

Aldert Hesseling

Antarctica, Japan en de Noordwest-Passage

*Mijn zeilersdroom
werd werkelijkheid*



DE ALK & HEIJNEN WATERSPORT
WWW.ALK.NL

In de serie Wereldzeilersbibliotheek zijn de volgende titels verschenen:

- 1 **Aarden op Zout** - Ruth Gerritse & Mark van 't Woud
- 2 **Reizen tot op het bot** - Eerde Beulakker
- 3 **De wind liet ons de wereld zien** - Ada Kerkstra & Akko Kalma
- 4 **Vijf jaar zeilen in de schaduw van de maan** Ingrid Adriaans
- 5 **De Golf van Biskaje** - Ben Hoekendijk

Kijk voor ons volledige boekenfonds op www.alk.nl

Colofon

ISBN 978 90 5961 130 6

Copyright © 2016 De Alk & Heijnen bv, Postbus 9006, 1800 GA Alkmaar, tel. 072-5113965, www.alk.nl

Auteur: Aldert Hesseling

Ontwerp omslag en binnenwerk + illustraties: Erik Vos, Foxy Design, www.foxy-design.nl

Foto's: Aldert Hesseling, opstappers & familie

Illustraties Necton, zeilplan en deklayout: © Arjen Keer - www.arkjenkeer.nl, pagina 268

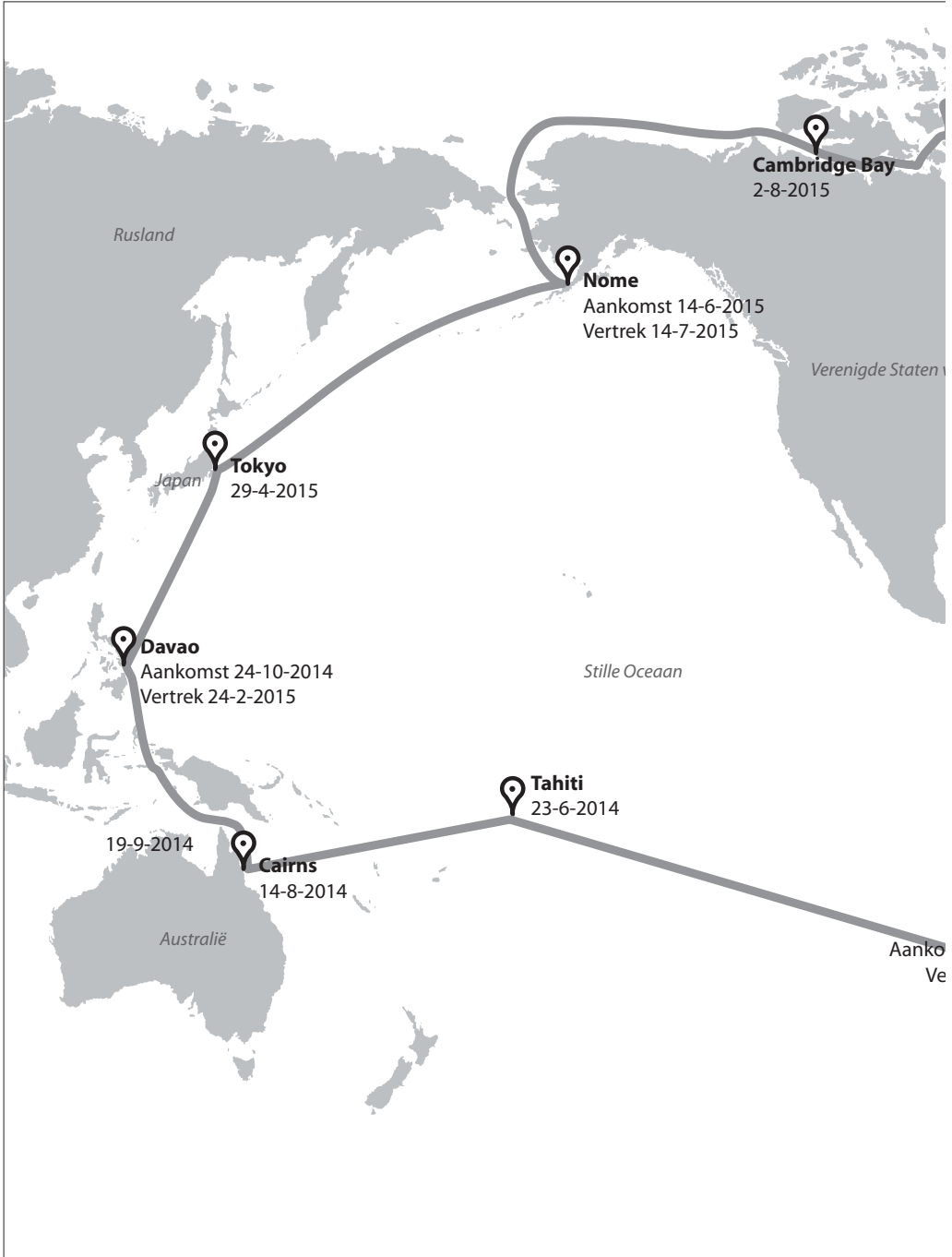
3-D tekeningen Necton: © Willem Nieland - www.willemnieland.nl, pagina 270-271

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm, op enige wijze, elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this document may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form, by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the publisher.

