

HENK DE VELDE

"Auteur van: Zwaaien naar Bluff"

GANZEN TREKKEN IN TROEPEN

MET EEN CATAMARAN DE WERELD ROND



E L M A R

Inhoud

Wat is een wharram	8
Beschouwingen vooraf	12
1 Van Nederland naar Suriname	19
2 Van Suriname naar Curaçao	41
3 Motorschip Emanuel II	60
4 Van Curaçao door het Panamakanaal	72
5 Van Panama naar Paaseiland	89
6 De navel van de aarde	106
7 Paaseiland, Pitcairn, Polynesië	112
8 Micronesië	141
9 Papoea-Nieuw-Guinea	149
10 Indonesië	163
11 Cycloon Oscar en zijn gevolgen	172
12 Zuid-Afrika	183
13 De thuisreis	195
Naschrift	219

GANZEN

Ganzen behoren tot de eendachtigen en hebben zich over de hele wereld verspreid. De meeste soorten bewonen het noordelijk halfrond. Ganzen hebben een lange hals; mannetjes en vrouwtjes zijn gelijk van kleur. Zij zoeken hun voedsel op het land.

In Nederland broedt de grauwe gans soms; kolgans, rietgans en brandgans zijn wintergasten. De teelt van ganzen is in Nederland en België niet meer van belang, doordat de vraag naar eieren, dons en veren gering is geworden.

Ganzen trekken in V-vormige waaiers. De voorste doet het meeste werk en moet steeds afgelost worden. Elke vleugelslag brengt wind onder de vleugels van de andere vogels. Ze hebben elkaar nodig.

GANZENBORD

Ganzenborden is een oud gezelschapsspel dat met dobbelstenen wordt gespeeld. Het bord bevat 63 spiraalvormig opgestelde vakken, waarvan 13 met een afbeelding van de gans. Deze laatste vormen o.m. een aantal belemmeringen (brug, doolhof, gevangenis, dood, enz.) op weg naar het einddoel. Winnaar is degene die alle vakjes gepasseerd is.

GANZENDIEP

Een zijrivier van de IJssel in Noordwest-Overijssel.

BESTEMMING

Een zeeman vertrekt met een bepaalde bestemming. Gedurende de reis komt hij op een punt dat hij nergens meer hoeft aan te komen, hij is tevreden met wat hij heeft en wil eigenlijk niet denken aan al hetgeen hem te wachten staat bij zijn aankomst. Toch gaat hij door op dezelfde koers met dezelfde bestemming als einddoel. Dat is zijn leven: hetgene wat onbekend is. Natuurlijk kan hij zich terugtrekken, maar hij zal dit nooit doen, daar is hij teveel zeeman voor, één met zijn schip, één met de elementen, één met de eens gekozen koers naar die bepaalde bestemming.

Wat is een wharram?

Wie denkt dat catamarans en trimarans moderne uitvindingen zijn, of in ieder geval moderne versies van inlandse, wrakkig aan elkaar geknoopte boomstammen, heeft het helemaal mis. Catamaran is een Bengaals woord en is afgeleid van *kattumaram*; *kattu* betekent vastbinden en *maram* boomstam. Op de vriendschapseilanden in de Grote Oceaan werden deze schepen *pahees* genoemd.

Het woord trimaran is in 1945 voor het eerst gebruikt door Victor Tchetchet, een in Amerika wonende Rus, voor een drierompig schip en is dus veel moderner.

Ten minste tweeduizend jaar geleden, dus ver voordat Columbus Amerika ontdekte, waren er al mensen die veilig over de Grote of Stille Oceaan voeren. Sinds kort krijgen deze Polynesiërs de erkenning dat ze eersteklas scheepsbouwers, zeelui en navigators waren.

Het is jammer dat er in vergelijking met andere volken zo weinig bekend is over de oude bevolking van de eilanden in de Grote Oceaan. Maar toen Abel Tasman in 1642 de Tonga-eilanden bezocht, moet hij met zijn eigen ogen de enorme zeewaardige dubbelkano's van de Zuidzee hebben gezien. Deze schepen waren soms wel 30 meter lang en konden 200 mensen vervoeren, onder zeil, van het ene eiland naar het andere. Met deze schepen, bemand door de hele familie, moet de bevolking van de Pacific-eilanden hebben plaatsgevonden.

Er bestaan verschillende theorieën over de vraag waar de bewoners van deze eilanden vandaan kwamen. Hoe ze op die eilanden zijn beland en waarom ze zulke grote afstanden over zee hebben afgelegd. Vandaag de dag wordt bijna algemeen aangenomen dat ze de Grote Oceaan bevolkt hebben vanuit Zuidoost-Azië via Indonesië en Melanesië.

