



Journal 2011

Boot: Florijn

Schipper: Jeroen Paardekooper



Voorwoord

Wij hebben drie keer ingeschreven voor de Driehoek Noordzee. In 2003 is de tocht gestopt met het toenmalige schip de 'spiritjuweel' na slechte weersvoorspellingen op 1/3 van de tocht. In 2005 is de duotocht uitgevaren met de 'spiritjuweel' naar Lerwick en Farsund. Daarvoor is ook de "zeilen" trofee uitgereikt als eerste prijs voor het beste logboek.

In 2010 begon het weer te kriebelen om een dergelijke tocht te maken en de aanschaf van een ander schip hielp daar aan mee. In 2011 is ingeschreven met een scanner 391, de Florijn. Hiervoor is in de winter met name gewerkt aan de installatie van een kaartplotter en radar en het op orde krijgen van de veiligheidsmaatregelen.

De Epirb hebben we gehuurd bij Nautic support en dat is heel netjes afgehandeld. Om een voorzeil te kunnen voeren, onafhankelijk van de rolfok is één van de uitdagingen geweest zonder dat daarvoor de boot constructief moest worden aangepast. Hiervoor is een oplossing bedacht door het inscheren van een tweede stalen fokkeval die een millimeter dikker was dan gebruikelijk. Deze is bevestigd aan een band met RVS ogen die om de gehele voorpunt van de boot is getrokken. De fokken val wordt strak gespannen en aan deze val kan een fok met leuvers worden gevoerd. De gehele terug weg vanuit Noorwegen is hiermee gevaren en dat heeft heel goed gewerkt.

In de voorbesprekingen naar de driehoek toe is er tussen ons gesproken over het aandoen van Stavanger vanuit Lerwick naar Farsund door bijvoorbeeld 1 dag eerder uit Lerwick te vertrekken of later aan te komen. Dit om meer van de Noorse kust te kunnen zien. Wanneer in de weken voor de Driehoek weersvoorspellingen voor de Vikingbank van windkracht negen met mogelijk 10 verschijnen is er zelfs sprake geweest van een Driehoek naar de kanaal eilanden. Een week voor de start is iedere twijfel weg en zijn we ervan overtuigd dat we met een veilig schip de Driehoek volledig gaan uitvaren.

Jaap Verkerk en Jeroen Paardekooper



Dag 0 vrijdag 17 juni

De Florijn is op 13 juni (2^e pinksterdag) omgevaren van Monnickendam naar Den Helder met een prachtige ZW – W wind kracht 5-6. Dus op de vrijdag, de dag voor het palaver van de Driehoek Noordzee, konden wij rustig om 14:00 in Den Helder aan boord komen met de laatste verse boodschappen. Het enige dat nog gedaan moest worden was de keuring en dan maar integreren met de andere driehoekers. Met een opmerking is de keuring afgerond en kon de driehoek duo vlag gehesen worden. Dit hebben we toch maar al weer bereikt. Dinand de Ridder en Rochus de Groot struinen ook nog in de haven van Den Helder rond en wensen ons succes toe.

De weersverwachting wordt gecheckt op windfinder.com en gribfiles en deze voorspellen geen gemakkelijke start. Volgens Ed Megens zal het wel meevallen, maar we hebben nooit begrepen wat er geen meevallen. In ieder geval niet de windkracht en windrichting op zaterdag.

S'avonds hebben we gepland om te gaan eten bij de KMJC waarvoor een poging tot reserveren wordt gedaan maar men verzekert Jaap dat dit niet hoeft want er is altijd nog wel een plaatsje. Nou met de plek was daar ook niets van gelogen maar bestellen van de gebruikelijke nasi was een heel ander verhaal. We zijn aan tafel beland met de bemanning van de Cest la vie en om 18:30 het eten besteld. Dan ben je wel aan eten toe als deze om 20:30 gebracht wordt. Genoeg tijd om te integreren dus , wat erg geslaagd is. Na afloop weten we in ieder geval dat de bemanning, bestaande uit opstappers, er erg veel zin in hebben en dat het wel goed zou komen.

