

Oceaantocht naar Suriname

juli 2016-juli 2017

Dit boek bestaat uit de mails die ik in 2016-2017 vrijwel dagelijks naar het thuisfront stuurde vanaf mijn zeilboot Rissa op mijn solozeiltocht naar Suriname en terug. Ik heb de mails tot ongeveer de helft ingekort. Vooral veel belevenissen aan de wal heb ik geschrapd, maar verder is de tekst nagenoeg onveranderd gebleven.

Die dagelijkse mails ondervingen een belangrijk bezwaar van een solotocht op zee, namelijk de eenzaamheid. Bijna iedere dag kreeg ik antwoord op mijn mails, ik ontving volop raadgevingen en aanmoedigingen – ik had zelfs meer contact met mijn familie en vrienden dan thuis.

Wel stond ik er op de boot alleen voor. Het grootste probleem daarvan is slaapgebrek. In gebieden met veel scheepvaart is voortdurende waakzaamheid geboden. Dergelijke gebieden heb ik dan ook zoveel mogelijk gemeden. Daarnaast maakten twee elektronische waarschuwingssystemen mij wakker als er tijdens mijn slaap een schip te dicht in de buurt kwam.

Voorafgaand aan de tocht naar Suriname maakte ik oefen-tochten naar Noorwegen, rond Groot-Brittannië en naar de Azoren. Mij werd duidelijk dat er een grotere brandstoftank moest komen en een betrouwbaarder motor. Ook paste ik de veiligheidsmiddelen aan. Al met al had ik het idee dat ik geen onverantwoorde dingen deed.

Toch ben ik een paar keer bang geweest. Zoals de keer dat er midden op de oceaan twee stagen braken. Of toen ik bij heilig weer tussen de modderbanken voor de Surinaamse kust de uiterton niet kon vinden. Vaak ben ik overvallen door harde wind, maar nooit harder dan windkracht 9 – en ik wist dat de

boot dat aankon. Voor heel zware storm, vanaf windkracht 10-11, had ik een parachuteanker bij me waarmee je de kop op de golven kunt houden. Dat heb ik gelukkig nooit hoeven te gebruiken.

Blijft over het kwetsbaarste onderdeel van alles: ikzelf. Toen ik vertrok was ik 67 jaar, maar in goede gezondheid. Een gesaneerd gebit en een uitgebreide EHBO-kist, veel meer kun je niet doen. Buiten de kajuit werkte ik vrijwel altijd aangeliend, zodat ik in ieder geval bij de boot bleef als ik overboord zou slaan. Binnen had ik alles altijd goed vastgezet en opgeborgen, zodat er geen losse spullen door de kajuit zouden vliegen bij zware zeegang. Overal waren goede handgrepen. Dat neemt niet weg dat ik op de terugtocht een rib kneusde en dat ik last had van een zware bronchitis.

Anders dan veel zeezeilers heb ik vrijwel geen moment het idee gehad dat er rondom mij alleen golven waren. Altijd cirkelden er wel vogels om mij heen of kwamen er groepjes dolfinen en walvissen langs. Zonder zeevogelgids en zonder verrekijker zou deze tocht dan ook erg saai zijn geweest. De waargenomen diersoorten heb ik volgens biologengebruik met een hoofdletter geschreven. Een voorbeeld: een Grote pijlstormvogel (*Puffinus gravis*) is een vogelsoort, een grote pijlstormvogel is daarentegen een of andere pijlstormvogel die groot is.

Rest mij mijn dank uit te spreken aan de uitgever. Zelf had ik niet aan een boekuitgave van mijn mails gedacht.

Rob Biersma, 2020

Woordenlijst

AIS *Automatic Identification System*. Een systeem waarbij schepen via digitale radiosignalen onderling gegevens uitwisselen over hun positie, koers en snelheid. Deze gegevens worden op een elektronische kaart geprojecteerd, zodat de roerganger in één oogopslag kan zien welke schepen eventueel op aanvaringskoers liggen. Door met de cursor een schip aan te klikken worden meer gegevens zichtbaar, zoals naam, registratienummer, lengte, scheepstype, bestemming en tijd van aankomst. Grote zeeschepen zijn verplicht een bruikbaar AIS-signaal uit te zenden; kleine schepen zoals visserijvaartuigen en pleziervaartuigen kennen die verplichting niet. AIS-signalen kunnen ook wereldwijd worden verzameld. Met AIS-finders, zoals de gratis app Vesselfinder, kunnen op internet wereldwijd schepen worden gevonden.

