



VOOR WEINIG NAAR DE AZOREN 1990

1. EEN PLAN EN EEN BOOT

VERTREKKERSAVOND, MAART 1990

Het is heet en vol in het zaaltje achter Café West-Indië aan de De Ruijterkade in Amsterdam. Dit is de ‘Vertrekkersavond’, een jaarlijks terugkerend ritueel, dat de redactie van *Zeilen* organiseert ten behoeve van de lezers die nog dit jaar van plan zijn voor langere tijd het zeegat uit te varen. Systematisch passeren alle onderwerpen die bij lange reizen belangrijk zijn: de geschikte boot, de zeilgarderobe, tuigage, voorzieningen om aan boord te kunnen wonen, het energiesysteem, bestemmingen, de routeplanning, de navigatieapparatuur, het conserveren van voedsel, de communicatie met thuis, de financiering van de reis, verzekering, wapens aan boord, zendapparatuur, adressen om kaarten te kopiëren en natuurlijk de griezelonderwerpen: stormen en piraten.

Het is alweer de vierde keer dat we in het voorjaar zo’n bijeenkomst organiseren. Het is benauwd in het mudvolle zaaltje en ik doe mijn best om me te concentreren. Al deze mensen dromen van een lange reis, ze sparen, ze plannen, denken en verlangen. Het laatste is waarschijnlijk het belangrijkste. De voorpret is vaak mooier dan de droom verwezenlijken. Schreef Moitessier, de grote inspirator van veel zeezwervers in de jaren zestig en zeventig, niet dat het verwezenlijken van dromen erger is dan sterven? Ik ben net bezig met een betoog over de uitrusting voor lange reizen en probeer me onder het vertellen te concentreren op individuen in de zaal. Een paar gezichten komen me bekend voor. Ze komen naar elke vertrekkersavond die we organiseren, nu al vier jaar. Ze zijn, om een nautische uitdrukking te gebruiken, nog steeds niet ‘de Breeveertien opgegaan’. Wie kent die uitdrukking eigenlijk nog? De Breeveertien was een zandbank voor de Nederlandse kust die voor aankomende zeevlieden de scheiding aangaf tussen scharrelen langs de vaderlandse duinenrij en het diepe wijde water dat de einder opende naar vreemde kusten.

Plotseling moet ik aan een paar zeezwerversvrienden

denken: aan Jimmy Woolf, die nog nooit meer dan honderd pond bij elkaar heeft gezien, maar al drie keer rond de wereld dobberde; aan Anna, zijn vrouw, die na hun scheiding aan de haven in Kaapstad een boot bouwde van goedkoop ferrocement en ’s avonds in een nachtclub danste om naast de kosten van haar kinderen ook nog de boot te kunnen betalen; aan Nicky, die van de ene dag op de andere besloot haar vaderland Zuid-Afrika te verlaten, een boot kocht en niet gehinderd door enige kennis van nautische zaken het ruime sop koos, op weg naar een ver Belgisch vriendje waar ze verliefd op was; aan Joop, die IJmuiden uitvoer om aan de alimentatieclaim van zijn ex en de belastingen te ontkomen, sindsdien niet meer in Nederland terug durft te komen en nu met los-vaste charters en de illegale verkoop van zwart koraal zijn kostje bij elkaar scharrelt.

Ik kan het niet laten om aan een plotselinge inval gehoor te geven: ‘We kunnen er lang en breed over praten, maar in feite is vertrekken heel eenvoudig. U hebt allemaal een boot. Wat let u, laat de trossen slippen en ga morgen! Vertrekken is niets anders dan de trossen losgooien en niet meer aan dezelfde steiger vastmaken!’ De voorzitter van de avond kijkt me verbouwereerd aan en last een pauze in.

Een paar mensen bieden me een biertje aan. Er ontstaat een kringetje. ‘Je stelt het wel erg simpel voor. Er komt toch heel wat kijken voor een lange reis? Je moet allereerst een goed schip hebben en dat moet goed zijn uitgerust.’

‘Wat denk je van de aanschaf van...?’ En dan volgt de samenvatting van de catalogus van een moderne tagrijn, inclusief een zware post voor boordelektronica. ‘Je moet toch sparen om dat allemaal te bekostigen? En wat doe je dan met je baan? Je moet je pensioen toch regelen?’

‘Pak je tandenborstel in, Tom Poes, we gaan,’ sprak heer Olivier tot zijn jonge vriend als hij weer eens op reis wilde. Ik sprak met het vuur van het voormalige

katholieke Tweede Kamerlid Brugmans, die het tot een gezegde gebracht had, zij het niet om het katholieke geloof te rechtvaardigen. Het verschil tussen zijn boodschap en de mijne is nu ook weer niet al te groot. Ook ik betrap me erop dat ik een evangelie (de KISS-formule) verkondig: 'Keep it Simple Stupid!'

'Je terugkeer of een betrekking regelen? Als je een jaar of twee weggeweest bent, ben je voor de maatschappij verpest en wil je niet meer terug in je oude baan.'

'Een nieuwe boot? De oude is toch ook goed? Als je weet wat je doet, kun je met alles de oceaan bevaren.'

'Elektronica? Alles wat je nodig hebt is een redelijke radio-ontvanger voor de tijdseinen en een muziekie tussendoor. De rest kan me gestolen worden.'

En als laatste dogma van het nieuwe licht dat plotse-ling in mij ontstoken was: 'De kosten van een schip en uitrusting zijn omgekeerd evenredig aan het zeeman-schap en de sportiviteit van de bemanning!' Nou, die zit... maar later zal ik nog met bitterheid terugdenken aan deze lichtzinnigheid.

