

Dromen van Blauw

Eerste druk, 2013
© 2013 Onno Verver

Cover: Celesta van Oorschot
Foto's: Onno Verver, Celesta van Oorschot

ISBN: 9789048431236
NUR: 508

Uitgever: Free Musketeers, Zoetermeer
www.freemusketeers.nl



Hoewel aan de totstandkoming van deze uitgave de uiterste zorg is besteed, aanvaarden de auteur en uitgever geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten en onvolkomenheden, noch voor de directe of indirecte gevolgen hiervan.

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever worden openbaar gemaakt of verveelvoudigd, waaronder begrepen het reproduceren door middel van druk, offset, fotokopie of microfilm of in enige digitale, elektronische, optische of andere vorm of (en dit geldt zonodig in aanvulling op het auteursrecht) het reproduceren (I) ten behoeve van een onderneming, organisatie of instelling of (II) voor eigen oefening, studie of gebruik welk(e) niet strikt privé van aard is.

Dromen van Blauw

Onno Verver

Proloog

Al in het begin van mijn loopbaan bij de Koninklijke Marine, kort na mijn eerste stationering in de West, begon een droom zich te vormen: Wat zou het mooi zijn als ik mijn carrière kon afsluiten in Curaçao en om dan vervolgens met mijn eigen zeilboot terug te varen naar Nederland. Op zich een uiterst aantrekkelijke gedachte, maar de realisatie hiervan leek in eerste instantie een utopie. Enkele drempels die deze wens moeilijk te vervullen maakten had ik niet zelf in de hand. Zoals bijvoorbeeld het plaatsingsbeleid bij de Koninklijke Marine. De interesse voor zeilboten en verre zeiltochten bleef echter gedurende al die jaren aanwezig.

Bij een dynamische organisatie zoals de Koninklijke Marine zijn reorganisaties eerder regel dan uitzondering. Ook binnen de verbindingdienst ontkwam je niet aan dergelijke veranderingen. Op de keper beschouwd was ik al vanaf 1996 min of meer actief bezig met de bezuinigingsplannen van de verbindingscentra van de Koninklijke Marine. Mede hierdoor werd het mogelijk om bij wijze van uitzondering mijn laatste vijf jaren als actief militair een functie in het verbindingscentrum van de marinebasis Parera te Willemstad te vervullen. Dat mijn keuze me een zekere bevordering naar de naast hogere rang zou kosten, nam ik op de koop toe. Toen het er naar uitzag dat dit gedeelte van mijn droom uit zou komen, heb ik een zeiljacht aangeschaft en deze gereed gemaakt voor een solo overtocht. Terwijl ik met de voorbereidingen van de tocht bezig was en gelijktijdig de laatste dagen van mijn diensttijd zat af te tellen, drong het geleidelijk tot me door dat ik, na mijn ontslag uit Rijkszeedienst, niet meer aan een tijdschema gebonden was. Ik kon zelf bepalen wanneer en hoe ik naar het koude kikkerlandje terug zou keren. Dus was de keuze gemakkelijk: in plaats van een relatief simpele Atlantische oversteek, werd het een wereldomzeiling.

De laatste maanden voor mijn functioneel leeftijdsontslag, oftewel FLO in het marine jargon, heb ik, zo goed en zo kwaad mogelijk, gebruikt om me voor te bereiden op deze wereldreis. Als communicatie specialist van de Marine had ik natuurlijk mijn marifoon papieren. SSB en HAM frequenties, radioprocedures en netwerken waren allemaal zaken die me met de papepel zijn ingegoten. Bovendien waren de hoofdstukken navigatie en meteorologie mij ook niet geheel vreemd, dankzij de vele uren die ik op de brug van Hare Majesteit schepen heb doorgebracht en de vele boekwerken die de Marine over deze onderwerpen heeft. In een heel ver verleden heb ik zelfs gedurende mijn korporaalsopleiding een paar dagen op de oude Navigatie en gevechtinformatie school (NAVGIS) doorgebracht. (Voor de generatie die na de koffie in dienst is gekomen: dat was de voorloper van de Operationele school.) Onze toenmalige instructeurs probeerden aan seiners en telegrafisten gedurende hun kaderopleiding enig radar- en plotkennis bij te brengen. Deze ervaring kwam me goed van pas. Relatieve bewegingen, kennis van boeien en markeringen, het interpreteren van zeekaarten, het geschat bepalen van passeerafstanden en het kunnen herkennen van navigatieverlichting zijn belangrijke zaken om te overleven op zee. Door de vele lange periodes die ik op zee aan boord van Hare Majesteit schepen heb doorgebracht, zowel in tropische als in Arctische wateren, had ik voldoende meteorologische kennis en ervaring met alle omstandigheden op zee opgedaan.