Dag 1 zaterdag 18 juni

Uitslapen en om 10:00 naar het KIM voor het palaver. Na het welkom door het bestuur van de NVvK en het onder de aandacht brengen van de veiligheid, wordt door Ed Megens de weersituatie geschetst. Noordwesten wind tussen de 25 en 30 knopen. Conclusie, de bestuursleden van de driehoek Noordzee gaan vandaag niet verstrekken. Er wordt aangegeven dat er s'avonds om 21:00 uur weer een palaver zal volgen via kanaal 77.

Het wordt een dag van een rondje in Den Helder lopen en s'middags een dutje doen op de bank. Een unieke gebeurtenis voor ons beide op zaterdagmiddag, maar het bevalt erg goed. Na nog een keer de gribfiles bekijken, stellen we maar wel al de routine in van een happy hour. Deze wordt gehouden aan boord van de Tjerk Hiddes. Er wordt gegeten in restaurant Lands end, samen met Joke en Henk van de Bleunose. Erg gezellig en om 21:00 wordt via de mobiele marifoon geluisterd naar Ed voor een tweede palaver. Nee, er wordt gezien de vooruitzichten nog niet gestart en om 14:30 de volgende dag zien we in een derde palaver wel weer. Met deze vooruitzichten nemen we nog een afzakkertje en gaan slapen.



Dag 2 zondag 19 juni

Jut en Juul slapen eens lekker uit en bekijken bij het ontbijt wat de dag gaat brengen. Dit houdt in dat de gribfiles nog maar eens nagekeken wordt en het ziet er niet best uit om vandaag te vertrekken. De wind zal in de avond en nacht afnemen en we zijn er zeker van dat we morgenochtend pas gaan vertrekken, maar dan wel om 06:00 gezien het tij. Er wordt gespeculeerd over het aanpassen van de bestemmingen door het laten vallen van Lerwick en in plaats daarvan Newcastle aan te doen. Wij controleren de aanwezige kaarten op deze aangepaste route en wat ons betreft zou het kunnen. Direct wordt tussen ons beide een discussie gevoerd over het trekken van een eigen plan met een aangepaste route naar Stavanger en omstreken. Toch voelen we een morele verplichting om in het geval van een driehoek Newcastle – Farsund – Den Helder met de groep mee te gaan en dat lijkt ons ook wel leuk.



Het palaver is om 14:30 nabij het restaurant van de KMJC en er wordt inderdaad uitgelegd dat Lerwick dit jaar niet in de Driehoek Noordzee wordt aangedaan. Echter het programma laat ook niet veel andere ruimte toe en er zal rechtstreeks naar Farsund worden gevaren. Op de vraag wat de andere “poot” van de driehoek zou kunnen zijn, is op dat moment moeilijk te beantwoorden door het bestuur, “maar het zou wel eens een heel klein pootje kunnen worden”.

Op de Florijn wordt het besluit van het bestuur besproken en wij trekken ons eigen plan. Het wordt Stavanger en omstreken en mogelijk dat wij later aansluiten in Farsund. De middag wordt besteed aan het lezen van de vaarwijzer en die leert ons dat Skudeneshavn de eerste plaats wordt om in dat gebied aan te doen. We missen de kaart van dat gebied en alleen op de

elektronische kaart lijkt ons niet verstandig. Er wordt bij Gerrit Mensink een kaart geleend waar wij het vermoeden hadden dat Ben Hur hier ook mee naar Noorwegen is komen varen. De gekalligrafeerde kaart is van Daan Gunnik en bijgewerkt door Chiel Marien, dus we hadden een uniek exemplaar in handen.