En dat betekent een migratie tegen de wind in, dus met schepen die aan de wind konden zeilen en geen 'toevalligheidsreizen' of drift met wind en stroom, zoals de Noor Thor Heyerdahl trachtte te bewijzen door met zijn vlot *Kon-Tiki* vanuit Zuid-Amerika naar deze eilanden te drijven. Een feit is dat de oude Polynesiërs de grootste afstan-

den over zee hebben gevaren die ooit door volken uit de oudheid zijn afgelegd. En dit met schepen met meer dan één romp.

Schepen met meer dan één drijver kunnen verdeeld worden in drie klassen:

1. De catamaran (twee volledige rompen) verbonden met een al dan niet opgebouwd brugdek. Te vergelijken met de grote dubbelkano's die niet meer bestaan.

2. De prauw (één hoofdromp en één kleine steunromp, al dan niet naar of van de wind). Te vergelijken met nog steeds varende kleine laguneschepen op bijvoorbeeld de Fidji-eilanden.

3. De trimaran (één hoofdromp met aan beide zijden een steunromp). Te vergelijken met de Indonesische prauw, waarvan kleine types nog steeds varen, alhoewel de meeste worden voortbewogen door buitenboordmotoren.

De Orowa is een catamaran ontworpen door de Brit James Wharram, vandaar de naam wharram-catamaran. Hij kan de pionier van de catamarans worden genoemd. Sinds 1954 ontwerpt, bouwt en zeilt hij in dit type schip.

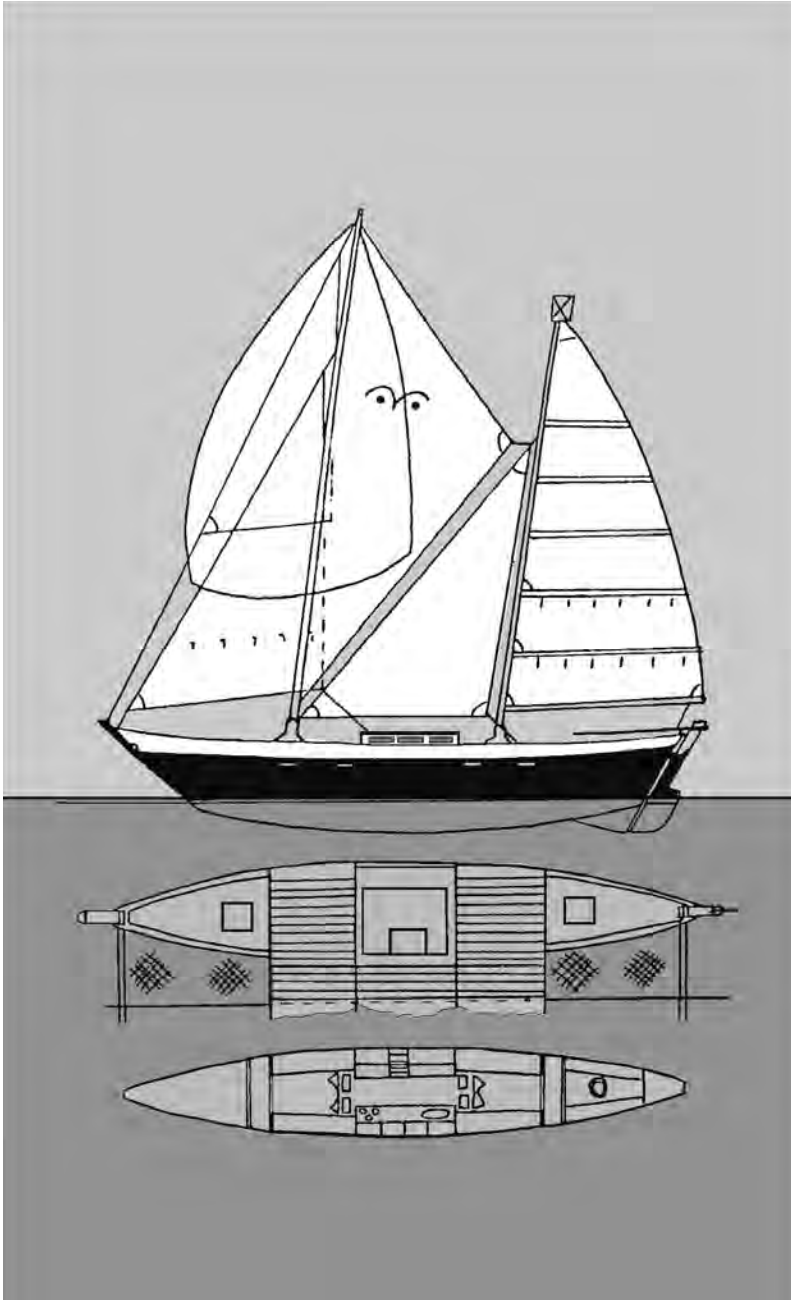
In een acht meter platbodem-catamaran stak hij in 1954 samen met twee Duitse meisjes de Atlantische Oceaan over. Op Trinidad bouwde hij er een van twaalf meter lengte en voer dit schip terug naar Engeland. In 1961-62 deed hij het nogmaals met zijn vrouw Ruth. Sinds die tijd zijn zijn plannen te koop en worden dit soort catamarans, in diverse lengtes, over de gehele wereld gebouwd. Ze volgen alle dezelfde basisprincipes, waarvan de belangrijkste zijn: de V-vorm, de flexibele ophanging en de afwezigheid van een dekopbouw. Momenteel is het in nautische kringen nog steeds de vraag wat het meest zeewaardige schip van de oudheid is geweest: de vikingboten of de catamarans van de Polynesiërs.