Mijn afscheid bij de Marine was er eentje met gemengde gevoelens. De afscheidsreceptie zelf was op zich uniek: op de steiger van de marinebasis Parera bij de Kustwacht in Willemstad, waar ik bij hoge uitzondering mocht afmeren. Normaliter liggen daar slechts de schepen van de Kustwacht of in beslag genomen smokkel boten, maar nu lag de Sogno d'Azul daar in vol ornaat. Voor deze gelegenheid had ik een grote vier kleeds koninkrijksvlag aan de vlaggenstok gehesen. (Dit was het resultaat van het betere regel- en ritselwerk: Het loont om goede maatjes te zijn met de magazijnbeheerder!)

Maar de administratieve en organisatorische rompslomp die vooraf ging aan wat een feestelijke receptie zou moeten zijn en die zaken

daarop volgden, waren voor mij synoniem met het vervelende onderbuik gevoel dat ik gedurende mijn laatste dienstjaren maar niet kwijt kon raken. Ik heb me altijd nauw verbonden gevoeld tot de Marine Verbindingsdienst, maar met het grote fenomeen 'de Marine' had ik, naarmate mijn diensttijd vorderde, steeds minder affiniteit. Nieuwe semigeautomatiseerde systemen die nog volop kinderziektes vertonen moet je niet operationeel maken. Zeker niet als het om personeelsgevoelige zaken gaat zoals verzoeken, declaraties, verlof of salaris. In het Haagse zitten nog steeds veel te veel mensen zonder voldoende praktijkervaring, achter hun bureautjes regeltjes uit te vinden, die op het eerste zicht bruikbaar lijken, maar in de praktijk hun doel geheel mislopen. Dat is in de loop der jaren niet veranderd en zal ook wel niet veranderen.

Aanvankelijk had ik slechts een tweetal doelen voor ogen: door het Panama kanaal en een bezoek aan de Galapagos eilanden. In mijn marinecarrière heb ik zoals dat zo mooi klinkt 'de ballen uit mijn broek gevaren' en ben ik op veel exotische plaatsen geweest, maar nog nooit in de Pacific. In grote lijnen was het plan als volgt: het eerste jaar naar Nieuw-Zeeland, dan het volgende jaar de jaarwisseling vieren in Kaapstad en het derde jaar terug. Hetzij naar Nederland of weer naar de Nederlandse Antillen.

De voorbereiding

De eerste uitdaging die voor me stond was de aanschaf van een zeilboot. Welke boot paste het beste in mijn budget, aan welke eisen moest deze voldoen en waar moest ik op letten bij de koop. Allemaal vragen waar ik professionele hulp goed bij kon gebruiken. Het moest een boot zijn die ik alleen kon zeilen en daarbij ook eentje die redelijk comfortabel was. Samen met Serge Dauvillier van Dauvillier Yachting, een bevriende jachtmakelaar, begon de zoektocht naar een geschikt exemplaar. In eerste instantie leek een O'Day 39 uit Fort Lauderdale de ideale boot. Het was een mooie boot, voorzien van vele extra's zoals SSB, autopilot en een extra Genua. Toch stond het idee me niet aan om enkele malen heen en weer te vliegen naar de USA. Als eerste natuurlijk om de boot te bezichtigen, vervolgens om de koop af te sluiten en de boot gereed te maken om terug te zeilen naar Curaçao. Want langzamerhand was het plan gegroeid om van daaruit te vertrekken. Ook het idee om tegen de stroom en wind vanaf Florida de boot naar de benedenwindse eilanden te zeilen had niet echt mijn voorkeur.

Het aanbod van zeiljachten op Curaçao hield ik ook met een schuin oog in de gaten. Onervaren als ik was, dacht ik echter niet dat ik hier zou kunnen slagen. Binnen de Nederlandse Antillen was st. Maarten het walhalla voor zeilboten. De benedenwindse eilanden stonden volgens mij nog niet eens kaart bij jachtmakelaars. Het uitzicht vanuit mijn bureau op de stafheuvel deed echter anders vermoeden.

Bij een bezoekje aan Hr. Ms. Pelikaan, het ondersteuningsschip van de Koninklijke Marine op Curaçao, dat voor onderhoud bij de Curaçao Droog Dok Maatschappij lag, zag ik bij toeval een opvallend mooi schip op het terrein van de werf staan. De lijnen van deze prachtige C&C 40 suggereerden een snel en comfortabel schip. Geheel in traditie met hun reputatie hebben George Cuthberson en George Cassian,

de ontwerpers van dit jacht, een snelle en comfortabele ‘racer-cruiser’ gebouwd.