S’avonds delen we onze plannen met Ed en Erik en deze doen de tip aan de hand om naar Tau te varen en daar de bus naar de Preikestolen te nemen om deze te beklimmen. Ook wordt ons gevraagd een SMS te sturen als we het Molengat uit varen als verkenners. Na veel wind kan het nog best spoken en ik hoor iets over grondzeeën en veel zand in de kuip.



Dag 3 maandag 20 juni

Het is zover, nog even aan boord douchen en dan om 05:15 de trossen los zodat we precies bij kentering het molengat in gaan. We versturen de SMS naar Ed Megens dat we onderweg zijn naar Skudeneshavn en dat het prima te doen is in het Molengat. Het is prachtig weer met een westenwind tussen de 14 en 18 knopen. We zeilen met keefok en grootzeil waardoor we een prachtige snelheid lopen van 7 knopen. Wel moeten we beide wennen aan de golfslag. We zijn niet zeeziek maar een beetje katterig. Verder gaat alles prima aan boord en wordt traditie getrouw tussen de middag het broodje hamburger klaar gemaakt.

Rond 20:00 wordt er op de marifoon een schip opgeroepen met een bepaalde positie, om zich te melden. Na een derde oproep komen we erachter dat wij daarmee bedoeld worden. Het gaat om een seismografisch schip wat een sleep heeft van 3 mijl en of wij onze koers met 10 graden oostwaarts kunnen verleggen. Daar geven wij gehoor aan en we zetten de radar aan om het “konvooi” waar over gesproken wordt, te ontdekken. Na een uur kunnen we weer op de oude koers terug en neemt de wind verder af. We starten de motor om 23:00.

Dag 4 dinsdag 21 juni

S'nachts varen we langs wat productie platforms die goed verlicht zijn. Al is het een heldere nacht waardoor het aan de kim ook niet echt donker wordt. We hebben een schema van drie uur op en drie uur af, startend vanaf 19:00 uur, wat ons goed bevalt. Na 2,5 uur wachtlopen voel je jezelf af en toe vechten tegen de slaap, zeker met de motor aan.

De weersvoorspelling van de navtex voorspelt westenwind kracht 3-4 voor de gebieden ‘duitse bocht’ en ‘vissersbank’. Het zou ook te mooi om waar te zijn geweest want dat hebben we nooit gehad. In plaats daarvan zeer weinig wind uit het zuiden, wat betekende dat de motor bleef brommen en het grootzeil bleef klapperen. Dit laatste kregen we genoeg van en hebben het grootzeil gestreken waardoor de boot nog meer begon de bewegen en de katterigheid terug kwam.

11:45 was een mooi moment omdat we over de helft van deze tocht zijn. Onderwijl tanken we diesel bij uit de jerrycans (80 liter voorraad op een tank van 100 liter) en luisteren naar muziek. S'avonds eten we de lasagne uit de oven wat bijna net zo lekker smaakt als de broccoli ovenschotel van gisteravond, beide kant en klaar van de Appie de pappie. Het begint om 22:00 te regenen en we motoren nog steeds, alhoewel met de zeilen weer bij. Echt een moment om opgevrolijkt te moeten worden door dolfijnen en daar zijn ze dan ook. Een stel van 4 dolfijnen die een mooie show geven en dan weet je weer waarvoor je het doet.

Dag 5 woensdag 22 juni

Het is Caribische blauw water waar de Florijn door heen vaart als we ter hoogte zijn van de kop van Denemarken zijn. De AIS is een heel groot gemak wanneer je in je eentje op wacht zit. Eén blik op het scherm en je weet of er schepen in de buurt zijn



en welke koers deze varen. Echter in de koppeling tussen onze AIS en scherm is waarschijnlijk een 'bug' geslopen. Want zo rond middernacht presenteert het scherm de melding "no AIS". Deze melding verdwijnt zo na een uur en dan worden de targets weer goed gepresenteerd. Dit euvel manifesteert zich op de terugweg nog een paar keer en ik heb er geen verklaring voor gevonden.