Zo'n statement geeft in elk geval een levendige discus-sie. Bijna niemand is het met me eens en sommigen reageren zelfs verontwaardigd. We zijn per slot van rekening allemaal opgegroeid op dit aanslibsel van de Rijn en behept met een vleug van Nederduitse *Gründlichkeit*, hoewel we de geestelijke relatie met onze oosterburen ontkennen. Kijk maar naar de be-roemde Nederlandse zeilers. Herman Jansen bereidde zich jarenlang voor, net als Eilco Kasemier. Grondige voorbereiding en veiligheid voor alles. Waar is het avontuur gebleven? Is het misschien mijn Zeeuwse bloed, dat ik wat luchthartiger ben? Een boot, een kist blikvoer, een sextant, wat kaarten en boekwerken, een dosis gezond verstand, dat is alles wat je nodig hebt. In één op de tien Franse tuinen staat een stalen casco waaraan pa met vrienden werkt om de grote droom te verwezenlijken. Ik heb ze vaak zien varen, roestige knikspanten met een wrakkige fiets op het voordek, zonder enig comfort, maar wel 3000 mijl of meer van huis! 'Pak je tandenborstel in, Tom Poes, we gaan!'

SIMPEL

Zo kun je het in het openbaar natuurlijk niet stellen, dus na de pauze verpak ik de blijde boodschap in wat nettere taal: 'Wat ik probeer te zeggen is dit: je moet niet te lang wachten met vertrekken, dan komt er nooit wat van. Je doet er beter aan het noodzakelijke en het plezierige met elkaar te verenigen en met liefst

een kleine, simpele boot veel langs onze kusten te varen. De Noordzee is een van de gevaarlijkste zeeën ter wereld en dus een uitstekende leerschool. Je spaart geld door klein te varen en dat komt goed uit, want je hebt dat nodig voor een lange zeereis. Van wat je zo uitspaart kun je later een boot kopen die beter bij je droombeeld past. Op een kleine boot leer je echt zeilen en goed zeemanschap, want zo'n bootje vergeeft weinig fouten. Zo doe je een graad van zeemanschap op die je op een groot schip nooit bereiken zult.'

Ik kan niet nalaten eraan toe te voegen: 'En misschien kom je dan tot de conclusie dat je helemaal geen groot schip en dure uitrusting nodig hebt om de oceaan te bevaren.'

DOORHALEN EN WEGSTREPEN

Twee maanden later zit ik zwetend op het kantoor van *Zeilen* achter de computer om de zoveelste wrak-kig geschreven tekst van een ander in een spannend verhaal om te toveren. Ik kan mijn aandacht er maar met moeite bij houden. Het is te heet en ik voel me onrustig. Ik wil weer weg. De oceaan roept, ik moet nodig weer naar zee.

Vier jaar tevoren leed mijn relatie met Marian schip-breuk. Mijn riante baan op de universiteit was ik al een tijdje zat. Ik wilde wel weer eens iets anders in mijn leven en de breuk met Marian gaf me die kans. Ik nam ontslag en ging zeezwerven. Daarna belandde ik bij het net opgerichte maandblad *Zeilen* en bouwde ik aan een nieuwe carrière als watersportjournalist. Maar de oceaan blijft trekken. Nu heb ik kind noch kraai op de wereld, mijn financiën zijn als altijd een ramp, dus wat let me? Ik heb veel zeezwerversvrien-den en het wordt tijd ze weer eens op te zoeken. Hoe zou het op Faial zijn?

Ik roep een leeg blad op in de computer en tik in ka-pitalen: UITTRUSTING. De regels vliegen over het beeldscherm. Tot mijn schrik zie ik ineens dat ik al op pagina drie ben beland. Heb ik dat allemaal wel nodig? Ik begin met schrappen, tussen haakjes zetten, doorhalen en versimpelen. Soms voeg ik weer wat toe. Ik zou deze zomer een oceaanreis kunnen maken, wat is eigenlijk echt noodzakelijk? Dit is een leuk spelletje. Ik kan natuurlijk met mijn oude trouwe *Ganesh* gaan, de stalen boot waarmee ik duizenden mijlen heb afgelegd en waar ik op woon, een Koopmanskloon – degelijk, sterk, zeewaardig, maar ook een tikkeltje saai. Een andere boot? Wat is een minimale boot om



mee op de oceaan te varen? De droom over een nieuw avontuur prikkelt mijn fantasie en maakt mijn geest vaardig. Ik tik:

Aan de redactie van *Zeilen*:

EXPEDITIE: 'Voor weinig naar de Azoren'

Wat is er nodig om een lange zeereis te maken? Wat is de minimale uitrusting? Hoeveel kost het?

Proef: hier volgt een uitrustingslijst. Jullie hebben allemaal oceanervaring: laat iedereen van de redactie naar hartenlust schrappen en toevoegen. Wat is echt nodig? Wat kan eraf? Wat voor boot is een minimum?

Als we het eens zijn, vaar ik deze zomer met zo'n boot van Nederland naar de Azoren en terug! Dat levert een aantal leuke reportages op, precies in de geest van *Zeilen*: niet lullen, maar doen!

HB

Al tikkend krijg ik plezier in het plan. Naast schrijven verdien ik geld met *delivery*-werk en het varen van grote raceboten. Bij het eerste gaat het om grote luxejachten, bij het tweede om hightech-racemonsters. Ik verlang soms, zoals nu, terug naar het simpele zeilen waar ik tientallen jaren geleden mee begon. Dit plan daagt me uit, dwingt me tot nadenken en... dromen. Met een ruwe schets van het project ga ik enthousiast naar mijn vriendin Aaf, met wie ik al menige zware klus op zee geklaard heb. 'Je bent gek,' zegt ze laconiek, 'misschien ben ik wel even gek, maar op een andere manier. En dat wil ik graag zo houden.' Het moet dus een soloreis worden.

