

**LARS BOSMA**

# **OMWEG OVER DE OCEAAN**

**Zeilen tussen poolcirkel en palmbomen**



**HOLLANDIA**



# Inhoud

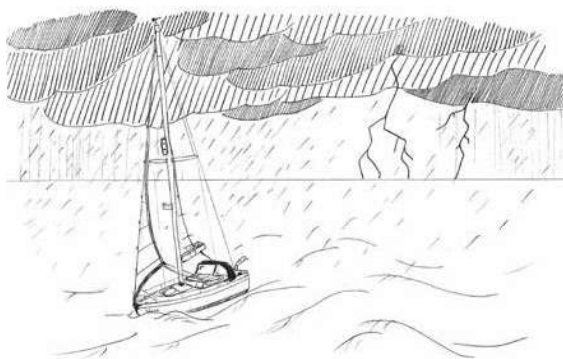
|                                          |          |
|------------------------------------------|----------|
| <b>Proloog</b>                           | <b>9</b> |
| <br><b>Deel 1 – Om de Noord</b>          |          |
| De startlijn als overwinning             | 17       |
| Drang naar het noorden                   | 32       |
| Terug naar beschut water                 | 55       |
| Herfst op de hielen                      | 71       |
| <br><b>Deel 2 – Atlantische eilanden</b> |          |
| Aanhaken in de vertrekkerskaravaan       | 91       |
| Dagen, weken, maanden, jaren             | 110      |
| Europa uit                               | 132      |
| Kruisrak Atlantische Oceaan              | 154      |
| <br><b>Deel 3 – De Amerika's</b>         |          |
| Contrasten                               | 169      |
| Varen door een zee van bos               | 192      |
| De nieuwe kleren van de keizer           | 216      |

## **Deel 4 – Homeward bound**

|                      |     |
|----------------------|-----|
| Serieus zeilen       | 243 |
| Melk en honing       | 257 |
| Omweg over de oceaan | 271 |

## ***Stern*** 282

|                                        |     |
|----------------------------------------|-----|
| Technische inzichten na een wereldreis | 285 |
| Dankwoord                              | 301 |



# Proloog

2017

Het is een stralende dag als Kirsten en ik vanaf het eiland Unst uitkijken over Muckle Flugga. De uiterste noordpunt van het Verenigd Koninkrijk blijkt volledig te zijn ondergescheten door een immense kolonie jan-van-genten, maar het is nog steeds een prachtig gezicht.

De afgelopen weken zijn we met zijn tweeën in grote sprongen langs de Engelse oostkust naar de Schotse Orkney- en Shetlandeilanden gezeild. Dankzij de opmerkelijk rustige condities durfden we het aan om de ruige westkust te bezeilen, waar we in dagtochten langs de hoge klifkusten voeren, op gepaste afstand van de oceaandeining die er metershoog tegen stuksloeg. Iedere avond gingen we voor anker in een nieuwe beschutte baai. Daar waren we steevast alleen, we deelden deze ruige wereld enkel met zeevogels en schapen.

Het bracht ons tot aan Unst, waar we nu vanaf de noordpunt over de watervlakte uitkijken. Hier eindigt de grijze Noordzee en begint de door depressies geteisterde Noord-Atlantische Oceaan. Maar van-

daag laat deze watervlakte zich van haar beste kant zien. De zee is rustig, kalm en met een heerlijk zeilwindje vraagt ze erom bevaren te worden.

Ik staar lang naar het noordwesten en bedenk me dat je vanaf hier in minder dan twee dagen naar de Faeröer zeilt. Vanaf daar is het nog maar drie dagen naar IJsland. Voor het eerst in mijn leven heb ik het gevoel dat de mythische bestemmingen uit de zeilboeken van mijn jeugd gewoon bereikbaar zijn: het is slechts een kwestie van je moed bijeenrapen en je boot richting de amper nog ondergaande avondzon sturen.

Een vriendelijke dame geeft ons aan het einde van de dag een lift terug naar de Baltasound. Deze bizar goed beschutte baai heeft de afgelopen twee millennia zowel *curraghs* van Ierse monniken, *drakars* van de Vikingen als de haringvloot verwelkomd. Nu ligt onze *Stern* er, stevig vastgeknoot aan de kleine pier. Ondanks het mid-daguur, niet het normaalste tijdstip om te vertrekken, beginnen we haar zeeklaar te maken. We hebben net namelijk met veel moeite op de haperende wifi van het piepkleine hotel een GRIB-file met weerdata kunnen downloaden. Dat toont voor de komende twee dagen op de noordelijke Noordzee een mooie zuidenwind. Ideale omstandigheden voor de oversteek naar de Noorse fjorden.

Als we 's avonds uitvaren zijn de condities rustig. Het is windstil en een lome deining ontmoet ons. Toch zijn we allebei gespannen. Anders dan onze eerdere tochten zal dit onze eerste echte oversteek worden. Tussen Unst en Noorwegen is er alleen nog zee en vanaf het moment dat we vertrekken kunnen we óf doorvaren óf teruggaan. Andere uitwijkmogelijkheden zijn er niet.