Zo rond 10:00 komt het eerste land in zicht en dat geeft de burger moed. We zijn namelijk nog steeds op de bromtor onderweg en dat gaat stierlijk vervelen. Voordeel is wel dat er genoeg warm water aan boord is en we nemen alle twee een douche waar je van opknapt. Dit geeft ook weer energie en we zetten de spinnaker wanneer er onder de kust iets meer zuidoostelijke wind komt. Dit

houdt na 2 uurtjes op en varen door een volledig blakke zee.

Om 18:30 komen we aan in Skudeneshavn, en varen door het smalle geultje naar het midden van de dorpskern. Je ligt er erg leuk midden tussen de witte huisjes. Dit hebben we toch al maar weer bereikt. Aan de haven zit ook een hobby club die zich bezig houdt met..... dieselmotoren en het was blijkbaar woensdag de hobby avond.

Dag 6 donderdag 23 juni

Jut en Juul hebben uitgeslapen en maken de boot maar eens schoon en gaan de omgeving verkennen. Skudeneshavn is een lieflek dorpje met allemaal witte huisjes. In het dorp gaan we eerst op zoek naar een navigatie kaart voor het gebied omdat de gekalligrafeerde versie niet geheel aan de verwachting voldoet. Deze vinden we en we kiezen niet voor de jachtenset maar een groot formaat kaart waar het gebied in één keer opstaat. (Op deze kaart staat geen informatie over aanlegplaatsen / havens als op de jachtenset en we zijn voor deze info aangewezen op de vaarwijzer die daarin beperkter is)

De meneer van de toeristeninformatie is erg enthousiast en stuurt ons met folders op een wandelroute van een uurtje. Dat kan allemaal net voor het Happy hour. Wanneer je net buiten het dorpje bent, dan sta je midden in de ruige natuur van Noorwegen zoals Bob Ross dat kon tekenen. We zijn gelopen tot een uitkijkpunt waarover je het dorpje heen kunt zien.



Op de terugweg hebben we de verse boodschappen ingekocht en daarna was het ook geen weer meer om naar buiten te gaan. Het enige dat nog bijgevuld moest worden



was de Diesel, die we bij een pomp aan de weg konden halen, zo'n 400 meter van de haven. De pompbediende was wat minder behulpzaam maar uiteindelijk zijn we met 70 liter naar de boot gelopen en dat viel niet mee.....

Dag 7 vrijdag 24 juni

Vandaag zal de Florijn naar Tau toe varen, zodat we van daaruit naar de Preikestolen toe kunnen gaan. We beginnen met een douche maar er is één zekering van de waterpomp gebroken en deze is natuurlijk afwijkend van de andere zekeringen. We kunnen in het dorp precies nog één zekering vinden die in de buurt komt en past. Blijkbaar was het een ouderdom probleempje want daarna is de waterpomp het goed blijven doen.

Het is bewolkt als we opstaan maar bij vertrek is er een mooie blauwe lucht met wolken. Deze groeien uit tot buien als we onderweg zijn. Het waait goed, tussen de 22 – 24 knopen en we gaan daarom alleen op de keerfok naar Tau. We kruisen een tweetal coasters en dan is het gemak van de AIS weer erg duidelijk aanwezig. Wanneer we in de beschutting varen maakt Jaap een broodje hamburger die wel erg goed smaakt. Ondertussen wordt ook Ed Megens gebeld en die staat op dat moment in Stavanger. De groep is ook op woensdag aangekomen maar dan in Farsund. Het feest kan niet verplaatst worden en dus zal de groep daar tot zondag blijven.

In Tau aangekomen vinden we een plaatsje aan de kade. Het is niet druk in Noorwegen met zeilschepen in deze tijd van het jaar en ook niet in de havens. Door het heldere water kun je de stenen onder het roerblad akelig dicht bij zien komen. We vragen ons af wat het tij hier doet en lezen dat dit zo ongeveer 30 cm is afhankelijk van wind. Toch verleggen we de boot zodat bij zakking het roerblad niet precies op die kei terecht komt.