BREST

De baas van *Zeilen*, Eduard Rijnja, reageert net als de redactie positief en enthousiast. Uitrustingslijsten gaan over en weer, de fax heeft het druk. De redactie stelt als eis dat ik op de 'natte' Hiswa in september zal zijn om daar tekst en uitleg te geven. Het vertrek wordt vastgesteld op de eerste week van juli. Dan hebben we nog een maand om de uitrusting bij elkaar te scharrelen en een boot te organiseren. De Hiswa is al op 3 september, er blijven dus maar twee maanden

over. Als de wind begin juli in het Kanaal op kop staat, kom ik in tijdnood. We besluiten dus dat ik vanuit Brest zal vertrekken. Dat spaart niet alleen een of anderhalve week reistijd, maar beperkt ook mijn verblijf in ondiep water aanmerkelijk. Als ik ergens twijfel voel bij dit project, is het wel een storm op kop in een kleine boot op het continentaal plat, het Kanaal of de Noordzee. Op de terugreis naar de Hiswa in Amsterdam is een wekenlange reis in ondiep en druk water niet te vermijden, maar als er dan een storm uitbreekt, hoop ik die op de kont te krijgen zodat golven en wind van achteren inkomen.

WELKE BOOT?

Hoe groot moet de boot zijn? Oceaanreizen in kleine boten zijn meer gemaakt. Ik ben niet direct uit op het breken van het wereldrecord krankzinnigheid. Uiteraard moet je flink gek zijn voor zo'n project, maar er zijn grenzen. Bovendien is het record moeilijk te breken. Manry voer ooit de Atlantische Oceaan van west naar oost over in een bootje van vier en een halve meter, en zelfs hij is niet uniek. Uit de Middeleeuwen zijn verhalen bekend van 'wilden', waarschijnlijk Groenlandse Eskimo's, die in een kano aan de Europese kusten aanspoelden. Ook toen al was men van mening dat deze oceaanbedwingers gek waren. Voor zover bekend zijn ze nagenoeg allen in ketenen en aan een water-en-brooddiët overleden, met uitzondering van ene Selik, volgens andere bronnen Ziruk, die het bracht tot de eerste burgemeester van het naar hem genoemde Zierikzee, het vroegere Selik- of Ziruksee. Zit er een droppeltje van zijn bloed in mijn aderen? Hoe dan ook, ik hoef van mezelf niet in een wastobbe van vier meter. Goedkoop, sterk, snel en veilig zijn vier criteria. De redactie is van mening dat 20 voet (6 m) wel het minimum moet zijn. Zo'n bootje kan best zeewaardig zijn. Bij hoge golven gedraagt het zich een beetje als een duikelaar: het vliegt snel plat, maar komt ook weer vlug overeind. Een kuip vol water maakt zo'n sloopje direct instabiel en het zal dan snel overhellen. Het water wordt dan direct over de rand geloosd, waarna de boot weer recht komt. Later zal blijken dat deze theorie klopt, maar dat zo'n moment van platslaan niet goed voor je gemoedsrust is. Oncomfortabel is zo'n kleine boot wel, zij het niet per definitie onveilig. De kans dat een dergelijke boot plat gaat in een storm is niet denkbeeldig. Hij kan dan vol water lopen en dat is gevaarlijk. Daarom moet de boot

onzinkbaar gemaakt worden. Als het vaarttuig standaard volgeschuimd wordt opgeleverd, is dat mooi meegenomen. Zo niet, dan verdient een boot met een binnenshaal de voorkeur omdat die dan simpel vol te schuimen is en zo onzinkbaar gemaakt kan worden. Een boot met luchtkamers voldoet natuurlijk ook. Uiteraard zal zo'n boot hier en daar versterkt moeten worden omdat een twintigvoeter meestal niet voor de oceaan gebouwd is. Hierbij denk ik vooral aan de puttings en de stagen. Een twintigvoeter kan wel een relatief snelle zeiler zijn, en ook dat komt de zeewaardigheid ten goede. Varen met zo'n bootje op de oceaan is ongetwijfeld oncomfortabel, maar als er goed is nagedacht over de veiligheid en het schip correct behandeld wordt, is het niet onverantwoord.

Allereerst denk ik aan een Etap 20, die oude bakdekker. Dat bootje is volgeschuimd, ziet er zeewaardig uit en heeft precies de maat die we zoeken. De werf wil echter niet meewerken: de boot waarop ik mijn oog heb laten vallen is uit productie genomen. Wel wil men een grotere ter beschikking stellen, maar dat strookt weer niet met onze ideeën.

Vervolgens proberen we een Jeanneau Sunway 21 te krijgen – de 'Franse Etap', zoals ze het ding op de werf noemen. De importeur is enthousiast, maar de werf wil niet meewerken.

Vervolgens krijgen we zicht op een J22, die sinds kort door Rob Krijgsman geïmporteerd wordt. Helaas heeft hij nog geen eigen exemplaar; ook de Duitse importeur die er wel een heeft, blijkt echter niet mee te willen werken.