OROWA

Ontwerp James Wharram
Type Oro
Bouwjaar 1971/74
Gebouwd door: Peter Robins Dartmouth Engeland

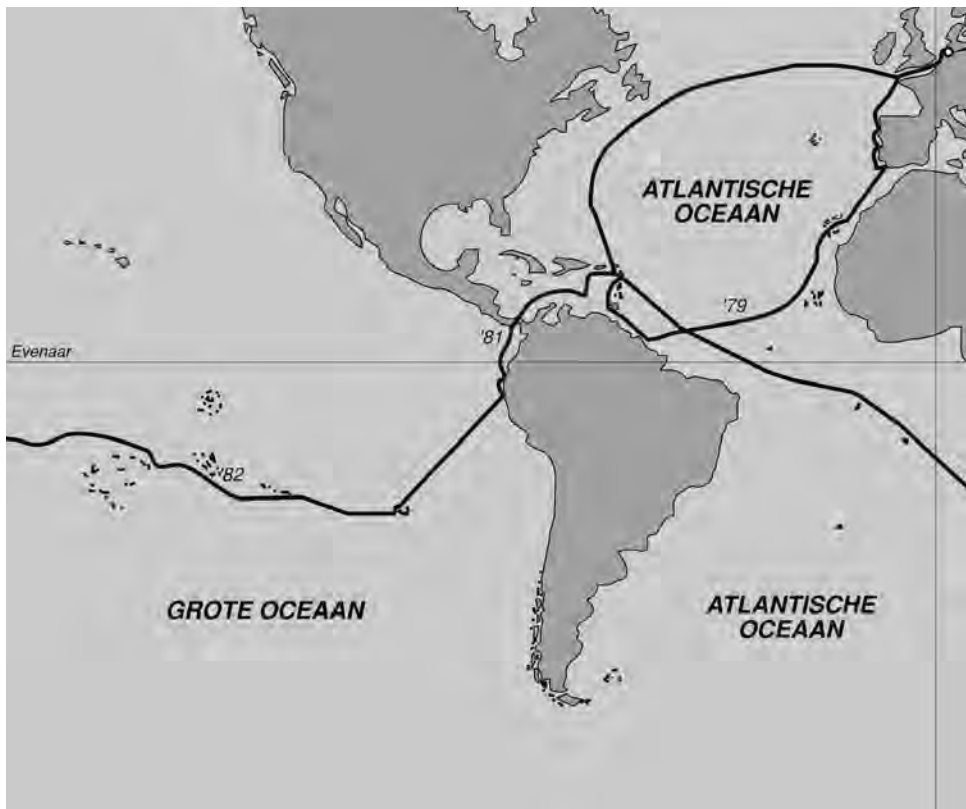
LOA	46 ft	14.00 m
LWL	35' 3"	10.75 m
BOA	20'	6.10 m
Breedte van elke drijver	7'	2.13 m
Diepgang	26'	65/75 cm
Stahoogte	6' 7"	2.00 m
Zeiloppervlakte	750/1200 ft ²	67/110 m ²
Lege waterverplaatsing	3,5 ton	
Laadvermogen	3 ton	
4 dubbele kooien		
25 pk buitenboordmotor		

