



DE TOCHT DER TOCHTEN

Een nieuw vaarseizoen begint, maar in de hoofden van veel zeilers is het al lang begonnen. Dat geldt in ieder geval voor degenen die hebben besloten deel te nemen aan een bijzondere tocht. Voor toerzeilers zijn de diverse prestatietochten een mooie uitdaging. Rob Bijnsdorp gaat in gesprek met de organisatoren van de Zeeuwse Duotocht, zijn favoriete zeilevenement waaraan hij dit jaar voor de negende keer deelneemt.

Tekst Rob Bijnsdorp

Tegen zonsondergang vaart de vloot uit, al direct in verschillende richtingen.



Hardnekkige windstilte. Deze mannen roeiden bijna twee etmalen en kwamen binnen de tijd aan de finish.

“Jaren achtereen heb ik afwisselend mijn zoon en dochter als maat meegenomen. Die twee hadden er altijd een beetje de pest in als de ander aan de beurt was. Toen kwam er een jaar waarin mijn dochter op de rol stond, maar ze gaf nog borstvoeding aan haar kindje. Geen probleem, vond ze en stelde een logistiek plan op waarin mijn vrouw vier dagen lang op de juiste tijd op de juiste plaats aan de wal met de baby klaar moest staan. Nou, daar zijn we mooi niet ingetrapt.” Willem van Ouwkerk vertelt het met de ernst van een wijze grootvader, maar de twinkeltjes in zijn ogen verraden dat hij maar wat trots is op zo'n meid die “er helemaal voor gaat”. En dat is precies de kern van de Zeeuwse duotocht. Willem is, samen met Sal Cracau, een van de nestors die bijna alle tochten heeft meegemaakt, als zeiler of als organisator. Aan de vooravond van de 37ste tocht (volgens Sal begint de kriebel bij de meeste deelnemers al een half jaar daarvoor op te spelen), ontvouwen Willem en Sal het geheim van dit zeilevenement. Waarom de meest uitdagende toertocht van Nederland? Hoe blijft de formule meegroeien met de tijdgeest en nautische ontwikkelingen? Hoe komt het dat de meeste deelnemers verslaafd zijn geraakt aan deze vierdaagse?

DE ZEEUWSE DUOTOCHT

is een zeilevenement van de Vlissingse 'Vereniging voor Water-toerisme Schelde'. Het vaargebied strekt zich uit over alle Deltawateren plus de kustzone tussen Blankenberge en de monding van het Haringvliet. De opgave is een zelf te bepalen route te varen langs verplichte doelen als havens, geulen en rondjes om grote platen. Deelnemers kunnen extra punten verdienen door zoveel mogelijk niet-verplichte extra doelen te halen. Alle boten die geschikt zijn voor groot water kunnen meedoen. Er is geen handicapregeling. In de praktijk blijkt dat de voor- en nadelen van groot en klein tegen elkaar wegvallen. De bemanning bestaat uit een schipper en een maat, die de tocht geheel zeilend en zonder hulp van anderen binnen de beschikbare tijd moeten uitzellen.

INFORMATIE

Deelnemers aan de Duotocht vertegenwoordigen alle leeftijden tussen de 18 en 81. Ongeveer een derde van de deelnemers maakt achteraf een verslag. Die van 2007-2015 zijn gebundeld op de website www.duotocht.nl. Wie daar doorheen surft, krijgt een goed beeld van de motivatie, het plezier, de beproevingen en de glorieuze momenten die zo eigen zijn aan de duotocht. Inschrijven voor de 37e Zeeuwse Duotocht, Zeeuwse Duotocht Light en Zeeuwse Solotocht van 21 tot 25 september 2016: www.vvwschelde.nl.

Een kwartier vóór de start op een woensdagavond half september ontvangen de bemanningen hun zeilaanwijzingen. Pas op dat moment kan elk team zijn eigen vaarplan maken, rekening houdend met wind, tij, de prestaties van de boot en het eigen uithoudingsvermogen. Tussen de woensdagavond en de zondagmiddag is er slechts één periode van tien uur verplichte rust. De deelnemers hoeven geen journaal bij te houden, maar worden gevolgd door middel van een track-and-tracekastje dat zij vóór de start krijgen uitgereikt. In het clubhuis van de vereniging eindigt de tocht traditioneel met een bespreking van ieders prestaties, terwijl uit de keuken dampende schalen mosselen worden aangedragen.