DRINGEND

De tijd begint te dringen. Op mijn kamer op de redactie van *Zeilen* stapelen de uitrustingsstukken en voorraden zich op. Dat is allemaal bijna rond, maar er is nog steeds geen boot. En ik moet eind juni naar Joegoslavië om samen met mijn vriendin Aaf een boot voor een fabriek in Kroatië te testen. Die klus zal een dag of tien in beslag nemen. Op de redactie zullen mijn collega's intussen hun best doen een boot te vinden. Tien dagen lang zeilen Aaf en ik langs de in die tijd nog ongeschonden prachtige Dalmatische kusten. De hypermoderne wrijf waarvoor we werken, wordt geleid door optimistische, Amerikaans-Kroatische zakenlieden, die hun kans schoon zien nu Tito overleden is. Maar de sfeer is dreigend en de taal die men uitslaat heeft een ziekelijke nationalistische toon. De

geblokte vlag waaronder in de Tweede Wereldoorlog door de fascistische republiek Kroatië honderdduizenden Serven en moslims op afschuwelijke wijze vermoord werden, wappert vrolijk van alle daken. Ik ken Joegoslavië goed. Toen in het midden van de jaren zestig de deur voor het toerisme op een kier openging, bereisde ik het land in het voetspoor van Den Doolaard en met diens boeken in de hand. Ik heb in dit 'Land achter Gods rug' nog altijd veel vrienden, hoewel het lot me de laatste tien jaar naar andere kusten heeft gedreven. Thans is de sfeer gespannen en dreigt er een burgeroorlog. Nu ik dit schrijf, in 1996, weten we wat er van dit land geworden is. De werf waar ik toen voor werkte, is verwoest; de nieuwe jachthaven van Zadar, die de grootste ter wereld moest worden, is een ruïne; en de tientallen nieuwe jachten die hier klaarlagen om verscheept te worden, liggen gezonken op de bodem. Op de walkant staan jachten die nog afgebouwd moesten worden, doorzeeft met kogels. Als we terugkomen in Zadar, ligt er een fax van de redactie: 'Helaas geen boot te krijgen, project gecanceld.' Ik fax direct terug: 'Moed niet opgegeven, ben over twee dagen terug. Heb wel ideeën.' Op dat moment weet ik alleen nog niet welke.

Het is maandag als ik terugvlieg. Op de luchthaven van Dubrovnik koop ik *De Telegraaf* van zaterdag en in het vliegtuig spit ik de kleine advertenties in de Vaarkrant uit. Het is een week voor de geplande start uit Brest en we hebben nog steeds geen boot. Ik kruis alle Friendships, Kievieten, Waarscheepies en dergelijke aan die rond zes meter zijn. We moeten nu maar een boot kopen. Wie dat zal betalen, zien we dan wel weer. Maandagmiddag ren ik de redactie binnen met mijn lijstje. We bellen alles af. Om acht uur in de avond stappen Eduard Rijnja en ik in de auto en rijden we naar de verschillende aanbiedingen. Ergens in Limburg vinden we via Het Wakend Oog een goed gebouwd Waarschip 570, dat ook na grondige inspectie met een schroevendraaier geschikt lijkt voor de expeditie. De vraagprijs is 10.000 gulden en dat valt binnen het ideale budget dat we voor een tweedehandsboot in gedachten hebben. Het Wakend Oog ziet wel wat in ons project en is zo vriendelijk om de boot voor ons aan te kopen. We bieden fors lager en krijgen hem. De lengte is 570 cm (19 voet), de breedte behoorlijk fors, 245 cm. De diepgang bedraagt een geruststellende 1,10 m. De tuigage is 7/8 met gepijlde zaling zonder achterstag, het grootzeil 10 m², de ge-

nua 13,5 m² en de spinnaker 28 m².

Ze moet nog wel worden volgeschuimd, er moeten bakstagen opgezet en roeidollen gemonteerd worden. Daarnaast zijn er tal van kleine veranderingen die ik aan boord wil hebben. Nog diezelfde avond, maandag dus, is de koop rond en Eduard en ik koppelen de trailer achter de auto en reizen in de nacht naar de werf Atlantic in Harlingen, waar Sjors Dotinga de verbouwingen ter hand zal nemen. Ze moeten daar wel opschieten, want woensdag haalt de firma Bolt de boot met een diepligger op. In de vroege ochtend laten we de boot achter op het donkere terrein van Atlantic met een briefje voor Sjors en de baas van de werf, Leo:

Zie hier het bootje. Zoals afgesproken moet er nog veel aan versleuteld worden: de rolfook en windvaanstuurinrichting moet gemonteerd worden, de roeidollen, schuim in voor- en achteronder, bakstagen, etc. etc. Zoals afgesproken. Doe! Dit is een echte pitstop: woensdagochtend komt Bolt de boot halen om naar Brest te brengen. Sterkte!

Henk en Eduard

Volslagen uitgeput rijden we terug naar Amsterdam. Twaalf uur geleden zat ik nog onder de Dalmatische zon te discussiëren over de volgens mij dramatische opkomst van het nationalisme... Arm Kroatië. Inmiddels hebben we thuis op de redactie grote problemen: de uitrusting moet in auto's gestuwd worden om naar Brest te rijden, er moet nog een vlaggenbrief geregeld worden, en ga zo maar door. Het laatste regelt Laurens van Zijp, eindredacteur van *Zeilen*, die goede contacten heeft met het KNWV. Ik bel Arjen Kooy in Haarlem, mijn zeilmaker, om een asymmetrische spinnaker van een profiel dat we graag willen testen. Hij werkt de hele nacht door om het rode gevaar op tijd klaar te krijgen.

WATERBALLAST

Bij superlichte boten is gewicht aan loef geen luxe. Dit Waarscheepje weegt kaal zo'n 750 kg en dat is weinig. Ik vaar in mijn eentje en zal dus niet in staat zijn permanent met de beentjes buitenboord aan loef te zitten. Daarbij komt dat mijn tachtig kilogram toch maar een bescheiden gewicht in de schaal legt. Ik wil dus graag

waterballast, ondergebracht in minimaal drie tanks van 50 liter elk, die ik aan de hoge kant kan stuwen – het gewicht van twee volwassenen. Atlantic regelt het. Ze maken een simpel systeem om de tanks vol water te zetten en te lozen. De nieuwe, grote lenspomp wordt aan een driewegkraan bevestigd en met een nieuwe huiddoorvoer, wat slangen, verdeelstukken en klemmen wordt het geheel op de lenspomp aangesloten. Als de drie grote tanks onvoldoende blijken, kan er nog een vierde vastgezet worden op de kajuitbank aan loef. Deze voorzieningen zullen de zeilprestaties van de boot aanmerkelijk vergroten: er kan veel langer zeil gevoerd worden op aandewindse koersen en waterballast verhoogt de massa van de boot in licht weer en zware deining.