We verkennen alvast de bustijden en checken de winkels. In Noorwegen is in deze dorpen niet iets van een centrum terug te vinden. In de avond staan pannenkoeken op het menu en na het eten maken we ons op voor de wandeling van de volgende dag. Oh ja, we hebben alleen maar bootschoenen, maar we zullen wel zien.

Dag 8 zaterdag 25 juni

We pakken de bus van 09:30 en spreken voor de busreis met de IJslandse buschauffeur die nu een jaar in Noorwegen woont. Als de veerboot vanuit Stavanger aankomt is de bus tjok vol en is het ongeveer een half uurtje rijden via Jorpaland naar het startpunt voor de wandeling naar de Preikestolen. We beginnen vol goede moed aan de wandeling waarvoor ongeveer 2 uur staat. Er zijn stukken bij die echt iets van een beklimming hebben en hele korte delen over vlonders waarvoor wij ons schoeisel hebben aangepast. De voldoening is groot als je zicht krijgt over het Lysefjord en de immense schoonheid die je daar aantreft. De Preikestolen zelf is best druk en dus een foto waar je min of meer alleen opstaat is niet te maken. Wel maken we een foto met de vlag van de Driehoek Noorzee voor ons en de onvermijdelijke foto met de beentjes over de rand.



Op de terug wandeling komen we de Engelsen (Liverpool) tegen die met ons in Skudeneshavn hebben gelegen en hebben een leuk gesprek. Ook komen we Nederlanders tegen waarvan de vrouw echt niet meer verder wil. We praten haar moed in en hopen dat de oppepper werkt.

Daarna lopen we met een Nederlands stel op dat met een camper aan het rondreizen is. We zijn zo brutaal om te vragen of ze toevallig via Tau weer terug gaan. Dat is het geval en we hebben dus een lift terug naar de boot. Daar puffen we uit en kijken terug op een prachtige wandeling. Natuurlijk kijken we ook maar weer eens naar de gribfiles voor de terugweg. "Looking good"



Dag 9 zondag 26 juni

Het is stralend weer en we kunnen voor het eerst in Noorwegen ontbijten in de kuip. Douchen doen we in het toilet gebouw (1 wc, 2 douches) en stralen ons zelf daar schoon, alleen kan het riool het watergebruik niet aan. Betalen doe je door het havengeld in de daarvoor bestemde bus te doen en is standaard 100 kronen (delen door 9 voor euro's)

Het is bladstil als we wegvaren en we zijn van plan om alleen de ingang van het lysefjord aan te doen en daarvandaan de "overhang" van de Preikestolen te bekijken. De afstanden zijn best redelijk en we hebben ons vergist in de aanblik die je krijgt als je de ingang van het Fjord vaart. Dan zie je namelijk nog niet de 'overhang' en we



varen dus het fjord in want achter de volgende bocht zal het wel zijn.....Mis, het moet vast de volgende bocht zijn dat je die prachtige 'overhang' kan zien. Uiteindelijk zoeken we in Google de coördinaten van de Preikestolen op en zijn dan wat teleurgesteld. Ja het is immens groot en hoog en we kunnen heeele kleine mensjes op de rots zien staan. Maar van een 'overhang' en onderdoorvaren is zeker geen sprake. De rest van het fjord is overigens prachtig en daarvoor moet je het ook doen.

We varen naar Stavanger met een toenemende wind die recht op de kop is. In Stavanger willen we in eerste instantie in het centrum liggen maar zien daar al snel vanaf. Het is een ongeregeld zootje van speedbootjes en op de kade staat naast de haven, speelvelden opgesteld voor een beach volleybal toernooi. Er mist ook een ponton om de golfslag tegen te gaan. Bij het terugvaren komen we langs een gastenhaventje wat ook aan de kant van de stad ligt. Er liggen een paar bootjes en we leggen de Florijn hier ook neer. We eten spareribs in de stad en doen een update van de gribfiles aan boord. We besluiten de volgende nog niet te vertrekken naar Nederland want het is zuiden wind. In plaats daarvan willen we de volgende dag naar Tananager en dinsdag met de omslag naar noordwesten wind terug naar Nederland.

