

SoloMan

Alleen op zee met God en AOW

Jack van Ommen

Schrijver: Jack van Ommen

© Alle rechten voorbehouden aan Jack van Ommen

Omslag ontwerp Arjen IJff. www.ArjenIJff.nl:

Omslag foto: Roberta DiLallo, in de Zwarte Zee 30/08/2011

ISBN: zwart-wit 978-9402149159 kleurenduk 978-9402148077

Eerste uitgave: 20 februari 2016

Revisie: 22 mei, 2016

*The winds of change are always blowing
And every time I try to stay
The winds of change continue blowing
And they just carry me away*

Tekst van Albert Hammond en Hal David uit:

*‘To all the girls I’ve loved before’
I’m glad you sailed along
I dedicate this song*

1 Inleiding

De kans om mijn lang gekoesterde droom te verwezenlijken kwam pas laat in mijn leven, na een serie tegenslagen. Waar ik uiteindelijk mee van wal ging leek menigeen onverantwoord en zelfs dwaas. Af en toe, voor en tijdens het avontuur, moest ik ze wel eens gelijk geven.

In het schrijven van “SoloMan” nodig ik U uit om de negen jaar ontdekkingsreis met mij weer te beleven; om de hoogtepunten en uitdagingen mee te maken in het leven aan boord van een klein zeiljacht in een wonder wereld waar vreemden vrienden worden en God tastbaar is.

De meeste boeken over lange zeereizen beschrijven hoe de eindbestemming bereikt wordt. Dit verhaal gaat over hoe ik hier toe kwam, wie ik ben en de ontmoetingen die ik had. Ook leg ik uit waarom ik graag alleen zeil.

Ik had een paar wensen op mijn lijstje, zoals Vietnam weer terug te zien, en af te meren voor de mastmakerij in de Lemmer waar onze moeder opgegroeid is.

In het volgende hoofdstuk maak ik de rekening op van de afstanden die ik zeilde, de 51 landen die ik bezocht heb en de 568 sluizen waar de “Fleetwood” doorgeschut is.

En uiteindelijk, na 88.000 km, liep het spoor onverwachts dood.

Het boek is geïllustreerd met een gedeelte van mijn foto's. Achter in het boek is een inhoudsopgave van dias-hows voor de verschillende delen van de reis en dit boek. De dia-shows kunt U downloaden van mijn web site, er is tekst bij de foto's en audio. De foto's geven U een veel betere indruk van waar het verhaal plaats vindt dan ik in woord kan beschrijven. Dit is vooral aanbevelenswaardig bij het lezen van het zwart wit geïllustreerde boek.

Er staan veel foto's van kerkinterieurs in dit boek. Ik ben de tel kwijtgeraakt van de diensten die ik in de 51 landen bijgewoond heb. God maakt mij een ontzettend blij en dankbaar mens. Met Hem ben ik een solo zeiler die nooit alleen vaart.

Voor zeilers die mijn reis ervaringen als een cruising guide willen gebruiken geef ik “links” naar de “Logs” die ik schreef van 2005 tot 2009 voor de verschillende delen van de tocht. Hier vindt U, onder anderen, de GPS coördinaten van mijn anker plaatsen en meer specifieke praktische details. In 2009 begon ik mijn dagelijkse ervaringen vast te leggen op mijn blog www.cometosea.us

Ik bewijs dat het met weinig geld kan en dat leeftijd er minder op aan komt dan de wil en de nieuwsgierigheid. Ik was 68 toen ik vertrok en mijn enige aardse bezittingen waren toen een boot van 9 mtr. en \$150 op mijn rekening.

Het is mijn hoop dat ik U hiermee inspireer om ook de trossen los te gooien.

Als U vragen of commentaar voor me heeft kunt U dit doorgeven in de contact sectie van de website voor het boek www.SoloMan.nl.

2 De “Fleetwood” rond de wereld route.



Door de Europese rivieren



3 De Rekening

Vanaf het vertrek op 11^e februari 2005 tot de schipbreuk op 16 november 2013 is de reis in de volgende etappes afgelegd:

- 1) 11 februari 2005 van Gig Harbor, Wa. tot 18^e juni 2007 aankomst Portsmouth, Va. De eerste oversteek van Santa Barbara, Californië naar de Markiezen, 3000 zeemijlen, dit blijft de langste oversteek van de tocht.

Landen bezocht: 23. Totale afstand in zeemijlen: 28.500

- 2) 14 januari 2008 tot juni 2009. Rondreis van Virginia naar noord Florida voor bootonderhoud, door de Intra Coastal Waterway (ICW) en Atlantische Oceaan, een zomertocht op de Chesapeake Baai in 2008, en een winter rondreis van Portsmouth, Va. naar de Caraïben tot juni 2009.

Landen bezocht: 4. Sluizen 3, totale afstand in zeemijlen: 6.135

- 3) Juni 2009 vertrek van Beaufort, N.C. naar Amsterdam, via Bermuda, Azoren en Frankrijk, aankomst Amsterdam augustus 2009.

Landen bezocht: 4. Sluizen 4, totale afstand in zeemijlen: 4.450

- 4) Zomer 2010 tot najaar 2012 Rondje Europa. Donau, Zwarte Zee, Middellandse Zee, Rhône en Maas.

Landen bezocht: 18. Sluizen 324, totale afstand in zeemijlen: 7.594

- 5) Van Amsterdam naar Tagomago Herfst 2013

Landen bezocht: 1. Sluizen 241, totale afstand in zeemijlen: 864

Totaal 51 Landen 568 Sluizen Zeemijlen: 47.843

De zeemijlen omgerekend in kilometers: 88.605. In vergelijking is dit 2 ¼ maal de afstand rond de aarde aan de evenaar of ¼ van de afstand naar de maan.

De totale afstand werd single handed afgelegd, met de uitzondering van 2.300 mijlen tussen de Azoren en Amsterdam en van Namen tot Amsterdam op de Maas en IJssel.

4 Alles Kwijt

Het is volle maan maar de zware bewolking en lichte regen belemmeren het zicht. De vuurtoren zwaait met vaste regelmaat haar licht over het trieste schouwspel. Het licht van mijn hoofdlamp gaat verloren in het donker. Ik zit op een steile helling, twintig meter boven het wrak van mijn boot. Aan de perioden, iedere dertien en drie seconden, van het vuurtorenlicht weet ik dat ik op een eiland ben, het is hoogstwaarschijnlijk onbewoond. Het is vier uur in de morgen. In het donker heeft het weinig zin om naar een beter beschutte plek te zoeken. Op het laatste moment heb ik mijn laarzen aan kunnen trekken maar ik heb geen buitenkleding aan. Ik probeer zo dicht mogelijk onder de laag groeiende boompjes te kruipen, uit de regen en harde wind. Ik heb een redelijk vlak stukje gevonden maar moet me wel schrap zetten tegen een sparrenboompje om niet weer naar beneden te glijden. De geur van salie wordt vermengd met die van vuursteen, door de ijzeren kiel die tegen de rotsen slaat.

De “Fleetwood” is gebouwd in Sapeli multiplex en het is nu een holle drum geworden. Het driekleuren licht brandt nog bovenop de wild zwaaiende mast, die schudt en kraakt als de mast de steile rotswanden aan beide kanten raakt. Tien minuten eerder werd ik met slaapzak en al uit mijn kooi gesmakt. Door de kajuitingang zag ik een steile rotswand. Golven sloegen de kuip in. Ik greep mijn rugzak waar mijn portemonnee en paspoort al in zat, snel nog mijn laptop en fototoestel er bij ingestopt. In mijn haast lukte het me niet om mijn zwemvest aan te trekken. De boot was achterstevoren klem geraakt in het eind van een inham.

Het water dat de kuip insloeg veroorzaakte kortsluiting in het motor-paneel; knetterende lichtflitsen schoten alle kanten uit. Het framework van de windvaan op de achtersteven bonkte op de rotsen.

Ik kon van het frame direct op de rotsen springen, zonder nat te worden. Op handen en knieën klauterde ik de helling op.

Langzaam begint het tot me door te dringen dat een stuk van mijn leven wordt afgesloten. Een deur wordt voor mijn neus dichtgegooid. Mijn boot, mijn huis, mijn dromen, alles wat ik bezit wordt met iedere nieuwe aanslag van een massa wit schuimend water in stukken geslagen.

Al mijn aardse bezittingen verdwijnen twintig meter onder me. De “Fleetwood” was mijn enige onderdak sinds ik negen jaar geleden uit Amerika vertrok in 2005.

Wat nu?

Ik heb nog wat spaarcenten op de bank en wat kleinigheden in schoenendozen bij mijn dochters in Amerika en bij mijn zuster in Badhoevedorp.