SPINNAKER

De boot heeft een fractionele tuigage. Daar hou ik wel van. Helaas is de mast een erg dikke en onbuigzame paal, zodat er weinig trimplezier aan te beleven is. Ik zou graag een groter, naar achteren uitgebouwd grootzeil willen hebben, maar daar is geen tijd meer voor. In de buurt van de Azoren kan ik licht weer verwachten, dus ik zoek naar mogelijkheden om meer zeil te voeren. Een Waarschip 570 is geen boot om hoog aan de wind te varen op oceaandeining; dan helt hij al snel te veel, zodat de kiel weinig laterale weerstand meer heeft en de boot flink zal verlijeren. We moeten het dus hebben van de ruime rakken, maar juist dan heeft het bootje weinig zeil met de gewone standaardtuigage. Ik wil een asymmetrische spinnaker naast de gewone standaardspi. Als ik de nieuwe zeiltjes zit te tekenen, besef ik dat ik onderweg niet echt verkouden moet worden, anders heb ik aan die spi niet voldoende om mijn neus te snuiten. De dikte van het staand want en de puttings lijkt voldoende. Aangezien ik als het even kan wil spinnakeren en een dergelijk zeil nogal forse voorwaarts gerichte kracht uitoefent in de oceaandeining, wil ik zowel aan stuurboord als aan bakboord een wegneembaar bakstag. Dit is geen boot om onnodig op het voordek te komen. De genua moet dus op een rolreefinrichting. Zo kan ik veelvuldig zeil wisselen op een klein hobbelend voordek voorkomen.

ROEIEN

De boot heeft een steun voor een buitenboordmotor en ook het ding zelf is aanwezig, zij het in een wat

wrakkige staat. Uit ervaring weet ik echter dat je aan een buitenboordmotor op volle zee niet zo veel hebt. Met een beetje deining komt de schroef boven water. Bovendien zie ik het gewicht op het hek van een motor niet zo zitten. Zo'n ding weegt toch al gauw een kilo of vijftien en dat beïnvloedt het stampgedrag aanmerkelijk. Heb ik eigenlijk wel een motor nodig? Nee dus. Ik kies voor twee stevige roeidollen en lange essenhouten riemen. Achter op het hek moet ook een wrikdol komen. Dat is niet alleen handig voor de voortstuwing, maar kan ook dienen als bevestigingspunt voor een noodstuursysteem als het roer onverwacht breekt. Roeien bespaart veel gewicht aan motor en brandstof. Benzine is bovendien gevaarlijk aan boord, temeer daar ik graag een shagie opsteek. Koken kan ik op een klein gaskomfoor en voor de verlichting in de kajuit kan ik een stormlantaarn gebruiken. Op *Ganesh* heb ik uiteraard volledige kajuitverlichting, maar in de praktijk gebruik ik ook aan boord van dat goed geoutilleerde jacht 's nachts een stormlantaarn. Het licht is niet zo fel als een elektrisch lampje, zodat ik niet mijn nachtzicht verziek. Toch heb ik elektrische energie nodig. Ik wil niet bezuinigen op de navigatieverlichting, hoewel ik volgens de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee bij deze lengte kan volstaan met een goede zaklantaarn. Een driekleurenlichtje in de top van de mast is echter wel zo veilig. Liefst heb ik ook een groen over rood licht, want dat wordt doorgaans vanaf de brug van grote schepen beter opgemerkt. Maar dat sein moet voor de duidelijkheid alleen gevaren worden in combinatie met gewone boordverlichting, en vijf lampen doen mijns inziens een wat te grote aanslag op mijn energievoorraad.

ZONNECEL

Zolang de instrumentbouwers nog niet zo slim zijn om een marifoon te bouwen die op petroleum gestookt kan worden, zal ook dat instrument op een accu aangesloten moeten worden. Een kleine generator zou de accu kunnen voeden, maar die dingen lopen weer op benzine en nemen op zo'n kleine boot veel plaats in. Het blijkt dat ik voor minder geld dan een generator een goede 30 watt-zonnecel kan aanschaffen die mijn energieplaatje dekt, mits ik niet te gekke bokkensprongen maak met de boordverlichting. Dat hoeft ook niet. Als ik solo vaar, probeer ik zo veel mogelijk overdag mijn hazenslaapjes te pak-

ken, telkens drie kwartier. De kookwekker moet me wakker maken. Het grootste deel van de nacht blijf ik op en dan is het gewoonlijk niet nodig om het toplicht aan te zetten.

Het wordt nu ook een milieuboot! Bijna alle energie is milieuvriendelijk: voortgang door wind en spierkracht en voor de verlichting zonne-energie. Alleen voor mijn stormlantaarn neem ik vijf liter petroleum mee.