Babystag Een klein stag vanaf het dek tot het midden van de mast dat alleen dient om de mast te fixeren of krom te buigen. Niet alle zeilschepen hebben een babystag. Soms wordt het babystag gebruikt om het grootzeil vlak te trekken door de mast krom te buigen.

Genua Groot voorzeil gehesen op het voorstag. Het is een fok voor licht weer die reikt voorbij de mast. Een rolgenua kan worden verkleind door het zeil gedeeltelijk op te rollen met een rolreefinrichting.

gps *Global Position System*. Wereldwijd systeem van satellieten en grondstations waardoor GPS-ontvangers hun positie kunnen bepalen met een nauwkeurigheid van enkele meters.

Gribfiles formeel *GRIIB files* geheten (*Gridded Binary files*), zijn meteorologische gegevens in digitale vorm. Deze gegevens kunnen via internet, radio of satelliet worden binnengehaald. Zo

kunnen actuele weerkaarten worden gevormd. Voor zeilers zijn deze kaarten van grote waarde omdat in een enkele oogopslag gezien kan worden welke soort winden zich waar en wanneer bevinden. Gribfiles worden gegenereerd door grote weercomputers. Kusteffecten vormen een zwak punt bij de voorspellingen.

Knoop De snelheidsmaat op zee. 1 knoop = 1 zeemijl/uur ofwel 1852 meter/uur.

Kotterstag Een stag tussen het voorstag en het babystag, vanaf het dek tot circa 7/8 van de mast. Op het kotterstag wordt de stagfok gehesen, een fok van meestal zwaar doek. Bij enkele zeilschepen is het kotterstag afneembaar. Ook de stormfok wordt meestal op het kotterstag gezet.

Marifoon Radiotoestel voor zenden en ontvangen op zee. De marifoon dient vooral voor oproepen op korte afstand (tot circa 40 mijl, afhankelijk van antenne en zendvermogen). Het marifoonverkeer is openbaar: iedereen kan meeluisteren, wat de veiligheid ten goede komt. Het marifoonverkeer is verdeeld in verschillende kanalen, ieder kanaal met een eigen bestemming.

Navtex Nautische informatie in telexvorm, met weerberichten, berichten over baggerwerkzaamheden, ongevallen, SAR-berichten (*search and rescue*), posities van ijsbergen et cetera. De navtex-berichten worden uitgezonden door kuststations en hebben een draagwijdte van 300-500 mijl.

Pilot is het Engelse woord voor loods, maar ook voor een nautisch boekwerk waarin scheepvaartroutes, kustwateren en havens worden beschreven. Pilots worden geregeld bijgewerkt, meestal in supplementen die op internet te vinden zijn.

Radar *Radio detection and ranging*. Een elektronisch systeem waarbij radiogolven worden uitgezonden die door schepen of kustinstallaties worden weerkaatst. Uit de weerkaatste golven kunnen afstand en richting worden bepaald. Radar is op zee vooral 's nachts en bij mist nuttig.

Radarreflector Een elektronisch systeem dat de ontvangen golf instantaan elektronisch versterkt en terugzendt. Dit terugge-

zonden signaal is sterker dan de passieve reflectie. Tevens geeft de radarreflector aan de roerganger door dat een radarsignaal is ontvangen.

Rissa *Rissa tridactyla*, ofwel de Drieteenmeeuw, een algemeen meeuwtje dat in grote aantallen op rotsrichels broedt langs de Noord-Atlantische kusten en dat na de broedtijd over de oceaan uitzwermt. Het is de enige meeuw die echt pelagisch is.