Maar hoewel ik nog doodmoe ben en het nog niet helemaal kan bevatten, begint er al een gevoel van opwindning en verwachting in me te groeien. Wat voor verrassingen heeft God deze keer voor mij in petto?

Daarbij ook een gevoel van opluchting. Dit verrast me. Ik hoef me niet langer zorgen te maken om de verwachtingen, van anderen en de verwachtingen en die ik me zelf heb opgelegd, waar te maken. Ik mag nu eindelijk eens iets totaal anders gaan doen.

Ik ben sinds eind september op weg van Amsterdam, via de Rhône naar de Canarische eilanden en vandaar naar Colombia.

Mijn laatste bericht naar de buitenwereld dat ik verwachtte donderdag of vrijdag op Ibiza aan te komen, verzond ik op dinsdag, voor mijn vertrek van Frontignan aan de Franse kust.

Het navigatielicht op de mast is nu gedoofd. Ik kan vaag het witgeverfde dak en dek zien als de schuimende golven weer terug rollen. “Wanneer komt de EPIRB¹ onder water?” Ik had die op mijn vlucht van de boot mee moeten nemen, want hoe en wanneer zal iemand me hier vinden? Opeens zie ik de lichten van een schip. “De kustwacht?” Maar het blijkt de nachtboot van Palma naar Ibiza te zijn en langzaam verdwijnt zij weer uit het zicht.

Rond acht uur is het eindelijk licht genoeg om te proberen beschutting tegen de regen en wind te vinden. De vuurtoren schijnt daarvoor de enige kans te bieden. Ik ben stijf van het vier uren zitten en klim op handen en knieën verder naar boven.

De vuurtoren is nog een eind weg en er is geen enkel pad door de lage sparrenboompjes en de salie struiken.

Het lijkt me het beste onder de rug van de helling te blijven ter bescherming tegen de nog altijd sterke wind. Het is goed mogelijk dat aan de andere kant van de rug een gevaarlijke steile helling is.



Foto: Carlos Martorell-Mac Media

¹ EPIRB: Emergency **P**osition **I**ndicating radio beacon

5 Goudlokje en de Drie Beren

Maar uit nieuwsgierigheid neem ik toch even een kijkje over de heuvelrug. Ik kan mijn ogen niet geloven. Een knots van een landhuis met een helikopter landing. Geen mens te zien. Ik klop op de deur en probeer de deurknop. De deur gaat open. Ik loop in mijn natte pluim over de zwart marmeren vloer. De drie enorme roestvrijstalen ijskasten in de keuken zijn vol met bier. Hier kan ik het wel een paar dagen uithouden! En het bier zal wel de juiste temperatuur hebben, daar heb ik Goudlokje niet voor nodig. Toch weer naar buiten. Er staat een auto geparkeerd en ik ontdek achter de villa een huisje met een licht aan. Daar gaat de deur ook open. Een gele Labrador en een kleiner hondje springen naar buiten. Ik roep: "Hola, Buenos Dias!" En ik hoor een vrouwenstem en even later staan een man en een vrouw voor me.

Zij kijken mij met grote ogen aan. Ik heb mijn koplamp aan over een skimuts en ben kletsnat. Kom ik uit de lucht vallen? Niemand kon in de laatste dagen met dit weer met een boot van de vaste wal op dit eiland landen.

In mijn beste Spaans probeer ik ze uit te leggen waar ik vandaan kom: "Naufragio".

De man, Mozz, blijkt een Brit te zijn. Nu kan hij voor tolk spelen voor Angeles die zich als een ware Engel ontpopt. Het tweetal werkt voor de eigenaar van het eiland. Even later ontmoet ik Hamid, een Marokkaan, die zich bezighoudt met het onderhoud van het haventje en de boot die de verbinding verzorgt naar het eiland Ibiza.

Angeles brengt een handdoek en droge kleren; een spijkerbroek van haar zelf, een hemd en vest van Mozz.

Gelukkig is er Wi-Fi en ik stuur meteen een e-mail naar mijn dochters in Amerika. Want die zouden zich doodschrikken als zij van de Coast Guard zouden horen dat er een nood signaal ontvangen is zonder verder iets te weten. Daarna belt Angeles de kustwacht in Palma de Mallorca. Kort daarna krijgt Palma bericht van de Amerikaanse kustwacht dat ze mijn EPIRB signaal hebben ontvangen. De Spaanse kustwacht wil mij van het eiland afhalen. Maar eerst stopt Angeles mij in bed.

Terwijl ik eindelijk mijn slaap inhaal, van de drie slapeloze stormdagen, gaat het drietal een kijkje nemen op de plek van het wrak. Angeles neemt een stel foto's. Nu ontdek ik, wat ik in het donker niet beseftte, dat het maar een haar scheelde tussen leven en dood.

Als ik een paar meters verder gestrand was had ik nooit van de boot af kunnen stappen en het zou onmogelijk zijn geweest om van uit het water de steile rotswanden te beklimmen. Op de oostelijke lengte van het eiland is dit blijkbaar het enige plekje waar een, nu droge, stroom de steile wat afgevlakt heeft.

Was dit toeval? Ik weet, God zij dank, beter.

Later in de middag komt de kustwacht van Mallorca. De schipper durft het echter niet aan om langs de steiger aan te leggen, of de Avon van het kustwacht schip langs zij te brengen omdat de zee nog te ruw is. Ze keren onverrichterzake terug.



Voorgrond de achtersteven in de Heksenketel. Foto: Maria de los Angeles Peña Milla.



6 Tagomago

Het eiland Tagomago is privé bezit. Het huis en eiland worden verhuurd aan vakantiegangers die het zich kunnen veroorloven een eiland ongestoord voor zich zelf te hebben, inclusief een ploeg bedienden en helikopter van het vliegveld op Mallorca.

Tagomago werd al een paar eeuwen voor Christus bewoond. De moeder van Hannibal (anno 247 v. Chr.) zou haar zoon hier van het eiland hebben gesmokkeld om te voorkomen dat hij met de rest van de jongens van vijf jaar bij volle maan werd geofferd aan de goden, zoals gebruikelijk was bij de Feniciërs en later de Kartagenen. Odysseus zou hier ook langs gevaren zijn en door de Sirenen op het iets verdere eiland Es Vedrà zijn gelokt.

7 Hoe kwam ik op de klippen terecht?

Na mijn vertrek van Frontignan op 12 november bleek mijn AIS²² niet te werken. Een elektrotechniker had het twee dagen eerder aan de gang gekregen. Zonder het alarm op mijn AIS, moest ik constant een oog op het verkeer houden. De tweede nacht probeerde ik de motor te starten en ontdekte ik dat mijn accu's te laag stonden. Aan het eind van de volgende dag gaf mijn voltmeter na een goede dosis van mijn zonnepaneel mij hoop, maar het lukte weer niet. Ik had geen andere keus dan te proberen een haven in te zeilen of een ankerplaats te vinden. Vrijdagmorgen vroeg was ik nog dicht genoeg bij Mallorca om de haven van Andratx te proberen. Het was een stormachtige nacht geweest, boven het eiland hingen zwarte wolken af en toe verlicht door bliksem. Toen ik binnen vijf mijlen van de haven was, zag ik een gemene storm aankomen vanaf het eiland, de wind draaide. Snel trok ik mijn stormfok naar beneden.

Ik probeerde voor top en takel weg te lopen, maar de windvaan kon de boot niet meer sturen onder deze windkracht en in deze golven. Ik schatte de windkracht van die plotselinge storm tussen de 8 en 10 Beaufort. Gelukkig had ik daar genoeg ruimte om bij te liggen.

Na een uur nam de wind weer af en ik besloot Andratx nog eens te proberen. Maar een uur later was het totaal windstil en onmogelijk in de nog altijd woeste zee te sturen; de zeilen sloegen naar alle kanten.

Ik was machteloos en gefrustreerd. Het vergde nog meer energie en attentie dan de storm die ik net had doorstaan. Eindelijk kwam de wind weer terug uit het noorden. Ik kon nu rechtaan op Andratx sturen.

Maar nog geen tien mijlen van de haven kwam er weer een zware bui aan. De wind draaide tegen me in en ik kon niets meer zien van mijn bestemming.

Ik was doodmoe en besloot de kustwacht in te schakelen. Maar mijn accu's stonden te laag om mijn nood roep te horen. Het was al laat in de middag en daarom besloot ik de nacht door te zeilen voor een aankomst bij daglicht in de haven van Ibiza. Het was voor de wind in ongeveer windkracht zes.

²² AIS: Automatic Identification System. Via Marifoon zie je op een scherm de schepen in je buurt en een alarm kan gezet worden op een gewenste afstand.



De storm op vrijdag morgen.