Wat heb ik nodig aan communicatieapparatuur? Ik vind op lange reizen hamradio (amateur-zend-ontvanger) erg handig. In de eerste plaats geven de wereldwijde maritieme netten een schat aan weerinformatie, en ten tweede kan met zo'n zendontvanger ook contact worden onderhouden met het thuisfront. Toch neem ik die niet mee. Hamradio is immers niet echt noodzakelijk en zenden kost veel stroom. Met de marifoon ligt dat anders. Ik wil de brug van grote schepen die me dreigen te overvaren, kunnen waarschuwen dat er een bewoonde splinter voor hun boeg ligt. Liefst heb ik een marifoon met een noodknop, die werkt op de luisterwacht van het grote schip. Een druk op de knop en de waarschuwingsapparatuur op elke brug in de omgeving begint te loeien. Een prachtige voorziening, die uiteraard alleen in een noodgeval gebruikt mag worden. Dergelijke marifoons zijn in Nederland verboden, maar ik zal toch kijken of ik er een op de kop kan tikken. Verder heb ik een gewone kleine wereldontvanger nodig met SSB, voor het ontvangen van tijdsenen (noodzakelijk voor de astronomische navigatie) en weerberichten. Ook wil ik als het even kan een walkman aan boord. Ik ben gezegend met een rijke fantasie, maar als je drie weken op het water zit is een muzikaal intermezzo een welkome onderbreking of aanvulling op je gedachten.

Ik heb ook een fotocamera nodig. Je kunt moeilijk verhalen schrijven zonder goed beeldmateriaal. Maar hoe fotografeer ik mezelf? Ik bedenk een constructie waarop ik de camera met een klem op diverse plaatsen aan boord kan monteren. Met de zelfontspanner kan ik dan foto's nemen. Uiteraard zullen er dan nogal wat foto's mislukken doordat mijn hoofd er niet op staat of de horizon zo schuin staat dat het lijkt dat de zee leegloopt, maar dat is een probleem dat verholpen kan worden door heel veel dezelfde situatie te fotograferen. Als je een rolletje besteedt aan een bepaalde pose, zitten er altijd wel een paar goede bij.

VEILIGHEID

Als je alleen vaart, heb je geen reddingsboeien of jonen nodig. Wie moet ze me achterna gooien? Zelfs een reddingsvest of overlevingspak is discutabel, maar die dingen heb ik toch thuis liggen, dus waarom zou ik ze niet meenemen? Ik vertrouw echter meer op een stevig veiligheidsharnas met sterke lijnen. De laatste liggen permanent aangehaakt in de kuip en op het voordek, zodat ik mijn harnas altijd overal kan vasthaken. De boot kan niet zinken, maar ze kan wel in stukken worden gevaren of in brand vliegen. Een Waarschip is nu eenmaal van hout en wat is het voordeel van een houten schip? Juist ja: het brandt beter. Een brandblusser en een reddingsvlot zijn dus noodzakelijk. In overleg met de redactie besluit ik ook een EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon, een automatische noodzender dus) mee te nemen. Verder heb ik uiteraard een goede radarreflector en vuurwerk nodig.

WINDVAANSTUURINRICHTING

Als je alleen vaart of met z'n tweeën, is een goede automatische besturing geen luxe. Gezien de energieschaarste zullen de mogelijkheden van een elektronisch apparaat beperkt zijn. Ik neem er wel een mee: met name pal voor de wind sturen elektrische apparaten redelijk, maar voor het normale werk wil ik een goede windvaanstuurinrichting. Een Waarschip 570 is een lichte, beweeglijke boot en daarom wil ik er een met een hulproer; pendulumsystemen zijn op zich wel goed, maar reageren weer iets trager. Ik kies voor een BWS-Taurus, een windvaanstuurinrichting met hulproer dat bestuurd wordt door een trimtapje. Een hulproer heeft ook het voordeel dat je nog wat hebt om te sturen als het roer defect raakt. Een paar jaar geleden kwam ik in de winter uit Noord-Schotland. Ergens midden op de Noordzee brak de roerkoning. Nadat ik het roer onder water met een ketting had vastgezet, stuurde de windvaan me keurig naar huis! Pal voor de wind zou zelfs de Taurus soms iets te traag kunnen zijn, omdat de schijnbare wind dan weleens weg kan vallen. Daarom passen we de windvaanstuurinrichting aan, zodat de trimtap van het hulproer ook bestuurd kan worden met een elektronische Autohelm. Het 'pompje' van de elektronische automaat hoeft nu slechts het trimtapje te bewegen, terwijl het hulproer de kracht levert. Dat spaart energie en de elektrische automaat wordt zo minder belast.

UITRUSTING

Ik wil graag twee kleine telescopische spinnakerbomen om de fok of de spinnaker uit te bomen. Mocht ik de mast verliezen, dan is er nog wel een hulpmastje te maken met de roeriemen en de spinnakerbomen. Twee ankers (eentje van gewoon gewicht, en een superlicht anker), voldoende kettingvoorloop en flink wat nylon touw – dat rekt – lijken mij noodzakelijk voor het ankeren. Van een volledige ketting van zo'n meter of zestig zie ik de noodzaak niet zo in. Allereerst is die erg zwaar en zit ik niet te springen om extra gewicht op zo'n kleine boot, in de tweede plaats zijn kettingen onhandelbare kringen voor een solozeiler en in de derde plaats ga ik niet naar streken waar koraalriffen zijn, waarop de ankerlijn kan doorschuren. Lijn met kettingvoorloop is dus voldoende. Een ankerliër schrap ik van het lijstje. Zo'n ding betekent in mijn situatie onnodig gewicht. Als ik het anker echt moet uitbreken, kan dat ook met de lijn op een schootliër. Verder wil ik voldoende touw om vallen en schoten te vervangen. Ik neem een kuil (220 m), dus van dezelfde maat (10 mm), met voorgerekte touw waar ik zowel schoten als vallen van kan maken. Wat reserveblokjes, een klos lijn van 2 mm, harpies en sluitingen vullen de tuigagenoodset aan. In de masttop moeten wat extra blokjes worden aangebracht voor reservevallen. De 570 is geen boot om op volle zee in de mast te klimmen – ze zou dan plat vallen. Door de blokjes scheer ik een oneindig vislijntje, zodat ik altijd een echte val kan doorhalen. Een stevige draadtang mag niet ontbreken, voor het geval dat ik de mast moet kappen. Een bosje ijzerdraad, een ijzerzaag, wat schroevendraaiers, beitels, een hamer en Engelse sleutels completeren de gereedschapskist. Zonder motor is er heel wat minder te repareren aan boord, dat scheelt weer. Sinds de laatste Round Britain & Ireland Race wil ik niet meer vertrekken zonder een paar stevige sjobanden in de reparatiezak. Daarmee kun je bijna alles stevig vastzetten, zelfs een lummelbeslag. Uiteraard vraag ik mijn zeilmaker om een reparatieset met veel band, plakband, plakdoek, zeilgaren, naalden, reserveleuvers en een zeilhandje. Het water zal ik mee moeten nemen in jerrycans en aangezien ik rekening moet houden met een verdraagde oversteek van 25 dagen, neem ik er zes mee van tien liter elk. Een toilet is onhandig op zo'n boot, een stevige puts voldoet beter. Wel wil ik een goede