Na de korte nacht komt de voorspelde wind. Ik zet de motor uit en op een koers iets hoger dan halve wind blijven we mooi vrij van de gigantische Noorse olie-infrastructuur. De dag vliegt voorbij. We zeggen maar weinig, beiden te veel onder de indruk van de zee. Toch

gaat het voorspoedig en als ik aan het begin van de avond de wacht overdraag en de kooi induik hebben we nog maar vijftig mijl te gaan.

Twee uur later wekt Kirsten me. Anders dan verwacht is de wind ingezakt en we moeten meer zeil zetten om een beetje voortgang te houden. Ik klim op de kajuitopbouw en vanaf mijn hoge plek kan ik opeens duidelijk zien dat er in het zuiden donkere wolken drijven. Ze komen dichterbij.

Terwijl we met een klein gangetje naar het oosten sukkelen neemt de wind steeds verder af. De wolken blijken diep donkerblauw van kleur, bijna paars. De eerste donderklap komt geheel onverwachts en doet ons meteen rechtop in de kuip zitten. Even later zien we ook de eerste flits in zee slaan. Een rilling loopt over mijn rug.

Nooit heb ik onweer eng gevonden, integendeel. Als kind kroop ik bij de eerste donderklap juist stevast uit bed. Dan sloop ik door mijn kamer, trok zachtjes het gordijn open om vanuit het wijd opgezette slaapkamerraam maar niets te hoeven missen van hoe het opwindende natuurfenomeen over mijn Lelystadse nieuwbouwwijk trok. Het was buitengewoon spectaculair: de regen, de bliksemflitsen en dat vertraagde geluid – een heerlijke verlossing na een broeierige dag. Maar hier op zee ervaar ik dat heel anders en voor het eerst in mijn zeilersleven weet ik niet goed wat te doen. Uitwijken kunnen we niet en de enige optie lijkt om het passief uit te zitten en maar gewoon te hopen dat het goedkomt. Ik kijk naar de mast, die veertien meter boven de zee uitsteekt. Het helpt mijn gemoedsrust niet.

Terwijl de hoge donderwolken gestaag naar ons toedrijven strijken we de fok, zetten een dubbel rif en starten de motor. Een blikseminslag zou al onze elektronica verwoesten en dus ook de startmotor, dat kunnen we maar beter voor zijn.

Het gaat regenen, meteen daarna hopen en met het overtrekken van de bui komt opeens ook een aardedonkere nacht die door de bliksemflitsen continu volledig oplicht. De navigatieverlichting re-

flecteert in de stortregen en draagt bij aan de surrealistische omgeving. Het geluid is oorverdovend. De inslagen zijn dichtbij en overal om ons heen. Het lukt me niet meer om de tijd tussen flits en donderklap te tellen. Er zit ook helemaal geen tijd meer tussen. Een diepe, allesomvattende angst maakt zich van mij meester en voor het eerst in mijn leven heb ik de behoefte een almachtige aan te roepen, met de vraag dit te laten stoppen.

Maar het stopt niet en na verloop van tijd kan en wil ik de grootsheid van dit geweld niet meer bevatten. Vanuit de illusie van controle stuur ik op de hand en bederf het restant van mijn nachtzicht terwijl ik me op het verlichte kompas concentreer.

Maar uiteindelijk komt aan alles een eind. De flitsen en donderklappen trekken naar het noorden en ook de regen neemt af. Er is geen inslag geweest en alles aan boord lijkt zowaar nog te werken, al voelt het alsof we dat alleen aan geluk te danken hebben. Met een hartslag van tweehonderd zit ik verzopen in de kuip. Zelfs Kirsten, toch de dapperste van ons twee, lijkt compleet onder de indruk. Een eenzame ster prikt door de donkere hemel.

Tijd voor reflectie is er niet. Een nieuwe rij oplichtende buienwolken komt eraan. Ik ga naar binnen en start de radar op. Ik heb wel eens begrepen dat je daarmee ook buien kunt volgen en mogelijk ontwijken. Misschien dat het helpt. Als de radar is opgewarmd spreken de grote gele vlekken op het scherm boekdelen. Ik fixeer me achter de kaartentafel en zit een tijdlang te klooiën met de trackingfunctie, mezelf vervloekend dat ik dit niet eerder al geoefend heb.

Op basis van de radar geef ik zo goed en zo kwaad als het gaat koersen door aan Kirsten, die in de kuip aan het roer zit. Ik laat haar meer dan negentig graden uitwijken. Weer komt een zwarte dreigende wolk over, weer wordt de wereld aardedonker, weer gaat het hopen, weer wordt de nacht volledig opgelicht met oorverdovende klappen, weer is het geweld van een niet te bevatten intensiteit. Maar

terwijl ik het vanuit de beschutting van de buiskap aanschouw besef ik dat we dit keer het grootste deel aan bakboord hebben gehouden. Voor het eerst deze avond heb ik weer enig gevoel van controle.

