

Passaat en Hein

Dit is het reisverslag van de singlehanded wereldomzeiling
van de Bretonse loodsboot Passaat en Hein Hobma
van 1986 tot 1992 met de voorbereidingen en de afbouw.

Alleen voor persoonlijk gebruik

De auteursrechten behoren onvoorwaardelijk aan:

H. Th. Hobma.
Burg. Norbruisln. 262.
3555EM Utrecht.
Nederland.

hthobma@yahoo.com

Publiceren, verspreiden of aanhalen
in druk -of over het internet-
is verboden zonder schriftelijke toestemming van de eigenaar.

Inhoud

Passaat en Hein.....	1
Inhoud.....	2
Verantwoording.....	4
Verklarende Woordenlijst	6
Proloog	9
Vorbereiding.....	35
De Drususgracht 1	40
Het Engelse Kanaal 1	42
De Atlantische Oceaan Noord 1.....	45
De Atlantische Oceaan Zuid 1	57
De Atlantische Oceaan Noord 2.....	60
De Caribische zee 1	62
Het Panama kanaal	67
De Golf van Panama.....	70
De Pacific Noord 1	72
De Pacific Zuid 1.....	76
De Pacific Noord 2	91
California.....	101
De Zee van Cortez.....	113
De Pacific Noord 3	117

3
Passaat en Hein

De Pacific Zuid 2.....	119
Nieuw Zeeland 1	130
De Pacific Zuid 3.....	134
Nieuw Zeeland 2	148
De Pacific Zuid 4.....	153
De Tasmanzee	161
Het Grote Bariërerif.....	170
De Timorzee.	177
De Indische Oceaan zuid.....	179
De Atlantische Oceaan Zuid 2	187
De Atlantische Oceaan Noord 3.....	190
West Indie 2.....	191
De Atlantische Oceaan Noord 4.....	194
Het Engelse Kanaal 2	195
De Drususgracht 2.....	198
De Afbouw	199
Samenvatting	202
Een Dag op Zee	211
Hein Hobma	214

Verantwoording

Dit reisverslag is waarheidsgetrouw. Aan het echte schrijven begon ik pas een paar jaar na mijn thuiskomst. Toen kon ik het hele gebeuren enigszins afstandelijk beschouwen. De gene die de tocht ondernam is niet meer. Ik ben een ander en oordeel nu de zeeman hth, H. Th. Hobma. Alle dagelijkse zaken zijn minutieus in schoolschriften genoteerd en de navigatie werd meestal op losse a4 vellen berekend en geconstrueerd. Alles is nog in mijn bezit. Ook de 300+ zeekaarten en alle zeilaanwijzingen die ik als naslag nodig heb om de zaak te reconstrueren.

Alle scheepvaart termen en -woorden worden in de verklarende woordenlijst beschreven. Als iets niet duidelijk is of er niet bij zit, e-mail me a.u.b., zodat ik het kan herstellen.

Iedereen die zoiets van plan is te ondernemen raad ik aan om het verslag serieus te nemen. Ik heb de zaak niet geromantiseerd. De passages die over grote oversteken gaan lijken soms langdradig, saai en het herhaalt zich voortdurend. Dat is het waarheidsgetrouwe leven aanboord en het is heel zwaar, vooral geestelijk. Ik denk dat de *armchair* navigator echt kan meezeilen.

Ik heb één advies voor u aan zo'n tocht zelf begint, start voor uw 45^e als u nog op uw top bent en flexibel genoeg bent. U kunt dan snel herstellen van het wonden likken wat er ook bij hoort.

Voor studenten heb ik het volgende advies; voor je aan je carrière begint, trek er op uit als opstapper. Veel jachten hebben jullie broodnodig. Zorg alleen voor één ding. Een open vliegtuigkaartje van ongeveer \$1000- USA of EURO. De schippers eisen dat je de ticket afgeeft, zolang je bij hen aan boord bent. De schipper is in elke haven hoofdelijk verantwoordelijk en aansprakelijk voor de personen die hij het land inbrengt!

Alle koppelingen in de **hoofdstukken** verwijzen naar een tekst fragment in een speciaal **onderwerp** bestand. Die fragmenten zijn weer teruggekoppeld om het onderwerp in de context te lezen.

Download a.u.b. woodplnk.zip om het titelfont te laden. Via Mijn Computer, Font, Instaleren enz, kunt U het toevoegen aan Uw fontlijst. Het font past bij de houten Passaat haar titels.

Het waarom.

Mijn anker zat muurvast onder een wrak uit de 2^e wereldoorlog in de haven van Nouméa, Nieuw Caledonië. De havenmeester van de nieuwe marina en een vriend doken twee dagen lang in 20 meter diep en ijskoud water om het los te krijgen. Toen alles achter de rug was vroeg ik wat ik voor hem kon doen.

De Fransman in Nouméa antwoordde me: "Graag gedaan, doe voor een ander hetzelfde". (zie Zuid Pacific 4)

Verklarende Woordenlijst

Hier worden enige zeevaart termen uit Passaat en Hein verduidelijkt

Alto	Middelhoge bewolking.
Astronavigatie	De kunst om m.b.v. een klok en een sextant het Mws te berekenen.
Bakstag (wind)	Een stag achterlijker dan dwars, ook een wind achterlijker dan dwars.
Bb	Bakboord, de linkerkant van een boot.
Behoud	Afgelegde afstand over de grond gemeten.
Beslag	Een bevestiging punt om stagen wanten enz, aan de boot te koppelen.
Bestek	Waarnemingen doen, het noteren en verwerken tot een Mws.
Bf	Beaufort, 0= windstil, 12= orkaan en >12 meter golven, >7.7 hPa druk en meer dan 64' of >32 m/sec = >115 k/u wind.
Bolletruus	Half tot voor de wind zeil, enkel of dubbel gesneden.
C	Celsius.
Cirrus	Hoge bewolking.
Cumulus	Een verspreide wolk, boerenkool type, komt voor in vrije horizontale luchtstroming. Ontstaat door lokale opstijging van een bel warme lucht.
Dec	Declinatie. De hoek die het hemellichaam met de evenaar maakt.
Dev	Deviatie, een miswijzing van het kompas.
El	Lengte oost van Greenwich.
ETA	Verwachte tijd van aankomst.
ETD	Verwachte tijd van vertrek.
Fix	Engelse term voor een berekende positie.
Gaffel	Rondhout aan de bovenkant van een vrij draaiend zeil.
Gang	Verskil tussen het boordhorloge en UTC.
Gha	Greenwich uurhoek, de hoek van het azimut van een hemellichaam met de 0-meridiaan.
Giek	Rondhout aan de onderzijde van een vrij draaiend zeil.
Gijpen	Onder ruime wind met het hek door de wind van boord veranderen.
Groot cirkel	De kortste afstand tussen twee punten op een bol. Alle meridianen + de evenaar.
Halzen	Gijpen met de boeg door de wind.
Harp	Een U-vormige sluiting om dingen aan elkaar te bevestigen.

Hc	Berekende hoogte van het hemellichaam.
Hekstoel	Metalen constructie waaraan de zeerailing zit.
Helmhout	De stok in het roer, om de boot op koers te houden.
hPa	Hecto Paskal, de luchtdruk, vroeger Millibar.
Hw	Gemeten hoogte van het hemellichaam.
Kgr	Grond koers.
Kits	Twee mast zeilboot
Kk	Kompas koers, de hoek tussen het kompasnoorden en de hartlijn van het schip.
Klx	Loxodoom koers, koers over de grond.
Knoop	Een zeemijl= een boog (breedte) minuut, 10'= tien knopen, tien zeemijlen per uur.
Kousje	Een ovaal stukje metaal aan en stag om het aan een beslag te monteren.
Kw	Ware koers, de rechtwijzende hoek tussen het ware noorden en de hartlijn van het schip.
Laveren	Zigzagsgewijs tegen de wind in op kruisen.
Lha	Lokale Uurhoek.
Lijk	Een kant van het zeil.
Log	Met een Walker sleeplog kan de verheid gemeten worden.
Loxodroom	Een rechte lijn op een bol of op de wassende kaart.
Makatea	Eiland van uit zee opgerezen koraal.
May Day	Een telefoon boodschap om hulp te verkrijgen als men op zee in nood verkeert (M'aidez), vroeger SOS.
Moesson	Een halfjaarlijkse wind, meestal rectalineaair, met windstiltes tussen de seizoenen.
Mws	Meest waarschijnlijke standpunt, een berekende positie.
Nb	Breedte noord.
Occlusie	Een opgetilde warmte sector, de polaire lucht van achter de depressie heeft de polaire lucht van de voorkant bereikt, einde koude front op de grond.
Overstag	Met de boeg door de wind van boord veranderen.
Overzeiler	Een overzicht kaart.
Preekstoel	Metalen constructie op het voordek, waaraan de zeerailing zit.
Putting	Een beslag om wanten, stagen aan de boot te bevestigen.
Ra	Een verstelbaar, dwars rondhout in de mast, waaraan het vierkantige zeil bevestigd wordt.
Recordtafels	Een heruitgave van Slooves, Hamburg van de uitgave van J, C. Lieuwen.
Rv	Relatieve lucht vochtigheid. Bij 0° is het max. 5 g/m ³ , 20°=18g/m ³ en bij 30°=30g/m ³ .
Sb	Stuurboord, de rechterkant.

