaai keren ze terug naar het moederschip de Zeearend.

3.00 Uur in de nacht begint mijn laatste wacht van deze reis. Een uurtje eerder is Joost de Maasmond overgestoken en moest daarbij iets inhouden om twee grote zeeschepen voorlangs te laten gaan. Nu is het volkomen windstil en verder leeg, op een paar ankeraars na. De zee is volkomen blak, vlak, geen deining, wel een helder stralende volle maan boven ons kielzog en de lichtjes van Scheveningen aan stuurboord. Toch ook wel weer een magisch momentje, even genieten maar even later toch ook weer van de nu ruim aanwezige 4G gebruik maken. Ik realiseer mij dat het bijna voorbij is. De witte flits in de verte kondigt de nadering van IJmuiden aan. Griekenland, Messina, het lijkt alweer eeuwen geleden. Met een PB-tje (Persoonlijk Bericht) uit het Zeilersforum komt het landleven ineens wel erg dichtbij.

Even voor zessen in de ochtend varen we binnen de pieren van IJmuiden met een voorlopig afscheid van het zoute water. Schutten gaat vlot en voor we het weten zijn we al in Amsterdam en meren af in de nieuwe Marina in Amsterdam Noord. Voor een ontbijt bij Loetje zijn we nog te vroeg. Onze laatste douche was in Gibraltar, ik weet niet eens meer hoeveel dagen geleden, dus wat verfrissing en afscheren van de zeebaard is wel gewenst. Maar, ik heb het al eens eerder gezegd, zonder dat echte merrino thermo ondergoed was het nog vele malen erger geweest, wat een fantastisch geur absorberend spul is dat toch.

Hoewel, na mijn uitgebreide week en was beurt in de luxe sanitaire ruimten van de Amsterdam Marina, met de zo zorgvuldig bewaarde frisse en droge kleren aan, ruikt het in de buik van Norna nu anders. Gelukkig is het gebruik van deodorant aan boord van Norna niet merkbaar geweest (ik gebruik het nooit). Ik ervaar dat altijd alsof er ergens continue een wc verfrisser aan staat. Nee, dan zijn de baby billen doekjes toch een stuk aangenamer in het gebruik. Een aanrader overigens bij dit soort reizen. Maar niettemin, het is wel tijd om alle luiken van Norna eens open te zetten en haar even flink te laten doortochten.

Ondertussen gaan we uitgebreid brunchen op het terras van Loetje. Voor een ontbijt is het al te laat. Tussen het laatste Doppen biertje en het volgende aperitief zit nog maar een paar uur die we doorbrengen op de steigers van de Marina. Ons aansprekende boten, zowel zeil als motor, worden nauwkeurig gefileerd en waar de één zich verlekkerd in de de klassieke lijnen van enkele jachten verdiept de ander zich in de verschillende details van een variëteit aan tuigages. Voor de oude dag bekijken we wat motorbootjes die we de Franse Kanalen waardig achten. De wens voor een tuinsetje met parasol in de kuip

versmalt de keuzes al aardig en een deel van ons gezelschap trekt de conclusie dat je dan al voor een paar duizend euries klaar kunt zijn.

Tijdens het aperitief op het terras van Loetje komt Philip ff buurten. Een bekende van Joost uit eerdere havenontmoetingen en een bekende van mij via het Zeilersforum. Hij is een eindje verderop in zijn Koopmans 34 aan het werk. Het is altijd weer leuk om de gezichten aan de digitale connecties te kunnen toevoegen. Hoewel je elkaar voor het eerst ontmoet is het alsof je elkaar al jaren kent. De digitale discussies en vraagstukken worden nu naadloos doorgezet in het persoonlijk contact.

Ineens komen ook onze verhalen los. Die hoeven we elkaar niet te vertellen maar nu zit er voor de eerste keer een ander bij. Die arme Philip, maar ik geloof dat hij het ook wel leuk vindt.

Uiteraard komen we voor de dikke in margarine gebakken Loetje biefstukken en heel onbescheiden verorber ik de XL versie met wit brood soppend in de zwarte jus. Zo lekker. De gebroeders maken een andere keuze maar genieten niet minder.



Heel verstandig gaan we toch nog bijtijds slapen. Joost heeft de volgende ochtend een afspraak gemaakt met zijn dochter die het laatste stuk naar Lelystad zal meevaren. We pikken haar net naast het Centraal Station op daar waar vroeger de gemeentehaven was. Nu is het daar een kade die niet meer

bedoeld is voor jachtjes. Hoewel niemand ons een strobreed in de weg legt blijft deze illegale actie niet onopgemerkt door de alom aanwezige ZF-ers. Wel leuk eigenlijk.

Inmiddels is het diepblauw van de oceaan via het wat grijzige Noordzee water overgegaan in de bruine soep van het Markermeer. We zijn bijna thuis. Het was een mooie reis en fantastische ervaring. Eergisteren zeiden we nog tegen elkaar dat we evengoed nog wel 12 dagen willen doorgaan naar de Lofoten. De stemming is al deze weken prima geweest, geen irritaties, onvertogen woorden of anders en in een bijzonder prettige harmonieuze samenwerking.

Voor de Oranjesluizen leunt Joost ontspannen en relaxed tegen het hekwerk van de wachtsteiger aan. Het is niet niks om zo'n avontuur te ondernemen met een onbekende boot en van horen zeggen geschikte bemanning. Ontspannen met zo'n verantwoordelijkheid was lastig, alhoewel Joost dat vrijwel nooit heeft laten merken. Nu heeft hij dat zichtbaar van zich af laten glijden.