De ultieme uitdaging

Op een winterse zaterdag zitten we gedrieën aan de erwtsoep. September is nog ver weg, maar Sal en Willem hebben de eerste besprekingen voor de tocht van 2016 alweer achter de rug. We hebben het over wat de Duotocht zo apart maakt. Sal: "Hij is niet van de andere Nederlandse prestatietochten te vergelijken. We crossen niet een aantal mijlen van boei naar boei en we varen niet op een grote plas stilstaand water. Duotochtdeelnemers kiezen zelf, naar eigen inzicht, een route door de complexe delta. Er ligt dus een zwaar accent op strategisch inzicht en op de kennis van het vaarwater. Keuzes die je maakt werken door in alle uren die nog komen. Je moet dus over de hele periode van vier etmalen alle onderdelen van je vaarplan toetsen aan de dan te verwachten wind en stroom, je vermoedelijke snelheid en de behoefte aan rust."

Willem: "De deelnemers ervaren de tocht als een ultieme uitdaging. Wie voor het eerst meedoet, komt daarna nooit meer óf blijft komen en raakt aan de tocht verslaafd. Dat laatste geldt voor minstens driekwart van de 20 tot 25 deelnemers. De ervaring om vier dagen lang met z'n tweeën er helemaal voor te gaan, is voor hen een hoogtepunt in het jaar. Toen ik zelf nog deelnam, had ik een slecht jaar als ik een keer aan de wal moest blijven. Daar moest dan wel een bijzonder dringende reden voor zijn."

Sal: "Eigenlijk ben je al vanaf het voorjaar met die tocht bezig. En

als het dan zo ver is, en je vier dagen onderweg bent, dan zit je in een soort bubbel. De rest van de wereld bestaat niet meer. Dat vind ik echt prachtig."

TOCHT BEPAALT BOOT

Voorjaar: Francis mailt een paar foto's naar Jan-Willem van een Standfast Loper met de vraag: is dit wat voor de Duotocht? Jan-Willem antwoordt dat het misschien wel de ultieme Duotochtboot is: gemakkelijk solo te varen, snelle zeiler, hoog aan de wind en, niet onbelangrijk, een lage mast waarmee je onder de bruggen door kunt varen. Enkele weken later komt dan het bericht: gekocht.

Uit het verslag van het Jacht Focus, 2014

Jong en aantrekkelijk blijven

Het wordt dit jaar de 37ste editie. Hoe hebben de organisatoren hun formule al die jaren interessant kunnen houden? Willem: "Jong en aantrekkelijk blijven, dat is voor een deel een kwestie van uiterlijk en vormgeving, maar minstens zo belangrijk is de kern of het wezen van de tocht. Die moet in zichzelf deugen en zeilers aanspreken. Aan dat binnenste van de Duotocht is nooit iets veranderd: jij met jouw maat, alleen met de elementen, een opdracht uitvoeren waarvoor je grenzen moet verleggen, moet afzien, en die ongelooflijk veel voldoening geeft als je het er goed vanaf brengt. Een uiting van dat onveranderde eigene zie je in de betrokkenheid van het thuisfront. Tegenwoordig kijken familieleden en vrienden mee op Facebook. In de jaren vóór het tijdperk van het internet kwamen familieleden en vrienden elke dag hier in het clubhuis kijken hoe levenspartner, papa of vriend ervoor stond. Helemaal in het rond hingen de wanden vol met kaarten. Voor elke boot een kaart waarop de route en locatie waren ingetekend op basis van telefonische meldingen."

NACHTSCHUTTEN

Het duurt even voordat we antwoord krijgen via de praatpaal op de steiger. De sluismeester informeert voor de zekerheid nog even of we dit verplicht moeten doen van onze baas: Wanneer we antwoorden dat dat niet het geval is, zien we hem al hoofdschudden en met een 'normale mensen liggen nu al op bed', belooft hij ons alsnog te schutten.

Uit het verslag van het Jacht Capricorn, 2008

Streng regime is achterhaald

Sal: "Deelnemers meldden zich vroeger via een telefooncel vanuit elke haven en elke sluis. Ter controle moesten ze in een haven een handtekening halen en in de verplichte havens ook nog een brief posten. Aan boord waren ze verplicht van uur tot uur een journaal bij te houden. Bij de eindbeoordeling woog dat journaal zwaarder dan de feitelijke zeilprestatie. Zo'n formule was toen heel normaal. 'Prestatie' was ongeveer gelijk aan 'nautische bekwaamheid tonen en daarvoor verantwoording kunnen afleggen.' Daar kun je nu niet meer mee aankomen."