Passaat en Hein

Scepter	Stalen pijp, haaks op de boorden gemonteerd om de zeerailing tussen de preek- en hekstoel te geleiden
Sextant	Een instrument om de hoek tussen het hemellichaam en de kim te meten.
Sha	Siderische uurhoek, de uurhoek die de ster heeft t.o.v Arius.
St	Stand van het boordhorloge.
Stag	Staaldraad ter ondersteuning van de mast in voor en achterlijke richting, ook worden er zeilen aan gehesen.
Stratus	Bewolking met een totale bedekking. Dit komt voor in opstijgende luchtstroming. Een maritieme warme vochtige sector wordt in een front opgetild door de drogere polaire lucht.
Tuig	De zeilen.
UTC	Gecoördineerde wereldtijd, was GMT. Nodig om de lengte te bepalen.
Uurhoek	De lengtehoek in graden t.o.v Greenwich.
Vadem	Marine diepte eenheid van 1,83 meter.
Vb	Vergrotende breedte, zie wassende kaart, wordt gebruikt om integraal de loxodroom te berekenen.
Verbetering	Een gist positie verbeter je met een fix.
Verheid	Afgelegde afstand door het water.
Vgr	De vaart over de grond.
Vlx	Vaart lang de loxodroom.
Vortex	De breedte in mijlen van een eenheid millibaren (meestal 5), hoe kleiner hoe meer wind.
Want	Staaldraad ter ondersteuning van de mast in zijdelingse richting.
Wassende kaart	Mercator kaart, daarvan lopen de meridianen parallel (de pool kant wordt uit elkaar getrokken), en is een loxodroom koers een rechte lijn.
Wl	Lengte west.
Zaling	Dwarshout tussen de mast en het want.
Zb	Breedte zuid.
Zeemans knoop	Een knoop die ALTIJD losgemaakt kan worden en nooit knijp loopt.
Zeerailing	Lijn van RVS die door scepters loopt van de preekstoel naar de hekstoel over het gangboord.
Zn	Azimut, de ware peiling van het hemellichaam.

Proloog

Een uitgelopen vakantie met de sloep Passaat.

Het eerste probeersel om wat over mijn 6 jarige wereld omzwerving te schrijven viel niet mee. Als je met mensen bent dan rollen de onderwerpen er vanzelf uit. De inspiratie komt van buiten. Het achter de computer zitten schrijven geeft je de indruk, dat alles wat je denkt en schrijft interessant is. Niets is minder waar. Door de wisselwerking van spreker en toehoorder krijg je automatisch een filtering van onderwerpen, waarbij je bijna onbewust reageert op je toehoorder. Ga je schrijven, dan zit je alleen achter je toetsenbord en je probeert er het beste van te maken. Inspiratie opdoen met andere, zeer verscheidene mensen, om de onderwerpen uit te diepen is daarbij onontbeerlijk.

Om bij het begin te beginnen. Mijn grootvader van moeders zijde, Gerit Visser, kwam van Vlieland en was meestal bij ons thuis. We hadden een fotowinkel op de Westerkade bij het Tolsteeg, Ledigerf in Utrecht. Mijn moeder werd weduwe vroeg in de oorlog. Mijn grootvader was ook weduwnaar. De tantes en ooms waren niet zo dol op opa, bij ons was hij altijd welkom. Tot mijn grote genoegen. Ik hing aan zijn lippen met zijn verhalen over varen, scholletjes prikken op het wad en snoeken met een baard vangen, kabeljauw. Hij lag er ook op zijn rug op het duin om naar de voorbij vliedende wolken te kijken.

Als mijn grootvader naar school ging dan moest hij eerst naar West Vlieland lopen. Met de roeiboot stak hij over naar Texel, door het Eierlandse gat over te steken. Hij ging verder te voet naar Oudeschild en met de pont voer hij naar Den Helder. Als opa de horizon kon zien, dan waren zijn weer voorspellingen onveranderlijk betrouwbaar en hij wist van boven stromingen en fronten. Hij legde de basis van mijn weerkundige kennis.

Zijn vader was loods op het Stortemelk, de levensgevaarlijke toegang tot de Waddenzee en het IJsselmeer. Zijn moeder Christin Larsen kwam uit Bergen, Noorwegen. Ik ben daar later heen gevaren met mijn Waarschip 7,25, een kwarttonner. Ik navigeerde uitsluitend op de radiobakens. Het zicht was minder dan 2-5 mijl in hartje zomer. In Bergen werd het niet droog. Na 7 dagen ellende ben ik weer vertrokken. Ik ben het volkomen eens met mijn overgrootmoeder, daar kan een mens niet leven.

Doordat ik een stekker met 120 volt op 1 jarige leeftijd in mijn mond stak had ik geen onderlip meer. Ik moet geen aantrekkelijke kleuter geweest zijn voor

vreemden. Door plastische chirurgie, in de Pacific oorlog ver ontwikkeld door de front chirurgen, werd ik aardig opgeknapt door dr. Honig uit Utrecht. Dat gebeurde in het AZU, toen nog aan de Catharijnesingel gelegen. Mijn leven werd normaal. Op de lagere school en de MULO bleef ik een keer, wegens de operaties, zitten. Op school maakte ik kennis met de Stille Oceaan en het Groot Barrière-erif, het grootste maritieme bouwwerk ooit door levende wezens gebouwd! Dat wilde ik als kleine jongen al zien. Een 10 voor aardrijkskunde op mijn eindexamen MULO wees toen al naar mijn interesse voor de andere zijde van de horizon.

Ik werd zeeverkenner bij de Jan Ellerman groep. De boten lagen in het Merwedekanaal, bij de duiker in het Amsterdam Rijnkanaal. In die tijd, ik spreek nu over de jaren vijftig, zestig, zeilden we lustig op het Amsterdam Rijnkanaal. We zwommen er en liften vrolijk op de schepen, heen en weer. We zochten een niet te snelle vrachtvaarder uit, met een laag vrijboord. Dan zwom ik als een gek tot vlak voor en naast het schip. Vervolgens liet ik me er dan vlak langs zakken en hees mezelf in het gangboord. Sommige schippers joegen ons er af.

In de zomer hadden wij een zeilkamp op de Loosdrechtse plassen. We moesten er eerst heen roeien. Dat ging met de boten Heemskerk, Padde, Bontekoe e.a., twee sloepen en 2 bm's. We voeren over het Amsterdam Rijnkanaal naar Maarssen. Daar sloegen wij af naar stuurboord, de Vecht op bij de Kinine fabriek. Na veel roeien en jagen gingen we via de Kraaiennest sluis naar de vijfde plas. De sloepen herinner ik mij nog, die moesten onder het bruggetje bij het fort doorgewurmd worden. Dat bruggetje was knap laag. Urenlang hebben wij de sloepen en zeilboten de Vecht langs, door de windstiltes 'gejaagd'. We flikten het altijd in een dag.

Het Loosdrecht van toen was nog plassen met rietkragen en natuurlijke veen eilanden en kraakhelder water. Ik herinner mij de Napoleonsweg nog als een riet kraag tussen de 'vierde' en 'vijfde', net zuidelijk van het eiland waar wij toen kampeerden. Dat eiland lag tussen de derde en vierde plas. Het was de laatste in een rij van af de Hoge Willigen bij jachthaven De Valk.

De westelijke kop van dat eiland was toen nog knap groot. Een hele troep zeeverkenners kampeerde er 3 weken plus de leiding. We hadden een heuse kombuis en een HUDO, *houdt uw darmen open*. Dat alles op een brok open veen, ongeveer 25 meter van de westpunt, die vol met elzen en wilgen stond. De boten lagen meestal in een vrij beschutte inham net zuidelijk van het bivak. Naar het oosten werd het eiland sneller en ook toen moest ik al enkel keren over de gaten in de landstrook springen.

Na de zeeverkenners verloor ik het varen een tijdje uit het oog, tot ik later de fotowinkel overnam en een Waarscheepje 600 kocht. Dat kajuit zeiljachtje was als bouw pakket vrijwel afgebouwd. Het bleek een snelle, goede zeiler. Jarenlang voer ik er mee op Loosdrecht en in de vakantie ging ik naar het IJsselmeer. Als het weer betrouwbaar was ging ik door de sluisen en zeilde het Wad op. In Workum voer ik langs Reid. Die woonde in de vuurtoren aan de monding van het Zool. Workum is de stad waar de Hobma's vandaan komen.

Voor de lol had ik in 1975 ingeschreven voor de Singlehanded Prestatietocht van Reid. Dat was een zeiltocht van een paar dagen over het Wad en IJsselmeer. Je moest de motor uren bijhouden en zoveel mogelijk onder zeil varen. Degene die een tocht correct uitzeilde mocht de Noordzee route kiezen i.p.v. de Waddenzee. Het was opgezet om mensen met dezelfde hobby bij elkaar te brengen en ervaring uit te wisselen. De prijsuitreiking was in de winter in restaurant Seeburg bij de sluis. Heel wat disputen werden daar geslecht. Als kleinste en primitiefste voer ik de tocht als enige binnen de voorgeschreven tijd uit. Wegens de wind stilletes, waar ik geen last van had met dat 300 kg lichte bootje, werd de tocht met 24 uur verlengd.

