



Eindelijk is het dan zover, de Zeezwaluw vertrekt op 21 januari 2016 uit Las Palmas richting Suriname. De laatste noodzakelijke klusjes zijn afgerond, de houdbare voorraden aangevuld terwijl op 20 januari de benodigde verse groentes en fruit op de overdekte markt zijn ingekocht. De verse groentes zijn in speciale conserveringszakjes verpakt, terwijl onder de tafel in de kajuit, 2 kratjes met fruit, blikken en potten met makkelijke grijp-maaltijden hun plek hebben gevonden. De rest van alle inkopen hebben zijn keurig uit het zicht en zeevast weggewerkt.

Dan is het moeilijke moment van afscheid nemen van dierbare vrienden angebroken. Een aantal bemanningen zullen we in de loop van de tijd aan de andere kant van de oceaan weer tegenkomen een paar blijven achter in Las Palmas.



's Morgens om 9 uur zijn we helemaal gereed om de lijnen los te gooien en worden daarbij geholpen door Marjo en Edwin en Gerdie zoals jullie al in het

Zeezwaluw Suffertje hebben kunnen lezen. Het zonnetje schijnt al dapperen hier en daar versiert een wit wolkje de blauwe lucht. Een perfecte dag om te vertrekken!

### Overpeinzingen over "anders"

Eenmaal onder vol zeil, zakken we met een 10kn oostelijk windje af op een zuidelijke koers. Las Palmas verdwijnt steeds verder in ons kielzog terwijl een catamaran onze koers volgt. Tijd om te ontspannen en even een bakje koffie in de kuip om het vertrek op ons te laten inwerken. Nu de spanning van de voorbereiding voor de "Atlantische Oversteek", afscheid nemen van lieve vrienden en het vertrek uit Las Palmas is weggevallen, vragen we ons af of dit vertrek nu zoveel anders was dan alle voorgaande. Tot nu toe hadden we weinig tijd om daar echt over na te denken.



Uiteraard was de voorbereiding voor deze tocht qua inkopen van voorraden en het wegwerken daarvan veel uitgebreider evenals de technische "to-do list" met klussen die we persé voor vertrek afgerond wilden hebben. Ook de datum van het vertrek voor een lange tocht, 21 januari is vreemd. In ons 14-jarige bestaan als live-aboards of cruisers, zijn we gewend altijd "ergens" 5-6 maanden te overwinteren. In januari vertrekken voelt als in hartje "winter" (LP-winter is 15-25 graden) te gaan zeilen. Echter voor deze reis is dat wel het meest gunstigste tijdstip om gebruik te maken van de heersende passaatwinden op dat traject. Heel anders is de afstand die we dit keer gaan afleggen. Maar liefst ongeveer 2750 zeemijlen naar Suriname, dus een aanzienlijk langere tocht dan tot nu toe, een afstand zonder stoppen.

Onze stad Las Palmas en marina verlaten om jaren niet terug te komen, is alsof we van ons tweede "thuis" vertrekken. Dus eigenlijk op een flink aantal gebieden een een redelijk ander vertrek.

Wat wel op routine ging, was voor de eerste dagen een flink aantal warme maaltijden uitzoeken en voorbereiden. We hoeven die dan alleen op te warmen als we nog wat moeten wennen aan het inslingeren. Bij alle spullen in de kajuit zeevast zetten, hadden we helemaal niets vergeten, dus eenmaal onderweg voelde het vertrek eigenlijk aan als heel gewoon. Alleen het aantal dagen dat we onderweg zullen zijn is nog een vraagteken. Volgens Riens' berekeningen (gemiddeld 5mijl/uur) zal het ongeveer 23 dagen worden.