barometer. Zo'n ding waarschuwt niet alleen voor stormen, maar is ook onmisbaar voor het bepalen van de tactiek bij licht weer. Nog wat elastiek, een windex voor op de mast en een reparatiekit, en daarmee is de uitrusting compleet.

ZITZAK VAN JUK

Zo noemen wij op de redactie de zak die Henk Jukema ooit in *Zeilen* beschreef. Het is een matras van een meter of twee, gemaakt van stevig, waterdicht materiaal en gevuld met plastic bolletjes. In de jaren zestig zag je zitzakken met dat spul in iedere studentenkamer. Het voordeel is dat de matras zich aan elke vorm aanpast en dat het lichaam helemaal ondersteund wordt. Hij is uitstekend in de kuip, maar dient ook als slaapmatras onderdeks. Ik laat er een door mijn zeilmaker maken met afmetingen van 200 bij 120 cm.

ETEN

Aan boord is een tweepits kooktoestel, maar veel verder dan het koken van water zal ik op deze hobbelbak niet komen. Daarom wil ik opwarmmaaltijden meenemen, zodat ik elke dag verzekerd ben van voldoende calorieën en mineralen. We plaatsen slechts één pit op een campinggasje. Uiteraard zorg ik voor voldoende oploskoffie, thermoskannen, oplossoep en een enorme voorraad biscuits om de plaats van brood in te nemen. Het laatste is na een paar dagen toch te hard om nog te consumeren en aan broodbakken zal ik op dit bootje niet toekomen. Verder neem ik veel kruiden, uien en knoflook mee.

NAVIGATIE

Uiteraard wil ik een behoorlijk kompas. Ook neem ik mijn Walker-sleeplog mee, dat ding doet het altijd. Twee sextanten, navigatiedriehoeken, twee passers, een Reed's Almanac, een kwartsewekkertje voor GMT, de drie delen van de HO-249-rekentafels voor boldriehoeksmeetkundige berekeningen, een *Zeilenlogboek*, een peilkompas, een paar folioschriften met 5 mm-ruitjes, potloden, gummetje en de *Zeilensterrenkaart* vervolmaken mijn navigatie-uitrusting. Het mag wat ouderwets klinken, maar ik vertrek nooit zonder mijn oude vertrouwde Zeevaartkundige Tafels en *Ocean Passages for the World*. Plaatsbepalingselektronica is handig, maar niet nodig. Hetzelfde geldt voor een dieptelood – een ouderwetse loodlijn voldoet ook, als je tenminste zo'n ding kunt hanteren.

En o ja, voor ik het vergeet: 30 cm leesvoer van niet al te zwaar gehalte is handig om de windstilten door te komen.

STUWEN

Een Waarschip 570 is een kleine boot. Ik wil ermee de oceaan op en dan moet ik speciaal nadenken over het stuwen van al deze voorraden. Voor en achter in het schip wil ik geen zware spullen. Het schip zou daardoor traag gaan stampen en veel water overnemen, en dat kan op zo'n klein bootje gevaarlijk zijn. Ik verplaats het kooktoestel met de bijbehorende kastjes dus van het vooronder naar de kajuit en schroef ze boven de kiel tegen de mastvoet. Dat neemt al een kwart van de hele kajuit in beslag. Tussen het kooktoestel en het kajuitluik heb ik nu nog 1,10 m over, net de breedte van mijn ligzak. Tussen de kajuitbankjes zet ik de waterjerrycans en de dozen met voedsel. Daarop leg ik dwarsscheeps de ligzak. Het anker, de kettingsvoorloop en de tros leg ik in een bak die ik onderdeks aan de maststeun sjoer. Al het gewicht is nu boven op de kiel geconcentreerd en daardoor zal de boot zich hopelijk lichtvoetig gedragen. De zeilen liggen in het vooronder; die wegen toch niks. Maar zelfs het vlot heb ik vanwege de ideale gewichtsverdeling in de kuip tegen het kajuitluik gestuwd. Dat heeft ook het voordeel dat ik een goede plek heb om op te zitten, mijn benen bungelend in de kajuitingang, terwijl ik recht vooruit kan kijken zonder dat ik, zoals op de kuipbanken, mijn ruggengraat moet verdraaien. Ik slaap nu dwarsscheeps boven op de voorraden en als het luik gesloten is, krijg ik wat last van claustrofobie, maar dat moet ik maar voor lief nemen.