De eigenaar annex verkoper bleek een oppervlakkige kennis te zijn die een charterbedrijf had in Willemstad en met die stalen schoener meerdere malen per week onder andere naar Klein Curaçao en Fuikbaai voer. Volgens hem lag deze schoonheid, met de vreselijke naam ‘Libertine II’ al zes jaar op het droge. Naderhand bleek dat deze Canadees waarschijnlijk weer een biertje te veel had gedronken. Rekenen was niet zijn sterkste kant, want volgens de bijna vergeelde overeenkomst met de CDC, bleek dat de boot in 1993 al op het droge was geplaatst. Ik heb het enkele malen nagerekend, maar volgens mij lag ze daar dus al dertien jaar! Een nadere inspectie bevestigde mijn eerste mening: Er zou echter een heleboel werk verzet moeten worden om haar weer in optima forma te krijgen. Maar ja, liefde maakt blind en ze was het waard.

Het taxatierapport werd gemaakt door de enige officiële taxateur op het eiland. Toevallig was dit een landgenoot en vriend van de verkoper. Al lezende in dit rapport besepte ik dat de taxateur zijn werk niet geheel objectief had gedaan, om het maar eens op de ‘Balkenende methode’ uit te drukken. Want het was volgens mij bijvoorbeeld onmogelijk om elke maand de motor te laten draaien, zonder accu’s en zonder koelwater! De SSB installatie, op een brede koperen grondleiding na, gasflessen en onderdelen van de windvaan stuurinrichting waren ook onvindbaar. Dit alles stond echter wel zwart op wit in het taxatierapport! Hoewel dit me een onbehaaglijk gevoel gaf, kon ik me er redelijk snel overheen zetten. Corruptie en vriendjespolitiek zijn immers synoniem voor Latijns Amerika en het Caribische gebied. Ook Curaçao ontkomt hier niet aan!

De zeilen waren gelukkig in goede conditie, al moest ik het halve eiland af om ze overal op te halen. De complete mast inclusief alle stagen lag nog op St. Maarten bij een tuigage bedrijf. Die moest ook nog op de een of ander manier getransporteerd worden naar Curaçao. Uitdagingen dus volop. De eerste uitdaging was haar weer in het water te krijgen. Via een oude travellift en vervolgens hangend aan een

van de gigantische kranen van het droogdok werd ze naar de waterkant getransporteerd. Het was een indrukwekkende aanblik toen ze een tiental meters boven de grond in de brede banden van de kraan langzaam heen en weer slingerde. Na een tiental minuutjes in deze hachelijke situatie verkeerd te hebben liet de kraanmachinist haar langzaam zakken. Ze was na lange tijd weer terug in haar natuurlijke omgeving. Het kleine hulpbootje van de jachtwerf sleepte ons naar de overkant en een uurtje later lag ze weer veilig op het droge.

Op de jachtwerf van Curaçao Marine begon ik met het opknappen. Goedkoop zou het niet worden. Vrienden, bekenden en experts hadden me gewaarschuwd: maak een reëel budget, vermenigvuldig dat met 2,5 en dan kom je in de buurt van de kosten die je uiteindelijk zal maken! Achteraf bleek dat een goed advies. Het in bezit hebben van een jacht is net als geld gooien in een groot zwart gat. Het draaikolkje gaat echt niet de andere kant op draaien!

Alle relikwieën van de vorige eigenaar, onder andere al het roestige gereedschap, de zelf gefabriceerde houdertjes en de oude totaal verrotte omvormer verdwenen in de afval container. Nieuwe elektrische en mechanische lenspompen en afvoerslangen werden geïnstalleerd. Ook de roestige oude kookplaat werd vervangen door een modern 3-pits fornuis. De antieke navigatie-instrumenten van B&G hadden de tand des tijds ook niet weerstaan. Zonder veel moeite te doen kon ik met mijn vinger door de uitgedroogde kunststof behuizing heen drukken. Van de elektronica was niet veel meer over. Ook de hydraulische achterstag spanner werd vakkundig vervangen door een nieuwe. De ramen werden opnieuw gekit en met enig puzzelwerk werd de Fleming windvaan stuurinrichting weer op de juiste manier gemonteerd. Scheepstimmerman Conrad had een prachtige houten stuurtrommel gefabriceerd ter vervanging van de originele. Op de een of andere manier was die net zo onvindbaar als de SSB installatie, de rolfok installatie, de gasflessen en de noodhelmstok. Allemaal items die volgens de vorige eigenaar aan boord zouden moeten zijn. Eens temeer een blijk van de dubieuze praktijken van deze Canadese schipper.

Het grote voordeel van de lange periode uit het water, was dat de romp kurkdroog was. Geen spoor van delaminatie of osmose. Het on-

derwaterschip kon ik meteen voorzien van vier lagen barrier coating, gevolgd door zes lagen harde Sigma anti fouling. De oude Westerbeke motor kreeg ook groot onderhoud. Dat bleek nodig want het gietijzeren kniestuk van de uitlaatkoeling was totaal gecorrodeerd. Het was zelfs zo bros dat het letterlijk verkrumelde bij aanraking. Het werd vervangen door een op maat gemaakt RVS exemplaar. De wierpot, V-snaren, impellers, filters en verstuivers werden tevens vernieuwd.