INHOUD

8	Proloog
11	Groningen - Ipswich
17	Europa
17	Ipswich - Brest
22	De Golf van Biskaje
31	Atlantische Oceaan
31	Lissabon - Canarische Eilanden
36	Canarische Eilanden - Kaapverdise Eilanden
43	Cabo Verde - Recife
54	Brazilië
54	Recife - Porto Seguro
65	Porto Seguro - Rio Grande Sul
76	Brazilië, Uruguay en Argentinië
81	San Fernando - Puerto Williams
98	Antarctica
118	De kanalen van Chili
128	Pacific
128	Chili - Fiji
133	Robinson Crusoe eiland
139	Paaseiland
141	Paaseiland - Pitcairn
144	Pitcairn - Gambier
146	Gambier - Tahiti
153	Tahiti - Fiji
161	Fiji - Cairns (Australië)
167	Cairns - Timika (Papoea Nieuw Guinea)
177	Timika - Ambon
190	Ambon - Davao
199	Davao - Hiroshima
209	Hiroshima - Tokio
218	Japan - Alaska
231	De Noordwest-Passage
250	Sisimiut - Reykjavik
258	Reykjavik - Stromness
262	Stromness - Groningen
268	Technische gegevens en tekeningen zeiljacht Necton





PROLOOG

Als jongetje van acht ga ik graag bij ome Jo op bezoek. Omdat ome Jo en tante Bertha geen kinderen hebben, is er ruim aandacht voor mij en ome Jo kan boeiend vertellen. Ome Jo heeft als eerste stuurman Grote Handelsvaart bij de Koninklijke Java-China-Paketsvaart Lijnen gevaren. Elke keer als ik er kom, gaan we samen op reis en vertelt hij over een of ander exotisch land. Over de Tweede Wereldoorlog vertelt hij niet veel. Wel dat hij veel geluk heeft gehad. Hij is namelijk op de konvooien van Amerika naar Moermansk drie keer getorpedeerd. Als door een wonder heeft hij, na het zinken van zijn schip, het koude water op de Noord-Atlantic ook drie keer overleefd! Op onze virtuele reizen komt Japan met regelmaat terug en dat land zet zich zo vast in mijn brein. Japan als queeste is geboren.

Ik ben geboren in een Groninger 'zee' familie. Mijn vader was kapitein eigenaar, mijn moeder dochter van een kapitein eigenaar. Als baby vaar ik in de zomer met de coaster van mijn vader met mijn moeder en drie oudere zussen mee. Als peuter liep ik graag 'wacht' met stuurman Bolhuis, die mij zeevast in een hoekje neerzette. Bobo was mijn uiting om een broodje vragen en als mijn oudere zusjes zeeziek werden, spuugde ik ook om hun zeeziekte te imiteren.

Mijn vader was als kapitein natuurlijk veel weg. Thuis hadden we het ritueel dat we op vrijdagavond een gezellig avondje hadden en naar de foto van mijn vader op de schoorsteenmantel keken. Dan kregen we wat lekkers.

Mijn overgrootvader voer al met een Groninger zeetjalk naar de Amazone en omdat in de familie de zee alom aanwezig was, werd het varen mij met de paplepel ingegoten.

Op de middelbare school kom ik op een verkeerde school terecht. Met geen enkele uitdaging verveel ik me dood en word zo een *enfant terrible* voor mijn leraren. Als ik 15 ben, smijt ik mijn pukkeltas in de hoek en zeg: 'Ik ga naar zee.' Mijn vader vindt het prachtig, maar mijn moeder huilt... ze vindt het vreselijk.

Zo word ik niet door mijn vader bij de hand genomen maar krijg naar zijn idee een leerschool bij de kustvaart. Niet op een moderne coaster, maar op een klein 'potje' omdat je daar het vak goed kan leren. Ik vaar mijn eerste reis met de *Ine*, 150 ton, van rederij Kuipers uit Meppel, van Antwerpen naar Grangemouth in Schotland om steentjes te laden. Met een leeg klein schip tegen noordwest 8 in... Wat word ik zeeziek en beroerd! In die tijd had je nog geen stuurautomaten en dus heb je met een bemanning van maar vier personen je handen vol aan dat sturen. De 00-06 uur

wacht duurt dan ook eindeloos. Wakker blijven lukt natuurlijk niet, maar het moet wel. Zo krijg ik een harde leerschool met weinig ruimte voor een teer ziertje. Gelukkig kom ik snel over de zeeziekte heen en daarna wordt het varen een feestje.

Binnen de rederij maak ik de overstap naar de ietwat grotere *Menje* met kapitein O.F.A. Jansen aan boord. Hij leert mij veel. Ik heb mijn niche gevonden. Razendsnel doorloop ik de rangen: van lichtmatroos naar matroos o.g. (onder gage) en door naar matroos a.b. (*able bodied*), ofwel volmatroos. De navigatie vind ik zo interessant dat mijn honger naar de kennis ervan niet te stillen is. Het duurt niet lang of ik kan als geen ander een kruispeiling met de radio maken. (Bellini Tosi systeem). De platte zeevaartkunde heb ik snel onder de knie en mijn genen doen de rest. Algauw verwerf ik de functie van *bestman*, stuurman zonder papieren.