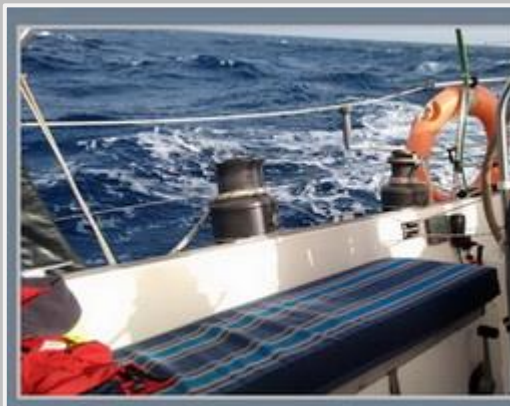
### Inslingeren en wachtjes lopen

Gelukkig is het rustig weer en de zee redelijk kalm. Om geen last van zeeziekte te krijgen, sturen we de eerste dag om de beurt een uurtje. Aan het einde van de middag wordt Monty (=Monitor windvaanstuurinrichting) aan het werk gezet en hebben wij de handen vrij om in alle rust te genieten van ons diner, een heerlijke jachtschotel. Daarna nog even samen gezellig uitbuiken en dan is het tijd om ons wachtsysteem van 2-3-3 uur (de hele reis volgehouden) in te laten gaan. De wacht zit in volle zeilkleding (we



vinden het koud!!!) en aangeliend terwijl de af-wacht de eerste nacht heerlijk in een slaapzakje op het dikke kussen in de kuip ligt. Zoals altijd is slapen de eerste nacht moeizaam, maar we rusten toch goed uit. De volgende nachten slapen we in ons eigen bed of op de kajuitbank afhankelijk over welke boeg we zeilen.

De eerste dag op zee moeten we de wind schatten want de windmeter heeft er geen zin in, mogelijk dat Saharazand en zoutkristallen het draaimechaniek blokkeren. Wel lastig! Nu die het niet doet, weet je pas hoe vaak je op de meter kijkt!



Voor het logboek "lezen we de zee" en "voelen" de wind op ons gezicht om te bepalen hoeveel knopen wind we hebben. Met een natte vinger in de lucht bepalen we de richting, regen of geen regen is makkelijk, maar toch back to basic!



De 2de dag komt er gelukkig wat meer wind die de windmeter weer opgang brengt. Geen zorgen meer wie de mast in moet om het probleem te verhelpen.

Hoe zuidelijker we komen, hoe langer de nachten worden. Het is 12 uur licht en 12 uur donker. Maar de donkere uren zijn nog niet echt donker direct na vertrek, het is een paar dagen voor volle maan. Gedurende de meeste nachten is er veel licht van de steeds voller wordende maan. Zelfs een week na volle maan, staat er een steeds kleiner wordend sikkeltje tussen de ontelbare sterren. Alleen de laatste dagen vlak voor nieuwe maan, is het stik en stik donker! Dan duren 12 uur erg lang. Gelukkig is de temperatuur intussen flink opgelopen zodat we alleen een fleecje vestje nodig hebben om warm te blijven.

### Leven boven en onderwater

Meestal zien we nix! Af en toe schuift langs de horizon een vrachtschip maar we zien slechts 2 zeilboten, aardig stil om ons heen dus. De dagen daarna worden nog stiller, merken we gaandeweg. Zelfs de AIS ziet na een dag of 7 geen schepen meer in de buurt en valt in de slaapstand. Zodra hij dan schepen "ziet" springt het schermje weer aan en geeft de informatie weer.

Intussen draaien we dag-in dag-uit onze wachtjes, lezen en relaxen, koken eten en bakken bruin brood in de tortilla pan. Elke dag genieten we van ons gezamenlijk non-alcoholische (geen alcohol tijdens het zeilen is een strikte Zeezwaluw regel) 5-uurtje gevolgd door het diner. Rond 19 uur is het dan tijd voor het wachtsysteem. Zo vliegen de dagen voorbij evenals de mijlen! Gemiddeld zo rond de 130 mijl/24 uur. Best redelijk vinden we zelf. Gedurende de eerste paar dagen zien we regelmatig dolfijnen rond de boot terwijl regelmatig vogels met ons meevliegen. En dan opeens hebben we een geweldige ervaring..... Hoewel .....