ROUTE

Horta, mijn bestemming, ligt op het eiland Faial in de centrale groep van de Azoren. De afstand via de grootcirkel vanaf het Kanaal bedraagt een kleine 1300 mijl. In de zomermaanden wordt het meteorologisch beeld gedomineerd door het Azoren Hoog aan de ene, en het Iberisch Laag boven Spanje aan de andere kant. Ten noorden van deze permanente systemen lopen in de zomer de depressiebanen. Dit levert een interessant, maar ingewikkeld weerplaatje op. Als we hier in Nederland een normale, dus natte zomer hebben, lopen de depressiebanen vrij noordelijk langs Schotland en IJsland, terwijl de fronten door het Kanaal en over Nederland spoelen. Dat betekent westen-



winden boven de 38ste breedtegraad. Daaronder kom je dan onder invloed van het Azoren Hoog en afhankelijk van de ligging van de kern zal dat noordelijke tot noordoostelijke winden betekenen, met name doordat de kern westelijk van de route zal liggen, daarheen gedwongen door het Iberisch Laag, een permanent lagedrukgebied boven Spanje en Portugal, dat in de zomer ontstaat door de opstijgende warme lucht boven het kale, zonovergoten landschap.

Mocht je uit Zuid-Engeland of Noord-Frankrijk vertrekken voordat er net een front doorkomt, dan is de noordwestelijke slag op de zuidwestenwind verreweg de beste: die leidt snel door het front, weg van lagerwal, terwijl na de frontpassage de wind naar noordwest zal ruimen, wat de gelegenheid geeft om later via de bakboordslag de flanken van het Azoren Hoog te bereiken.

Bij een droge zomer op onze breedten is de situatie veel ingewikkelder. Vaak zal het hogedrukgebied boven het vasteland de doorgang van de zomerdepressies blokkeren, zodat die ergens ten westen van Ierland blijven hangen. In dat geval kun je op zuidwestenwind en frontpassages rekenen tot je de breedten van de Azoren hebt bereikt. Het Azoren Hoog zelf is dan brokkelig en onregelmatig.

Komt zo'n stationair Laag ten westen van Ierland niet tot stand, dan vindt het Azoren Hoog meestal aansluiting met het Hoog boven het continent. Afhangelijk van de kern van dat gecombineerde Hoog ontstaan er lichte winden uit diverse richtingen. Veelal houdt het Azoren Hoog zelf een kern en dat betekent noord-oostelijke winden die je vanaf Cornwall of Bretagne in één keer naar de Azoren blazen – prachtig voor de heenweg, maar een ramp voor de terugtocht.

In ieder geval moet de weersituatie en met name de kern van het Azoren Hoog goed in de gaten gehouden worden. Voor de eerste helft van de tocht heb ik goede weersinformatie via de BBC en eventueel de amateurstations. Later zal ik gewoon naar de lucht moeten kijken, de barometer in de gaten moeten houden en de wet van Buys Ballot moeten toepassen. Een overweging is de stroming die me na de eerste 500 mijl met een halve knoop in zuidoostelijke richting zal verzetten. Bovendien moet ik rekenen met het continentaal plat. Bij weinig stabiel weer zal ik moeten proberen zo snel mogelijk op diep water te komen. Dat betekent een zuidwestelijke koers tot voorbij de vijftiende lengtegraad. Daarna komt het er niet meer zo op aan, mits

ik bij eventuele kruisslagen zo'n dikke 150 mijl van de Noord-Spaanse kust wegblijf.

HULP EN SPONSORING

Zeilen is een leuk blad, waar ik met veel inzet nu zo'n kleine vijf jaar voor werk, maar dat betekent niet dat we zonder hulp even zo'n expeditie kunnen financieren. Mijn eigen middelen van bestaan zijn ook ontoereikend, kortom, we zijn afhankelijk van onbaatzuchtige hulp en *product sponsoring*. Gelukkig hebben we de laatste jaren door een strikt onafhankelijke opstelling zoveel goodwill opgebouwd, dat velen al na één simpel telefoontje klaarstaan om ons te helpen. Een week voor de geplande start hadden we nog niet eens een boot, maar met de hulp van Het Wakend Oog lag er al binnen twintig uur een boot op de trailer. Dezelfde nacht reden Eduard Rijnja en ik naar Harlingen, waar de boot op de Atlantic-werf aangepast zou worden. Gelukkig kon ik voor die verbouwingen blindelings vertrouwen op Leo Oosterbrugge en Sjors Dotinga, die ik al kende in verband met het onderhoud van de *New Magie Breeze*, waarop ik de jaren daarvoor gevaren had. Diverse importeurs hadden materialen beschikbaar gesteld. Zo regelde BWS-Steenkist uit Haarlem vlug een windvaanstuurinrichting met de nodige aanpassingen. Bij Lankhorst Taselaar mochten we kosteloos shoppen. Sail Safe in Haarlem zorgde voor het reddingsvlot en de EPIRB, en Shipstores stuurde een radarreflector. Arjen Kooy in Haarlem bouwde in de nacht voor vertrek nog een prachtige asymmetrische spinnaker, maakte de zitzak en paste de genua aan voor de Furlex-rolreefinrichting die we van Lankhorst Taselaar gekregen hadden. Ingenieursbureau Sanders verzorgde een grote accu, een spanningsregelaar en de zonnecel. Boomsma leende een Autohelm 2000 uit. Sony gaf een wereldontvanger en een walkman, Minolta een Wheathermatic-camera en Hero zette 72 opwarmmaaltijden in zakjes van folie aan boord. Mijn collega's bij *Zeilen* maakten overuren en scharrelden al die spullen bij elkaar. En toen was het de beurt aan Bolt International Boottransport om de 570 in Brest af te leveren.



Proefvaart met de Zeilen in de Rade de Brest.