Ik moest vaart verminderen om bij daglicht in Ibiza haven aan te komen. Rond middernacht was ik tien mijlen ten oosten van de vuurtoren op het eiland Tagomago aan de Noord Oost hoek van het eiland Ibiza. Daar legde ik de boot bij en verzekerde mij een paar keer van mijn heel langzame, zijdelingse koers op de elektronische kaart. Alles in orde. Ik dreef richting de haven van Ibiza. Ik kon dan ook het licht van de vuurtoren, in de verte, in de gaten houden. Eindelijk kon ik nu mijn laarzen uittrekken en in de slaapzak kruipen.

Vier uur later werd ik met slaapzak en al op de vloer gesmakt.

De wind is negentig graden gedraaid kort nadat ik dacht alles onder controle te hebben, en in plaats van langzaam in zuidelijke richting naar Ibiza te drijven, dreef ik naar het westen. Ik had een wekker moeten zetten. Na veertig duizend zeemijlen solo te hebben gezeild, had ik beter moeten weten. Ik had in 2006 aan de kust van Vietnam een zelfde soort fout gemaakt maar daar ben ik en de boot, ook op een miraculeuze manier, heelhuids vanaf gekomen. Ik zeilde toen onder windvaan, was in slaap en de wind was ook negentig graden naar het land gedraaid. Sinds die ervaring zette ik altijd een alarm als ik binnen een dag varen van de kust een slaap pauze nam.

Ik had, voordat ik van de Franse kust vertrok in Frontignan, een vakman aan boord gehad die de AIS aansloot op mijn VHF radio en een nieuwe GPS ontvanger via een draadloze multiplexer. Die eerste nacht voer ik op met een vissersboot en dat klopte met mijn scherm. En er waren nog drie schepen op het scherm, maar die waren te ver weg om met het oog te zien. De volgende morgen lag de vissersboot op mijn scherm nog op het zelfde plekje, maar er was geen boot aan stuurboord te zien. Toen realiseerde ik me dat er niets op het scherm veranderde, het bleek in demonstratie stand te staan en de AIS connectie werkte niet. De tweede avond ontdekte ik dat mijn accu's te laag stonden, toen ik mijn motor probeerde te starten.

De boot was alleen voor Wettelijke Aansprakelijkheid verzekerd. Het is zo goed als onmogelijk een houten boot in Amerika allrisk te verzekeren.



De Tagomago strandjutters doen een mode show in “Le petit Marché”, L.R.: SoloMan, Mozz met rode zeilbroek, Angeles, Hamid met floatcoat en gele bibfoulie aangespoeld van de “Fleetwood”.

8 Hulp van alle kanten

De volgende morgen is de zee kalmer. Met zijn vieren varen we met hun open bootje de kilometer naar het eiland van Ibiza. Ik moet me eerst bij de politie melden in San Eularia. Het is zondag, de dag van de vlooiemarkt in Cala Leña, waar ik voor een Euro een broek koop. Angeles laat mij haar appartement in Cala Leña gebruiken. Zij maakt me de volgende dagen wegwijs naar de winkels waar ik mijn hoogstnodige, verloren eigendommen kan vervangen. Tijdens de lunch hoort de eigenaar van een fietsenwinkel in San Eularia van mijn situatie en hij laat mij één van zijn fietsen gebruiken.

Hulp komt van vele kanten. Vrienden bieden financiële hulp aan. Evert Slijper, een Hollands-Amerikaanse zeilvriend in Amerika brengt me in contact met zijn neef, Victor van Liempt, die een herenmodezaak heeft in de stad Ibiza en van hem krijg ik een volledige, nieuwe kledinguitrusting. Ik ben nu de best geklede drenkeling.

Een jonge Zweedse familie, die ik in 2009 in de Dominicaanse Republiek ontmoette, biedt me het gebruik van hun appartement in Palma aan.

De politie draagt me op om rapport uit te brengen in Ibiza bij de havenmeester over de schipbreuk en ook me te melden bij de immigratie en het hoofdbureau van politie. Daar ontdek ik dat mijn 90 dagen maximum verblijf in de Schengen landen de 9^e december afloopt. Ik ben hier vaag mee bekend maar dit is de eerste keer sinds ik vier jaar eerder in Holland aankwam dat ik hier mee geconfronteerd ben.

Ik had een valse start gemaakt in september, vanuit IJmuiden, om direct via het Kanaal naar de Canarische eilanden te zeilen, daar weer ingeklaard en toen de route via de Franse rivieren gekozen.

Tot april heb ik niets op mijn agenda. In april wil ik “thuis” zijn in het Noordwesten van de Verenigde Staten. Lisa, mijn oudste dochter, viert haar 50^e verjaardag, een goede vriend, Roger in Tacoma, zijn 80^e in april en mijn parochie in Gig Harbor het eerste eeuwfeest met Pasen. Het was mijn plan geweest om daar vanuit Zuid Amerika naar toe te vliegen.

Ik probeer om als bemanning aan te monsteren op een ander zeiljacht, via zeilvrienden en het internet. Maar de meeste boten die naar de Caraïben oversteken van de Canarische eilanden hebben hun bemanning al voor elkaar. Het lukt me om dertig dagen verlenging te krijgen, tot 8 januari 2014. Nu op zoek naar een tijdelijk onderdak. Angeles kan me niet langer logies verschaffen, zij moet terug naar Tagomago. De zee is weer ruw geworden en de twee mannen kunnen haar niet afhalen met het bootje. Als het eindelijk weer kan heb ik nog steeds niets gevonden. Een plan met een Duitse dame, die voor de kerst naar huis wil en wel oren heeft om mij op haar huis te laten passen, wordt afgekeurd.

Uiteindelijk lukt het Angeles om een Française, die af en toe deel uitmaakt van een groepje dat geregeld langs komt bij “Le petit Marché” in San Carlos, zich over mij te ontfemen. Zij woont in een flat aan het strand van San Vicente. “Ik hoop dat je geen bezwaar hebt tegen mijn vier katten, en ik heb ook op het ogenblik een probleem met kakkerlakken....”. Dit blijkt niet overdreven te zijn.

Kattenvoer staat overal en de kakkerlakken hebben een festijn. Op het balkon staan de kattenbakken die, wie weet, wanneer voor het laatst verschoont zijn. De zeewind blaast de troep naar binnen.

Ik begin meteen met een bezem de rotzooi op te vegen en de keuken uit te mesten. Mijn gastvrouw brengt een fotoalbum op tafel. Zwart en wit naakt foto's van toen zij veertig jaar jonger was. Wat moet ik zeggen? Er is één slaapkamer en één bed....en af en toe springt een van de katten op mijn kant.

Die zondag ontmoet ik een Frans echtpaar in de kerk van San Vicente. Ik vertel hen mijn situatie. Zij kent mijn gastvrouw. Een paar dagen later komen ze mij opzoeken aan het strand. We lunchen in het restaurant in de hoogflat naast waar ik logeer.

Padre José (Pepe) Ribas was in de zestigerjaren de “aalmoezenier” voor de Amerikaanse rich kids draft dodgers op doortocht naar Kathmandu.



Mijn nieuwe vrienden kennen de eigenaars van het restaurant en het bijbehorende hotel. Zij helpen mij om een keurige gemeubileerde flat te huren in het gebouw voor €15 per dag. Het heeft een prachtig uitzicht op zee met Tagomago in de achtergrond. Ik kan nu eindelijk rustig met het schrijven beginnen van “SoloMan”.

9 Dromen

Wij, mijn tweelingbroer en ik, begonnen al als jongetjes alle boeken te verslinden over reisavonturen. Om de hoek van de straat had onze woningbouwvereniging een kleine bibliotheek die elke donderdagavond open was. Dan sleepten we de ons toegestane limiet voor de week naar ons slaapkamertje. Nadat moeder ons had ingestopt en het licht had uitgedraaid kwamen de boeken weer te voorschijn. Verhalen over de Oost-Indiëvaarders, de ontdekkingsreizen, over zeehelden zoals Piet Hein en Michiel de Ruijter en vanzelfsprekend alle boeken van Karl May. Later kwam de fascinatie voor de boeken van Jan de Hartog en de solozeezeilers zoals Joshua Slocum en Bernard Moitessier.

Wij groeiden op aan het water van de Amstel aan de zuidrand van Amsterdam. Onze Opa was de vierde generatie mastmaker³ en van hem leerden wij al als peuters het verschil te herkennen tussen een klipper en klipper-aak, een gaffel en een giek.

De mastmakerij was in de Houthaven aan het IJ in Amsterdam, onder het Volkskoffiehuis, bij de brug over de Houtmankade. De winkel voor de scheepsartikelen was op het Singel 2-A, Firma Wed. S.J. de Vries & Zoon, het allereerste pand vanaf het IJ. Hier werden zware manilla trossen en staaldraad gesplitst, vlaggenstokken geverfd. Binnen hingen de geuren van terpentijn, hennep en hars.