Totaal afgelegd aantal mijlen: 50.000



Beschouwingen vooraf

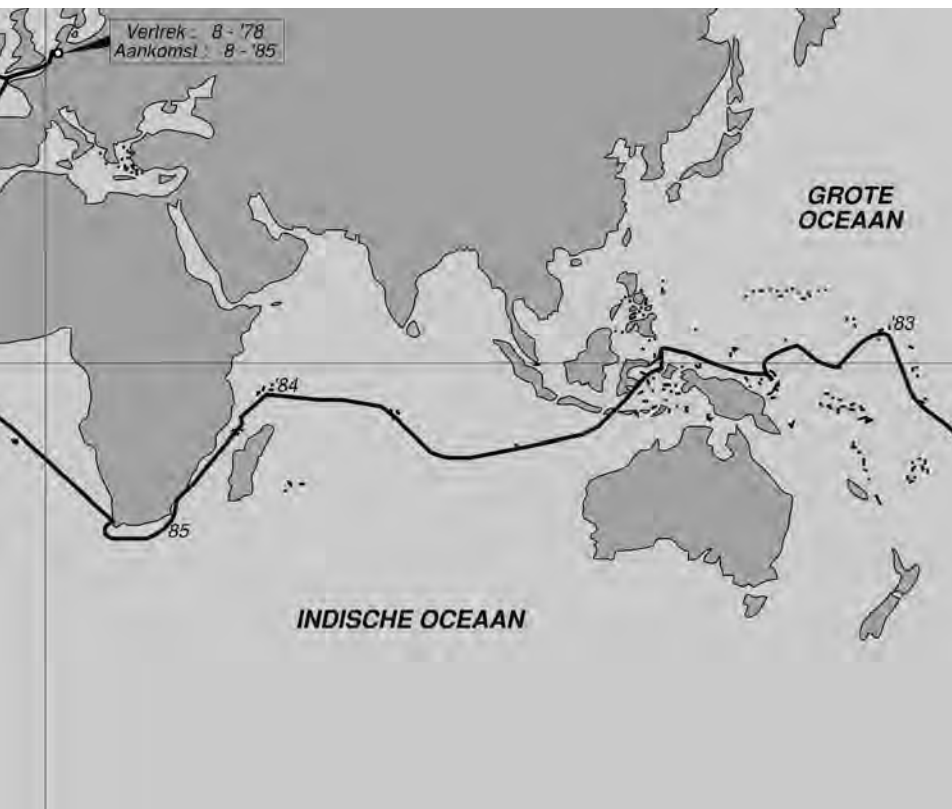
Helen Reef moet aan stuurboord van ons liggen en een veertigtal mijlen verderop het bewoonde eilandje Tobi. Er staat weinig wind, hoog-uit kracht twee, maar als het goed is, hebben we de stroom nog mee. Ik moet er dan voor zorgen niet verder om de noord te komen, want meer wind om de tegenstroom dood te varen is er zeker niet. Het lijkt alsof we nog met een behoorlijke vaart door het water lopen, alhoewel we die zeiljonken aan bakboord niet erg hard voorbij lopen. Visserlui waarschijnlijk, met boten in de vreemdste kleuren: groen, paars, wit met rood of rose geschilderd. Niet zoals bijvoorbeeld Spaanse of Portugese vissersboten, nee, met groen bedoel ik dat het hele schip



groen is. De romp, de opbouw, de masten, alles en die paarse komt nog vreemder over, daar lijkt het wel of de zeilen ook paars zijn, terwijl die rood-witte mij het idee geeft alsof het de masten verloren heeft, zo naar die korte stompjes te oordelen.

Het bevalt me eigenlijk niets dat er niet meer wind staat met die snoeshanen naast ons, dit gebied staat toch al een beetje bekend om ach niet aan denken en zeker niet aan Gini vertellen maar die zal haar eigen gedachten wel hebben, nu ik haar zo vaak uit het luik naar buiten zie kijken, visserlui, Henk?

Wat kunnen we hier eigenlijk anders verwachten op een paar graden noorderbreedte, net boven de vogelkop van Irian Jaya, op weg van Vanimo, het grensstadje van Papua Nieuw Guinea naar Menado op de noordpunt van Sulawesi? Jachten komen hier niet!



Ik kan me die dag, dinsdag 15 augustus 1983, nog heel goed herinneren, want de volgende morgen, toen het licht werd, lag die paarse jonk op zo'n mijltje afstand aan bakboord naast ons te drijven. Wij hadden de nacht zwart doorgevaren, dus zij moesten hetzelfde hebben gedaan. Hadden ze ons in de gaten gehouden of was dit een teken dat we wel vaart door het water hadden gemaakt en over de grond niets waren opgeschoten?

Tijd om daar toen over na te denken was er niet, want we zagen dat naast ons de zeilen werden gestreken en daarop volgend werd een grote zwarte roetwolk uit de schoorsteen te voorschijn gestoten.

De koers werd verlegd, recht naar ons toe. In een hoek van negentig graden kwamen ze, zo gezien aan de boeggolf, op volle kracht dwars op ons inzetten. We konden zelf niets doen, er stond heel weinig wind en een motor hadden we niet tot onze beschikking.

Trouwens wat moesten we? Afweergeschut klaarmaken? Dichtbij gekomen werd de vaart er uitgehaald, maar ze kwamen toch zo hardhandig langsij dat onze verschansing vervaarlijk begon te kraken. Onmiddellijk werd vol achteruit gegeven, zodat zij in minder dan seconden honderd meter achter ons dreven. Pas toen kon ik beter op het vaartuig en zijn bemanning letten. Een twintigtal Chinezen hing breed smilend over de potdeksel naar ons te kijken. Ik schatte de jonk een ton of vijftig en dertig meter lang. De kleur was, zoals ik al zei, paars en dat intrigeert me nu nog steeds. Wie schildert z'n schip nu paars? De Chinezen lachten ons toe. Gini was aan dek gekomen met Stefan, ons zoon-tje van twee jaar. Zij zei niets, maar keek me aan. Ik verzocht haar rustig met Stefan aan dek te gaan zitten, om te laten zien dat we gewone mensen waren. Mensen, net als zij, met een boot op zee. Toen ze ons weer naderden wierpen ze mij een werplijn toe, die ik opving en langzaam inhaalde, terwijl het er op leek alsof ze weer langsij wilden komen. Maar na gebaren van mijn kant, dat de verschansing kapot zou gaan, bleven ze op een meter of tien achter ons drijven.