Het sterkste verhaal. Ik vergat na de start tussen W1-H2 en W3 (boeien) door te varen. Enige mijlen naar het noorden haalde ik twee andere in, die vroeger gestart waren. Een van hen zei dat ik gediskwalificeerd was. Ik draaide om, en ging er alsnog tussendoor. Een half uurtje later liet ik ze weer in mijn zog. Alleen een omgebouwde 12 meter kon ik voor de sluis van Kornwerderzand net niet pakken. Alle zeilen stonden op mijn Waarscheepje, met pikhaken en vaarbomen. Ik rommel nu eenmaal graag.

De 'beste prestatie' werd gewaardeerd met een zilveren brijlepel en die viel mij uiteraard ten deel. Dat is de enige trofee die ik heb, want alles wat georganiseerd wordt mijnd ik normaliter als de pest. Ook later heb ik mij alleen maar geïnteresseerd voor duur records. Hawaii naar San Francisco was in iets minder dan 2 maanden. Dagen dobberde ik, in zicht van San Francisco baai rond. Enkele mijlen per dag worstelde ik naar het zuidoosten in de minimale zeebries van de namiddag. Die dagen behoorden tot de hoogtepunten van mijn tocht. Ik vestigde dat moeiteloos.

Ik hoor wel eens van anderen, dat ze het moeilijk hebben zo alleen op zee. Ik kan er niets over zeggen en schrijven. Ik genoot. Ik genoot van Passaat, die zo goed aangepast was aan zijn omgeving. Ik genoot van de natuur. Ik genoot van het er zijn en het te doen.

Ik had slechts één slechte dag op zee. Bij Paaseiland. Daar sloeg mijn poes Naamloos, zwart met witte voetjes, overboord. Ik jankte net niet, toen zij om 6

uur v.m. zoek was. Er lagen twee vliegende vissen op het dek. Droog, dus al uren dood. Ik zeilde niet eens terug. Tot Kaapstad durfde ik er geen meer aan boord te hebben. Kapie stal mijn hart en is nog steeds bij mij op de flat. 'Het' ondertussen, mist de zee en de vliegende vissen en samen troosten we elkaar af en toe.

Na de 600 verkocht te hebben, bouwde ik de romp van een Waarschip 720 kwarttonner in 9 maanden af. Hiermee werd voor het eerst de uiterton in het zog gelaten en er werden tochtjes over de Noordzee gemaakt. De Friezen benoemden onze zeeën, Zuiderzee, Oostzee en de Noordzee.

De eerste echte tocht ging non-stop naar de Azoren. De bedoeling was om via de Canaries, Cabo Verdes zo ongeveer om de St Paulus en St Petrus rotsen te varen. Die liggen op de evenaar ongeveer halverwege Afrika en Zuid Amerika. Dan moest ik weer naar het noorden. Zodoende zou ik rond het HOOG VAN DE AZOREN zeilen. Ik maakte onvrijwillig landval in Porto de Ponta Delgada. Het overgebalanceerd hulproer van een door mij zelfgebouwd windvaan stuursysteem brak. Alles onder water was er af. Ik liet er een aluminium onderstuk aanmaken voor goedkope escudo's en ging weer terug naar Nederland, non-stop.

Daar liquideerde ik de fotowinkel en de belastingperikelen begonnen direct. Ik had 5 rechtszaken tegen de staat, won er 4 en ik kreeg gelukkig aardig wat centjes terug.

Toen werden de plannen uitgewerkt voor mijn eerste oversteek naar West Indië.

Het belangrijkste boek dat ik aan boord had was Ocean Passages for the World van de Britse Admiraliteit. Voor mij was het zijn gewicht in teak waard, om veilige en niet de kortste routes te volgen.

Als ik b.v. van Falmouth naar Madeira wilde varen dan las ik het volgende, vrij vertaald: Stuur west-zuidwestelijk vanaf de Lizard. Wanneer je de westenwind ontmoet, neem dan de slag die het meest om de west gaat. Bij het bereiken van 10°/12° Wl behoort de wind meer en meer naar noordwest te ruimen. Dan kan er met een gunstig windje om de zuid gezeild worden. Blijf onder alle omstandigheden ver van Ile d'Ouessant en Cabo de Finisterre. Pik vervolgens de (noordelijke) Portugese Passaat voor de kust van Portugal op en alle ellende van de golf van Biskaje laat je achter je.

Vanaf mijn eerste reis heb ik me hier slaafs aangehouden en een snel en vooral veilig Kanaal vertrek viel mij ten deel. 's Zomers kreeg ik nooit meer dan 7 Bf in die streken. Van IJmuiden naar Falmouth werd meestal non-stop afgelegd, de Dover buitenhaven is weliswaar een goedkope stop. Ik sloeg Dover bijna altijd

over. Bij Singlehanded kwam de routine meestal na 2 dagen, vanaf dan kon er met tukjes van 5/10 minuten veilig naast de shippinglane meegevaren worden.

Hiervoor had ik mezelf een digitale aftelwekker gemaakt rond de 4521 cmos chip. Een soort omgekeerde eierwekker die niet uitgezet kon worden. De alarm-tijd was net zolang als de afteltijd en de wekker kon slechts opnieuw gestart worden. Hij was instelbaar vanaf 5 minuten en de tijd werd steeds het dubbele, tot 320 minuten digitaal -5, 10, 20, 40, 80, 160, 320. Het pulserende treiterende en tergend ellendige digitale hoog-laag geluid wekte zelfs de latere kakkerlakken. Ik verdenk mijn alarm ervan dat er vele kakkerlakken van ellende overboord gerend zijn, want echt last heb ik niet van ze gehad. Dat kan ook op gewenning duiden, je uiteindelijk bij het onvermijdelijke neerleggen.

Vele, vele malen heeft dit alarm mijn leven gered. Door het op het juiste interval te zetten, bleef ik de gevaren voor. Op de diepzee stond het alarm op 20-40 minuten dag en nacht. Alleen in de Pacific stond het af en toe op 40-80 minuten. Zelfs de siësta na de zon doorgang op de open zee, na de bestekopmaak, duurde nooit langer.

Overleven was prioriteit #1.

Via Madeira, de Canaries en de Cabo Verdes ging het in de richting van Recife. Brazilië was ook altijd mijn standaard route naar West Indië. De meeste zeilers bleven in Los Cristianos (Tenerife) of Puerto Rico (Grand Canaria) e.d. op vooral de Canaries wachten. In volgepakte havens lagen ze zij aan zij tot de **orkanen** in West Indië, eind november, voorbij waren. Ik vond het interessanter wat te varen en wel, in de zomer, de oude windjammer route naar Brazilië. Dat ging niet zomaar. Veel zeilers kwamen in windstiltes van weken, als ze zomaar plompverloren voeren. Dus pakte ik weer het standaardwerk van de Admirali-teit.

Zuidelijk van de Cabo Verdes tussen 5° Nb en de evenaar staat in de zomer een onduidelijke Moesson naar de kust van Afrika. In de zomer heerst daar een zuidwestenwind. Daarom staat er in de zeilaanwijzingen het volgende advies.

Vaar ongeveer zuid-zuidoostelijk en passeer dan de rotsen van st Peterus en st Paulus ruim om de oost en zuid. Zet dan pas koers naar Olinda in de aantrek-kende Passaat, met een forse stroming mee.

De haveningang van Recife is in de monding van drie rivieren, bij de drie grote tv zendmasten. Recife (Pieter Mauritsstad) was de voormalige vesting en ver-versingspost van de VOC in Brazilië. De tonnen en havenlichten zijn 's nachts

nauwelijks zichtbaar dus, *zoals bij alle onbekende havens, wacht voor de dag en kijk uit je doppen.*

Brazilië was goedkoop. Het weer was tropisch. De kust was orkaan vrij. Het was voor mij de ideale tussenstop voor West Indië of Zuid Afrika vanuit Europa. Naar West Indië stak ik meestal noordelijk en westelijk van Fernando de Noronha, helaas nooit aangelopen. Daarna stak ik noordwestelijk door de doldrums, naar de noordoost Passaat. Ik moest noordwest blijven varen, tot de breedte van het doel bereikt was. Dan pas zette ik koers pal west in de Passaat met de forse stroming pal mee. Voor een ieder was het Xmas op Bequia. (spreek uit backway)

Mijn eerste tocht ging via Barbados naar Grenada, door de Grenadines, St. Vincente naar St. Lucia. Tot mijn verbijstering ging de mast plat, enige mijlen zuidelijk van de Pitons, in een zware valwind.