De ene na de andere bui trekt over, de hele nacht gaat het door. Steeds weer houden we in of wijken we uit en daartussen proberen we ook zo snel mogelijk de goede kant op te varen. We zijn beiden in overleefmodus, geconcentreerd op onze taak. Tergend langzaam komt de Noorse kust dichterbij. We koersen af op een smalle, door rotsen omgeven invaart. Het was de kortste route en die leek me daarom bij vertrek nog een logische keuze. Maar in dit geweld slingeren mijn gedachten heen en weer tussen de gevaren van deze opvaart en mijn wens om zo snel mogelijk van deze zee af te kunnen zijn. Ik kies voor het laatste.

Ondertussen lijkt het buiten alsof de frequentie van de buien afneemt en we zien zowaar de lichten van de kust. Het is maar heel even, want terwijl we naderen wordt het radarscherm vanuit het zuiden weer opgevuld door een nieuwe gigantische bui. De digitale representatie is alsof een maanvormige tang ons razendsnel omsluit. Buiten kijken we tegen een enorme pikzwarte wolk aan.

Weer komt het overweldigende geweld. Dit keer zit er ook veel wind en vooral heel veel regen in. Nog nooit zag ik op zee zo veel water naar beneden komen. Buiten is niks meer te zien. We zitten nu midden op de door rotsen omgeven opvaart en net voordat het radarscherm volledig dichtzit, weet ik de hinderlijke gele reflecties recht vooruit te identificeren als drijvende *fish farms*. Net op tijd geef ik Kirsten de nieuwe koers door.

Droog achter de kaartentafel zie ik haar door de lichtflitsen in de kuip zitten, onverschrokken stuurt ze een kaarsrechte koers. Drie jaar geleden had ze nog nooit gezeild. Nu – ze is nog geen twintig – zeilen we samen rond de Noordzee. Ik kan een warm gevoel van trots niet onderdrukken; die mag je nooit meer laten gaan.



Eenzame vissersboot voor de ingang van de Sound of Mull. Op de achtergrond de bergen van West-Schotland.



De uitbarsting van de Fagradalsfjall is een van de hoogtepunten van de reis.



In de avondzon vertrekken we vanaf Porto Santo naar het naastgelegen Madeira.

# Stern

Type: Victoire 933  
Ontwerp: Dick Koopmans Sr.  
Bouwjaar: 1984  
Bouwnummer: 132

## Specificaties

Lengte over alles: 9,33 m  
Waterlijnlengte: 7,60 m  
Breedte: 2,95 m  
Diepgang: 1,80 m  
Doorvaarthoogte: 13,0 m  
Waterverplaatsing:

- Ontwerp: 4,4 ton
  - Leeg: ~5 ton
  - Beladen: ~7,5 ton
- Ballast: 1,95 ton

## Zeilgarderobe

Grootzeil (reserve aan boord)

- Ongereefd: 17,7 m<sup>2</sup>
- Eerste rif: 15 m<sup>2</sup>
- Tweede rif: 11,9 m<sup>2</sup>
- Derde rif: 8,5 m<sup>2</sup>

Stormfok: 5,8 m<sup>2</sup>

Werkfok: 11,8 m<sup>2</sup>

High-aspect (gereefd): 20 (16) m<sup>2</sup>

Genua III: 23 m<sup>2</sup>

Genua II: 28 m<sup>2</sup>

Spinnaker: 77 m<sup>2</sup>

## Tankinhoud

Dieseltank: 55 liter, met jerrycans  
aangevuld tot 150 liter,  
voldoende voor ~350 mijl

Watertank: 2 x 60 liter, met  
flessen en jerrycans aangevuld  
tot in totaal ~250 liter

Gas: 2x 2,75 kg (Campinggaz  
R907), voldoende voor ~6  
weken

Kachelbrandstof (petroleum):  
10 liter

## Uitrusting

Navigatie: log, dieptemeter,  
kompas, barometer, radar,  
AIS-zender/ontvanger,  
standalone-GPS, plotter

Communicatie: marifoon +  
handheld, Garmin Messenger

Veiligheid: 275N-reddingsvesten,  
lifelines, schuim- en  
poederblussers, branddeken,

Epirb, vierpersoons  
reddingsvlot, grabbag met  
vuurwerk, marifoon en gps

Anker: Spade 15 kg met 45 meter  
ketting en 40 meter tros,

Bruce 10 kg, Fortress 5 kg

Zelfstuurinrichting: Windpilot  
Pacific, elektrische  
stuurautomaat

## Motor

Yanmar 3GMC 18 pk bij 3600  
rpm (direct gekoeld)  
Saildrive: SD20 (met  
klapschroef)

## Kachel

Wallas 5 kW hetelucht  
petroleumkachel  
Elektrische kachel 2 kW (op  
walstroom)

## Elektra (12 volt)

Accu's: onderhoudsvrije  
loodzuuraccu's, 2x 100 Ah  
service, 80 Ah start

Laden: 35 A motordynamo,  
2x 50 W zonnepaneel op  
hekstoel + 1x 50 W paneel

los, 100 W sleepgenerator  
Omvormer: 350 W