Vaak liepen we van de winkel naar de mastmakerij; langs het IJ, dat toen nog een levendig schouwspel was van stoom en zeilschepen, de sleepboten van Goedkoop aan de de Ruiterskade. Op de Westerdokdijk gingen we wel eens de valreep op van een marineschip dat een bezoek bracht aan Amsterdam. Verder, aan de van Diemenkade stonden rijen van pakhuizen met namen van eilanden en havens zoals Pertjoet en Begoemit waar wij, in onze aardrijkskunde lessen, nog nooit van hadden gehoord.

³ “De Mastmakersdochters” van Jack van Ommen, www.DeMastmakersdochter.nl



Mastmaker Scholing 1947



Mijn neef Carol de Vries, het Singel-2A

Foto: Rob Koop 1995 ©

De geur van kopra, kruidnagels en koffie en de kleine groepjes zeelui die je daar tegenkwam, Javanen, Madoerezen en Laskaners in hun traditionele drachten. Dit alles werkte op onze fascinatie en nieuwsgierigheid.

In de mastmakerij stopten we jute zakken vol met de spaanders die vielen bij het schaven van het rondhout uit de Pitch Pine stammen en Oregon Pine balken. De spaanders werden gebruikt bij de bakkers om hun ovens aan te maken. Als we na zo'n dag thuiskwamen herkende moeder meteen de bekende geur van het hars en wist zij waar we vandaan kwamen.

Het is dan ook geen wonder dat mijn broer Jan scheepsbouw gestudeerd heeft en ik in de houthandel terecht kwam.

10 Uitstel

De passie voor zeilen begon met meevaren in de boot van mijn oom Fred; hij was lid van de watersportvereniging “de Schinkel” aan het Nieuwe Meer, bij het Amsterdamse Bos. Ik was twaalf. Later met een vriendinnetje, in haar twaalf voet jol op Loosdrecht.

In 1957, toen ik 19 was, emigreerde ik naar Amerika. Van zeilen kwam niet veel meer in de daarop volgende jaren. Ik trouwde in 1959 in Los Angeles, in 1961 moest ik twee jaar in het Amerikaanse leger onder dienst, in 1966 werd ik voor vier jaren uitgezonden naar België.

Carrière en gezinsuitbreiding bleven het zeilen in de weg staan.

In 1974 heb ik mijn eigen hout export firma opgericht. Dat liep meteen met groot succes.

Ik kocht toen eindelijk mijn eerste zeiljacht in 1976. Het was een polyester Ranger 29 (8,8 meter). Gelukkig had ik mijn twee dochters meegenomen toen de verkoper mij wegwijs maakte met de boot. Lisa was toen twaalf en Rose Marie acht. Zij hadden het allemaal veel beter begrepen en onthouden dus zonder die twee dames kon ik niet van wal. Maar toen ze me eenmaal vertrouwden met mijn nieuwe speelgoed bleven ze liever thuis.

Dit was de periode van de oliecrisis en hyperinflatie. Ligplaatsen waren heel moeilijk te vinden waar ik woonde in Tacoma, aan de zuidkant van de Puget Sound, een binnenzee verbonden met de Stille Oceaan. Toen maar een stukje grond met een steiger gepacht van de Swinomish indianen in La Conner, 165 km ten noorden van Tacoma. Alles, de boot en ligplaats contant betaald, het kon toen niet op. En als het weer eens allemaal fout ging, met het weer en mijn nog klungelige zeil manoeuvres, dan twijfelde ik wel eens aan wat ik nu allemaal begonnen was. In 1978 liet ik een huis bouwen aan de steiger, dus nu was er geen ontkomen meer aan. Ik had nu mijn ziel aan Aeolus verkocht.

Maar polyester paste niet bij wat ik preekte en in 1979 kocht ik een bouw pakket van Whisstock Boat Yard in Woodbridge Engeland op de Deben rivier, een 9 meter Mahonie multiplex knikspant NAJA. Ik was overtuigd dat dit mijn boot moest worden. Een sportieve boot met zeven slaappleatsen, stahoogte in de cabine. Ideaal voor zeilvakanties met familie op de binnenzeeën van de Puget Sound en voor wedstrijdzeilen.

11 De “Fleetwood”

Cees Bruynzeel had in 1967 de Transpac van Los Angeles naar Honolulu gewonnen in zijn multiplex knikspant de “Stormvogel”.

De NAJA⁴ heeft veel weg van een “Waarschip”. De romp heeft een unieke constructie die de kopse kant van de multiplex rompplaten beschermt

De rompplaten worden dicht tegen elkaar op de knikspanten bevestigd. Daar na wordt een ronde groef gefreesd en daarin een halfronde massief mahonie lijst gelijmd die daarna vlak geschuurd wordt.



Dit is duidelijk te zien in deze foto.

Ik was zo overtuigd, dat Amerika rijp was voor dit concept, dat ik een nieuwe firma vormde om de bouwpakketten in Noord Amerika te verkopen.

Drie bouwpakketten kwamen een paar maanden later in een veertig voet container uit Engeland aan. Maar ondanks de tijd en geld dat ik in adverteren en bootshows stak deelde Amerika mijn enthousiasme niet. De potentiële kopers die zich de prijs konden veroorloven hadden de tijd niet om de boot af te bouwen en de mensen met tijd hadden geen geld. Ik probeerde de zeil kwaliteiten in zeilwedstrijden te demonstreren; maar dat lukte niet. De boot was snel maar ik had weinig ervaring in wedstrijd zeilen.

⁴ De NAJA, ontwerp van Sylvestre Langevin en door Whisstock Boatyard in Woodbridge aan de Deben Rivier als bouwpakket geleverd



17 mei 1980 tewaterlating, gedoopt als de "Fleetwood"

12 Een domper op de droom

Seth, mijn jongste zoon, toen 12, stond te vissen op de steiger waar de "Fleetwood" lag, in Gig Harbor. Ik stond naast hem: "Seth, weet je dat we van hier over ditzelfde water naar Holland kunnen zeilen zonder ooit onder een brug of door een sluis te gaan?"

In 1993 ging de "Fleetwood" de wal op voor een grote opknapbeurt. In dezelfde periode kocht ik een nieuw huis in aanbouw waarvan ik zelf een gedeelte van de afbouw ondernam. Net voor de kerst trouwde ik voor de derde keer. Ik was toen nog miljonair maar in dat daarop volgende jaar had ik een opdracht die helemaal fout ging en me meer dan een kwart miljoen dollar gekost heeft. Ik heb alles geprobeerd om dit verlies weer terug te verdienen. Er was geen tijd meer voor de "Fleetwood" en mijn nieuwe vrouw. Het huwelijk werd na twee en half jaar al weer ontbonden. Ik denk niet graag terug aan die periode. Tegenslag na tegenslag. Ik heb mijn huis verkocht en de opbrengst in de zaak gestopt; ook mijn opgespaarde pensioen geïncasseerd, en hiermee geprobeerd de zaak te redden. Maar dat is niet gelukt en toen het faillissement afgewikkeld was, in 2000, had ik niets meer, behalve mijn persoonlijke spullen en de boot. Ik ben toen op commissie gaan werken. Er waren maanden dat ik de huur van mijn appartement niet op tijd kon betalen.

Maar langzamerhand ontdekte ik dat de mooiste levenservaringen geen cent kosten. Ik herkende het weer voor wat het is: een geschenk van God.

13 Naar zee met AOW

In 2002 ben ik 65 geworden en ontving ik mijn eerste maandelijkse Social Security check, \$ 1435. In mijn vette jaren had ik altijd het maximum bijgedragen omdat ik hoge salarissen trok uit de zaak om op die manier de vennootschap belasting te ontwijken. Nu kon ik op zijn minst de huur betalen en mijn aandacht ook weer aan de boot geven. De “Fleetwood” stond al negen jaar op de wal. Ik begon weer te dromen. Maar was het wel realistisch om met deze boot de wereld te omzeilen? Het originele zeilplan voor de boot was ideaal voor zeilen op de Noordzee. Maar hier in de vaak zwakke wind op de Puget Sound was het ondertuigd. De architect van de NAJA, Sylvestre Langevin, ontwierp een nieuw zeilplan. Het toptuig⁵ werd in 1985 vervangen door een fractionele tuigage. De mast werd 2 ½ meter langer en het grootzeil 40% groter, de voorzeilen bleven precies het zelfde. De mast werd smaller en behalve de achterstag kwamen er nu ook bakstagen en checkstagen bij. De staaldraad maststagen werden vervangen door massieve stagen. Ideaal voor wedstrijd zeilen met bemanning maar niet voor solo zeezeilen. De bakstagen moeten bij elke overstag-manoeuvre verwisseld worden, een extra manipulatie die een solo zeiler niet nodig heeft. Een boot zonder rolfok en elektrische ankerlier is voor de meeste zeezeilers ondenkbaar. Maar een rolfok was niet in mijn budget en het anker lichten blijft handwerk.