Voor ik de zaak binnen boord had was het donker en ik was buiten de scheepvaartroutes beland. Ik maakte een nood antenne; splits ongeveer 45 cm coax aan het einde uit elkaar. Strek de 90 cm uit op een stok. Met de VHF kon ik alsnog contact met een Braziliaans zeeschip krijgen. Die maakte weer contact met een nabij jacht uit Nieuw Zeeland. Die smeten 20 lt. benzine op mijn Waarscheepje, zodat ik naar Castries kon motoren.

Mijn Honda buitenboordmotor had het zwaar te verduren tegen de Passaat en de koppige zeeën in. We haalden het. Daar kwam ik tot de conclusie dat een Waarscheepje toch iets te licht was voor dat werk. Repareren en terug zeilen leek mij niet een goed idee, dus werd de kwarttonner te koop aangeboden.

Tot mijn grote verbazing ging het scheepje vrij snel van de hand aan een accountant van Coopers en Leibrand. Ondertussen was er een Zwitser aangekomen. Die wilde mij voor de etenswaren, die ik nog aan boord had, wel naar Martinique brengen. De Bubblehull. Vanaf Martinique bleek het erg goedkoop om met een 'last-minute' charter van Nouvelle Frontière richting Brussel te vliegen. Eind januari was ik weer terug, \$10.000 USA (toen fl. 2.75) en een ervaring rijker.

Toen begon het zoeken naar een ander schip. Het moest langer, zwaarder en kits getuigd zijn en vooral, een dubbelender. Een oude advertentie in de Waterkampioen bracht mij in contact met Passaat. De eigenaar woonde in Spijkenisse. Het was liefde op het eerste gezicht. Een Bretonse loodsboot, karveel, mahonie op eiken en met iroko afgebouwd. Zij leek sprekend op een reddingsboot. Ze was echter ranker, kits getuigd met Bermuda zeilen, een lange kiel met een losse scheg + aangehangen roer en een laag vrijboord. Zij had dus een laag zwaarte

punt. Passaat was 9 meter lang, 2.70 meter breed en had 1.20 meter diepgang. Ze woog leeg zes ton en had 2 ton ballast onder de kiel. De bolle kop en een slank achterschip gaf het scheepje de gewenste zeewaardigheid.

Dit alles wees op een goed klein stoer zeescheepje.

Dat ze zo goed zeilde, langzaam aan de wind, snel met ruime wind en zo koersvast als een rots, verbaast mij nog steeds. Dat vaak, na het inspelen met een stuurautomaat of de windvaan, het roer gewoon vast gezet kon worden. Later met de verlengdeboegspriet werd een storm fok vliegend als stuurzeil gehesen. Onder de zwaarste omstandigheden stuurde zij zichzelf moeiteloos. Aan de wind en met ruime wind.

Passaat heeft mij alleen verbaasd, een zo sterke schakel in ons team te zijn.

De eerste tocht met Passaat eindigde bijna fataal. Zuidwestelijk van de Lizard voer ik tegen een visser uit Brest aan, om 5 uur in de morgen. Nog net op tijd kon ik de motor aanslaan. Ik kon zodoende voorkomen dat ik onder getrokken werd door de pols dikke staalkabels naar het sleepnet. De schade viel mee, de korte boegspriet was verdwenen. De zalingen van de hoofdmast stonden naar achteren. De bakboord zaling van de bezaan hing in tweeën. De terugtocht na de aanvaring was wat emotioneel. Alles slijt echter.

Het jaar daarop vertrok ik, voor de tweede keer, richting oceaan met lady Passaat. De bedoeling was om een figuur, de Acht van Hein, te zeilen. Mijn variatie op de Noordzee Driehoek van Reid en wel op de Noord- en Zuid Atlantische oceaan. Te weten Engeland via de Azoren naar de Canaries. Dan naar Brazilië, vervolgens naar Kaapstad. Weer naar Brazilië en via West Indië ging ik terug naar Nederland. Grof 20.000 zeemijlen. Het moet ongeveer in een jaar kunnen.

Ik vertrok dus eind april, wat vroeg, uit Zuilen. Ik voer door pittoresk Utrecht en via Vreeswijk ging het naar Rotterdam en de Hoek. De steeds weer terugkerende moeilijkheden met de Autohelm begonnen al op de Maasvlakte. Contacten zaten er bij dozijnen in, twee printen en een en al ellende. Vaseline er op en het ging weer voor even.

Deze keer, ik weet niet waarom, bleef ik de kust volgen. Via de Vlaamse banken ging het richting Calais. Vlak voor de Vlaamse kust bij Blankenberge ging ik voor anker in een licht oosten windje. Na een goede nachtrust ging ik weer verder. Toen ik onder de Franse kust doorvoer en door de Doverstraat was, stak ik over naar Royal Sovereign. Ik ging in de Seafords Roads voor anker. De accu's werden geladen, de Autohelm contacten werd weer in de vaseline gezet en daarna sliep ik wat.

Toen ik bijna uit mijn kooi rolde vanwege de naar oost geruimde en toegenomen wind ging ik weer verder. Het ging via Owers, Portland Bill en Start point naar Falmouth. Daar deed ik wat laatste inkopen en een paar ontbrekende kaarten werden meegenomen.

Engeland was wat dat betreft spot goedkoop. Er wordt geen BTW op boeken en kaarten berekend. Alle Admiralty uitgaven zijn minstens de halve prijs van Nederland of de rest van de wereld.

Als ik naar b.v. Brazilië vertrok dan stortte de BTW ontvanger alle betaalde belasting van gekochte goederen op mijn rekening in Nederland terug. Ik hoefde het alleen te vragen tijdens het uitklaren bij de douane. Of ik de EEG verliet en in Brazilië aankam werd niet gecontroleerd!

Nadat ik de Lizard rondde en de Bishops rocks achter me liet, ging het de oceaan op. Eerst moesten ik naar 10°-12° west varen. Dat was de opdracht. Ik had wisselvallig weer. Van alles wat. In de fronten ging de wind rond.

Op 14 mei feliciteerde ik mezelf met mijn verjaardag. Ruim 14° Wl waren we al en ik lag op een 230° Kk, richting Azoren.

De wind kromp naar noordwest, ongeveer 2-3 Bf en nam later toe tot 5-7 Bf. En dat bleef het. Noordwestelijke wind en grijs weer. Wel dagen van allemaal 120'+ mijlen. Dat ging goed. Een kits zijn favoriete koers zo rond halverwind. De grote fok #1 en de volle bezaan waren gehesen, de balans was perfect. Etmalen van 150'+ rolden er later moeiteloos uit. De toenmalige Shippingforecast op 200 kHz liet een trog een week lang liggen tussen Engeland en de Azoren, in Trafalgar. Ik snelde er door.

Dat was zeilen. Ik moest er wel aan wennen. Landval bij Sao Miguel was in rustig weer. De geur die me tegemoet kwam, toen ik in lij van het eiland kwam, verdoofde me bijna en het voelde goed aan na zo'n zware oversteek. Achter in de haven van Porto de Ponta Delgada aan de pontons was het rustig. 1106' in 11 dagen was uitstekend voor Passaat.

Na enkele dagen vertrok ik naar Terceira en kwam in een zware windstilte. Dat zat er dik in, na zo'n snelle oversteek. Het duurde bijna een week. Passaat had geen haast en ik volgde gedwee. Vandaar ging het naar Faial, Horta. Daar lag ik tussen twee boeien.

Aan de wal in de kop van de baai van Horta lag een wrak op de kant, een stalen scheepje. Het had een oud Vlaamse naam die me is ontschoten. Zij was niet lang geleden hier heen gesleept. De eigenaar had West Indië niet gehaald. Hij over-

leed in de eeuwige windstiltes van het Azorenhoog. Onbegrijpelijk, dat er nog zeilers waren die de onmogelijke route namen door het Hoog van de Azoren. Als je eerst zuid-zuidoost vaart i.p.v. zuidwest, dan zoek je de gunstige Passaat in het oosten. Na een paar dagen pik je de Passaat op en je bent er zo in een paar weken.

Toen ging ik weer terug naar Sao Miguel in een stevige noordooster, hard aan de wind. Passaat had één nare hebbelijkheid die zij bleef houden. Forse lekkage bij zwaar weer aan de wind. Ik kon het niet vinden. Ik vermoed nu dat de eerste huidplanken openden onder de grote mast (de voorkant van de kiel), tussen de kielbalk en het zaadhout.

In Porto de Ponto Delgada kwam de eerste avond bezoek. De grote baas van een computer bedrijf in Californië, ik dacht Datapoint. Hij kwam uit Florida met zijn 13-14 meter lange sloep. Hij vroeg me hoe de oversteek van Horta was. Ik was verwonderd, hoezo? 5-6 Bf uit de oost. Daar heb je toch vrede mee?

Hij had in die zelfde *storm* bijna zijn mast verloren. De hekstag was bij de onderste antenne isolator gebroken. Waarschijnlijk van het zwaar stampen van het scheepje in de forse zeeën. De mast redde hij nog net in de bakstagen. Hij was met de hele familie en ze zouden die zomer de Med. (Middelandsezee) rondvaren. De vrouwen waren uit 'shoppen' zodoende dat hij even langs kwam.