Het duurde even voordat ze mij verzochten de lijn door te halen. Ze zetten een mand overboord, de lijn voorzichtig vierend, terwijl ik die dus binnenboord haalde. Op de deining raakte de mand af en toe het water.

Met een hoop *ping lo chang* werd er dan aan dek geschreeuwd, tot ik de mand aan dek had. Ik keek naar hun hoopvolle, afwachtende

gezichten. In de mand bevond zich een zeer gesorteerde verzameling etenswaren. Verse tonijn, meloenen, een soort appel, blikjes melk. Ik keek naar boven, ik lachte, ik riep naar Gini dat ze lachen kon. De Chinezen wezen naar de baby en daarna op de blikjes melk. De mand werd nog een keer heen en weer gesleurd, nog voller dan de eerste keer. Ik wou met ze praten, Engels, Frans, Spaans, maar niets bleek verstaanbaar voor hen, totdat ik heel gearticuleerd 'taiiiwann, taiwan' riep, toen knikten ze en lachten luid, we begrepen elkaar. De laatste keer vulde ik de mand met blikjes bier, wat moest ik anders, het was te geweldig om waar te wezen. Zwaaiend stoomden ze terug naar de plek waar ze aan het vissen waren geweest. De zon stond inmiddels een stuk hoger aan de hemel. Het zou die dag wel eens heel heet kunnen worden. Er was ook wat meer wind gekomen, maar niet voor lang, want aan de horizon verschenen zwarte, laaghangende wolkenmassa's en diezelfde dag 's middags, kregen we de eerste tekenen van die vervloekte doldrums. Of wij zaten te ver noord of die doldrums te ver zuid.

Ik schrijf dit alles bijna vier jaar later, terwijl ik in mijn woonbootje in Harderwijk luide muziek vanuit de richting van de boulevard hoor komen, de wind zal dus westelijk wezen. De OROWA is inmiddels verkocht na onze reis van zeven jaren, met toch een enigszins abrupt einde.

Het manuscript van mijn boek ligt geopend voor me. Hoe hebben we toen over die ontmoeting met die vissersboot geschreven? Dat kleine incident, die kleine gebeurtenis van die zo geweldige droom, met je eigen boot de wereld rond. Dan denk je dat je hier je leven lang op teren kunt. Niet waar. Alles is van voorbijgaande aard. Dan schieten woorden van de Engelse schrijver Masfield door mijn hoofd: 'Ik moet weer de zee op gaan, een goed schip en een ster om op aan te sturen, anders verlang ik niet.'

GANZEN trekken in troepen, een vlucht regenwulpen, de migraties van de Polynesiërs, verloren in de grote oceaan, de reizen van Bill Tilman, dat ontzaglijke epos dat Bernard Moitessier schreef, de gedachten aan die duizenden eilandjes in die onnoemelijke mooie Pacific, dat alles blijft me bezighouden, dag in, dag uit.

Is dit niet altijd al zo geweest? Natuurlijk was de OROWA niet mijn eerste schip. Eigenlijk was mijn allereerste schip een duizend ton metende coaster, waarop ik lichtmatroos werd in 1964.

Veertien jaar later kreeg ik mijn eerste commando als kapitein en daar tussendoor heb ik op veel schepen gevaren en drie schepen bezeten, waarvan de OROWA de derde was. Een antwoord geven op de vraag waarom ik een wereldreis wou maken, kan ik niet. Er is maar één reden: ik wou het zo graag, al vanaf de tijd dat ik Captain Grant-scheepsplaatjes spaarde.

Maar waarom nu een catamaran? Daar is ook slechts één antwoord op en dat is: om financiële redenen. Ik had mijzelf een beeld gevormd van het ideale schip. Dat bleek ongeveer twaalf meter lang te zijn en mocht niet meer dan fl. 40.000 kosten.

Dat bedrag is te weinig voor een enkelromps schip, maar genoeg voor een James Wharram-catamaran van maar liefst veertien meter. Dat het schip zes meter tien breed was, moest ik op de koop toe nemen. Het totale bedrag dat de OROWA kostte was fl. 54.000 (1974). Volledig uitgerust met o.a. Brooks and Gatehouse Radio-richtingzoeker, Pye echolood, Seafarer log, Grundig 2100 ontvanger, portable generator, buitenboordmotor, Avon reddingsvlot en drie ankers. In Miami Florida (USA) hebben we er later een zeskanaals marifoon bijgekocht. Achteraf gezien was het een zeer logische keuze, in aanmerking genomen het gebied waar ik juist heen wou, de Pacific, en de grote interesse die ik altijd al heb gehad voor Polynesië. Voor mij is de OROWA ook het ideale schip geweest, omdat het voor de volle honderd procent heeft voldaan aan wat ik wou, op de kracht van de wind de wereld rond. Er zijn altijd verbeteringen aan te brengen. Ik vaar met elk soort schip. Ik houd van schepen omdat ik van de zee houd. Mijn volgende schip zal weer een catamaran zijn.