### Ze zijn soms wat opdringerig.....

Net bezig samen de satelliettelefoon op te tuigen en een vers weerbericht binnen te halen toen er naast de boot een hele diepe zucht klonk. De zee was nogal klutserig en met je aandacht ergens anders denk je eerst dat een raar golfje een eigenaardig geluid veroorzaakt. Uit zijn ooghoeken zag Riens een beweging, keek eens goed en zag een giga-rugvin op nog geen 10 meter van de boot. "Ien, kom gauw kijken, dit moet je zien" en alsof het gepland was, zonk de vin langzaam onder water met elke traptree die Ineke naar boven kwam.



De walvis die ons 3 uur volgde en wel heel dichtbij kwam

Toen we de e-mail berichtjes de deur uit hadden en een vers weerbericht binnen, zagen we na een uurtje de grote vin weer achter ons uit een golftop steken. De golf rees en het silhouet van een vis van circa 15 meter werd zichtbaar. Hij (solitaire walvis is meestal een hij) kwam langzaam dichterbij en op zo'n 10 meter achter de boot kwam de kop juist boven water en blies met kracht een stoomwolk hete adem uit. We keken naar een V-vormige platte kop met twee schuin naar achteren lopende neusgaten in de ademhalingsopening aan de bovenkant. De vin die we zagen was bruinachtig van kleur, bijna aan de honingkleurige kant terwijl de rest van de bovenkant van de vis donkergrijs/bruin was.

De onderkant was heel licht grijs. Schitterend om te zien dus nu kijken of we hem op de foto/film konden krijgen. Dat viel niet mee in het klutserige zetje. Om dat ongemak goed te maken dook de vis om de 20 minuten weer in de buurt van de boot op, steeds een beetje dichterbij. Zie [het filmpje](#).

Ondertussen werd in de Atlantic Pilot nagekeken welke walvissoort een beetje aan de omschrijving voldeed. Het zou het een vinvis kunnen zijn. Deze soort kan uitgroeien tot 24m lengte, onze volger zou dan een jonkie moeten zijn die een speelkameraadje zocht.....

Het gezelschap was wel mooi om te zien maar al snel bekwam ons het gevoel dat hij wel een beetje groot was om zo dicht bij je te hebben. We hadden nog de stille hoop dat de vinvis het spoor van een voor ons langs kruisende zeilboot (ja, ja 1 van de 2) op zou pakken, maar dat was ijdele hoop. We vroegen ons af of de vis gewoon even boot-gezelschap zocht zoals dolfijnen dat ook doen, of dat we soms toevallig precies op zijn pad zaten.

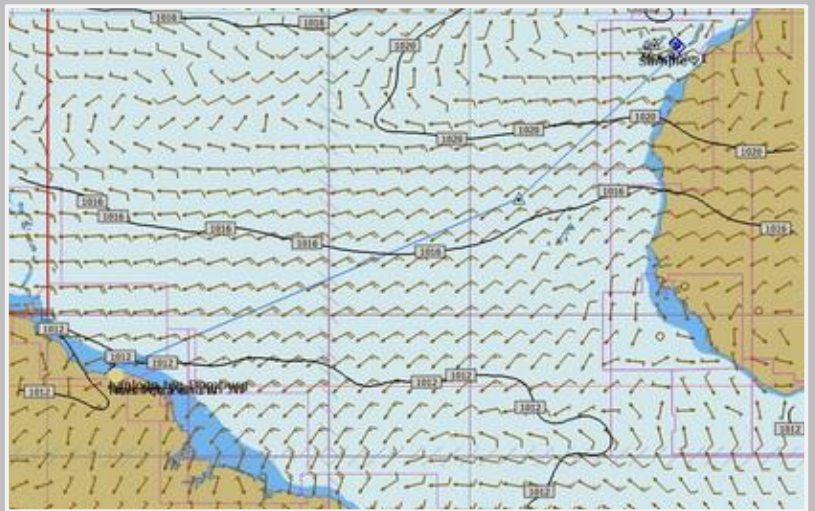
Aan het eind van de middag schiftte de wind iets en pasten we de zeilvoering aan met een tweede rif in het grootzeil en de genua bijna voluit zodat de koers aangepast kon worden aan de nieuwe windrichting. Het trimmen van de zeilen vroeg onze aandacht en toen we uiteindelijk weer in de kuip zaten keken we tersluiks om ons heen op zoek naar de grote vin maar we hebben hem niet meer gezien.