Toen ik later bij hem aan boord was zag ik zijn 'yacht'. It carried his equipment. Alle elektronica was aan boord, zelfs een weerfax die hij niet kon interpreteren en een directe telex verbinding met Anaheim, Californië, zijn hoofdkantoor. Hij was heel eerlijk tegen mij en zei, dat hij stinkend jaloers was op mijn vrijheid en instelling. Ik zei bescheiden, dat alles zijn prijs had en wenste hem veel succes. Het stuk stag had hij besteld en al doorgetelext naar de USA.

Toen ging ik verder naar Madeira. Funchal had net de nieuwe jachthaven voltooid en ik kon er 14 dagen voor niks in een box liggen, naast de Belgische Lady 2.

Zoals meestal waren de contacten goed en niet diep, want iedereen moest weer verder en niemand wist wanneer. Iedereen komt en gaat en ik wende er aan. Lady 2 zag ik weer op Martinique, maanden later. Zo gaat het.

Madeira vind ik een van de mooiste eilanden om landval te maken. Ik denk dat het komt, omdat Madeira het eerste exotische eiland is en hier gaat het avontuur beginnen.

Ook is het klimaat in Funchal prima; met de zeebries in de middag en de afkoeling tegen de avond. De landbries die van de hoge bergen afrolt maakt de avond verfrissend en je slaapt er heerlijk koel. Ook kun je op het tij de boot droog laten vallen voor nop op het beton in het vissershaventje. Passaat met zijn 1.20 diepgang deed dat altijd zonder moeite met zijn lange, brede kiel.

De overtocht naar Grand Canaria was snel in de bijna Passaat. De Passaat was hier nog niet stabiel. Elke wind was mogelijk. Ik ging voor anker in La Luz, in de haven achter een oliescherm. Vandaar voer ik naar Porto de Santa Cruz de Tenerife.

De noordelijke kop van die haven was gereserveerd voor de jachten. Eerst ging het hekanker uit, dan werd voor vastgemaakt aan de kade. Je lag veilig, niet comfortabel in sterke noordoosten winden en al het vuil waaide van de kade op je scheepje. Het zwemmen in de oceaan, net over de dam, verfriste lekker in de hete middagen.

Van hier ging ik naar Los Cristianos, waar het al druk begon te worden. Veel jachten wachtten hier het einde van het orkaanseizoen in West Indië af, november. Ook hier bleef ik niet lang. Passaat was zwaar beladen, de ongeveer 30 cm verhoogde waterlijn veranderde het vaargedrag niet. Dat was een van de voordelen van een dubbelender. Nog even ging het naar Santa Cruz de la Palma.

Ondertussen was het 1 september geworden. Ik zette koers naar het zuid-zuidwesten, richting Cabo Verde Arquipelago. Vaak was er weinig wind wanneer ik uit lij van een eiland wegvoer. Een dubbele Bolletruus hielp dan wel wat om los te komen. Ik vond die halfwinder een onding, omdat met weinig wind en een deining, ze meestal rond de voorstagen rolde en veel gepuzzel veroorzaakte. Ik gebruikte haar weinig in volle zee, ook vanwege het wrede stuurgedrag. Ik kon haar missen als kiespijn.

Op Tenerife had ik een visstok met een rail gekocht. Het vissen kon nu ook beginnen. De stok en de rail doen er niet toe. Wel de lengte van de lijn. Niet de sterkte. 400 meter is de standaard lengte. Ik sleepte het aas zo'n 50 meter achter het schip. Als ik beet kreeg raasde de lijn er uit. Aanslaan ging alleen met kleintjes. Voor een grote moest ik de zeilen snel neerlaten en afstoppen. Dat kostte minimaal 200 meter. Met de 100 tot 200 meter lijn die dan nog over was moest ik hem vermoeien.

Goudbaars (blutsneus) en tonijn kwam van toen af op het menu van mijn overwegend vegetarisch dieet; biologisch bruin brood, bruine rijst met sojameel en gedroogde groenten, boter, kaas en zelfgemaakte jam hielden mij slank en in top conditie. Mijn gewicht schommelde altijd rond 120 pond.

Eerst bakte ik gewoon brood met gedroogde gist van dr. Oetker. Langzaam echter, ben ik overgegaan op zuurdeeg, met vallen en opstaan. Het volgende brood recept werkte onder alle omstandigheden.

Ik nam een vlakke theelepel droge gist en stopte het in een jampot met enige lepels meel. Meestal nam ik twee lepels bruine en een witte. Dan deed ik er flink water bij. Het moest vrij dun zijn. Vervolgens roerde ik het wat en zette het weg. Ik roerde het enkele malen per dag. Eerst rees het fors, later nam dat af. Om beslag te maken nam ik de hele inhoud van de pot. Ik mengde het, voor een heel brood, met 3 bekers volle en 1 beker wit meel. Ik voegde er zoet en zout water en wat melkpoeder bij. Het kneden was zwaar want het moest zó droog blijven dat het niet uit je handen droop. Ik maakte dit klaar in de namiddag en liet het de hele avond en nacht rijzen. Ik nam dan een handje van het deeg en deed dat weer in de jampot. Vervolgens voegde ik er twee eetlepels meel aan toe en veel water, voor het volgende brood. Bij zonsopgang sloeg ik het neer en deed het in de bakpan. Ik legde een theedoek over de volle bakpan. Een paar uur in het zonnetje deden de rest. Het rees tot 150%. Dan ging het in de oven met 10 min volle brander(s) en dan 30/45 minuten rustig, de geur was onweerstaanbaar.

Na enige tijd raakte de kracht uit de zuurdesem. Ik maakte dan nieuwe met de droge gist.

Eerst werkte ik met een RVS half cardanische Optimus met dubbele branders. Daar ging een opzetoven op, niet cardanisch gemonteerd. Later kocht ik voor \$10 USA een in India gemaakte Primus met \$2,50 USA reserve branders die 6 maanden heel bleven. De Primus en oven werden met haken aan de romp bevestigd en de pan rommelde wat in de deining.

Rijst kookte ik in een grote pan. Een kopje rijst + een half kopje zeewater + anderhalf kopje zoetwater. Daarna ging de (gedroogde) groente er op en de soja er bij. Ik kookte het even en liet het sudderen tot het droog was. Meestal ging dat binnen 15 minuten, bruine rijst duurde wat langer, tot 45 minuten. Alleen bij zware zeegang moest ik de pan vasthouden. Onder zeil was Passaat een stabiel scheepje.

Na een paar dagen zette de Passaat zich vast in het noordoosten. Het grootzeil ging aan de ene en de uitgeboomde fok aan de andere kant. Ik liet Passaat haar gang gaan.

Toen werkte ik nog met een oude Autohelm 2000. Voordewind stond het motor-tje niet stil. Ik vervloekte het. Tot Kaapstad had ik er nog geen oplossing voor. 100'/120' behoud per dag was geen uitzondering in de stevige Passaat, 80'/100' was meer regel.

De navigatie was altijd gegist bestek en de verbetering ging met de sextant. Ik had een fraaie Observator met ingebouwde filters. Ik heb nooit behoefte gehad aan een Satnav of een GPS. Ik miste nooit een eiland. Ook later; ik liep twee keer de lage Minerva riffen in de Pacific aan. De tweede keer bij nacht in 5-7 Bf, buiig weer en als altijd lag alles op zijn plek.

Mijn Walker sleeplog hield de mijltjes bij. Elke 6 uur werd de geschatte en gezeilde koers, logstand, stroming, weer, zeegang en zeilstand enz. genoteerd in schoolschriften.

Bij zonsopgang rond zes uur gaf de lucht temperatuur ook ongeveer de temperatuur van het zeewater aan. Dit is een belangrijk en onderschat detail. Zeestromingen hebben vaak een andere temperatuur dan de omgeving. Door de temperatuur van het zeewater in de gaten te houden onderken je sneller de stromingen.

Een verzeiltruc die niet iedereen kent gebruikte ik altijd. Ik nam de som van de breedte en de declinatie. Daarbij was noord = + en zuid = -. Ik veranderde vervolgens die booghoek in een tijdhoek, dus deelde het door 15. Zoveel tijd minuten voor en na de middagbreedte stond het hemellichaam ongeveer 45° oostelijk of westelijk ervan. Zo kreeg ik met verzeiling een optimaal Mws.

In de tropen kon ik er niet buiten. Als de zon b.v. 89° Hw doorgang had, dan was het tijd verschil 4 minuten tussen 135°, 180°, en 225°. Ik schoot een Mws in 8 minuten.

Eerst rekende ik mijn Hc en Zn met een Casio wetenschappelijke rekenmachine met de cosinus en tangent formule in slechts 50 programma lijnen. De Recordtafels van J.C. Lieuwen gebruikte ik ook veel. Dit 12-mm dikke boekje prefereerde ik boven alle andere tafels. De breedte en declinatie tabellen van 0 tot 90° en alle uurhoeken makten het geschikt als een volmaakte back-up voor de alom gebruikte elektronica. De Nederlandse Zeevaarkundige Tafels gebruikte ik voor mijn gegist bestek berekeningen..