De Zuid-Afrikaanse wateren tussen Durban en Kaapstad staan bekend als gevaarlijk. Het is nu niet de bedoeling daar op in te gaan, maar het is wel de reden dat mij tijdens mijn verblijf aldaar, vaak gevraagd werd om andersmans jachten over te zeilen.

Het ligt aan de schipper welke tactiek hij kiest. Door mijn werk op het M.S. Mkuze ben ik ruim dertig maal de Kaap rond geweest, via een route langs de kust met de tussenliggende aanloophavens Port Elizabeth en Mosselbaai. Dit is dus de ene tactiek en deze wordt het meest in praktijk gebracht door zeiljachten. De andere is echter zon-

der tussenhavens buiten de scheepvaartroute om en dus ver uit de kust in diep water, rechtstreeks van Durban naar Kaapstad te zeilen. Dit is een afstand van achthonderd mijlen.

Deze laatste tactiek verkies ik. Op deze manier vermijd je de mogelijke monstergolf op de rand van het continentale plat en het grote gevaar van de ongestuvrijke kust. Het is een gevaarlijke kust, maar mijns inziens geen gevaarlijke zee.

De Indische Oceaan, met de Aghulhas-stroom, de hoge oceaandeining, de geweldige kleurschakeringen in het water door die zee-stroom en de overgang op de Aghulhas-bank naar de Zuidelijke Atlantische Oceaan, samen met prachtige lichten, waarin grote witte wolken zich voortbewegen en de duidelijke, maar wel zeer abrupte, weersveranderingen, hebben dit stuk water een grote ervaring voor mij gemaakt.

Het is 30 januari 1985, ik ben onderweg van Durban naar Kaapstad met de twee-eneveertig voet lange catamaran *Sea-duction*, een ontwerp van Ray Lombard, een goede vriend van ons. Aan boord: Ray, Graham, en Joe, de drie mannen die *Sea-duction* naar de West-Indies wilden zeilen en ik, om de catamaran naar Kaapstad te brengen en de drie mannen voldoende navigatie te leren voor het vervolg van hun bootreis.

Op een positie even ten westen van Kaap Aghulhas werd ik geroepen voor mijn deel van de wacht. Het was fris met een stijve bries uit het zuidwesten. Toen ik aan dek kwam, woei mijn pet af, weg, in het water. Dat was de baseball-pet die ik op heb gehad gedurende cycloon *Oscar*; ik had daarna het gevoel gekregen dat ik niets meer zonder die pet kon, dus kreet ik het uit: 'Mijn pet, mijn pet, nu verlies ik alles wat ik in mijn leven heb.' Ray bood mij zijn pet aan, het leed was natuurlijk niet te verzachten.

Diezelfde dag, alhoewel ik het niet wist, besloot Gini bij me weg te willen. Mijn invloed op haar leven was haar teveel geworden.

Toen mij werd gevraagd een voorwoord te schrijven, weigerde ik aanvankelijk, maar ik kan heel goed begrijpen dat lezers dan aan het eind van het boek met vragen zouden achterblijven.

Zoals u zult bemerken is de ik-figuur in het grootste deel Gini. Na

het hoofdstuk Zuid-Afrika wordt het verhaal door mij vervolgd. Vanaf het begin van de reis hebben we de verhalen samen geschreven onder Gini haar naam. Mijn min of meer filosofische uitweidingen werden meestal geschrapt, dit lag niet in haar geest en daardoor ontstond er toen zij afhaakte een leegte die ik alleen in kon vullen door ZELF door te gaan. De vraag die bij veel lezers zal ontstaan is: wat is er gebeurd op die paar 'lege' bladzijden. Het antwoord is: de zwaarste wervelstorm van de gehele reis, waar we ons gescheiden doorheen moesten slaan. Eigenlijk had Gini dit voorwoord moeten schrijven.

Hoofdstuk 1

Van Nederland naar Suriname

Op vrijdag 18 augustus 1978 staat op de pier van Kornwerderzand een groepje familieleden ons uit te wuiven als wij de Waddenzee opzeilen en voor onbepaalde tijd Hollands grond verlaten. Er gaat een zucht van verlichting door ons heen nu we eindelijk na alle voorbereidingen het ruime sop mogen kiezen.