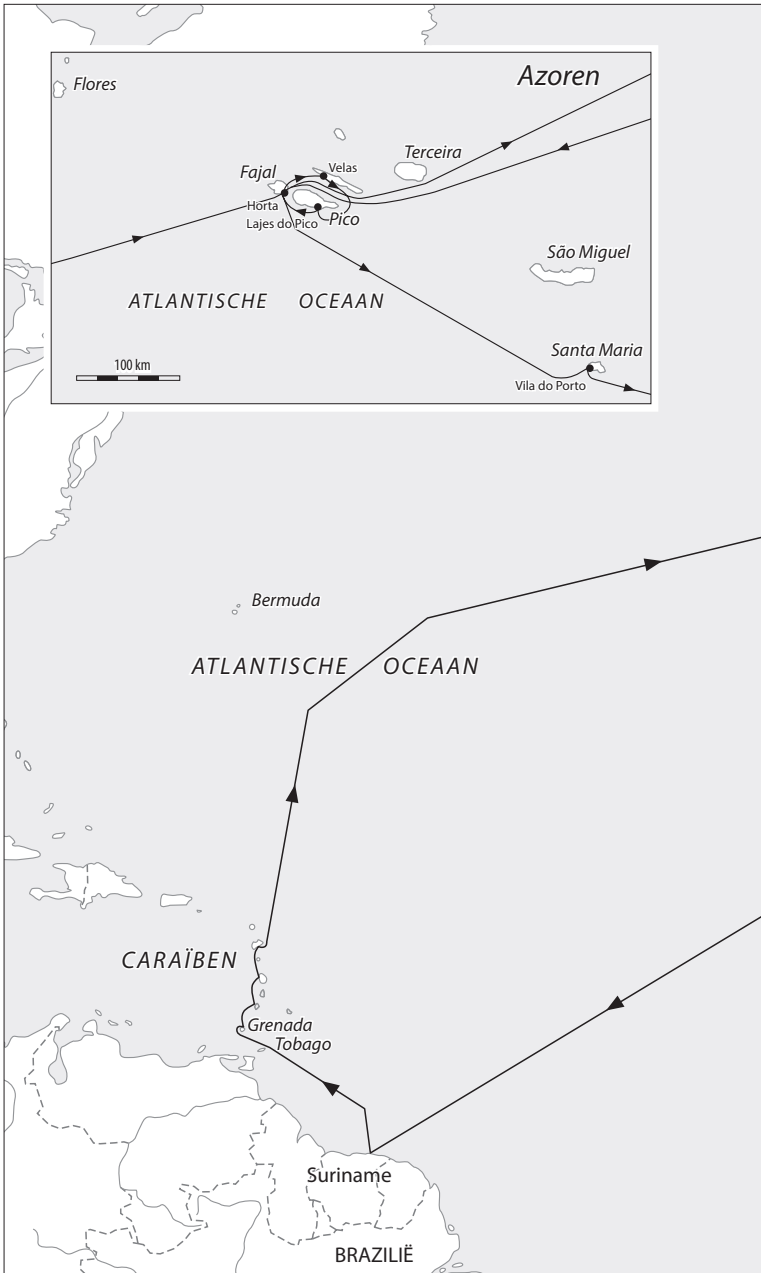
Stagfok Een voorzeil van zwaar doek dat op het kotterslag wordt gezet. Bij veel zeilschepen staat de stagfok vrijwel altijd bij.

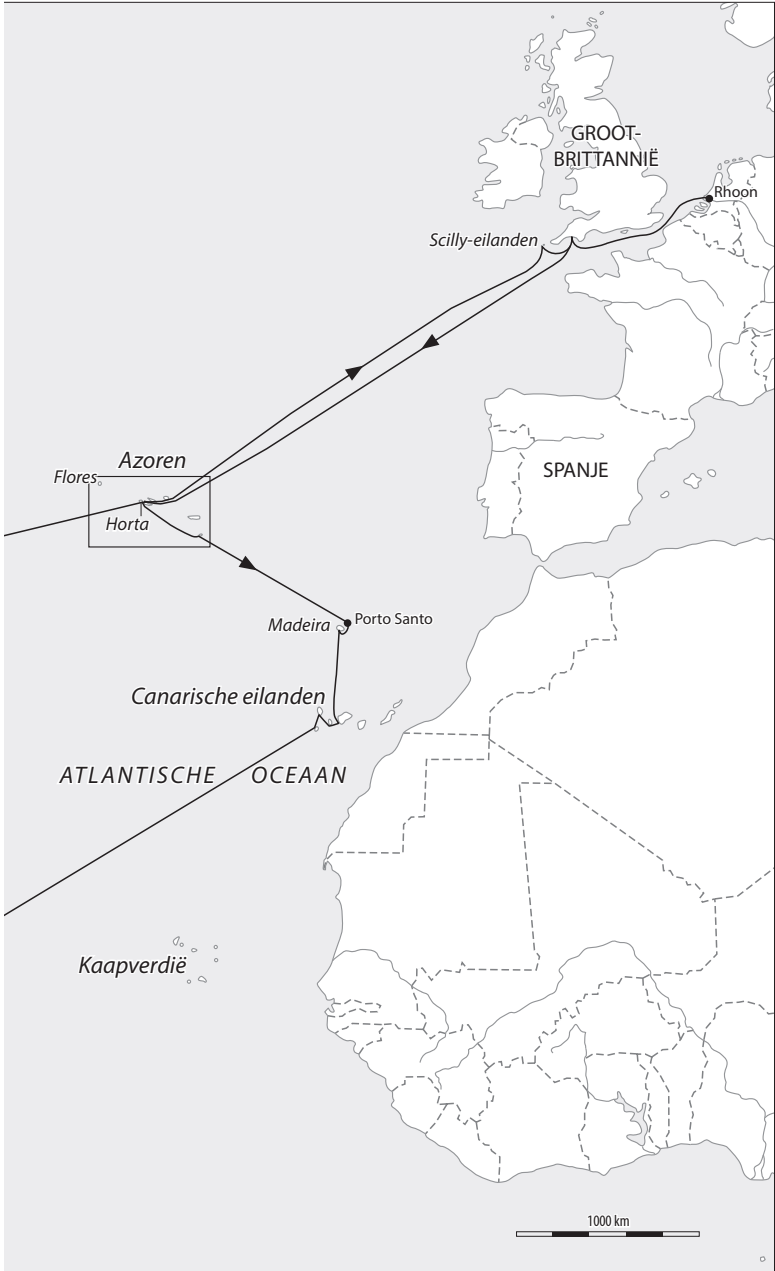
UTC *Universal Time Coordinated*, het tegenwoordige *Greenwich Mean Time*. UTC is de universele tijd op zee en in de luchtvaart. Weerberichten, getijdetabellen en radioberichten worden in UTC opgegeven. UTC zelf wordt door astronomen bepaald.