Ruim een week later, in de nacht bij volle maan, passeerde ik Santo Antao op de kim. Met het Waarschip was ik al eens in Mindelo geweest. De valwinden in de baai waren gevaarlijker voor het schip, dan buiten op zee in de stevige Passaat. Dus deze keer voer ik door, het begon net te wennen!

Een paar dagen later kwam de eerste bui uit het zuiden aanzetten. Alle zeilen gingen snel neer. Aan de wind met een toenemende zuidooster voeren we met fok #2, 2 riffen in het grootzeil en 1 rif in de bezaan verder. Een uurtje later werd alles weer gehesen en bij 1 Bf uit noordoost sjokten we verder in de afge-

nomen wind. Deze bui was ver doorgeschoten. Twee dagen later stond de barograaf op 1009,5 hPa.

De doldrums waren niet ver meer. Met minder dan 1 Bf noordelijke wind dreven we verder. Met vallen en opstaan duurde dit nog enkele dagen. Af en toe sloeg de wind om naar het zuiden. De barograaf stond nu op 1011' hPa, de zuidelijke moesson was niet ver meer.

Volgens de zeilaanwijzingen zat de moesson hier tussen 5° Nb en de evenaar (0°) in de zomer van het noordelijk halfrond. Daar kon ik dus zuidwestelijke winden verwachten. Als ik ze kreeg kon ik gemakkelijk naar het zuidoosten tot zuiden varen. In de winter kon recht op Brazilië koerst gezet worden. De reden er achter was de praktijk. Kwam ik te veel west in de zomer, zonder voldoende om de zuid te zitten, dan pakte de 2' stroming mijn scheepje. Die stroming sleurde ons dan richting Fortaleza, noord Brazilië, en daar wilde ik beslist niet heen. Zat ik zuidelijker, dan had ik alles mee!

Toch zakte de barograaf weer verder naar 1006,5 en het was 31° C aan boord! Af en toe was er wat wind, meestal variabel. 19 dagen na Palma zaten we op 6° 32' Nb, 25° 18' Wl. Ik logde de laatste 24 uur 65', bij een lichte wind uit zuiden. Buitjes te over. Af en toe forse. Op 25 dagen waren we op 3° 17' Nb en 24° 47' Wl aangeland. Bijna op de helft met wat meer wind uit het zuidoosten. De wind bleef licht in het algemeen. Op 31 dagen gaf het 3 Bf zuidoostelijk met een positie van 0° 22' Nb, 27° 35' Wl. We kwamen weer wat verder uit de doldrums met een 3 Bf zuidoosten windje.

Zo sliep ik, zo was ik wakker, het was 01,30 uur. De gangboorden sleurden door het water en het regende dat het goot. Het grootzeil ging snel neer. Kitsen zijn zo gemakkelijk te manoeuvreren. Een half uur later sliep ik weer bij maanlicht met een 3 Bf zuidooster en vol tuig. Zaterdag 6 oktober. 1984.

De positie was ondertussen 6° 02' Sb en 31° 55' Wl, 230' noordoost van Recife. Het schoot al aardig op.

Dinsdag 9 oktober vertrok ik uit Palma met een log van 2741'. Ik logde in de riviermond van Recife 5555,4', sinds IJmuiden. Ik ankerde weer bij mijn Indiase vriend naast de marina van Brasilia Teimosa. Daarna ging ik de stad in om in te klaren en geld te wisselen. Ik liet Passaat droogvallen en maakte haar schoon, breeuwde haar en smeerde er nieuwe onderwaterverf op.

Door de inflatie scheen elk jaar de munt van naam te veranderen, als toerist had ik daar geen last van. 100.000 eenheden voor \$100 USA gaven ook een soort kick.

20 oktober koerste ik om de zuid naar Salvador in vier dagen. Ik ging er voor anker bij het fort. Twee november ging ik verder naar Rio.

Zondag 4 november was er weinig wind uit noordoosten. Ik voer met voltuig en alles was vast gezet. Dat moest wel op zee want door het rollen kreeg je anders alles tegen je hoofd. Plotseling zag ik drie joekels van walvissen en een jonkie, 50 meter recht voor de boeg op aanvaringskoers. Ik kon niet uitwijken. Op 10 meter voor de boeg lieten ze zich plotseling zakken.

Ze passeerden onder Passaat door en doken weer op, ruim achter het hek, net naast het zog. Een half uur later zag ik wél 10 joekels bijtijds en ben ik wel uitgeweken.

Dinsdag had de kat een haak in zijn lip. Ik heb de haak afgebroken en teruguit eruit gehaald. Toen werd de kat weer rustig. Ik logde 6621,2' op de 10^e november en ik ankerde in Botofogo, onder het Christusbeeld hoog op de suikerbroodberg. Weer klaarden we in, deden inkopen en passagierden wat. De eerste dagen waren regenachtig en koel. Later werd het afwisselend van 20° C tot 30° C. Ik verstaagde ook de boegspriet wat beter, die ik er in Recife had bij gezet. Op 22 november vertrok ik naar Kaap de Goede Hoop.

Dat kon een lastige oversteek worden. Het begin was zoals ik kwam, weinig of geen wind. Na drie dagen zat ik op ongeveer 80 mijl oost-zuidoost van Rio. Het was zó helder die de nacht, dat de licht paddestoel van de stad nog goed zichtbaar op de kim was.

Na nog een dag met weinig wind ging het echt blazen. Noordoostelijk 6-7 Bf en later zelfs 8. Halverwind, dus Passaat genoot. Het leek wel een wind veld van Cabo Frio. Na een dag werd het weer 4-5 noordoost. Ik hield een 135° Kk koers aan. Bui na bui gingen over me heen en soms zo erg dat de sluizen open leken. De wolkbreuken konden nog steeds erger zoals die middag. Massief viel het. Binnen was het droog. Het teaken dek stond zowaar bol van de spanning.

Passaat begon ook wat meer te lekken. Ik pompte nu voor de tafel achter de mast en achter in de kajuit bij de trap, voor de bezaan. Ik had een stuk van 10 cm van de vloerplank af gezaagd, net voor de tafel. Dat tilde ik met een oog op, en kon de handpomp in de sleuf steken. Zo kon ik het gemakkelijk aan.

Deze situatie ontstond, omdat er later zware wrangen tot steun van de kiel, tussen de spanten waren gezet. De wrangen werden om en om een spant gemonteerd en zodoende stroomde het water moeizaam door de gaatjes. Van voren en naar achteren ging het water meer over de wrangen tijdens het rollen. Door de later in de wrangen geboorde doorstroom gaten stroomde niet zo veel water.

Donderdag 29 november voeren we pal oost. Er stond een zuid tot zuidoostelijke wind van 5-6 Bf en het was 95% Rv bij 22° C met een forse zeegang. 8/e stratus bewolking met een enkele lichte plek. Die middag bakte ik weer een lekker broodje.

Toen het een dag 'relatief rustig' was, ging ik de hoofdmast in om het lijwant te repareren. De steunblokjes van de stroppen hadden zich los gewerkt in de zware wind en zeegang. Met een fedboortje, een schroevendraaier en wat schroeven in mijn zak klom ik het want in. Ik schroefde het blokje met een paar lange RVS schroeven vast in de mast. De volgende morgen ging ik overstag en kon ik de andere kant doen, anders kon het me de mast kosten. Ik zag hem knikken. Met rond de 6 Bf wind en de zware zee was het geen eenvoudige klus, ik moest wel. Ook maakte ik de bovenkant van het blokje goed hol, zodat de strop daarin steunde en niet tegen de mast. Het blokje zelf, van eiken, zat in een sleuf die in de mast was gehakt. Het werd sterk genoeg.

Later nam de wind weer wat af en weer later nam hij toe tot een volle storm.

Zo ging het dagen door. We zaten dicht tegen het hoog aan en de fronten waren knap actief. Op 5 december voeren we met de Bolletruus. Een 3 Bf westen windje bracht verpozing, het bleef zwaar bewolkt. Ik lekte nog steeds fors en de barometer stond hoog. De volgende dagen wisselde het naar een windstilte, door de bank schoten we lekker op.

Woensdag 12 december zaten we 90' noord-noordwest van Tristan da Cunha. De windstilten wisselden elkaar af met lichte winden uit het westen. Het bleef niet zo. Donderdag viel de barometer weer fors. De wind nam toe, net als de zee.

Het nam dit keer toe tot een volle storm. Met stormfok + bezaan en later stormfok alleen en een zakkende barometer van 994 hPa hing ik bijna bijgedraaid. Ik koerste noord-noordwest in de volle noordooster storm. Na de frontpassage ruimde de wind naar zuidwest en gingen we voor de storm uit, met alleen de stormfok gehesen. Toen kwam een breker half over het achterschip en een plens water schoot de kajuit in. Het water schoot door het, door de schok, open geschoven luik. Passaat sloeg dwars en ging bijna plat. Ik schat 80°. De vloerdelen dreven in het water. Alles in de kajuit lag aan lij.

Ik was net bonen aan het voorweken. Die lagen nu in het ruim. Het pompen ging daardoor moeizaam. Het duurde eeuwen, toch floot ik want ik realiseerde dat ik leefde. Passaat was ongeschonden.