Ik geniet van het varen en ook van alle techniek. Een machinist is er niet; de stuurman doet dat werk er gewoon bij en ook dat leer ik snel. De masieve kleppen van de driecilinder Industriemotor vervangen en het reguliere onderhoud aan de Listers aan dek behoren al snel tot mijn verworven vaardigheden.

Op mijn achttiende meld ik me aan voor de zeevaartschool. Op advies van kapitein Jansen opteer ik voor de Grote Vaart. Mijn eerste dag op de zeevaartschool is er een met veel vraagtekens. Gelukkig tref ik daar weer een goed mens. Leraar Schijve merkt mijn gebrek aan basiskennis op en ik moet nablijven. Van hem krijg ik boekjes over algebra en meetkunde en ook Engels. Zo moet ik de middelbare school erbij doen, maar nu wél met veel motivatie. Binnen de reguliere tijd haal ik mijn derde rang aan de Academie Minerva in Groningen. Omdat de zeevaartschool in Groningen wordt opgeheven vervolg ik de opleiding tweede stuurman theoretisch en radarwaarnemer in Delfzijl. Wel blijf ik in Groningen op kamers wonen. Op een avond rijd ik op de brommer door de stad naar een vriend van mij en hoor live muziek in de Korenbeurs. Waar vroeger het koren werd verhandeld, wordt op de grote houten vloer volleybal gespeeld en soms zijn er muzikale optredens. Live muziek; daar moeten we natuurlijk naartoe. Er blijkt een besloten schoolfeest aan de gang te zijn waar wij ons met wat smoezen naar binnen kletsen. Binnen treffen we al snel een paar bekenden en staan geanimeerd te praten. Plotseling zie ik daar een prachtige verschijning voorbijkomen. Ik onderbreek abrupt het gesprek en ga eropaf. Het blijkt Anne te zijn, die omdat ze in de redactie van de schoolkrant van de HBS zit, een uitnodiging voor dit schoolfeest heeft gekregen. Anne wordt de liefde van mijn leven.

Na mijn diploma's behaald te hebben, kan ik een rederij uitkiezen. Ze stonden in die tijd in de rij. Het wordt Nievelt Goudriaan uit Rotterdam en na twee reizen met het toenmalige weerschip *Cumulus*, vertrek ik naar de *Coppename* dat als koelschip Chiquita bananen vervoert. Als ik na zes



maanden thuiskom, blijkt dat Anne slecht tegen mijn lange afwezigheid kan. Weer een reis van vijf maanden volgt, nu met de bananenboot *Tela*. Anne is in die vijf maanden erg afgevallen merk ik bij thuiskomst. Weer sta ik voor een keus: of de relatie verbreken of de zee vaarwel zeggen. Tot verdriet van mijn vader kies ik voor een baan aan de wal.

Er volgt een carrière in de bank- en verzekeringswereld. Met loyale steun van Anne maak ik ook hierin carrière. In de avonduren ga ik erbij studeren en zo word ik uiteindelijk financieel planner. Tijdens dit hectische leven is er altijd een eigen zeilboot om het evenwicht weer te herstellen. Later kom ik als manager bij de ING Bank terecht en daarna een overstap naar de Postbank. Als de financiële crisis uitbreekt in het najaar van 2008, ben ik rayondirecteur ING Hypotheken. Door de ingevallen crisis moeten we besluiten het personeel fors in te krimpen. Ik meld me als vrijwilliger en met een koperen handdruk kan ik mijn droom realiseren. Mijn queeste Japan van ome Jo staat nog open...



Groningen - Ipswich

Bemanning: Anna en Gep en zoon Jurjen

Op de dag van vertrek lijken we even het middelpunt van de wereld. Onze 'zon' staat in het Zenit. We krijgen veel media-aandacht. Radio Noord, het *Dagblad van het Noorden* en ook nog een televisie interview van RTV-Noord. Daarnaast krijgen we heel bijzondere e-mails en vele sms-berichten met goede wensen voor de wereldreis.

Het afscheid van Anne, de kinderen en de kleinkinderen valt zwaar en ook een bezoek aan mijn bejaarde schoonvader doet zeer. Zien we elkaar in levende lijve nog weer? Hoe mooi de gegeven vrijheid ook is, hij is niet vrij van een schaduwkant.

Opstappers Anna en Gep die meevaren tot Brest, helpen goed mee en voor de eerste keer houden we een briefing. Veiligheid staat voorop en omdat het schip erg sterk is, liever geen capriolen die kapotte handen of andere ledematen opleveren. Mocht er al eens iets fout gaan, dan doen we het gewoon nog een keertje over. Na de briefing weten zij nu waar de brandblussers staan, hoe ze werken en hoe te handelen bij 'man over boord'.