Want Verzamelnaam voor de zijstagen, de stagen die de mast zijdelings rechtop houden.

Zaling Dwarsstang op de mast. De zalings (of zalingen) hebben in combinatie met het want een functie om mastbuiging tegen te gaan.

Zeemijl Op zee kortweg mijl genoemd. De zeemijl is de lengtemaat op zee: 1,852 kilometer. De zeemijl is precies 1 minuut (1/60 deel van een graad) van een meridiaan. Op zeekaarten kan de zeemijl onmiddellijk worden afgelezen aan de meridianen, de verticale gradenverdeling.





Wachtend in Falmouth, 22 juli 2016

Lieve familie en vrienden,

Na elf dagen varen ben ik in Falmouth aangekomen, de Engelse vertrekkershaven langs het Kanaal voor wie verder naar het zuiden wil. Vanaf hier begin ik met mijn dagelijkse mails. Toch nog even een terugblik.

De tocht is tot dusverre redelijk verlopen. Op 11 juli kwamen mijn zoon Hugo en zijn vriendin Alide in Rhooon aan boord. Maar net die dag poeierde het zo hard dat we niet eens het Haringvliet op konden om naar Stellendam te gaan. Ach, in noodgevallen zou het wel gekund hebben, maar dat zou liters diesel hebben gekost en uren motorgedreun. Bij de Beningen zijn we wijselijk weer omgedraaid en in Zuidland gaan liggen.

Van haast was geen sprake, ook de volgende dag niet. Buiten op zee woei nog steeds een harde westenwind, pal tegen dus. We zijn naar de visafslag in Stellendam gegaan om uitgebreid vis te eten. Toen de wind de volgende dag tijdelijk naar het noordwesten draaide, zijn we onmiddellijk de zee op gegaan en met een noodgang langs de Zeeuwse en Vlaamse kust gezeild. In Calais hebben Hugo en ik even aan een boei een hazenslaapje gedaan en daarna zijn we in één ruk door naar Southampton gevaren, waar we op 15 juli in River Hamble afmeerden.

Hugo en Alide gingen hier van boord om een week in Cornwall te wandelen. Zonder Hugo had dit eerste stuk van de reis veel langer geduurd. Met een tweede stuurman kun je constant doorvaren in dit drukke zeegebied; in mijn eentje moet ik steeds een haven opzoeken om te slapen.

In Southampton heb ik een rustdagje genomen en het zout van het schip gespoeld. Met de Mastclimber in de mast geklommen om het stoomlicht te repareren. Gecorrodeerde

contacten, zoals altijd. De Mastclimber bestaat uit een gepatenteerd systeem van klemmen en touwen waarmee je jezelf met je benen in een touw omhoogwerkt. Gek genoeg is het dalen nog het lastigst.