Hoewel het een unieke ervaring was waren we beiden toch wel een beetje opgelucht dat er geen "knuffelaar" meer bij de Zeezwaluw zat. Want zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen, "it was too close for comfort".

Aangekomen in Suriname, leerde het internet ons dat we mogelijk kennis hebben gemaakt met "[fin whale](#)" ([Balaenoptera Physalus](#)) of qua afmetingen nog waarschijnlijker met een "[SeiWhale](#)" ([Balaenoptera Borealis](#)). Van beide soorten zijn meldingen gemaakt dat ze graag een tijdje meezwemmen met een bootje zonder agressief te worden.

### Communicatie en weerberichten

Zoals alle goed voorbereide zeilers, vertrekken we altijd pas als er een gunstig 7-daagse weersverwachting is. Echter, na 2-3 dagen wil je tegenwoordig wel een nieuw weerbericht om je tactiek te bepalen. Om weerberichten (Gribfiles) op zee te ontvangen heb je een SSB zender/ontvanger of een satelliet telefoon nodig. Tot 1 jaar geleden, hadden we geen van beiden. Al snel was duidelijk dat we voor een satelliet telefoon zouden gaan.



Maar ja welk merk of model? Daarom hebben we vorig jaar al een uitgebreide studie/inventarisatie t.a.v. merk en model gedaan via het internet.

Uiteindelijk kozen we de [Iridium 9555 satelliet telefoon](#) samen met een [Optimizer](#), die met de meegeleverde programma's voor eenvoudig versturen van emailberichten via internet kon zorgdragen. Met de prepaid SIM-kaart en het inkopen van belminuten kunnen we nu voortaan op zee onze weerberichten binnenhalen en korte e-mails versturen en ontvangen.

Daarnaast is het fijn om te weten dat je in noodgevallen waar je je dan ook bevindt, direct hulp kunt inroepen, bijv. de Nederlandse Kustwacht. Zij verzorgen dan een relais-functie in samenwerking met de lokale hulpverleners en heb je geen taalproblemen in een crisissituatie.

Tijdens de hele reis hebben we elke 2-3 dagen gribfiles ([ZyGrib](#)) via de satelliet telefoon binnengehaald. Daarnaast verstuurden we e-mailberichten met positie, afgelegde mijlen en hoe we het maakten, naar een kleine groep familie en vrienden. De binnengehaalde Gribfiles kunnen we in [OpenCPN](#) over onze koerslijn leggen en daardoor tijdig zien of er weinig of veel wind op ons traject ligt en onze koers moeten aanpassen om een gebied met te weinig of te veel wind te omzeilen. Alles verliep vlekkeloos en we willen onze satelliet telefoon voor geen goud meer missen dat snappen jullie vast wel. Het is voor ons een echte aanwinst om de beschikking te hebben over actuele weersinformatie en email op lange zeereizen. Omdat het een langzame verbinding is, is surfen op het internet geen optie. Het is nu nog te kostbaar, maar wie weet wat de toekomst brengt....