Op het uur van vertrek staan er onnoemelijk veel mensen op de kant en iedereen heeft goede wensen. Sommigen willen toch nog graag de boot bekijken en in deze chaos geeft dochter Inge kleinzoon Jorrit de borst... Het is hartverwarmend iedereen te zien en ik kan alleen maar heel dankbaar zijn dat zij allemaal gekomen zijn. Het geeft mij een enorm gevoel van rijkdom, zo midden in het leven te mogen staan. Dan komt het moment dat ik echtgenote Anne nog een laatste keer in de armen kan sluiten en met tranen in de ogen ga ik maar gauw aan boord; afscheid nemen doet zeer.

We gooien de trossen los en varen voorzichtig onze box uit. We draaien voor alle uitzwaaiende mensen buiten de haven een ererondje. Dan blaas ik op de toeter en vertrekken we richting Delfzijl. Via het Eemskanaal naar de Driebondsbrug, de brug van de rondweg om Groningen. Lang zwaaien we elkaar uit en allengs wordt de afstand groter. We verdwijnen na het passeren van de grote brug uit het zicht. Ook op de volgende Borgbrug staan weer mensen ons uit te zwaaien. Hierna wordt het rustig en zien we het Groninger land aan ons oog voorbij trekken. We varen zoals gebruikelijk op een motor naar Delfzijl. De tweede motor die altijd bij staat tijdens manoeuvreren kan nu uit.

Gep blijkt erg van sturen te houden; iets wat hij ook prima kan. Zo bereiken we Delfzijl en daar staan op de Zeesluis neven en nichten met ahang op de kant. Een laatste vaarwel, de sluis uit en dan zijn we op zout water. We gaan stuurboord uit en via het vertrouwde Zeehavenkanaal varen we naar de pieren.

De zeilen gaan omhoog en met een mooi zuidwestenwindje zeilen we in de ons zo bekende wateren van de Eems. Het wad glijdt aan ons oog voorbij. Mooi met de eb mee zeilen we naar de Eemshaven. Hierna zetten we koers richting het Duitse eiland Borkum. Het zicht is matig, maar gelukkig maken de radar en de kaartplotter het ons gemakkelijk.

Onderweg verdiepen we ons goed in het weerbericht en omdat de wind vandaag en morgen strak in het zuidwesten blijft zitten, wordt deze voor ons na Borkum erg ongunstig. Om niet gelijk het uiterste van bemanning en schip te vragen, kiezen we voor een boerennacht op Borkum. Voor Borkum draaien we het smalle geultje van de Fischerbalje in. Altijd weer een beetje spannend met de stroom zo sterk dwars op dit kleine geultje. Met beide motoren bij gaan we gemakkelijk tegen de stroom in. In de Burkana haven gaan we direct bakboord uit en meren af aan een grote drijvende pier. De havenmeester van de lokale jachthaven probeert ons nog met de belofte van een warme douche naar zijn zeer kleine drijvende steigertjes te lokken, maar daar kun je ons niet mee verleiden. De steigertjes zijn echt te klein voor ons. Bovendien zijn we nu door alle voorraden en proviand een zwaarbeladen schip. We meren af aan de grote drijvende pier en slapen een verdiende boerennacht.



Uitgerust gaan we de volgende dag op pad en zeilen we met een licht windje boven Rottum, Schiermonnikoog en Ameland langs. We steken haaks de T-route (aanbevolen route voor zeeschepen) over en koersen daarna weer zuidwest. We hebben het plan om met de voorspelde westenwind de kust van Engeland aan te lopen. In de lijn van land kunnen we dan mooi afzakken naar Ipswich.

Dat een weersverwachting een verwachting en geen wetenschap is, gaat helaas ook deze keer op. Tegen de voorspelling in krimpt de wind terug naar het zuidwesten en daarom moeten we stuurboord uit, verder de Noordzee op. Dat kan, wel is het hoog aan de wind varen. Zonder ingeslingerd te zijn is dat niet echt prettig. Weer tegen de verwachting in wordt er ineens melding gemaakt van storm. *Imminent Gale Eight*. Op zee leerde ik vroeger dat 'imminent' betekent dat als je je neus uit het stuurhuis steekt, de storm er direct is. Dat blijkt ook nu te kloppen, een volle zuidwest 8 Bft voor ons. Zo aan het begin van de reis is dat geen pretje. Ergens naar binnen lopen? De enige haven die met deze wind veilig is aan te lopen, is Borkum, en dat betekent terugvaren. Bovendien heb ik in mijn geheugen gegrift staan dat je met slecht weer op zee moet blijven.