Willem: "Dan hebben we het over de tijd waarin de motorminuten bij bruggen en sluisen moesten worden bijgehouden. Hoe minder hoe beter. Dat leidde ertoe dat we niet alleen tot aan de havenlijn zeilden, maar ook de sluisen in, tot aan de steigers in de



In de grote zeesluis van Vlissingen. Deze teams kiezen bij de start voor de Westerschelde, een route buitenom naar het noorden of het Vlaamse Blankenberge.

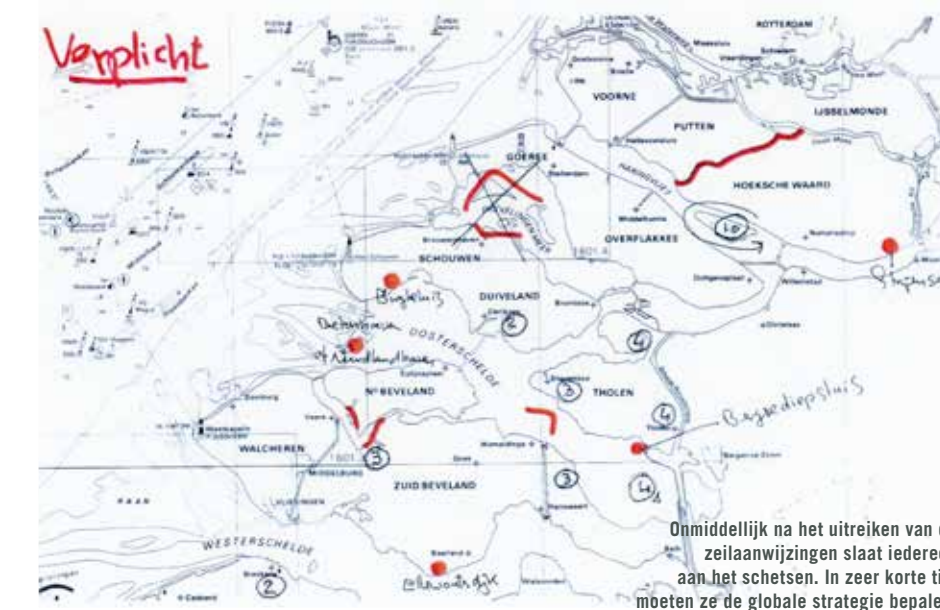


Willem van Ouderkerk bespreekt voor de start het reglement.



Sal Cracau beantwoordt de vragen over scheepvaartroutes.

"Jij met jouw maat, alleen met de elementen, een opdracht uitvoeren waarvoor je grenzen moet verleggen, moet afzien"



Onmiddellijk na het uitreiken van de zeilaanwijzingen slaat iedereen aan het schetsen. In zeer korte tijd moeten ze de globale strategie bepalen.



Bij daglicht is het al goed uitkijken op de Westerschelde, 's nachts is nog meer waakzaamheid geboden.

“Als je nu in een sluis je zeil begint te hijsen, krijg je een brul door de toeter”

havens. Dat werd een sport waardoor ik heel goed heb leren zeilen. Voor top en takel de haven in – anders had je te veel vaart – en eruit proberen te kruisen, dat was fantastisch.”

Sal: “Maar de maatschappelijke ontwikkeling dendert voort. Als je nu in een sluis je zeil begint te hijsen, duurt het geen tien seconden of je krijgt een brul door de toeter. En als je zeilend een haven binnenloopt, heb je kans een paar verwensingen toegeworpen te krijgen. Begrijpelijk, want een ander ziet aan jou niet dat je alles onder controle hebt en ergert zich aan ‘riskant vaargedrag.’”

Luisteren naar de deelnemers

Willem: “Door na elke tocht goed naar de deelnemers te luisteren, is het gelukt om in de organisatie en vormgeving van de tocht geleidelijk mee te bewegen met veranderingen in techniek en

tijdgeest. De overdreven controle werd afgeschaft. Het is uiteindelijk geen wedstrijd om titels, maar een presentatietoestel. Iemand die ergens de hand mee licht, bedondert vooral zichzelf!”