### Groene stroom dus niet vissen

Sommigen zullen zich afvragen hoe vaak we de motor hebben moeten laten lopen om de accu's weer op te laden. Nooit dus! De Zeezwaluw heeft 2 zonnepanelen (mono-kristallijn) van 100W elk die op onbewolkte dagen de accu's al voor de middag vol hebben. Echter 's nachts en tijdens bewolking doen ze weinig tot niets. Daarvoor hebben we een [Ampair sleepgenerator](#), die dag en nacht levert.



Bij 5-6kn snelheid al 4-5 amp.

Zonnepanelen en sleepgenerator leverden de hele reis voldoende om alle elektrische afnemers (koelkast, laptops, navigatie instrumenten etc.) zonder haperen te laten draaien.

1 x hebben we deze reis de sleepgenerator uit het water moeten halen om de berg zeewier die zich rond de kop had verzameld te verwijderen. Het gebied met lange stroken zeewier bleek uitzonderlijk en we hebben van meerdere overstekende zeilboten vernomen dat ook zij er last van hadden. Bijv. Het wier achter roeren bleef hangen, waardoor de snelheid flink terug liep. Gelukkig was het wier gemakkelijk te verwijderen. Doordat de sleepgenerator vanaf dag 2 achter de boot aan een 30m lange lijn sleepte, hebben we niet gevestig. De vislijn en een sleepgenerator samen uit achter ons smalle kontje, gaat niet. Geen verse vis dus, maar aan heerlijke maaltijden heeft het ons niet ontbroken!

### Werk aan de winkel

Zoals we al zeiden, doet Monty het werk aan het roer onvermoeid 24/7. Echter op 25 januari, na een regenbuitje als de stuurlijntjes van Monty nat zijn geworden, proberen we ze strakker te knopen. Dat lukt wel maar even later zijn ze weer te los. Als we verder inspecteren, blijkt het ene lijntje op sommige stukken dunner te zijn geworden. Raar, de stuurlijntjes zijn voor vertrek van de werf in Portugal vernieuwd en zijn nog geen 6 maanden in gebruik.

Toch maar De stuurtoewtjes die steeds losser gingen zitten vervangen want we hebben nog een set reservelijntjes. Dat is makkelijker gezegd dan gedaan! Aan de onderkant van de Monitor zit de knoop van de lijn die we te pakken moeten zien te krijgen om de lijn te verwijderen. Maar eerst moet de nieuwe lijn aan het uiteinde van de oude genaaid worden.



Met een lang stuk buis met daaraan een haakje, probeert de een over de kont hangen d de

knoop te pakken terwijl de ander van bovenaf het knoepje naar beneden duwt. En dat allemaal op een schommelend schip!

Na een uurtje naaien, duwen en vissen zitten de nieuwe lijntjes op hun plek en wij onder de blauwe plekken. Maar,..... Monty stuurt helemaal tot aan Suriname perfect!

De 27ste valt opnieuw de windmeter uit. Riens loopt alle elektrische verbindingen na, demonteert zelfs een schotje maar kan geen losse of geïrodeerde verbindingen vinden. Gezien de redelijk harde wind en het rollen van de boot is het ook geen optie om "even" de mast in te gaan. Net als we eraan gewend zijn geraakt geen winduitlezing te hebben, doet ie het weer, ra ra wat is er loos???



### Pech in 't kwadraat

Op 30 januari, na iets meer als 1100 mijl gezeild te hebben, is het vroeg in de ochtend, schrikken geblazen. De echte wind die al 2 dagen rond de 25kn zit trekt ineens aan in een keiharde vlaag, draait 90 graden en een paar hoge golven achterelkaar, zorgen ervoor dat we een ongewilde gijp maken! Het grootzeil (we zeilen op dat moment alleen op dubbel gereefd grootzeil) klappt naar de andere kant. In eerste instantie remt de bulle talie de giek flink, maar knapt onder de hoge spanning uiteindelijk toch. Deze vertraging zorgt er wel voor dat Riens snel de onder spanning staande bakstag los kan gooien en de andere aanhalen. Zo te zien is er geen schade aan het want.