Een stukje familiegeschiedenis

Mijn vader Jurjen Hesseling heeft zijn kapiteinsbaan verruild voor die van reder. Als ik acht jaar oud ben, krijgt mijn vader achterneef Jans Schokkenbroek op bezoek die graag voor hem wil varen. Helaas heeft mijn vader op dat moment geen plaats en zo belandt Jans als *bestman* (stuurman

zonder papieren) op de coaster *Bermuda*. De coaster vertrekt met slecht weer uit The Wash, Kings Lynn naar Antwerpen en komt in een zuidwesterstorm met windkracht 10 terecht. Neef Jans belt via Scheveningen Radio met mijn vader en als kind hoor ik mijn vader met Jans communiceren. Wat ik ervan begreep was dat mijn vader Jans de raad gaf op zee te blijven. Uiteindelijk schreeuwde mijn vader op zijn Gronings in de telefoon: **'...móst boeten blievn!'** Voor altijd blijft die kreet in mijn geheugen gegrift. De keuzes bij Jans aan boord gaan anders en 2 mijl noord van Hoek van Holland, achter de zeesleper *Gele Zee*, kentert het schip en alle vijf jonge bemanningsleden verliezen daarbij hun leven. Het lichaam van Jans spoelt later aan en hij wordt op 19-jarige leeftijd in Stadskanaal begraven. In mijn familie werd over Jans Schokkenbroek met respect gesproken. Een goed zeeman verloor veel te vroeg zijn leven.

De Raad voor de Scheepvaart heeft naar aanleiding van dit voorval een advies gegeven:

1. Kleine schepen moeten bij storm zolang mogelijk op zee blijven.
2. Moet een klein schip al naar binnen gesleept worden, dan de bemanning op zee van boord.



Bij ons waait het nu maar een Beaufort 8. Toch is met deze wind tussen de eilanden naar binnen lopen levensgevaarlijk. Wij blijven daarom buiten en zingen de storm uit. De *Necton* is voor slecht weer gebouwd en kan deze zee gemakkelijk hebben. De bemanning moet nog even wennen... Met voor alleen een stormfok, aan de voormast het grootzeil helemaal omlaag en op de achtermast een driemaal gereefd grootzeil zeilen we met ongeveer 60 graden aan de wind. Aan SOG (Speed Over Ground - snelheid over de grond) varen we 4 tot 5 knopen en verlijeren veel, omdat we steeds tegen hoger wordende golven moeten inbeuken. Zo komen we in het gebied van de boortorens en dat zijn er hier heel veel! Om aanvaringen te voorkomen is voortdurend aandacht nodig. Rustig in je bedje de storm afwachten kan nu niet. De golven bouwen zich door de stormachtige wind steeds verder op en de bewegingen van het schip worden ruwer en ruwer. We zijn nog niet echt ingeslingerd en één voor één worden we zeeziek; ook de schipper zelf gaat voor de bijl. We hebben het zwaar en het is ver van de beleving van een zomerse vakantie.

Door de heftige bewegingen blijken enkele stekkers onderuit de zender te zijn gevallen. Ze zaten nog niet goed vast en met een beroerd hoofd probeer ik deze weer op hun juiste plek aan te sluiten. Als dat uiteindelijk is gelukt en we met het thuisfront contact proberen te zoeken, werkt de zender niet. Achteraf blijkt dat na een disconnectie de COM-poorten opnieuw moeten worden ingesteld. Helaas dus geen berichten, juist nu er grote behoefte aan communicatie is... Thuis is natuurlijk ook iedereen ongerust. Een nieuw weerbericht ontvangen lukt niet via *sailmail*, maar gelukkig wel via de nieuw aangesloten Navtex. Hieruit blijkt dat we de storm nog een dag moeten uitzitten. De wind draait dan geleidelijk naar west en ruimt daarna naar noord.

Op mijn eerste zeereis als 15-jarige werd ik ook erg zeeziek. Toen moest ik verplicht een dik gesneden plak bruinbrood met daarop een veel te dikke laag boter opeten. Hoe vaak het brood er ook weer uit kwam, gewoon dooreten. Uiteindelijk bleef een beetje binnen en zo overwon ik mijn zeeziekte. Zo ook nu dwing ik mijzelf tot eten. Hoe lang mijn tanden ook aanvoelen, goed kauwen en doorslikken. Weer lukt het en al snel is er energie genoeg om blijvend te functioneren. Ook zoon Jurjen dwingt zich wacht te lopen en zo krijg ik de gelegenheid om een paar uur slaap te pakken. We blijven tussen de boortorens heen en weer varen. De volgende dag neemt de harde wind af en het lawaai van de huilende wind door tuig en want verstomt. We zorgen dat we voldoende hoogte hebben en net voor een volgende *shipping lane* beginnen we aan onze tocht zuidwaarts. We kunnen een klein zeiltje erbij zetten en heel langzaam ruimt de wind naar west. We blijven aanvankelijk hoog aan de wind zeilen en maken zo, met de draaiing van de wind mee, een boog over de Noordzee. De wind neemt verder af en gaandeweg zetten we meer zeil. De snelheid neemt toe en uiteindelijk lopen we ruim 7 knopen richting ons doel Ipswich.

De middag en avond worden door het verbeterde weer van een ongeken- de schoonheid. Zon, een afvlakkende zee en een prachtig zeilend schip. Hier doen we het voor en dit is de reden waarom we hier zijn! Het zicht is zo goed dat we de wereld uit kunnen kijken. Opgelucht dat de storm voor- bij is, zeilen we de nacht in.