Dag 10 maandag 27 juni

In de ochtend komt de "late pluk" naast ons liggen. Ze komen uit Farsund gevaren, waar ook de hele groep van de Driehoek Noordzee lag. De mensen komen ons bekend voor en naar later bleek waren we hun eerder tegengekomen op de weg naar de Preikestolen. We hadden haar zoals eerder genoemd de moed in gesproken om door te gaan en het was haar uiteindelijk wel gelukt.

Betalen moet in deze gastenhaven via een betaalautomaat en rekent af per uur (als bij de auto). En voor stroom moet je evenveel als liggeld, 100 kronen betalen. Elf euro is voor walstroom wel erg duur. Echter de betaalautomaat was niet compatible met onze bankpassen wat we ook niet meer hebben kunnen oplossen.

De "late pluk" gaf aan dat ze toch best wel een stevige tocht hadden gehad en dat recht tegenwind naar Tananager geen leuke tocht zou worden. Wij waren er snel uit om vandaag in Stavanger te blijven liggen en de volgende dag in één keer naar Nederland terug te gaan. De analyse van de gribfiles is een terugkerend ritueel van om de 2- 4 uur en zien steeds meer mogelijkheden. We lopen rond in Stavanger waar het erg druk is omdat er ook drie mega cruise schepen zijn afgemeerd in de stad. Als deze s'middags wegvaren is het een mooie gelegenheid om nog wat foto's te nemen van de oude binnen stad, zonder toeristen.

Dag 11 dinsdag 28 juni

We gaan ervoor en vertrekken niet al te vroeg omdat dan volgens de gribfiles de wind nog stevig vanuit het zuidenwaait. Maar de verwachting is dat tussen 10:00 en 11:00 de wind zeer sterk zal afnemen tot 8 knoop en kunnen we op de motor naar het zuiden varen tot de wind gedraaid is naar noordwest.



Eenmaal buiten de scheren is de wind zuid, tussen de 30 en 35 knopen. Het wordt erg oncomfortabel en daarnaast werkt het weer ook niet mee met regen en slecht zicht. We besluiten om Tananger binnen te lopen en daar noordwesten wind af te wachten. Het blijft maar regenen en lezen dan ook op internet dat dit gedeelte van Noorwegen de meeste kans op neerslag heeft. In de middag is er een “gaatje” in de bewolking en doen we een rondje Tananger. Een duidelijk luxe heenkomen van mensen met veel “premium” automerken voor de deur.

De frequentie waarmee de gribfiles worden bestudeerd neemt nog verder toe en we zijn er zeker van dat we de volgende dag, aan het eind van de middag kunnen vertrekken omdat dan de wind echt gaat draaien. Tevens zal de wind toenemen tussen de 25 – 30 knopen wind.

Dag 12 woensdag 29 juni

We halen nog brood en 20 liter diesel in Tananger en komen rond 12:00 aan boord en zien dat in de haven de wind al gedraaid is. We besluiten meteen weg te gaan, waarbij we al wel de kotterstag zetten met kleine fok. Daarnaast laten we het tweede rif zitten en zo varen we al motor zeilend door de scheren naar het zuiden. Ons humeur staat onder druk als we goed en wel buiten zijn en we weer tegen zuiden wind aan boksen. Daar komt vrij plotseling een eind aan en rond 15:00 draait de wind naar het noordwesten. Deze trekt aan alsof de ventilator wordt gestart en zo varen we met 25 – 30 knopen schuin in de rug de goede kant op.