In de salon lagen de lieren gedemonteerd in diverse emmers. Het was een leuk puzzelwerk om deze weer in elkaar te zetten en op de juiste plaats te monteren. Uiteraard ontbrak aan boord elke vorm van documentatie hiervoor. Met behulp van het internet kon ik enigszins vaststellen welke lieren er op vergelijkbare zeilschepen staan. Maar mijn boot is eigenlijk een speciale: het is een van de drie die destijds zijn gebouwd voor de eigenaren van de C&C werf. In detail wijken ze af van de seriebouw. Ze is dan ook de enige die gebouwd is met een diepgang van bijna 2,7 meter! Dat laatste geeft me het gevoel iets unieks te hebben. Een diepe kiel betekend dat ze hoog aan de wind kan varen. (Pas veel later ontdekte ik de nadelen van deze diepgang.)

De rode draad die door alle voorbereiding loopt zijn de herstelwerkzaamheden aan de mast. Deze lag nog op St. Maarten omdat er op Curaçao geen bedrijf is dat de tuigage professioneel kan vernieuwen en onderhouden. Na weken van telefoneren, navragen en regelen wordt de mast eindelijk op de scheepswerf afgeleverd. In eerste instantie leek het monteren van de nieuwe tuigage een flinke uitdaging. Maar gelukkig hadden de specialisten alles duidelijk gemerkt en na een paar daagjes worstelen met staaldraad, borstbouten, splitpennen en spanschroeven zat alles op zijn plaats. Het schip is bijna weer compleet. Maar in ieder geval staat het goed. Citaatje van de werf: mooie stok! Een belangrijk voorwerp was echter niet aanwezig: de rolfoek installatie. Na een maandenlang wellen-nietes spelletje met de vorige eigenaar en het bedrijf op St. Maarten hakte ik de knoop maar door en kocht een nieuwe Harken cruiser Mk 0 rolfoek. De volgende uitdaging was het uitvinden hoe het lopend tuig door de diverse blokken en stoppers gevoerd moet worden. Uiteraard was hier ook geen tekening

van aanwezig dus werd de methode van het ouderwetse ‘empirisch vaststellen’ gehanteerd.

De officiële registratie had ook enige vertraging opgelopen. De voorschriften die op Curaçao gelden zijn in mijn ogen behoorlijk gedaald en omdat ik een Nederlands paspoort heb, uiteindelijk straks officieel weer woonachtig ben in het kikkerlandje en omdat Nederland in de rest van de wereld toch iets bekender is dan Curaçao, besluit ik het boot in te schrijven in het kadaster in Rotterdam. Daarvoor moest het eerst worden uitgeschreven uit het Canadese scheepvaartregister. Helaas kreeg ik heel weinig medewerking van de vorige eigenaar en duurde het maanden voordat de officiële papieren eindelijk rond waren. Die tijd had ik wel nodig om een nieuwe naam voor haar te bedenken. Het werd: ‘Sogno d’Azul’. Hoewel het niet helemaal correct Italiaans is, betekent dit, vrij vertaald: ‘droom van blauw’.

Een van de onmisbare zaken voor een wereldzeiler is een goede GPS plotter. Raymarine heeft een grote keus en gelet op mijn budget viel de keus op een Raymarine RC435i chartplotter met bijbehorende Navionics gold CF kaarten. Bovendien kan ik een gloednieuwe Furuno GPS32 voor weinig op de kop tikken. Al met al heb ik drie GPS systemen: de RayChart, Furuno en een draagbare Garmin GPS72. Ik ben echter wel van plan om elke dag volgens een vaste routine enkele malen een plekje te maken in de kaart en deze positie te noteren in het journaal.

Niet alleen op Curaçao is het een goede zaak om voldoende vitamine R (van Rrrrelaties) te hebben. Ook het watersport wereldje heeft zo zijn kernfiguren. Louis is een regelneef die me helpt aan een watermaker. Voor lange passages zou de voorraad van bijna driehonderd liter toereikend moeten zijn. Maar met de 12V EcH2oTec watermaker heb ik nu de mogelijkheid om maar liefst vierentwintig gallon (ongeveer honderd liter) zoetwater per uur te maken, dus hoeft ik niet te bezuinigen op het watergebruik aan boord. Een klein nadeeltje hiervan is dat ik dan wel het motortje moet laten draaien, want de watermaker vreet stroom. Een zonnepaneel van 80W en een nieuwe Kiss windgenerator moeten voldoende zijn om de accu’s op spanning te houden.