In 2004 ging de “Fleetwood” weer te water. De “Fleetwood” kreeg ook een zwaai met de wijwaterkwast bij de jaarlijkse zegening van de Gig Harbor vissersvloot.



Diaken John Ricciardi van mijn St. Nicholas parochie in 2004.

⁵ Toptuig: Fok en grootzeil worden beiden tot de masttop gezet. In een Fractioneel tuig wordt het grootzeil tot de masttop gehesen maar de fok staat lager.

Er was nog een lange lijst van klussen en uitrusting. Een nieuw reddingsvlot, EPIRB, windvaan, rubberboot en buiskap. Ik had nog een oude korte golf radio van de 1982 solo race naar Hawaï maar daar moest een Pactor modem bij voor e-mail en weerfaxen, een nieuwe achterstag die als antenne dienst deed, et cetera.

Eind oktober gooide ik de trossen los met bestemming San Francisco en daar zou ik mijn laatste klussen doen die ik in de zomer in Gig Harbor nog niet klaar kreeg. Daar was het klimaat een stuk beter dan de herfst en winter in Gig Harbor.

Ik had mijn appartement nog niet opgezegd en zou dat doen als ik alles klaar had in San Francisco. Maar onderweg ontdekte ik allerlei problemen met de elektronische navigatie, met de korte golf radio en de weer voorspellingen op de Stille Oceaan voor de a.s. dagen waren slecht. Het was te laat in het seizoen geworden.

Ik zeilde terug van Port Townsend naar Gig Harbor. Dat betekende wel dat ik nu tot op zijn minst tot mei/juni moest wachten voor beter weer. Maar omdat het orkaan seizoen boven de evenaar in juli begint, zou dat weer gevaar opleveren. Wat moest ik doen?

Nu had ik de trailer voor de boot verkocht, maar de koper kwam nooit opdagen. De trailer was nu 25 jaar oud en er moest wel het een en ander aan gerepareerd worden voor de 1300 km trip naar de San Francisco baai. Ik heb een oudere Dodge Ram diesel pick-up truck gekocht om de trailer te trekken.

Op de 10^e februari 2005 sloot ik de deur van mijn appartement voorgoed en vertrok ik uit Gig Harbor. De boot was volgeladen met reserve onderdelen, gereedschap en boeken. Ik durfde niet de snelweg te nemen, over de Siskiyou bergen omdat je in februari daar nog vaak door een sneeuwstorm kan overvallen worden.



Highway 101 aan de Oregon kust.

Aan de kust van Oregon valt zelden sneeuw maar de weg is er zeer kronkelig en loopt dwars door de Californië Redwood bossen. Hier echter kende ik de weg, jarenlang had ik hier mijn hout leveranciers bezocht.

In Alameda ging de boot te water. Nelson Boat Yard is in het complex dat vroeger de Alameda Naval Air Station was en het was hier dat ik in november 1961 inscheepte op de USS "Core" naar Saigon; met 400 man en helikopters, de allereerste twee complete compagnies die in Vietnam aan land zijn gegaan.

De trailer was snel verkocht maar met de verkoop van de Dodge truck had ik geen geluk.

Van de Nelson Boat Yard ben ik naar de Alameda Marina verhuisd om daar nog drie weken laatste klussen te doen.

Ik had mijn fiets, die ik in 1966 in België had gekocht meegenomen. Alameda was een ideale plek voor de laatste voorbereidingen: zeilmakers, scheepsartikelen, alles was er binnen een kilometer van de ligplaats. Met de BART metro was ik snel in San Francisco. Ik was goed bekend met de omgeving; ik had in september 1981 de "Fleetwood" in de "natte" Alameda boatshow geëxposeerd. Daarna heb ik tot de juni 1982 Single Handed Transpac een ligplaats gehad in de baai van San Francisco. Ik vloog toen geregeld weekenden van Tacoma om de boot voor de race klaar te maken en deel te nemen aan de winter series van de Berkeley Y.C. en ik heb toen ook een aantal van de Single Handed Sailing Society races gezeild.

14 Solo Zeilen

Voordat we te ver van wal raken wil ik U wat meer vertellen wat mij bezielt om alleen te zeilen.

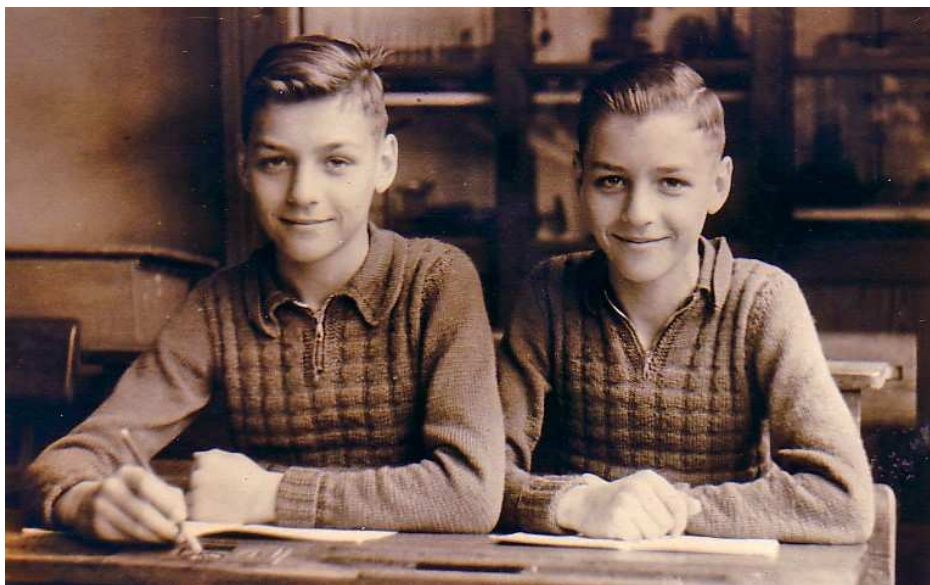
Eén van de vragen die ik geregeld hoor: "Is het niet ontzettend eenzaam om in je eentje zo lang op zee te zijn?"

Wel, solo zeilen is niet voor iedereen.

Natuurlijk hebben we allemaal, in meer of mindere mate - en op z'n tijd - er behoefte aan op onszelf te zijn.

Ik was als jongen al veel alleen. In het voorjaar van 1944, werden mijn ouders gearresteerd. Ik was zeven. Mijn tweelingbroer werd ondergebracht bij de oom en tante op het Singel, onze zus bij opa en oma en ik bij een oom en tante op de Westlandsgracht. Vriendjes had ik daar niet en ik vermaakte me door de omgeving, tot in Sloten toe, te verkennen op een blauwe step met smalle wielen en luchtbanden.

Tot het einde van de lagere school had ik altijd het gezelschap van mijn tweelingbroer. We hadden de zelfde vriendjes. We waren moeilijk uit elkaar te houden en we luisterden naar beide namen. Je kreeg dus twee voor de prijs van één.



Vijfde klas 1948. L.R: Jan & Jaap. Jaap werd Jack in Amerika.

Maar toen we ons in meisjes begonnen te interesseren werd dat lastig en gingen we minder samen op pad.

Als teenager liep ik op zaterdag en zondagmiddag uren lang alleen; langs de Amstel, naar buiten, de stad uit. Ik was amper vijftien toen ik in de paasvakantie voor het eerst alleen door België liftte. Die zomer werd het Italië en voordat ik op negentienjarige leeftijd naar Amerika emigreerde had ik, in m'n eentje, al dertien Europese landen bezocht.

In mijn werk voor een grote hout ondernemer ging het goed als ik alleen gelaten werd maar vergaderingen bijwonen en rapporten schrijven beschouwde ik als totaal nutteloos. Later, als eigen baas, had ik het geduld niet om aan mijn personeel uitleg te geven. Ik deed het, dacht ik, zelf beter.

En als schipper, met meevarende aanboord, heb ik daar ook nog altijd moeite mee.

Mijn eerste experimenten met solo zeilen waren noodgedwongen. Mijn dochters hadden al afgemonsterd en waar de boot lag, 165 km van huis, kende ik niemand. Nog weer eens 140 km verder naar het noorden, in Vancouver, Canada woonde mijn vriendin, maar zij had geen auto. Openbaar vervoer kennen wij daar niet.

Na een paar keer deze tocht te zeilen, voor het grootste deel over open water, speelde ik het klaar om alleen onder spinaker te zeilen, zonder zelfstuurinrichting.

Ik nam ook geregeld deel aan zeilraces vanuit Seattle en Tacoma, dan moest de boot de vrijdag voor de zaterdagmorgen start van La Conner gebracht worden. Omdat ik eigen baas was hoefde ik niet voor een weekdag vrij te vragen en ontmoette ik mijn bemanning voor de zaterdagmorgenstart aan de ontbijttafel.