De toenemende zeeën duiden er op dat de storm afgelopen was. De druk op de golf nam af en de kop werd wat lossen. De kop viel gemakkelijk van de golf af

in een kruiszee. Hierna was de ellende dan ook geleden. De westenwind bleef tot bijna bij de Kaap staan.

Op 19 december leest het log 8960' en we bevonden ons op 36° 30' Sb, 04° 56' Wl ofwel 1140' west van Kaapstad. Een 0.5' stroming hielp ons iets en wij voeren 89° Kw met een 5-6 Bf zuidoostelijke wind. Het bleef zwaarbewolkt. Met een bokkige zee voer Passaat met fok #2, grootzeil met 2 riffen en de bezaan met 1 rif.

Het zou later weer tot 7-8 Bf toe nemen, het was ondertussen routine. Later nam de wind weer af en vrijdag 21 december zeilde ik weer met een Bolletruus. Het blies 3 Bf westelijk en ik voer een Kk van 130° met een Mws van 37° Sb, 3° 40' El.

Het was nog 740' Vl x 79.9° Kl x naar de Kaap.

In een weekje kon het gepiept zijn. 24 dec logde 9681' en dat zette me op 420' van de Kaap. Donderdag 27 december peilde ik het Kaappunt radiobaken op 100°. Die noen zette mij er 80' noordwest van, met een 3 Bf westelijke wind en 80° Kk. Ik verlegde de volgende dag de koers naar 55° Kk om van Slangenkop vrij te blijven. Beide vuren waren nog net onder de kim.

Om 05 uur was ik voor Kommetie en daarna kregen we de windstiltes van Constantia, de zeven Apostelen en Tafelberg. Na 3/4 uur motoren rondden we Leeuwkop bij Seepunt en voeren de Tafelbaai in rond Sinjaalheuvel. Daar stond weer een zware zuidooster die van de Kaapse vlakte kwam en op de flanken van Duivelspiek af en toe stormkracht bereikte. In de voormiddag meerde ik af bij de Globewall aan een houten vlot. Mijn log las 10.055,5' sinds IJmuiden.

Ik was halverwege.

Alle Deksoleo #2, het Noorse wonder product, was volledig wit uitgeslagen en kon zo van de kajuit afgetrokken worden met mijn nagel, na deze *onderzee* reis. Hierna kwam er niks anders dan Deksoleo #1 op want dat beviel goed. Passaat had ik gekocht met een zeer donker blauw geschilderde romp. In Nederland was dat goed. In de tropen werden de planken erg warm in het zonnetje. Na een paar dagen op een ankering kon ik tussen de planken door naar buiten kijken. Het breeuwsel liep gevaar. In de Kaap schilderde ik Passaat haar romp wit. Daarmee was het probleem van de hoge temperatuur van de beplanking opgelost.

Ook las ik bij een Duitser, die ik eerder in Salvador gezien had, een artikel over het zelfsturen van zeiljachten met eigen middelen. Daar werd ruim ingegaan

over een verlengde boegspriet. De grote zeilschepen hadden vroeger niet voor niets machtige boegspriet constructies.

De Spray had ook een zeer forse boegspriet die uit twee delen bestond en zij stuurde zonder automaten. Op Samoa bevestigde (verving) Joshua Slocum een lange bamboe als 'gibpole'. In die tijd noemden zij die verlengde boegspriet zo.

De theorie is eenvoudig. Neem een lange bamboe en bevestig hem aan de boeg. B.v. van de mast over de boeg en laat hem meters voor het schip uit steken. Hoe langer hoe beter. Hijs vliegend een klein fokje op de punt er van, midscheeps geschoot. Bij ruimer dan halve wind zal alle loefgierigheid verdwenen zijn. Door nog een (stuur)fok net voor het grootzeil te zetten, kan elke ruime koers op de graad uitgetrimd worden.

Voor de wind werkte het ook feilloos zelfs zonder stuurfok. B.v. de wind komt van Bb. Het grootzeil staat over Sb en de grote fok op de boeg of boegspriet, MIDSCHEEPS geschoot. De stormfok op de (lange) boegspriet staat ook midscheeps geschoot. Als Passaat recht voor de wind voer verloren de fokken hun druk. De loef van het grootzeil drukte dan de kop van het schip langzaam naar de wind. Dan viel de wind weer langzaam in de fokken en verminderde de loef. De balans ligt op ongeveer 1.5 streken naar de wind, van voor de wind over beide boegen. Met het roer dient de koers dus op ongeveer 1.5 streken van voor de wind uitgetrimd te worden.

Al die midscheepse fokken lijken een verspilling, het grootzeil en al die fokken vormen echter een gesloten driehoek. Daardoor is de onderdruk groot, vooral als de fok goed aansluit tegen de mast. De snelheid is vergelijkbaar met de dubbel-fok. Door de fokken normaal te schoten kan veel gemakkelijker naar ruime wind koers verlegd worden. Als het doel precies benedenwinds ligt moet iedere keer gegijpt worden. Alleen het grootzeil.

Later op mijn derde reis met Passaat zette ik een windvaan op een trimroertje achter op het roer. Het heeft tot Nieuw Zeeland gefunctioneerd. Daar heb ik de windvaan op de romp gemonteerd en met het verkregen tegenkoppel werd het systeem wat stabielier.

De Autohelm werd toen vrijwel niet meer gebruikt. De combinaties die ik toen had maakte het zeilen voor mij, een aards rommelaar, tot een waar genoegen. Ook in Nieuw Zeeland pikte ik mijn Singer 319k op en ik heb er speciale stuur-fokken mee gemaakt en nog veel meer.

Geluk komt meestal niet alleen!

Een Engelsman liet bij de Globewall net zijn zelfgebouwde iroko kits te water en ik bietste een stalen 4.5 meter bouwpijp van hem (halve scheepslengte!). Hij had de afdakconstructie, in zijn tuin, waarin de romp stond niet meer nodig. Ik rommelde de pijp half onder de lier. Toen sjarde ik de pijp tegen de boegspriet en monteerde twee net iets onderlijk gemonteerde 8 mm touw stagen in Saldanha baai. Het zwiepte enorm en hield Passaat tot aan Martinique keurig op koers.

Het was mijn opzet, om de zaak goed uit te testen. Zeezeilen heeft vele kanten. Genieten van de natuur, je omgeving. Je voelt je nederig in het geheel. Zelf heb ik er een filosofische kijk op het leven mee verkregen, van het dromen en filosoferen, tegen de mast gezeten.

Maandag 28 januari 1985 ging om 08.00 uur het log uit bij een stand van 10.062,7' met weinig wind. De robben wuifden mij massaal uit van dit mooie land, barstens vol problemen. De robben vulden de dag na het vertrek vrijwel de gehele zee met z'n duizenden. Deze kustwateren behoren tot de vis rijkste ter wereld en de tonijnen wilden wel. Twee visjes was voor mij voldoende, ze maten boven de meter en het waren hele knapen. Fileren, in strips snijden en in de zon drogen voor later was veel werk. De kat lustte tijdelijk zijn nachtelijke vliegende visjes niet eens en prefereerde tonijn.

Van af dat ik Passaat kocht, stuurde zij zichzelf feilloos aan de wind. Zij werd alleen iets loefgierig met ruimere wind. Tot halverwind, dan ging of het grootzeil of de bezaan neer en bleef perfect op koers. Met ruime wind sloeg zij door naar recht voor de wind, langzaam maar zeker. En daar bleef zij hangen.

Met de stormfok op de 4,5 meter lange boegspriet en een stuurfok waren die twee kwadranten nu ook opgelost. Met halve tot driekwart wind lag Passaat perfect in balans met fok #1 op de boegspriet. Die was ruim geschoot en een stuurlijn ging naar blokjes in het loefwant. Vandaar naar achteren naar het helmhout. De surgical tubing ging van het helmhout naar de hekstoel. Ik prefereer de doorzichtige plastic slang die in het ziekenhuis gebruikt wordt. Die rekt en is stijf, niet zo slap als shockcord.

De trim moet zo gezet worden, zodat de fok de wind enigszins verliest en gaat slaan. Ik speelde de koers van Passaat d.m.v. het stuurlijntje en het helmhout op koers. In het begin moest ik er aan wennen. Mijn advies aan zeilers, doe het alleen op volle zee zonder mede zeilers, want het duurt even, voor je het juiste gevoel krijgt.

Met het grootzeil, en de fok #1 op de boegspriet en de stormfok op de lange boegspriet stuurden wij nu alle ruime koersen. Met wat goede wil ging dat van 1 tot 5 Bf. Daarboven was het vaak uitzoeken, daar de zeegang er ook mee te ma-

ken had. Meestal met 1 of 2 reven in het grootzeil, voordat ik de voorzeilen verminderde, bracht de gewenste stabiliteit. Pal voor de wind werd de stuurfok strak midscheeps gespannen, zo ook de stormfok.

Met de stuurstok of de tubing werd de koers op 1.5 streken windwaarts geforceerd. Tot 6-7 Bf windsterkte, 6-7 knopen lopend, bijna surfend, adem benemend en de zenuwen in mijn keel en rotsvast op koers. Die kleine stormfok die zo ver voor de mast zat was de truc.