Op dat moment zien we dat de giek losgebroken is van de mast. Het grootzeil staat nog netjes en houdt de giek redelijk in positie. Terwijl Riens een puntje voorzeil uitrolt zodat we minimale voortgang houden om Monty te laten sturen, bevestigt Ineke een nieuwe bulle-talie en knoopt de giek snel en stevig aan de mast vast. Omdat de giek nu geïmmobiliseerd is, kunnen we samen kijken wat het probleem is.



We constateren dat het 8 jaar oude RVS-lummelbeslag op de las is gebroken. De oplossing voor dat moment is, de giek zo stevig mogelijk aan de giek te bevestigen en het grootzeil op te doeken op de giek. Gelukkig lukt het zonder verder ongelukken in de ruige en hoge zee.

Als het zeil is geborgen, kunnen we de giek verder boven de opbouw trekken en vastsjorren. Er is nu geen beweging meer mogelijk. Tijd voor scheepsberaad! We balen vreselijk maar we moeten verder.

Nog ongeveer 1600 mijl te gaan en alleen de genua tot onze beschikking. Dat zou moeten kunnen vinden we, alleen zal de reis wat langer duren nu we minder snel kunnen zeilen. Echter, de spinakerboom willen we niet gebruiken omdat we die te lang vinden in de ruige zee. De kans is aanwezig dat het uiteinde van de boom de golven raakt en schade aan tuigage en zeil kan veroorzaken. Dat kunnen we er nu niet bij gebruiken. Dus houden we de wind ongeveer op 160 graden van achteren inkomend. De ideale koerslijn naar Suriname wordt het uitgangspunt en die gaan we afkruisen.

*Note: een dag later realiseert Riens zich dat we het oude lummelbeslag mogelijk hebben bewaard. Als we zoeken blijkt dat inderdaad het geval. Het idee is dat we bij geen wind of weinig wind het gebroken beslag kunnen verwisselen voor het oude (uitgelubberde), beter wat dan nix. Het is er nooit van gekomen, door de continue harde wind en hoge golven. We vonden het te gevaarlijk om de loshangende giek van 4,5m op een schommelend dek in bedwang te houden.*

3 dagen later is de echte wind nog steeds tussen de 25-30kn en de zee ruig. Al schommelend gaan de zeemijlen onder de Zeezwaluw door. Met een half ingerolde (of half uitgerolde) genua lopen we toch gemiddeld 4,5-5,5kn, valt ons niet tegen. Ineens een luide knal en de genua rolt helemaal uit. De reefflijn is gebroken!

Dat kan er nog wel bij. De motor wordt gestart en de stuurautomaat houdt de Zeezwaluw met de neus in de 30kn wind. Een poging om de reefflijn te vervangen terwijl het zeil staat blijkt onmogelijk. Inrollen gaat niet dus wordt het zeil naar beneden gehaald, moeizaam en niet helemaal droog wordt ze uiteindelijk binnenboord geworsteld, maar binnen is binnen!

Nu kan de gebroken reefflijn vervangen worden (weer een vervelend knoopje die gepakt moet worden) door een "all-round" reserve val van 10mm. Het lukt en zodra de reefflijn is ingeschoren kan het zeil weer omhoog en gereefd tot halverwege. De rest van de reis is de genua steeds deels ingerold geweest vanwege de harde wind. Bij elke overstag manoeuvre zijn we nu alert op de mogelijkheid van schavielen bij de rol. (er is geen scherp of oneffen punt en we kunnen niet zien/voelen waar het schavielpunt zit). De klussenlijst groeit alweer.



### De dag van aankomst

Zodra we weten dat we de laatste dag van onze reis is ingegaan, kunnen we bijna niet meer wachten om echt aan te komen. De laatste mijlen duren gevoelsmatig altijd erg lang en besluit je het schoolreisjes syndroom waarbij je geneigd bent om "we zijn er bijna, maar nog niet helemaal" te gaan zingen. Maar we weten dat er land achter de horizon is, we zien af en toe alweer zeemeeuwen en de zeebodem loopt gestaag op.