In 1982 nam ik deel aan de Single Handed Transpac race, van San Francisco naar Hawaï. Dit was het eerste jaar van de El Niño en er was weinig wind tussen San Francisco en de Passaat wind. Er was nog geen GPS en Loran⁶, was niet toegestaan dus moesten we Hawaï met sextant en radiopeiler zien te vinden. De finish lag in Hanalei Bay op Kauai. In het donker en slecht weer raakte ik in verwarring en na nog weer een radio peiling concludeerde ik dat ik het eiland voorbijgevaren was. Tegen de passaatwind in terug gezeild en 's morgens kwam de kust in zicht. Maar toen bleek het Oahu te zijn, wat direct ten oosten van Kauai ligt. Dus in plaats van Hanalei voorbijgezeild te zijn was ik er nog niet. Een radiopeiler kan van de twee tegenovergestelde richtingen gelezen worden.

Tot op deze dag, als ik met vrienden zeil, word ik er nog wel eens aan herinnerd, en het kombuis aangewezen, waar ik geen kwaad kan doen.

Op zijn minst wist ik nu dat de boot uitstekend zeilt in de open oceaan en dat ik de smaak te pakken had van solo zeezeilen.

Solo zeilers vallen in drie categorieën:

De eerste, waar ik bij hoor, bereidt zich voor om vrijwel uitsluitend in z'n uppie te zeilen.

De tweede categorie zeilt weg met de boot uitgerust voor solo zeilen maar met een jachtinstinct voor een avontuurlijke opstapster.

De laatste solozeiler is door de nood gedwongen doordat ze hun partner kwijtgeraakt zijn. Vaak blijkt het achteraf dat zij toch niet het zelfde enthousiasme delen voor deze levensstijl; of omdat ze in de nieuwe ruimte, of gebrek er aan, eigenschappen ontdekken in de partner en vaak ook in zichzelf waar ze niet blij mee zijn. De boot is dan niet altijd ingericht om zonder een tweede bemanningslid verder te zeilen. Je komt deze zeilers, en de tweede categorie, tegen in internet cafés, op speurtocht naar een vervanger.

⁶ Loran-C, de voorganger van GPS

Als dat niet lukt, hebben ze geen andere keus dan solo te zeilen.

Voor mij is het een bewuste keus en ik accepteer de nadelen. Ik zou heel graag een bijzondere mooie zonsondergang delen met een vriend of een geliefde. Maar toch, het grootste voordeel is de onafhankelijkheid. Ik kan gaan en komen naar wil.

Trouwens er doen vreselijke verhalen de ronde van zeilers met bemanning; in één geval in de Caraïben moest de opstapper van boord gesleept worden door de politie.

Zelf heb ik goede en slechte ervaringen met bemanning.

In de zomer van 2008 ontmoette ik een jonge vrouw bij de Chesapeake Bay die zeilervaring had. Ze stapte bij mij aan boord en we werkten meteen als een team alsof we al jaren samen waren. Wat een genot! Van de Azoren naar Bretagne had ik een man aan boord die ik in Florida ontmoet had en in de smaak viel. Maar dat ging helemaal fout; het had ook te doen met mijn eerder genoemde tekortkomingen. Hij was klungelig en altijd in de weg.

Ik beleef altijd mijn gelukkigste moment als ik eenmaal uit zicht van land ben; als de routine weer terug komt. De boot wordt gestuurd door de windvaan, de zeilen staan goed. Alles is onder controle. Ik ben buiten het kustverkeer. Ik sta in de cockpit en staar naar het zelfde beeld, zoals ik al jaren doe en die toch altijd weer nieuw is. Opruimen, heel uitgebreid en zonder haast eten koken. Positie in het logboek noteren en zo nodig de koers aanpassen. De vislijn binnenhalen voor donker. E-mail sturen en ontvangen over de kortegolfzender. Lichten aan. Naar de korte golf zender luisteren. Donderdagavond is het cryptogram op Radio Nederland. De kooi in. En 's morgens meteen de gasfles opendraaien, koffie zetten in mijn roestvrij stalen espressopotje. En met het kopje koffie maak ik een praatje met God en lees een stuk uit mijn Bijbel.

Solo zeilen maar nooit alleen.....

Een vraag die ik ook vaak hoor en die hier bij hoort is: "Wat doe je 's nachts?" Dan blijkt het dat sommigen denken dat ik dan de zeilen strijk.

Voor het grootste gedeelte zeil ik de lange afstanden in de tropische zone dicht bij de evenaar waar een stadige passaat wind waait die zelden van richting verandert. Als ik eenmaal uit zicht van de kust en buiten de bekende vaarroutes ben dan slaap ik vrijwel net als thuis. Ik kom er een enkele keer uit om te zien of alles in orde is en om te plassen. Als er een tropische bui losbreekt dan merk ik wel aan de verandering in de bewegingen van de boot of het nodig is om zeil in te nemen. Wanneer ik 's nachts dicht bij land zeil dan houd ik wacht en zet een alarm voor korte rustpauzes en slaap dan ook overdag korte stukjes. Maar na een of twee van zulke nachten zoek ik een haven of ankerplaats voor een volledige nachtrust.

Voor radar is er geen ruimte op een kleine boot en dat vraagt bovendien extra stroom. In de laatste jaren is AIS een uitstekend alternatief geworden. Hiermee kan ik via de Marifoon signalen en GPS aansluiting op een scherm zien waar zich schepen bevinden en welke richting en snelheid ze varen. Een alarm waarschuwt als je binnen een te korte afstand komt.

Ik kan dan ook via de Marifoon contact maken indien ik zekerheid wil hebben hoe elkaar te kunnen ontwijken.

In de 44.000 solo zeemijlen heb ik twee keer door slordigheid en oververmoeidheid een ongeluk veroorzaakt. De eerste keer was aan de kust van Vietnam in 2006, dat wordt verder uitvoerig beschreven in het Vietnam verhaal. De boot kwam er met een paar schrammen van af maar het had toen al het einde van de droom kunnen zijn. En de laatste keer, in november 2013, heeft het mij mijn boot gekost en ik ben er, door een wonder, heelhuids van afgekomen.

Overdag en 's nachts raak ik het roer zelden aan. Ik zet de zeilen voor de windrichting en de koers en dan de windvaan voor de windrichting.

De windvaan corrigeert het roer terug naar de ideale combinatie van de zeilpriem en de wind richting.

Als de wind van richting verandert dan verandert de koers van de boot. Er bestaat apparatuur dat als de koers verandert een alarm de stuurman waarschuwt. Ik heb ook een mechanische auto piloot die op de accu werkt en een kompaskoers volgt. Ik gebruik dit zelden onder zeil, omdat dit stroom vergt en omdat, als de windrichting verandert, de zeilen aangepast moeten worden. Daar is ook weer een apparaatje beschikbaar voor dat de stuurman waarschuwt als de wind verandert. In een volgend hoofdstuk beschrijf ik de twee verschillende windvanen die ik gebruikt heb.

“Ben je wel eens bang?” wordt me ook geregeld gevraagd.

En mijn antwoord is: “Ja, zeker.”

Ik vermoed dat dit bij de meeste zeilers het geval is maar dat daar niet graag over gesproken wordt. Iedere keer dat ik op het punt sta om de zee op te gaan heb ik de kriebels in mijn buik. Ik houd een angstig oog op de weersverwachtingen via het internet en een oor op de radio. En ik verzin allerlei excuses om niet uit te varen, zoals: moet nog wat boodschappen doen.

Dit is minder het geval in de lagere breedtegraden waar de winterpassaat voor weinig verrassingen zorgt maar vooral aan de Noord Atlantische kust, de Zwarte en Middellandse Zee. Eenmaal buitengaats komt alles in mij weer tot rust zelfs in stormachtig weer. De nacht brengt voor sommigen extra vrees, maar daar heb ik geen probleem mee. Er is altijd wel wat licht van de sterren, de maan, fosfor in het kielzog.

In een storm, ten westen van Kaap de Goede Hoop, was ik bang dat het verkeerd zou gaan. De mast en tuigage stonden voor mijn gevoel op breken. De vibratie en het huilen van de wind brachten me tot serieus bidden voor mijn leven. Na een dag en nacht kwam de storm tot rust en van toen af aan heb ik ook wat meer vertrouwen gekregen in wat de boot en ikzelf kunnen verduren.



Vertrek van San Francisco onder de Golden Gate brug, Alcatraz eiland en de Navik windvaan.