Sal: “Op een gegeven moment vonden we een sponsor die de deelnemers van track-and-tracekastjes voorzorg. Vanaf dat moment konden we iedere deelnemer real time volgen en werden de journaals overbodig. Een onvoorzien gevolg van het real-timebeeld was dat het genadeloos zichtbaar werd als deelnemers zich niet aan een verplicht vaarwater hielden, of een boei aan de verkeerde kant passeerden of een kortere route namen door verboden vaarwater. En omdat je het reglement als organisatie moet eerbiedigen, heeft dat er meermaals toe geleid dat een groot deel van de deelnemers, ondanks een geweldige presentatie, werd gediskwalificeerd. Die scheefgroei zijn we

tegengegaan door meer verantwoordelijkheden bij de schippers te leggen. We zien dat de tocht daarmee aan inhoud heeft gewonnen. Iemand die in een niet betond geultje durft te schipperen, verlegt een grens. Iemand die dat niet vertrouwt doet het niet. Die keuze moet aan boord blijven.”

MINDER GEDOE

De veranderingen die de tocht heeft doorgemaakt hebben wel een hoop gedoe weggenomen. Track & Trace... dat scheelt een boel administratie! Ik herinner me nog dat op het volkerak (voor Dintelmond, ik zie de scène nog voor me) een paar bladen van het journaal overboord waaiden. Dat was erg zuur want je zat je scheel te schrijven om alle posities bij te houden, zeilvoering, weerbericht, wind, stroom. Motorminuten (= aftrek van punten) tellen en roeien in de haven, overal zeilend willen aanleggen. Ik durf nog niet te zeggen dat het makkelijker is geworden want dan moesten we eerst maar eens uitvaren, maar het heeft er alle schijn van. Ons doel? Door de ervaring ben ik erg bescheiden geworden. De verslagen van de deelnemers bevestigden mij daarin. Heelheids, reglementair finishen! Daar zou ik erg trots op zijn.

Uit het verslag van Sigmund, 2014

Nog meer maatwerk

Willem: “Sinds vorig jaar bieden we voor elke verplichte haven, plaat of geul een alternatief aan. Zo kunnen schippers de tocht optimaal afstemmen op hun eigen competenties en de boot waarin ze varen. Voel je je niet op je gemak op de Westerschelde met zijn drukke zeescheepvaart, dan kies je voor elk doel in dat



UIT HET VERSLAG VAN HET JACHT CASA AQUA, 2009

Bij het einde van het eiland Tiengemeten begint de discussie. We zijn te vroeg om op het Spui heen en terug tij mee te hebben. Dat betekent dat we nog een tijdje voor anker moeten gaan. Maar als we dit tijverlies optellen bij de windvoorspellingen voor zaterdag en zondag is het wel duidelijk dat we het niet gaan halen. Toch gaat het tegen onze gevoelens in om dat nu al te accepteren. Twijfel. Uiteindelijk besluiten we het Spui over te slaan en de komende dagen de hele Oosterschelde te doen en dat minihaventje Ellewoutsdijk aan de Westerschelde nog mee te nemen. Om de eer te redden. Dan hebben we onbedoeld ook nog het rondje Tiengemeten gedaan. Geen gemakkelijke beslissing maar het voelt wel goed.

UIT HET VERSLAG VAN HET JACHT CIRCLE OF LIFE, 2012

In een zwarte nacht door de onverlichte geulen van het Veerse Meer. Ik heb in mijn smartphone voor een paar tientjes de Navionics-app geïnstalleerd. Die hoef ik alleen maar af en toe even uit m'n broekzak te halen om precies te weten waar we zijn en hoe het verder moet. Lekker makkelijk. Zonder echt om me heen te kijken concentreer ik me op het scherm in mijn handpalm en geef een ruk aan de helmstok als het blauwe

puntje te dicht in de buurt van het rode puntje komt. Dat is er geworden van het nachtzeilen anno 2012, of althans, dat is het nachtzeilen waartoe ook wij ons laten verleiden. Ik denk terug aan de duotocht van vijf jaar geleden, een van de donkere nachten, zonder maan destijds. Geen gps of wat voor navigatiescherm-pjes dan ook aan boord. In het pikgedonker opkruisend in een smalle geul. Ik plat op mijn buik met een zaklamp op het voordekje. Zeiknat inmiddels door opspannend water en bij ieder overstag gaan getelsterd door de schoten van het klapperende fok. Om de zoveel tijd een schreeuw naar achteren. Als een jager lag ik daar... de betoning als mijn prooi en steeds weer een kick als een bakken zichzelf met zijn rode of groene reflector verdraaide... heerlijk!