De zee bouwt snel op en tegen 18:00 lopen er stevige golven waarop we beslissen om met de hand te gaan sturen en het schema van drie uur op en af te veranderen in twee uur op en af. Diep slapen doen we toch niet, maar je warmt wel lekker op en het ontspant. Op een gegeven moment geeft Jaap aan dat er een tanker op aanvaringskoers ligt. Ik roep de tanker bij naam op (AIS is geweldig) en vraag of wij voor hem langs mogen. Dat is geen enkel probleem en hij verlegt zijn koers een paar graden bakboord. In de nacht komen de dolfijnen ons vergezellen en springen uit de golven omhoog.



Dag 13 donderdag 30 juni

Tot de volgende ochtend houden we wind tussen de 30 en 35 knopen wind en schieten daardoor ook snel op. Af en toe komt het tot een surf (12,7 knopen op de gps) en is het vooral opletten op golven want zwaar sturen is het niet. Het is ook in de ochtend wanneer het grootzeil op een golftop een spontane gijp maakt en met een veel hardere klap weer terug gijpt. Het resultaat is dat het oog van het tweede rif achter uit het grootzeil is gerukt. We lossen het op door rif 1 te zetten en het plakken van het grootzeil met een stuk plak dacron wat we bij de zeilmaker hebben gekocht. Betekend wel dat rif 2 niet mee beschikbaar is en dat er dan meteen overgegaan moet worden naar rif 3.

Deze donderdag is een cadeautje met een westenwind van 20 tot 24 knopen en een prachtige wolkenlucht. Gemiddeld lopen we 7,5 knoop en de Estimation To Arrival (ETA) is vrijdag 12:00 bij de boei voor de oversteek over het verkeer scheidingsstelsel boven Vlieland. Dat betekent twee etmalen voor 320 mijl en daar tekenen we voor. In de avond lopen er tankers met ons op, die dezelfde koers hebben en dat maakt het soms wat onrustig. Verder een prima nacht waarbij het alweer donkerder is dan de vorige.

Dag 14 vrijdag 01 juli

We komen op 60 mijl boven de Nederlandse Waddeneilanden in aanraking met buien waarvan via de navtex voorspeld wordt dat er ook kans is op "thunderstorm". Wanneer één van de buien een paarsachtige kleur gaat vertonen met een baan recht over ons heen, beginnen we voorzorg maatregelen te treffen. Een tweede rif hadden



we al niet meer dus een derde rif dan maar. Wanneer we een ‘slurf’ waarnemen en op het water achter ons ook nog eens het water zien opspatten van de windhoos dan gaat ook de fok naar beneden. De windhoos blijft bij ons vandaan en na een heleboel regen en windvlagen wordt het weer rustig met een wind uit het noorden. Gelukkig veranderd de richting na verloop van tijd weer naar het westen en trekt aan tot de dezelfde kracht van 20 knopen.

We arriveren inderdaad rond 12:00 bij het verkeer scheiding stelsel en steken deze natuurlijk zo recht mogelijk over. Na de oversteek is het weer eens tijd voor het broodje hamburger. We zijn te vroeg voor het meelopen van het tij en zeilen dus tegenstroom tussen Terschelling en Vlieland naar binnen. De Florijn ruikt de stal en gaat ondanks de 1,5 – 2 knoop stroom tegen, nog 6,5 – 7 knoop over de grond. Hierdoor komen we precies bij laag water in Harlingen aan. Te vroeg om de boontjes over te gaan en gaan dus voor een uurtje of twee Harlingen binnen. Hier wordt gegeten en getelefoneerd “dat we er weer zijn”. Na twee etmalen door elkaar geschut te zijn geworden is het moeilijk om in een stilliggend schip te staan . We varen s’avonds nog door naar Enkhuizen en dan is het weer opvallend hoe druk het daar is.

Dag 15 zaterdag 02 juli

De Florijn wordt teruggebracht in zijn box in Monnickendam en van een frisse poetsbeurt voorzien. Het is een prachtige tocht geweest.