De laatste 50 mijl is het net of we in Nederlandse wateren zeilen, korte steile golven, waterdiepte tussen de 15-5 meter en het water is blubberig bruin. De eerste Surinaamse vissersschepen en een soort Sampan komen we tegen bij het aanvaren van de uiterton van de Suriname rivier. Na de uiterton is het "tonnetjes varen" de rivier op.

Bij de brug van Paramaribo, SMSen we Petra en Jan Willem onze positie. Zij kunnen dan uitrekenen hoe laat we in de buurt van de Sailing Club Suriname zijn om te helpen bij het afmeren.

Intussen is het donker geworden en volgen we de groene en rode lichtjes van de tonnen. Aangezien de stroming behoorlijk is, schieten we met 7kn snelheid de rivier op. Slecht 1 groot vrachtschip in ons kielzog waarvoor we uit moeten wijken. Voor de rest verlopen de laatste mijlen stroomopwaarts probleemloos en zijn we net voor het keren van het tij bij de [Sailing Club Suriname](#) (SCS) waar P en JW ons helpen vastmaken tussen twee meerpalen.

We zijn op 12 februari na 2975 mijl in 22,5 dagen (goed berekend door Riens) aangekomen in Suriname. Morgen als het licht is zullen we ontdekken waar we terecht gekomen zijn! Nu is het eerst tijd om samen met P en JW te toosten op onze veilige aankomst.

### Evaluatie en de cijfers

De Atlantische Oversteek is op veel gebieden niet veel anders dan onze overtochten van Nederland naar de Shetland Eilanden of Portugal - Azoren of Canarische Eilanden - Azoren. Het is alleen veel en veel langer. Door de duur van die langere reis is de kans op technische problemen groter en eenmaal onderweg, altijd een zorg. Vooral door het voor de wind zeilen in hoge deining en heel vaak vervelende kruisdeining (twee verschillende golf patronen die elkaar ontmoeten) waardoor je plotsklaps een paar mijl een klutszee krijgt. De boot schommelt dan continue van bakboord naar stuurboord en terug, waardoor de zeilen, lopend en staand want, flink kunnen schavielen. Deze rollende scheepsbeweging vonden we lastig en erg vermoeiend want alles wat je doet of onderneemt kost veel energie omdat de boot nooit stil ligt. Ook in bed liggend ben je steeds in beweging. [Zie filmpje](#) als impressie van de hele reis schommelen!

De laatste 4 dagen waren we het een beetje zat! We hadden genoeg gezeild, geschommeld, problemen opgelost en wachtjes gelopen en wilden graag aankomen in Suriname. Een nachtrust van meer dan 3 uur leek ons wel wat evenals voet aan wal zetten en een heel nieuw continent als achtertuintje te hebben!

Zouden we ons anders voorbereiden bij een volgende oceaan oversteek??? Nee, dat denken we niet. Wij waren in goede lichamelijke conditie en de boot was voor zover je dat van te voren allemaal kunt checken, technische prima in orde. Het gebroken lummelbeslag was gewoon domme pech en de doorgeschavielde genua reefflijn is een normaal verschijnsel op lange zeereizen. Vandaar de reserve reefflijn en stuurlijntjes voor de monitor.

Kortom, er zijn twee heel tevreden Zeezwaluwjes die na hun lange oversteek nu op ontdekkingstocht gaan!



Gezeilde afstand vanaf Las Palmas: 2975 zeemijlen, een gemiddelde van 5.5mijl/uur  
Reisduur: 22,5 dag  
Motor draaiuren: 17 uur (geen stroom draaien)



*Riens en Ineke Elswijk*  
*Ab O&F Zeezwaluw te Domburg*