In het donker tekenen zich aan de horizon de lichten van de haven van Felixtowe af. We zeilen naar de ingang bij Harwich. We varen de aanbevo- len route voor zeilschepen; net buiten de betonde geul. We steken de geul haaks over en dan zijn we ineens binnen. Op de motor varen we de River Orwell op. De mannen zijn alle drie aan dek en het is roetkoud. Het water is nog steeds maar 4 graden en door de heldere hemel koelt het flink af. In de vrieskou staan we goed ingepakt aan dek en genieten onder de open sterrenhemel van de nautische omgeving.

We passeren de grote containerschepen die in Felixtowe worden gelost of geladen en passeren Harwich zonder een varende ferry te zien.

De rivier blinkt in de nacht. Buiten de goed verlichte tonnen liggen onnoemelijk veel jachtjes aan *moorings*. De jachtjes dobberen en lijken te slapen in de nacht. We varen 9 mijl de rivier op en komen zo voor de sluis van Ipswich. De sluis vormt de poort naar een groot dok. We melden ons per marifoon en zowaar, ze zijn wakker. Even voor 04.00 uur schutten we en meren daarna af in Neptune Marina.

We hebben genoten van een prachtige nacht, die we afsluiten met een goed glas whisky, bij vertrek gekregen van een goede vriend. Voldaan zoeken we onze kooi op; de eerste etappe is na een zware beproeving goed afgerond!

Afgelegde afstand: 460 mijl

Anne

Daar sta ik dan... Terwijl de Necton achter de brug verdwijnt probeer ik tegen mijn tranen te vechten. Een raar idee om de komende tijd alleengaand te zijn. Gelukkig gaan er een aantal dierbaren met mij mee zodat ik de eerste keer niet alleen thuis kom. We praten nog wat na en ik begin me ook opgelucht te voelen. De grote druk van de afgelopen dagen (eigenlijk maanden!) is voorbij, Aldert is vertrokken!

De dag erop komt het eerste e-mailbericht binnen: alles is goed aan boord, de Necton zet koers naar Engeland. De communicatie moet nog op gang komen, er is nog veel te doen aan boord. Het plan is dat Aldert regelmatig verslag doet en dat ik dit verslag op onze website zet, samen met de gevaren route die ik via de surfspot kan volgen.

Dan wordt het stil; geen bericht meer van de Necton. Omdat ik weet dat er veel mensen met ons meeleven, schrijf ik zelf maar het eerste stukje voor op het web. Inmiddels is het slecht weer geworden, het waait hard en ik zie op de surfspot dat de Necton opeens van koers verandert. De ongerustheid begint toe te nemen en nog steeds geen bericht ontvangen... De volgende dag hoor ik op het nieuws dat er een Nederlands jacht op de Noordzee wordt vermist: een stel avonturiers met een omgebouwde loodsboot, onderweg naar Noorwegen. Nu is Aldert geen avonturier en de Necton is uitstekend uitgerust, maar toch... Gelukkig is er nog steeds het signaal op surfspot, ze drijven nog hoewel er van de koers niets valt te maken. Hoe zou het aan boord zijn? Ik probeer mijn ongerustheid te onderdrukken en als ik uiteindelijk zie dat de koers weer wordt hervat en de Necton de kust van Engeland nadert kan ik weer rustig ademen. Dan belt Aldert vanuit Ipswich: het was vreselijk weer, de golven immens hoog en door de heftige bewegingen was de stekker van de zender losgeraakt. Een hele opluchting om elkaar weer te spreken!

De komende jaren zal ik moeten leren met deze spanning om te gaan, ze zijn nog maar een week onderweg...

Ipswich - Brest

Opstappers: Anna en Gep, Marten

Zoon Jurjen moet weer aan de studie en reist terug naar Nederland. We nemen emotioneel afscheid. Als vader en zoon hebben we een gemeenschappelijke passie en we realiseren ons dat dit een groot goed is.

's Avonds komt Marten ingevlogen en zo is de bemanning compleet. Marten gaat dit stukje mee omdat hij graag mee wil zeilen naar Antarctica. De Drake Passage naar Antarctica toe is een van de beruchtste wateren in de wereld. Daarom heb ik als voorwaarde gesteld dat, om als opstapper mee te mogen naar Antarctica, je eerst een stuk op zee meegevaren moet hebben. In woeste wateren als de Drake Passage wil je geen blok aan je been. Marten gaat dit stuk mee om te bewijzen dat hij een goede zeeman is.

We vertrekken de volgende ochtend en gaan door de sluis. Op het *please wait for the green* van de sluiswachter hoeven we niet te wachten; de sluis staat al klaar en we kunnen er zo invaren. We zien de rivier de Orwell nu bij daglicht en genieten van de glooiende landschappen.