Vandaag doet Jasper het manoeuvreerwerk met Norna. Jasper die meestentijds in de machinekamer van Norna was te vinden. In soms onmogelijke houdingen de lastigste technische klusjes uitvoerend om de trouwe Deutz aan de gang te houden. Daar was af en toe zeer veel improvisatie talent bij nodig, zoals toen bij Sardinië om door aan de retour

dieselleiding te gaan zuigen de kapotte brandstofpomp te helpen en zo net voldoende motortijd te creëren om fatsoenlijk te kunnen aanleggen.

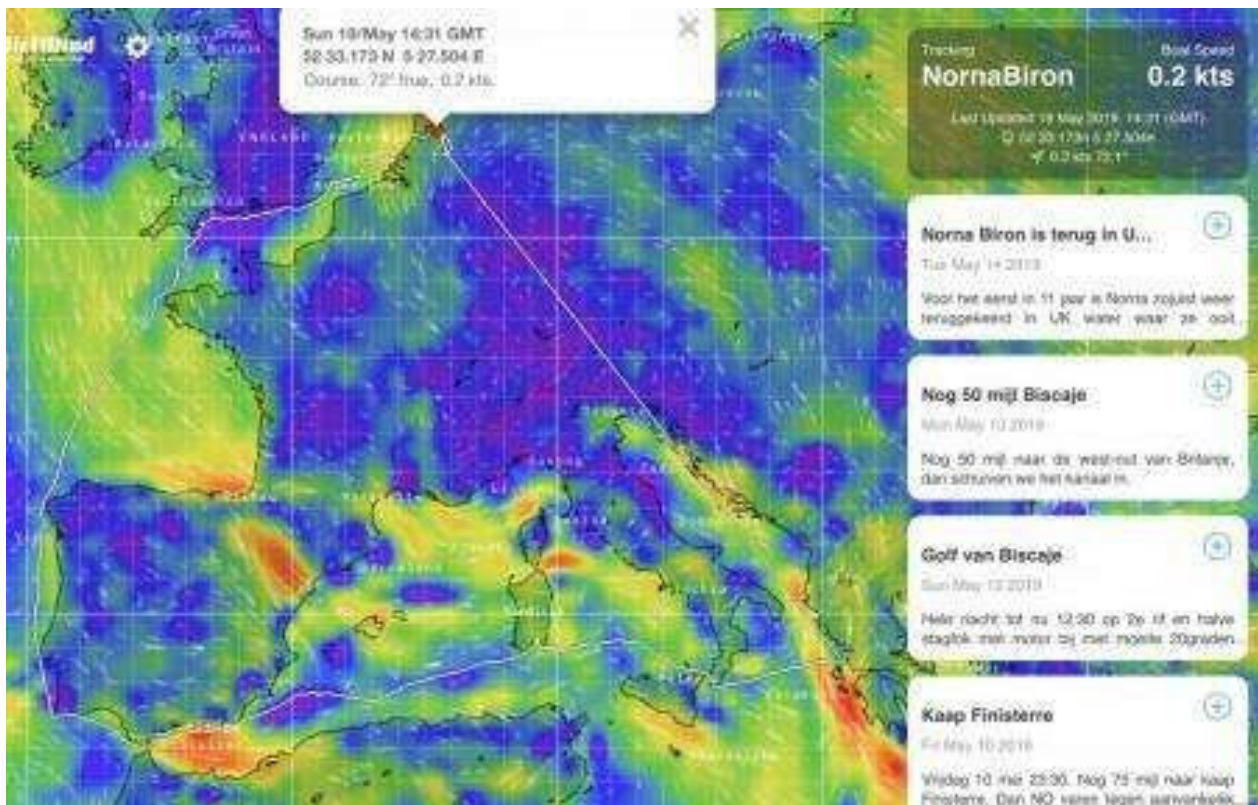


Het kombuis is het domein van Heiko. Ontbijt, lunch, diner, koffie, warme broodjes, pasta's in alle mogelijke combinaties, toveren met ingeblikte conserven, tosti's en omeletten, warme pistoletjes met garnalen. Of daar was Lapskous, waarvan de ingrediënten geheim zijn en hoewel herkenbaar, toch enkelen een dubieuze herkomst kunnen hebben. Maar altijd lekker. De met aluminium weggooibakjes geïmproviseerde oven deed niet onder voor het defecte origineel.

We wisten van te voren dat we een boot mee naar zee namen die lang heeft stil gelegen, die we niet kennen, waar dingen niet werken, waar onderweg vast en zeker het nodige aan gesleuteld moet worden en zeker geen verwachtingen van een probleemloos en goed voorbereid schip van moeten hebben. We hebben dat van te voren ook goed tegen elkaar uitgesproken. Voor sommige wal kapiteins is dat misschien niet te begrijpen, maar het vertrouwen in de eigen zelfredzaamheid is bevrijdend en geeft mij persoonlijk een vrijheid die voor mij de kern en lol van het reizen per zeilboot betekent.



Het laatste Happy Hour, ditmaal op Norna's nieuwe ligplaats In Flevo Marina te Lelystad, waar we vanmiddag zijn aangekomen.



We zijn rond, Lelystad, Amsterdam, Preveza, Nidri, Messina, Sardinie, Gibraltar, Ramsgate, Amsterdam, Lelystad.

Ik heb er van genoten, hartelijk dank Joost, Heiko en Jasper en ook dank aan allen die ons in mijn Blog en op het Zeilersforum gevolgd hebben, voor de reacties en gemakkelijke eigen interpretaties.

Henny