UIT HET VERSLAG VAN HET JACHT INCA, 2014

In het Slijkgat hebben we een zogenaamde peer-meeting gedaan. Hierbij heb ik eerst een plannetje gemaakt en los daarvan heeft René een plan gemaakt. Daarna hebben we beide plannen met elkaar vergeleken en elkaar gecontroleerd. Op het kladdje in de presentatie zie je mijn plan. Hierin zijn een paar mijlpalen opgenomen, ETA Stellen-dam 17:00 uur en uiterlijk het spui opvaren om 02:21 uur om dan met de stroom het spui op te



varen en dan vrijwel direct weer met de stroom mee het spui weer uit te varen. Het verschil met het plan van René is dat in mijn plan een rondje Tiengemeente is opgenomen terwijl René rond de Slijkplaat wilde varen. We kiezen voor René's plan met de toevoeging dat we gaan proberen het spui 3 maal te bevaren om zo op de motor via de Oude Maas en de Dordtse Kil (daar mag de motor aan) de Haringvliet brug te ontlopen.

vaarwater een alternatief in een van de andere wateren. Heb je een wat groter jacht dat snel vaart, dan neem je doelen waarvoor je buitengaats moet zijn in plaats van de kleine ondiepe getijdhavens waarin je je boot amper kunt keren. Natuurlijk blijven we uitrekenen dat elk team ongeveer gelijke kansen heeft.”

Sal: “We weten dat er zeilers zijn die graag zouden willen deelnemen, maar zich niet vier tot vijf volle etmalen kunnen vrijmaken. Voor hen is een ‘light-versie’ bedacht. Ze starten op vrijdagavond met een deel van de opgave van de grote tocht. Voor hen geldt geen verplichte rust. ‘Light’ betekent dus zeker niet ‘minder zwaar’, want een paar uur minder optimaal zeilen is minder goed te compenseren dan in de grote tocht. En nog zwaarder is de light-versie voor geroutineerde solozeilers. Daarmee doen we dit jaar een proef.”

Sterke staaltjes

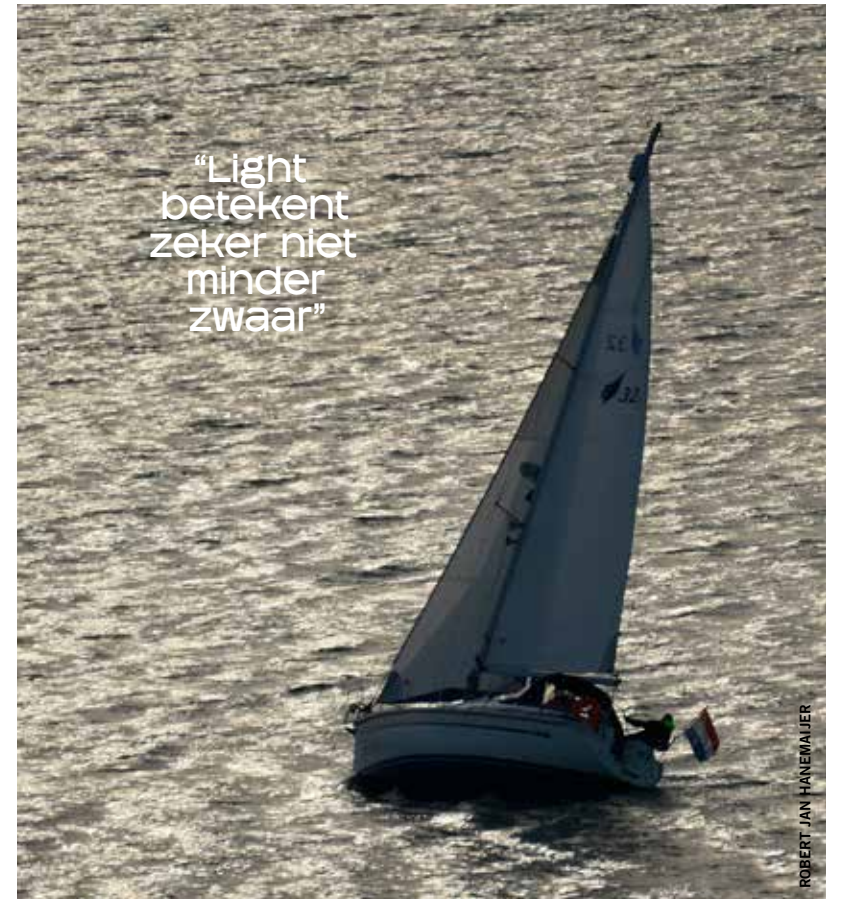
Elektronische vaarkaarten, navigatiesoftware en apps voor iPads en smartphones hebben het karakter van de Duotocht door de jaren heen beïnvloed. De delta is rijk aan geulen met onverlichte tonnen. Als daar dan ook nog een dwarsstroom loopt, moet je 's nachts en in mist wel heel goed schipperen om te komen waar je wilt.