Op 17 juli ben ik weer vertrokken, naar Poole Harbour, een soort binnendijks waddegebied dat met een nauwe doorgang met het Kanaal verbonden is. Ik ga daar altijd gratis voor anker. De havengelden aan de Engelse zuidkust zijn erg hoog. In Hamble River bij Southampton betaalde ik 40 pond per nacht, toen zo'n 50 euro. Dat is heel wat anders dan de 13 euro in Zuidland. Er loopt veel duurbetaald personeel rond. Overal op de steigers stonden karretjes van monteurs die reparaties aan de zeiljachten uitvoerden.

Ik wilde in Poole Harbour vroeg vertrekken, maar 's ochtends bleek alles potdicht van de mist. Wonderlijk, zo in de zomer. Gelukkig was de meeste mist om 9:00 uur opgetrokken, zodat ik weg kon. Het late vertrek kwam niet eens zo gek uit: ik kreeg het tij geweldig mee. Maar bij de Bill of Portland, iets ten zuiden van een landtong, staan stroomrafelingen die vrij gevaarlijk zijn. Met mijn eigen snelheid van 4,5 knoop kwam ik af en toe uit op meer dan 9 knoop. (Voor de leken: een knoop is één zeemijl per uur, 1852 meter per uur dus.) Overal springen vreemde golven omhoog en de boot maakt rare schuivers. Bij slecht weer moet je hier niet doorheen varen.

Heel lang doorgevaren naar Brixham, waar ik tegen het donker doodmoe aankwam. Uitblazend kon ik zien hoeveel spinnen een web voor de nacht weefden. Een week zout water is niet genoeg om de spinnen kwijt te raken. De dikste exemplaren heb ik overboord gegooid.

De volgende morgen, 19 juli, getankt. Meer dan 100 liter diesel ingenomen. De kwaliteit van de dieselbrandstof in Engelse havens vind ik altijd maar zozo. De motor start trager en het uitlaatgas ruikt viezer.

Na Brixham wordt het zeeleven uitbundiger. Overal zweven

Noordse pijlstormvogeltjes. Bij weinig wind zitten ze op het water, soms met honderden tegelijk. Veel zeekoeten en stootduikende Jan-van-genten. Ook zag ik vlakbij drie bruinvissen. Er werden onduidelijke militaire oefeningen gehouden. Zwarte dreunen die ik niet goed kon duiden. Een groot opnemingsvaartuig – wel van de Navy, niet grijs maar wit – vormde zo te zien het middelpunt. Er waren verder een vliegdekschip, een mijnenveger en een korvet bij betrokken. De vogels hadden er zo te zien geen last van.

De kustwateren zijn hier vergeven van fuiken en kreeftenkorven. Overal drijven tonnetjes, bollen en jerrycans, soms bibberend in de sterke stroom. Ik vaar er maar in een boogje omheen, bang als ik ben om in een stuk touw te komen.

Dochter Elise, die in Engeland woont, belt me op. Ze volgt me op Vesselfinder en weet dat ik vlak onder de kust vaar en dus telefoonbereik heb. Het gaat goed met haar onderzoek, ze klonk opgetogen. Plotseling valt ze weg. Waarschijnlijk verdwijnt de zendmast achter een bergtop.

Laat in de avond aangekomen in Fowey, een rustiek baaitje omzoomd met kastelen, middeleeuwse kerken en... palmboomen. Helaas ligt het tjokvol met zeilboten. Na lang zoeken vond ik eindelijk een ligplaats. Het was aan een drijvende ponton, waaraan sommige boten erg ruimteverspillend afgemeerd lagen. Beleefd vragen helpt meestal onmiddellijk: *'I wonder, sir, is it possible to move forward a little bit.'* Het is *'no problem'* en hulpvaardige handen helpen me bij het afmeren. Wel zag ik dat ik met mijn 67 jaar op de ponton veruit de jongste was. Ook in Engeland is de watersport sterk aan het vergrijzen.

Ik was nog niet klaar, of er voltrok zich een wonderlijk gebeuren. Overal om de ponton heen leek het water tot leven te komen. Het waren vissen die met hun staarten sloegen. Een man naast me maakte filmopnamen. Volgens hem waren het paaiende makrelen. Vroeger zou dit volgens hem massaal zijn geweest, nu zag je er hooguit honderden tegelijk. Ik had het