Gep kijkt naar de wind en hij is ervan overtuigd dat we ook dit stukje kunnen zeilen. We hijsen grootzeil en de grote fok en daar gaat de *Necton*. Helaas is het maar een klein stukje tot we weer tegen de wind in moeten draaien en daarom de bromtol er weer bij. We varen naar buiten en zodra we door de zandbanken zijn, gaat het op zee zuidwaarts vrijwel recht tegen de wind in. In de monding van de Theems zoeken we opnieuw tussen de banken door, ons een weg zuidwaarts. Waar het kan proberen we te zeilen; het meeste moet op de motor. De wind neemt in kracht toe tot 5 Bft en daardoor wordt het onaangenaam stampen. De weersverwachting is dat de wind morgen afneemt en daarom besluiten we om voor de kust van North Foreland, in de luwte van de krijtrotsen te gaan ankeren. Om de hoek ligt Dover en we kijken uit op het zo kenmerkende landschap van het graafschap Kent. Het anker pakt op de harde krijtbodem slecht. Een paar keer moet het ankeren over doen en met extra ketting steken lukt het uiteindelijk. Voor de zekerheid zetten we twee ankeralarmen. Een van het kastje van de AIS en de andere via de kaartplotter.

De volgende ochtend na het ontbijt vertrekken we richting Dover. Het tij kentert eerder dan ingeschat en we krijgen de stroom daarvoor behoorlijk tegen. Weer is de wind pal tegen; nu gelukkig zoals beloofd een stuk minder. Net als we aan de oversteek naar Frankrijk willen beginnen komt er

een koude zeemist opzetten. Het trekt helemaal dicht en we zien vrijwel niets meer; juist nu op het drukste punt en de oversteek. Wat te doen? Dover als haven in zeer dichte mist binnenvaren is geen sinecure en daarom gaan we door.

Anna en Marten staan buiten mee op de uitkijk en luisteren ook naar de misthoorns die overal om ons heen klinken. Zelf sta ik achter het stuurwiel en kan zo goed op de gecombineerde kaartplotter en radar kijken. Buiten kan ik ook het snelst ingrijpen. Met beide motoren bij zijn we heel wendbaar en kunnen per direct stoppen of snel accelereren. Marten blaast om de paar minuten op de toeter en blaast een lange stoot. Natuurlijk is het heel spannend.

Gep ondertussen kijkt binnen op de AIS omdat deze gegevens bewust niet zijn doorgeschakeld op de kaartplotter. Je kunt ook te veel informatie op je kaartplotter hebben. Gep geeft de dichtstbijzijnde scheepsbewegingen mondeling door. Zo kan ik ze vergelijken met de radar, die op zijn beurt de gegevens op de kaartplotter met *overlay* projecteert. Zonder deze hulpmiddelen was een oversteek in de mist niet veilig mogelijk geweest. De kennis van mijn diploma radarwaarnemer komt nu goed van pas.

Veerboten passeren ons heel dichtbij en Marten blaast onze hoorn, die keer op keer door de veerboten wordt beantwoord. Het heeft iets spookachtigs, de geluiden zo dichtbij en niets kunnen zien door de mist. Als we denken door de *shipping lane* heen te zijn, komt er van stuurboord uit een schip snel dichterbij. Via de AIS kan Gep zien dat het de *London City* is. Omdat hij te dichtbij komt, stoppen we en roep ik hem via de VHF op. We willen hem voorbij laten gaan. Via de marifoon meldt hij dat hij net van koers is veranderd om achter ons langs te gaan. Hij biedt aan iets meer van koers te veranderen om naar zijn zeggen niet onze vlaggenstok eraf te varen. Wij zetten beide motoren op hard voorruit en snel wordt de afstand tussen ons en de *London City* op de radar en de AIS groter. We zijn erdoor!

We gaan stuurboord uit richting Cap Griz-Nez en nog steeds is het mistig en erg koud. We besluiten daarom naar Boulogne-sur-Mer te gaan en realiseren ons dat we België hebben overgeslagen; we zijn al in Frankrijk. Het laatste stukje erheen ziet Marten ineens vlaggetjes in het water. Marten heeft heel scherpe ogen en ziet er daarna nog veel meer. Daardoor varen wij er gelukkig omheen en koersen op de haveningang aan. Plotseling doemt uit de mist de toren van de *breakwater* heel dichtbij op met daarop de grote bunkers. Met een forse dwarsstroom lopen we binnen en meren even later af vlakbij het stadje. Het is eind april, de jachthaven is nog totaal verlaten en de vlonders zijn nog niet allemaal in het wa-

ter. Daarom meren we drie dik af naast een Frans racejacht. In de nacht neemt de wind af en de volgende ochtend eerst naar de *boulangerie*. Na een heerlijk ontbijt met vers brood vertrekken we. Van de weersvoorspelling weten we dat de wind in het zuidwesten zal blijven zitten en dat betekent op de motor ertegenin. Daar wordt niemand blij van, maar we moeten verder. Nadat we van de havenautoriteiten gehoord hebben *you may proceed*, stomen we de grote haven uit.

Buiten de pieren staat een onrustig zeetje. Hoe verder we op dieper water komen, hoe rustiger het wordt en we zetten een motor op *eco-speed*. Gelukkig neemt gedurende de dag de wind verder af en de golven navenant. Het zicht wordt steeds beroerder en ons wereldje weer kleiner en kleiner. Het wordt weer instrumenten varen en we oriënteren ons opnieuw op de AIS en de radar. Er zijn veel vissersboten waar we een enkele keer voor uit moeten wijken. Zo varen we de nacht in, waarbij alles buiten kletsnat is. Het water drupt overal vanaf en het is prettig om af en toe even binnen bij het kacheltje op te warmen.