Willem: “Zo voer ik ooit in een aardedonkere nacht het smalle geultje van de Krabbenkreek in, op weg naar St. Phillipsland. Het laatste houvast was de verlichte scheidingston in het hoofdvaarwater. Op de gok compenseer je dan de dwarsstroom, met een scherp oog gericht op de dieptemeter. Tot drie keer toe loopt die snel op. Mis! Naast de geul geprikt. Terug naar de lichtboei en opnieuw proberen. De vierde keer is het raak en kan ik zigzag-gend van de ene naar de andere geulrand verder komen. Dan zie ik in de verte voor me een driekleurentoplicht. Dat kan op dit moment, in deze tijd van het jaar, alleen een andere Duotochter zijn. Blij met dit bakentje koers ik erheen en jawel, op roepafstand loop ik vast. Hij blijkt aan de grond te zitten en is vergeten zijn navigatieverlichting uit te doen. We hebben een paar collegiale verwensingen heen en weer geroepen en toen ben ik overboord gestapt en over de plaat naar hem toegewaaid om er samen een borrel op te drinken.” ●

ELEKTRONISCH NAVIGEREN

Maat en schipper overleggen over de te volgen tactiek. Als we dezelfde route varen als onze concurrenten (Capricorn en Prince of Tides) lopen we continu achter de feiten aan. Ze zijn gewoon sneller en op die manier kun je nooit de Duotocht winnen. We halen snel de iPads tevoorschijn en bekijken onze mogelijkheden. We plannen zoals gebruikelijk is bij ons van achter naar voren, dat wil zeggen, we kijken op welke tijd we waar willen zijn. We bepalen ons volgende einddoel en dat is St. Phillipsland. Daar willen we met hoog water zijn en dat is vanmiddag rond 18:00 uur. Dan hebben we nu nog ruim 5 uur voor de te zellen 20 mijl. Bij de stevige noordwestenwind hebben we dan nog ongeveer 1,5 uur over om extra havens te doen.

Uit het verslag van het Jacht Focus, 2014



SAL: “Ik denk niet dat de tocht door die elektronica minder uitdagend is geworden. Probeer maar eens in het donker met een stevige bakstagwind en een tij dwars langs de havenhoofden Ellewoutsdijk binnen te varen. Dat droogvallend getijdenhaventje is niet meer dan een muizengaatje in de dijk van de Westerschelde. Zo iets lukt je niet door op een scherpje te kijken. Elektronica maakt het navigeren een stuk eenvoudiger, maar neemt niet de grenzen weg waar deelnemers in de Duotocht tegenaan lopen: je inzicht, beoordelingsvermogen, scherpzint en vastberadenheid. Het zijn glorieuze momenten als je die grenzen kunt verleggen. Zo heb ik zelf de beste herinneringen aan een tocht waarin de wind halverwege compleet wegviel. Mijn schipper en ik hadden beide persoonlijke redenen om een punt te zetten achter een beroerde tijd.

“We gaan het halen”, hebben we elkaar toen beloofd en we zijn gaan roeien met riemen waarvoor we aan de zeeereling dollen hadden geïmproviseerd. Daarmee konden we anderhalf tot twee knopen vaart maken. Van Port Zelande de hele grevelingen over naar Bruinisse. Daar het afgaand tij afgewacht en de Oosterschelde op. Halverwege een ankerstop en met het opkomend tij naar de Zandkreeksluis. Vervolgens het hele Veerse Meer over, met een kort slaapje tussen door omdat we begonnen te hallucineren. Uiteindelijk bereikten we – compleet leeggerooid – de sluis bij Veere en daarna mocht in het kanaal naar Vlissingen de motor aan, met een kort slaapje tussen door omdat we begonnen te hallucineren. Uiteindelijk bereikten we – compleet leeggerooid – de sluis bij Veere en daarna mocht in het kanaal naar Vlissingen de motor aan, met een kort slaapje tussen door omdat we begonnen te hallucineren. Uiteindelijk doet iedereen een competitie met zichzelf.”