En alsof het lot ons niet goed gezind is, varen we nu onder de afsluitdijk tegen een lichtboei aan. Het is een wonder, dat er alleen wat verfschade is. Dat krijg je, als de één klusjes opknapt en de ander ligt te zonnebaden. Ik (Gini) word dan ook bevorderd tot 'navigator' en dien alle boeien te ontwijken. We zeilen de Noordzee op onder een prachtige volle maan en twee dagen later meren we af in Oostende (België). Onderweg vangen we een stuk of vijf visjes, waarvan vier makrelen en één ander soort. Beiden dachten we dat het een klein zeebaarsje was. Bij het schoonmaken van de vis dacht Henk ineens aan het verhaal van een solozeiler die 's nachts een visje van de haak haalt en gestoken wordt. Het bleek een pieterman te zijn. Hij heeft dagen doodziek rondgedreven. Om ons er toch van te overtuigen met een zeebaarsje van doen te hebben, besluiten we onze zeevissengids te raadplegen. Het blijkt toch een zeebaarsje te zijn.

Met de wind tegen kruisen we van Oostende richting Cherbourg in Frankrijk. Ter hoogte van Boulogne krijgen we de wind mee. Juist als we met een mijl of acht per uur surfen, krijgen we bezoek van de Franse douane. Ze komen langszij en gaan op zoek naar hasj. Alles wordt overhoop gehaald en met ontstellend grote ogen kijken ze naar onze voedselvoorraad voor zes maanden. Al gauw druipen ze af, echter zonder hasj. We vervolgen onze reis. Op alle koersen is onze Orowa goed te sturen, met behulp van het meest ingenieuze zelfstuurapparaat ter wereld: versleten fietsbinnenbanden. We hebben er een stuk of vijftig bij ons. Aan beide zijden van de helmstok is een kikker geplaatst. Ons roer zetten we door middel van twee binnenbanden vast op die kikkers. Door de elasticiteit van de fietsbanden kunnen we het roer in elke gewenste stand zetten. Natuurlijk dienen de

zeilen goed uitgetrimd te zijn. Met het stroompje mee en het stroompje tegen, dubbeldaags getij, bereiken we Cherbourg, alwaar we in de haven ten anker gaan. Midden in de stad ontdekken we Napoleon, met een versteend gezicht, gezeten te paard. Onder de voet van het beeld staat geschreven: 'Ik Napoleon, ben vastberaden Cherbourg te vernieuwen, als het wonder van Egypte.'

Op 31 augustus verlaten we Cherbourg om naar het Kanaaleiland Jersey te varen. Hier hebben we zestig zeekaarten en een zeilnaaimachine besteld. De kust van Jersey is onderhevig aan een van de grootste getijbewegingen ter wereld. Het watersverschil tussen eb en vloed kan hier wel twaalf meter zijn. Wat is het toch een magnifieke beleving, het getij te zien gaan en komen, om nog maar niet te spreken van de enorme zandvlaktes, die vrijkomen bij laag water. En dan moet je die meeuwen zien. Met een sierlijke houding landen ze op het strand. Hier en daar staat nog zon twee centimeter water en daar gaan ze uitgebreid in staan 'watertrappelen', afwachtend of er pieren naar boven komen.

Het aan land brengen van dieren, van welk soort ook, is op Jersey strikt verboden (Engelse wetgeving). De quarantainevoorschriften zijn hier bijzonder streng. Men is uitermate bevreesd voor hondsdolheid. Onze hond wordt hier ieder jaar opnieuw tegen ingeënt, krijgt buitenlandse certificaten, maar toch mag hij niet aan de wal.

Dit is dan ook de reden dat we midden in St. Aubins Baai ons anker laten zakken en met ons rubberbootje drie kwartier werk hebben om naar de haven te roeien.

Als een week later, 's avonds om 22.00 uur, de wind voor ons gunstig wordt om naar Engeland over te steken, halen we het anker weer binnen. Tussen rotsen en sterke stroomrafelingen door koersen we weer naar open zee. Waar ik ook iedere keer nog zon moeite mee heb, zijn al die scheepstermen. Varend in het Engels Kanaal doemt er een boei voor ons op, een ding dat je maar beter kunt ontwijken. Terwijl ik aan het roer zit, roept Henk tegen mij: 'Stuurboord uit.' Nou, dan moet ik eerst denken, stuurboord, is dat ook weer links of rechts. Ik zie Henk al ongeduldig naar me toe komen en dan trek ik maar gauw het roer een willekeurige kant uit. Natuurlijk de verkeerde! De boei ligt er nog steeds, zwart, groot en dreigend. Veilig arriveren we in Dartmouth, net op tijd om enkele stromen af te wachten. Wederom

door quarantainevoorschriften moeten we midden op de rivier ten anker. Als 's avonds een storm, windkracht acht, opsteekt en hevige rukwinden aan ons anker trekken, besluiten we een tweede anker uit te brengen. We vertrouwen het niet en gaan ieder uur uit bed om te kijken of we nog goed liggen. Toch worden we, terwijl we net weer zijn ingedut, hardhandig gewekt door een klap tegen ons schip aan. 'We zitten bovenop een vissersschip,' flitst het door je hoofd. Tijd om ons warm aan te kleden gunnen we ons niet en we beginnen in het donker, in regen en wind als razenden onze twee ankers binnenboord te halen.