Het is volle maan en die geeft deze vreemde atmosfeer een bijzondere dimensie. Soms breekt het gele licht door de wolken heen en dan lijken de wolken en de grijze zee één geheel. Omdat het zulk slecht zicht blijft, is er voortdurend iemand buiten. Scherp uitkijken en buiten koud staan te worden. We verlangen naar warmere wateren. We zijn uit Ipswich vertrokken met zeewater van 3 graden Celsius; in de straat van Dover was het 4 en nu zitten we op 6 graden Celsius. Langzaam kruipen we richting de 10 graden. Onderin de boot is het door de stijging van temperatuur ook niet meer zo snijdend koud.

We motorren de nacht door en in de loop van de ochtend neemt de kracht van de zon toe en gelukkig ook van de wind. Gep wordt enthousiast bij de gedachte te kunnen zeilen en we hijsen al vast *full flaps* (alle zeilen bij). Met nog stroom tegen lopen we zonder motor maar 2,5 knoop SOG en de schipper aarzelt. Verspelen we zo niet het tij bij Guernsey? Neptunus leest de gedachten en blaast een beetje bij. We lopen nu 4 knopen SOG en met het draaien van het tij gaan we het zo wel halen. Anna wordt helemaal blij van het geluid van de golven. Eindelijk de motor uit en geen brom meer in de oren. De zon breekt verder door; Jan van Genten scheren over het water, op zoek naar voedsel. We halen de kussens tevoorschijn en zitten in de zon. We zeilen en genieten!

Bij het trimmen van de zeilen, iets waar je voortdurend mee bezig blijft, glijdt de giek van het achtergrootzeil over de joon heen. Die wordt door deze trimactie onthoofd en het lampje erbovenop, belandt al brandend in het water. De voorgeschiedenis van dit lampje is dat ik veel moeite heb

moeten doen deze te krijgen. Ze waren namelijk tijdelijk van de markt verdwenen. Los van het verlies aan geld is het lampje onmisbaar bij man overboord in de nacht. Het felle lampje kun je in het donker mijlenver zien. Daarom besluit ik terug te gaan. De motoren aan en de grootzeilen naar beneden. Gep rent al naar voren, maar mist het lampje net. Daarop besluiten we de achterklep te openen en langzaam achteruitvaren brengt ons bij het dierbare lampje. 'Hebbes', roept Gep enthousiast. Met een lijntje bevestigt hij het lampje opnieuw aan de joon.

In de avond neemt de wind af en het laatste stukje varen we op de motor. Om het tij te halen moet zelfs de tweede motor nog even bij. Het is springtij en de stroom loopt hier tussen de rotsen met ruim 6 knopen. Ben je te laat dan moet je tegen 6 knopen stroom in en dan kom je amper meer vooruit.

We zien de eerste rotsen met vuurtorens uit de mistige wereld om ons heen opdoemen. Het nauw wordt smaller en we stuiven met de laatste stroom mee lang de vele bakens. Nu een foutje maken en je zit op de rotsen. Heel geconcentreerd varen dus!

Daar doemt de haven van St. Peter Port op Guernsey op. We varen naar binnen en komen langs een *waiting pontoon*. Hier kun je wachten als het laagwater is. De haven met een verval van maar liefst 9,3 meter heeft een drempel waar je overheen moet. Wij zijn er met pal hoogwater, dus is het diep genoeg. De havenmeester in een bootje wijst ons de weg en vraagt naar de diepgang. Als we melden een hefkiel te hebben, wordt ook deze havenmeester vrolijk. Hij kan de diepere plekken, die schaars zijn, vrijhouden voor diepstekende zeiljachten. Wij krijgen een mooi plekje aangewezen.

Achter ons ligt een zeiljacht met de motor aan en ze zijn net bezig de achterlijn los te maken. Verrek, het zijn Sven en Lotta uit Zweden met het zeiljacht *Pelican*! Ik ken ze al 25 jaar en als zij ons zien, zijn zij net zo verbaasd. Zij maken weer vast en samen melden we ons bij de havenmeester; we blijven beide een paar dagen. Sven en Lotta nodigen mij bij hun aan boord uit. We praten vele jaren bij onder het genot van een stokoude Lagavullin whisky.

Er worden inkopen gedaan en diesel getankt. De volgende ochtend vertrekken we voor het laatste stuk van deze tocht. Omdat de stroom om de noord is, gaan we met de stroom mee boven het eiland langs. In het smalle stuk tussen de rotsen, varen we op de motor vrijwel tegen de wind in. Door de harde stroom en de wind tegen, komen we in een heftig stukje zee terecht met af en toe erg steile golven. Het schip valt soms letterlijk in een gat en knalt dan vol in een muur van water. We nemen daardoor voor het eerst deze reis echt water over. De motoren brommen zachtjes en het is een prachtig gezicht te zien hoe stoer de *Necton* zich door deze engte van 4 mijl heen vecht; wat een zeewaardig schip!