15 Door de Golden Gate

Woensdag de 16^e maart neem ik afscheid van mijn burens die ik heb leren kennen in de drie weken in Alameda. De truck is nog niet verkocht en is gestald in Alameda. Mijn plan is om zo'n 50 mijl buiten de kust, om de scheepsroute te vermijden, naar Santa Barbara te zeilen. Dit is onder redelijke condities drie dagen zeilen.

De voorspelling is voor 10 tot 25 knopen Z.W. wind. De wind waait hier voor het meest uit het noordwesten.

Mijn windvaan is een tweedehands Navik. Ik heb er nog weinig ervaring mee. Hij doet het goed. Vrijdagmorgen ben ik op de hoogte van Morro Bay. De wind is nu meer naar het zuiden gedraaid en krachtiger geworden tegen de 35 knopen. Dit wordt te veel voor drie raffen in het grootzeil en mijn kleinste fok. En alleen op de fok zeilen kan ik niet hoog genoeg zeilen om Santa Barbara te halen. Het weerbericht waarschuwt voor ruwe zee bij Santa Barbara. Ik besluit om Morro Bay te proberen. Maar dat lukt ook niet. Tussen Morro Bay en Monterey Bay, ongeveer 100 mijlen terug naar het noorden, zijn geen havens. Ik besluit voor de wind terug te zeilen naar Monterey. De wind wordt nog sterker, rond 40 knopen, de snelheid loopt op tot 8 knopen en af en toe surft de boot. De Navik kan dit niet aan, dus de fok naar beneden en onder top en takel verder. Tegen de avond gijp ik weg van Point Sur, 15 mijl ten zuiden van Monterey Bay.

Pas later hoorde ik dat deze kaap berucht is voor harde wind en wilde golfslag in een storm.

Het tandrad van de windvaan valt geregeld uit en ik moet het er aldoor weer in terug duwen. Het is nu donker geworden, en het regent nog altijd.

Het is onmogelijk in deze condities en in het duister de windvaan te repareren. Ik ben nu aangewezen om met de hand te sturen en kan dan geen moment weg van het roer. Ik ben doodmoe geworden en de accu's worden door de donkere dag niet genoeg bijgeladen door het zonnepaneel. Te laag om de motor te starten. De oude Renault Coach diesel heeft een trekkoord om de motor aan de gang te krijgen maar in deze zeevang zal dat niet lukken. Ik vrees dat ik dit niet aankan.

Ik roep de kustwacht op via de marifoon voor hulp. Drie uur later vinden ze mij. Ik hoorde later dat van de 12 koppige bemanning op deze 30 meter cutter alleen de schipper en één matroos niet zeeziek waren toen ze mij vonden.

Een troslijn wordt door mijn verstaging geschoten en met mijn laatste krachten breng ik de sleeptros en een zeeanker aan boord. De golven zijn zo hoog dat ik de top van de mast van mijn redder geregeld uit het zicht verlies tussen de golven. Ik moet aan de helmstok blijven staan in regen en wind. Het zoeklicht van de reddingsboot flitst door de regen en ik begin te hallucineren, ik word door de grachten van Amsterdam getrokken onder bruggen door.

Dit is mijn Slechte Vrijdag een week voor Goede Vrijdag. Het is al daglicht als we de Monterey Bay indraaien. Het is tijd voor bezinning na deze slechte start.

Monterey is een goed plekje om mijn wonden te likken van mijn gekwetste zeemannschap. Ik ken de plaats van mijn eerste paar maanden in dienst in Fort Ord in het voorjaar van 1961.

Het brengt herinneringen terug aan mijn maat, Jack Benson. Hij was, net zoals ik, een van de weinige dienstplichtigen. Jack had knalrood haar en kwam uit Philadelphia. Bij het marcheren in formatie liep Jack Benson altijd pal achter mij, hij was dus ietsje korter. Op het commando: "Count Cadance!" moesten wij dan de maat schreeuwen: "One, Two, Three".

Maar dan kreeg ik na de derde maat altijd een por in mijn rug van Jack met: "One, Two, WHAT?" En ik weer terug met: "One, Two, Shree!" Hij wist me te pesten. Ik was nog maar vier jaar in Amerika en had nog altijd moeite met de "th".

Op de Westkust, volgens Jack, bestond geen goed bier. Hij trok zijn neus op voor bier zoals Lucky Lager. De eerste keer dat we na vier weken de poort uit mochten van Fort Ord nam ik Jack Benson mee naar Monterey. In het restaurant bestelde ik Heineken, wat toen nog een zeldzame luxe was in Amerika. Ik was vol verwachting op zijn reactie.

En wat krijg ik te horen?: "It tastes like Lucky Lager".

Intussen blijkt dat de Navik trimtab van het roerblad afgebroken is. De importeur van de Navik, ScanMar in San Francisco, raadt me aan de windvaan met een sterkere Monitor te vervangen. Dit is een kostbare uitgave waar ik niet op gerekend heb. De knoop toch maar doorgehakt. Eerst de Dodge truck in Alameda opgehaald. De installatie van de Monitor windvaan en het pasklaar maken van het frame nemen een paar dagen in beslag.



De Monitor windvaan.

16 Santa Barbara

Op Palm zondag ga ik naar de Franciscaner Missie in Monterey.

Op mijn advertenties voor de truck reageert een mogelijke koper in Santa Barbara. Ik rij de truck van Monterey naar Santa Barbara en logeer het paasweekend bij mijn vriendin, Brenda. Wij leerden elkaar in Seattle kennen net voordat zij in 1998 naar Santa Barbara verhuisde.

Pasen vier ik in de prachtige oude Missiekerk van Santa Barbara. Deze missie werd ingewijd in 1786. Onze oudste dochter, Lisa, is in de Missie gedoopt in april 1964, toen wij daar een jaar woonden. Ik laat de truck achter bij de aspirant koper. Hij zal me iets laten weten als hij de truck heeft uitgetoetst. Ik neem de Amtrak trein terug naar Monterey.

Na enkele dagen wachten voor een gunstigere windrichting vertrek ik van Monterey op zondag de 10e april, na de mis. Er is weer een harde wind maar uit de goede richting. Met mijn kleinste fok, 60 %, zonder grootzeil surft de boot af en toe op de rand van een golf met de snelheidsmeter even op de hoogste stand. De Monitor windvaan doet het uitstekend, maar ik moet er nog wel wat mee vertrouwd raken. Op maandagmorgen zie ik een spectaculaire lancering van een meertrapsraket op de Vandenberg Air Force basis.

Woensdag morgen de 13^e kom ik in Santa Barbara aan. Brenda is twee uur eerder op de trein gestapt voor een familie bezoek in Louisiana.

De aspirant koper voor de pick-up truck laat het afweten. Dus eerst de truck weer opgehaald. Het wordt nu spannend want ik kan dit ding moeilijk mee aan boord meenemen, en ik heb het geld hard nodig. Weer geadverteerd in de Santa Barbara News-Press en op Craigslist en de truck geparkeerd waar hopelijk de "For Sale" plakbordjes op de truck zullen opvallen. De jachthaven van Santa Barbara ligt pal voor het centrum van de stad, naast de lange pier. De stad ligt prachtig tegen de hoge heuvels die de baai omringen. Er is een strikte architecturale bouwcode om de Spaanse traditie van de stad te behouden. Rode klei dakpannen en stucco in lichte pastelkleuren. Industriële activiteiten zijn niet toegestaan binnen de stadsgrenzen.

Toen mijn vrouw en ik terug kwamen van Vietnam in het voorjaar van 1963 had mijn baas zijn kantoor in de tussentijd van Los Angeles naar Santa Barbara verhuisd. In 1963 werd ik als Amerikaan ingezworen in het imposante Santa Barbara County Court House.

Ik heb nog steeds geen koper voor de truck. Maar.... naast mijn boot ligt een abalone (zeeoor) vissersboot. Ik vertel de buurman dat mijn truck te koop is, en waarachtig, de volgende morgen is hij de nieuwe eigenaar. Met het geld kan ik nu mijn laatste rekeningen betalen en mijn proviand voor de lange overtocht inslaan. Santa Barbara heeft een geweldige keuze voor provianderen. Er zijn twee Trader Joe's en speciaal zaken met bulk Durum, Polenta, et cetera. Maar voor mijn Aziatische koken had ik wat meer in San Francisco moeten inslaan. In Saigon hadden we een Chineze hulp die het middagmaal kookte. Zij was gewend om voor Europeanen te koken. Daarna at ze haar eigen potje. Dat zag er veel beter uit. Van toen af aan aten wij ook met stokjes en dat doe ik nog altijd. Op een boot is het veel gemakkelijker rijst of pasta en een wok maal te bereiden dan een westerse pot.

Een van mijn laatste taken is om langs de bank te fietsen voor contant geld en dat brengt mijn banksaldo op \$150. Maar op de 4^e woensdag van de maand wordt mijn \$1.450 Social Security uitkering weer op mijn rekening gestort.