Twee ankers van dertig kilo en twintig meter ketting aan ieder anker. Hoe is het mogelijk dat we krabben! En aan de wal afmeren mogen we niet om de hond, dus gaan we opnieuw ten anker en alles wat zwaar is laten we langs beide ankerkettingen naar beneden zakken, om nog meer gewicht aan ons anker te krijgen. Ons schip van veertien meter lang en ruim zes meter breed vangt heel wat wind. Gelukkig blijven we nu op onze plaats liggen.

Als alle stromen bedaard zijn en de scheepsweerberichten goed lijken, vertrekken we op 12 september uit Dartmouth, met de bedoeling de Golf van Biskaje over te steken. We houden eerst de Engelse wal aan en ter hoogte van Plymouth raakt bij het omhoog hijsen van het grootzeil de schoot in de knoop. De schoot loopt door een dubbel blokje, hoog in de bezaanmast en is niet meer voor- of achteruit te krijgen. Het zeil hangt half in de mast als een vod heen en weer te wapperen. Ons bootsmanstoeltje wordt te voorschijn gehaald en ik moet Henk de mast intrekken. Boven in de mast schommelt hij heen en weer en het bloed loopt mij door de handen van het touwtrekken. Het karwei is gelukkig snel geklaard.

Halverwege de Biskaje en totaal geen wind. We gaan bijna niet vooruit. 'Als we zo door blijven gaan, zijn we over dertig dagen pas de Golf door.' In de verte zien we een school dolfijnen aankomen en wij als een hazewind onze vislijnen binnenboord halen, omdat we bang waren dat er een 'flipper' in zou bijten. Ze hebben geen zin om bij ons te komen kijken en ver voor ons langs gaan ze richting Amerika. We hebben nog vijftig mijl te gaan en ik neem 's morgens om zes uur de wacht van Henk over. Ik ga eens naar onze vislijn kijken. Er staat een vreselijke kracht op en langzaam slaag ik erin de lijn binnen te halen.

Nog zou meter moet worden opgetrokken, als ik zie dat er een haai aan de haak zit. Verschrikt laat ik de lijn weer helemaal vieren en maak Henk wakker: 'Een blauwe haai, een blauwe haai aan de vislijn.'

In zijn onderbroek haalt Henk de lijn binnenboord en daar ligt de haai aan dek, ongeveer een meter lang. Als de haai te wild wordt, hakt Henk hem de kop af.

Het kost ons twee uren om het beest te fileren en het vlees roosteren wij op onze barbecue. Al het werk was voor niets, want we vonden het niet te eten. Het verdween in zee. Acht dagen na vertrek komen we in Finisterre aan, hetgeen betekent: 'einde van de aarde'. Voor ons is dit slechts het begin. Totaal hebben we vanaf vertrek Holland nu 1050 mijl (1900 km) afgelegd. Het minste aantal mijlen per etmaal was tien en het meeste tot nu toe 140.

De Spaanse noordwestkust wordt ook wel de 'kust van de dood' genoemd. Als wij door het plaatsje Finisterre wandelen, komen we daarvan de tekenen tegen. Op het kerkhof bij een klein kapelletje vinden we vele graven van aangespoelde zeelieden. Tot onze verbazing ontdekken we zelfs het graf van een aangespoelde Hollandse zee-man. In dit gedeelte van Spanje zijn de mensen zeer behulpzaam en vriendelijk, maar eerst moet je wel contact maken. Men leeft hier zogezegd van de zee. Tachtig procent van de mannen is hier visserman: bij de maaltijd is vis het hoofdgerecht.

Terwijl we 's avonds in de plaatselijke visafslag de aangevoerde vis bekijken, begint het mistig te worden. We besluiten terug aan boord te roeien om een lampje aan te steken voor de in- en uitvarende vissers. Ik klim als eerste aan boord van ons schip, dat we ternauwernood kunnen vinden in de steeds dichter wordende mist. Aan dek hoor ik het geronk van een motor op ons afkomen. 'Er vaart een schip naar ons toe,' roep ik tegen Henk, die nog in het rubberbootje zit en bezig is de hond aan boord te zetten. En daar zie ik een rood en groen licht uit de mist opdoemen, recht op ons af. Verlamd van schrik sta ik aan dek te roepen: 'Nee, nee, ho, stop!'

De visserman probeerde ons nog te ontwijken, maar het mocht niet baten. In de verschansing van onze stuurboordboeg pronkt een groot gat. Het kost twee dagen om dit te repareren. De schade viel mee en een voordeel van een houten boot is, dat je alles zelf kunt herstellen. Overal is hout te koop.