Toen vriendin Brenda naar Santa Barbara verhuisde werkte mijn dochter voor Alaska Airlines en ik kon op haar pasjes geregeld naar Californië vliegen om Brenda te bezoeken.

In die periode ontmoette ik een Nederlander die bij haar in de buurt woont. Onze moeders leerden elkaar kennen in de oorlog, als politieke gevangenen in kamp Vught, en hebben beiden Ravensbrück en Dachau overleefd. Sjoerd Koppert brengt mij een afdruk van een foto die in 1947 genomen is van een reünie van een groep van de overlevenden, waar onze moeders op staan.

Sjoerd is ook een verwoede zeiler. Hij komt naar de haven op 23 april om me uit te zwaaien.



Vertrek van Santa Barbara met mijn belgische fiets uit 1966 aan het hek

17 De Stille Oceaan

Eindelijk ben ik nu echt onderweg. Dit moet goed gaan onder het oog van Santa Barbara, de beschermheilige van de zeevarenden. Ik moet dwars door de Channel Islands, tussen de Santa Rosa en Santa Cruz eilanden. Een paar grijze walvissen kruisen mijn koers op weg van Mexico naar hun zomer verblijf aan de kust van Alaska. De gang komt er in. De windvaan werkt uitstekend. Mijn koers ligt op 265 graden, Zuidwest. Als ik eenmaal buiten de Channel Islands ben hoef ik me geen zorgen meer te maken over de noord-zuid route van de vrachtvaart maar ik zal pas de volgende dag de oost-west route van schepen die tussen Los Angeles en Azië varen achter me laten. De wind richting is hier overheersend uit het noordwesten, ideaal voor deze koers. Maar voor mij wordt een uitzondering gemaakt, het is meer west en zelfs zuidwest. De eerste nacht kan ik nog goed de gloed van de lichten van Los Angeles tegen de nachtlucht zien. De FM stations houden me gezelschap. Ik houd wacht tot diep in de morgen, en doe dan af en toe een dutje. Overdag kan ik dan wel weer wat slapen. Er staat behoorlijk wat wind, ik schat het tussen de 15 en 20 knopen. Met twee raffen in het grootzeil en de zware 140 % Genua fok loopt het lekker. Na de tweede rif kan ik beide bakstagen vastzetten. Met één of geen rif moet de lei bakstag altijd los om het grootzeil te kunnen vieren. Dit maakt het gijpen of overstag gaan gemakkelijker en veiliger met het gereefde grootzeil.

Met het groeien van de afstand van de kust komt de routine terug. Dit is wat ik al die jaren sinds de 1982 single handed Transpac naar heb verlangd. Ik heb hier alles binnen armslengte, mijn natje en mijn droogje. Het avontuur en de hele wereld liggen voor me. Ik ben dolgelukkig.

Omdat het toch nog wel eens mis kon lopen met mijn boot, die hier toch eigenlijk niet thuis hoort, had ik van mijn vertrek weinig fanfare gemaakt en hield ik Mexico als een uitwijkmogelijkheid of misschien zelfs als de eindbestemming. Maar met de groeiende afstand slinkt deze slag om de arm over de horizon weg.

Na de tweede nacht ben ik de breedte graad van de V.S.-Mexico grens gepasseerd. Nu kan ik rustig de nacht in mijn kooi slapen. Af en toe kom ik er wel even uit om een snel kijkje te nemen naar de zeilen en de koers.

Na een paar dagen begint het warmer te worden. Tijd voor de korte broek. Mijn zeilvriend, Roger Rue van Tacoma, gaf me bij het afscheid een vislijn en inktvis nep-aas van plastic. Ik trek de ongeveer 150 meter lange lijn achter de boot aan; bevestigd aan het hek met een kort stuk rekband waarop een wasknijper die los slaat als ik beet heb. De 11^e dag, 4 mei, vang ik mijn eerste Dorado (of Mahi-Mahi). Ik moet nog wel wennen aan het slachtproces: een klap met een lierhendel op de neus. De prachtige groen blauw rode fluorescente kleuren vervagen na enkele minuten.



Dorado/Mahi Mahi/Goudmakreel

Meteen, als mijn lunch, eet ik het rauw als Sashimi, met wat sojasaus. Voor het avondeten een paar lekkere stukken in de pan. Maar dan is er nog heel wat van over en ik heb geen ijskast. Gekookt of gebakken kan ik het nog bewaren tot de volgende dag.

De strook van windstiltes aan beide kanten van de evenaar ligt normaal aan de noord kant tussen de 20^e en 25^e breedtegraad. Maar het hogedrukgebied ligt dit jaar veel zuidelijker, op twee achtereenvolgende middagen moet de motor aan en daarna krijg ik langzaam maar zeker de Zuid Oost passaat wind te pakken. De 15^e mei steek ik de Evenaar over.



De rode lijn op de evenaar is duidelijk te zien.

+++

Neptunus komt ook aan boord, ik schenk een oorlam uit de fles rum die Gino Cruciano me gaf in Gig Harbor voor deze gelegenheid.

Mijn metgezellen zijn de Blauwvoetgenten die vlak over de golven scheren maar ik heb ze nog nooit met een prooi gezien. De dolfinen komen me ook geregeld vermaken. Als ik in mijn kooi lig herken ik al gauw weer het geplas en gehijg van die grappenmakers. Het mooiste plekje is dan voor op de preekstoel om ze binnen tien centimeters van de plecht te zien kruisen. De fregatvogels kondigen de nabijheid van land aan. Ze zweven hoog in de lucht en ze lijken op een zwaluw tien maal vergroot, met de gespleten staart.

Laat in de middag op 20 mei doemt een eilandje op aan de stuurboord horizon, dat later de achtergrond vormt voor een prachtige zonsondergang. De volgende morgen komt Hiva Oa in zicht. Het is twee dagen voor volle maan en ik vind mijn weg in Verradersbaai bij Atuona, de hoofdplaats van Hiva Oa. Net voor middernacht gaat het anker voor het eerst in de Stille Oceaan in de grond. Ik begrijp niet goed waarom alle boten met de boeg naar het westen liggen in een ZO passaat wind. Het is te laat en ben te moe om me daar nu druk over te maken. Ik val in een diepe slaap. Maar door de routine word ik toch een paar keer wakker en dan hoor ik de stemmen en het lachen van een jonge bevolking die zich vermaakt aan de waterkant. Bij het eerste daglicht mengen de kraaiende hanen zich in deze vrolijke, vriendelijke geluiden samen met de geur van frangipane die me maeva/bienvenue welkom heten.

Ik voel me hier thuis.



De "Fleetwood" rechts in Taahuku baai (Verradersbaai) op Hiva Oa.

18 De Markiezen



De Markiezen eilanden groep ligt in de Noordwestelijke hoek van Frans Polynesië. In tegenstelling tot de Gemeenschapseilanden, waaronder Tahiti behoort, hebben de Markiezen geen lagunen en riffen. De eilanden zijn jonge vulkanische bergachtige formaties die stijl uit het water rijzen bekleed met weelderig tropisch groen.

In vergelijking met, bijvoorbeeld, de Caraïben wordt het landschap niet overheerst door hotels en villa's. Omdat de afstand van het Panama kanaal buiten het kruisbereik van de doorsnee motorjachten is en er hier ook geen infrastructuur voor is blijft dit paradijs tot nu bespaard voor zeilers.

Twee jonge Françaises, Stephanie en Hélène komen al vroeg langsij in hun "annexe" rubberbootje om warme crêpes aan te bieden. Ik blaas mijn "annexe" op om een hekanker te zetten, gedwongen door de rest van de boten om me heen die op een boeg- en hekanker liggen. Ik kan niet de enige zijn die gaat draaien als de windrichting verandert. Klaarblijkelijk hebben de burens het voorbeeld gevolgd van de eerste boten die hier ankerden. Die zijn waarschijnlijk in de late middag aangekomen toen er een landbries stond. Maar voor het grootste gedeelte van de dag ben ik nu de enige boot die met de boeg tegen de heersende passaatwind in ligt. Het is nu te laat geworden om een kerkdienst bij te wonen. Omdat het zo steil op en af gaat heb ik hier niets aan mijn fiets. De bewoners zijn gewend om de zeilers een lift aan te bieden naar Atuona zo'n drie kilometer de heuvel op. Kleine Japanse pick-up trucks met houten bankjes in de bak zijn de meest gebruikte vervoermiddelen hier.

Nu eerst op zoek naar een koud biertje, maar alles is gesloten op zondag.

Ik voel me weer eens op een plek waar ik me zo onopvallend mogelijk wil maken en op mijn tenen lopen om de harmonie en rust niet te verstoren. De liefelijke huisjes liggen verscholen achter vuurrode hibiscus en bougainvilles, zonder schuttingen of hekken.