Alles was klaar en ik ging er vandoor.

De eerste dagen was het licht en variabel weer. Zaterdag de 2^e februari kwam de Passaat, nog niet vast, het begin was er. Hij zou nog dagen licht en zuidelijk blijven. Donderdag 7 februari was de wind 4-5 zuid-zuidoost en de k.k. 330° bij 3/8^e cumulus.

De wind zette door. Het log wees toen rond de 100 mijl per dag. Maandag 12 januari was het wat buig. Ook nu bleef alles werken in de variërende tot 8 Bf wind, die van zuidoost tot noordoost schiftte. Daarna werd het weer lichter met 2-3 zuidoostelijk. Het log per etmaal zakte naar rond de 60 mijl.

Over het algemeen is er over het weer in de Passaat niet veel te vertellen. Aan het begin is het zicht uitstekend. De wind is nog variabel en zoekend. Hoe verder je komt des te stabielier hij wordt. De sterkte en de richting er van lijken rond een gemiddelde te oscilleren. De golflengtes zijn natuurlijk honderden meters lang en de amplitudes fluctueren ook.

Alles in dit heelal gaat in golf bewegingen dus waarom de Passaat niet? De windsterkte varieert verticaal en de windrichting varieert horizontaal. De cumulus bewolking, zo typerend voor de Passaat is rond half bewolkt. Je ziet de wolken met de minuut veranderen, hoger wordend en soms snel oplossend. De cumulus bouwen snel op in de stijgende golf beweging. Ze lossen op in de dalende, zodoende is het ook nooit zwaar bewolkt in de Passaat. 3- tot 5/8^e bedekking is normaal.

Dan krijg je de storingen die de Passaat volkomen kunnen ontregelen. Elke windrichting en sterkte is dan mogelijk, tot orkaankracht in alle seizoenen. Meestal vallen zelfs de sterkste winden wel mee. Dat zijn de lijn storingen. De wind blaast in twee richtingen naar de trog en niet rondom een centrum. De golven hebben nauwelijks de tijd om op te bouwen.

De storingen kun je in twee groepen verdelen. De oostelijke golven en de westelijke golven.

De oostelijke golf heeft zijn oorsprong in een oud front van een depressie, aan de oostelijke flank van het semi-stationaire hoog. Het trekt met de Passaat mee. De barometer zakt minimaal, want de trog zit vaak in de hogere luchtlagen. De wind ruimt meestal naar de polen. De wind valt of weg of neemt toe tot meestal niet meer dan 7-8 Bf. Deze golven lijken aan het einde van de Passaat weer te activeren. Regen met bakken viel mij ten deel rond kerst op st Lucia in 1982.

De wind viel mee. In een week leken er meters te vallen. De haven van Castries was elke dag bruin van de geërodeerde humus.

De westelijke golf is minder bekend en is het gevolg van een rug van hoge druk. De rug, aan de westzijde van de oceaan, zoekt contact met het semi permanente hoog in het oosten. Het trekt een trog tussen zichzelf en de vorige rug, en de volgende. Het breekt meestal af van een continentaal hoog. De trog die tussen beide systemen zit kan zeer ver naar de tropen lopen. Het trekt stevast tegen de Passaat in, tussen de tropen en de westenwinden. Aan de uiteinden in de variabelen ontstaan vaak zware depressies. Aan de tropenkant in het orkaanseizoen ook orkanen. Het prototype zit op de zuid Pacific. Er is een semi-stationair hoog in de Bocht, zuidelijk van Australië. Een rug breekt er van af en trekt naar het oosten. Het duwt een trog voor zich uit en vooral achter zich aan, terwijl het wegtrekt van Australië. Dan trekt de storing, de as verlengend, langs de kust als de Southernly Buster, als een normaal front naar het oosten.

Dit front kan zichzelf van Samoa tot Ile de Rapa, duizenden mijlen lang, uitrekken. Het verstoort de hele Passaat. Tot op Tahiti en de Markiezen is het merkbaar als een noordooster! Op dat front tegen de tropen ontstaan vaak de orkanen in het seizoen. Meestal gaat de wind de klok rond. Op het zuidelijk halfrond tegen en het noordelijk halfrond met de klok mee.

De wind van een front passage is meestal net zo sterk er voor als er achter. Op de Ha'apai, Tonga ging het eens zo, de Passaat kromp tot noordoost en nam toe tot 6-7 Bf. De vissers begonnen hun vaartuigen aan het rif in zuidwestelijke richting vast te maken. Ik gooide een tweede anker uit, ook naar het westen. Na de regen met weinig wind kromp de wind verder naar zuidwest en nam weer toe. Nu tot 7-8 Bf voor enige uren. Nam weer af tot licht en langzaam kwam de Passaat weer terug, door de zuid naar zuidoost schiftend.

Soms zit er net regen in. In Suva werd twee keer mijn volgbootje vol geregend op een dag. Mijn mini jak draaide ik gewoon om. Wassertanks vullen onder zulke omstandigheden was een fluitje van een cent. Al het water had ik in 10 lt. jerrycans onder de kooien opgeborgen. 27 in totaal met een 30 lt. ovaal eiken vat voor de dagvoorraad. 300 liter totaal. Voldoende voor 3 maanden eten klaarmaken en drinken. Wassen met zoet water was er niet bij.

Ook werd er natuurlijk weer gerommeld met de zeilvoering. Met weinig wind en veel rollen moest ik iets doen om mijn agressie af te reageren. Het was zinloos bij minder dan 1 Bf nog zeilen te voeren. Het rollen veroorzaakte dusdanige slijtage aan de zeilen, dat het die paar mijlen niet goed maakte. Alleen het fokje op de boegspriet liet ik midscheeps staan.

Zonder wind rolde Passaat geweldig. Plat in je kooi een boek lezen was het beste. De ergste golven waren die kleine felle. Een zeer sterke kleine zwiep kon je volledig uitbalans brengen. Echt hardnekkige windstilte heb ik niet meegemaakt en hierbij klop ik af.

Donderdag de 21^e was ik op 18° 18' Sb en 13° 03'. W1, 1380' oost-zuidoost van Recife, met wat buien en meer wind uit het oost-noordoosten. Dat duidde op de achterkant van het hoog. Een +100 mijl etmaal viel mij weer ten deel. Het bleef natuurlijk niet zo.

Regen en lichte winden wisselden elkaar weer af. De barograaf zakte wat en zou tot bijna doldrum niveau zakken tot rond de 1010 hPa. De temperatuur nam toe. Bij Recife was de temperatuur van het water zelfs 29° C. 's Nachts was het rond de 32° C. Aan boord was het verre van comfortabel. De laatste dag voer ik op de dubbele Bolletruus + Autohelm op het helmhout. Bij de kust mocht het weer even.

Zondag 10 maart ging het anker neer bij Brasilia Teimosa. De logstand was 13.127,5'. In Recife ging er een geheel nieuw onderwaterschip op. Ook de boeg werd dichtgebreeuwd. Een plankje tussen de kielbalk en de boeg had wat ruimte. Een paar keerspieën er voor en er achter deden het meeste werk om de boeg lekkage te stoppen.

Op de ankering kromp de wind na een paar dagen naar het noordoosten en nam toe tot 6 Bf. De ankering werd zeer oncomfortabel. Een *walzing Mathilde* was in volle gang met het tij en wind tegen elkaar in. Na een dagje keerde de zuidooster en de rust weer terug.

Op vrijdag 15 maart ging het anker weer op. Non stop naar Martinique was de bedoeling. Het leek er op, dat ik al bijna in de doldrums was. De barograaf wees 1011 hPa. Voor Natal ging de wind, in 10 uur regen, rond tegen de klok in met een strakke 4-5 Bf.

Ik bleef kreeften boeien zien. Af en toe ontmoette ik een klein houten motorbootje, bedolven onder de metalen kreeftenvallen, torenhoog geladen.

Een dag later midden in de nacht had ik een lastige ontmoeting. Later bleek het een sleepboot met een booreiland te zijn. Midden in de nacht begreep ik er niets van. Ik voer de andere kant op. Het leek of er een paddestoel van licht op de horizon bleef hangen. Bij dag werd het duidelijk en voer ik verder.

De barograaf bleef rond de 1011 hPa hangen, de regen bleef overvloedig stromen, en de wind werd minder. Dinsdag 19 maart had ik een log van 13.402', bij een gis Mws van 3° 35' Sb en 37° 11' Wl. Er leek iets noord-noordoosten deining op de lichte zee te staan. Dat zegt niets in de doldrums, de doldrums zijn echter niet zo prominent, zover naar het westen en zo dicht bij de kust.

De wind werd minder dan 1 Bf en we dreven verder. In de middag zwom een schoolje makreel langs. Ze zochten Passaat op voor bescherming, ik was genadeloos. Stuk voor stuk werden ze gevangen met een handlijntje. Poes en ik hadden weer heerlijke vis bij de maaltijd. Vrijdag 22 maart bij een barograaf stand van 1008,5 hPa en 28° C 88 % Rv, bij een 3 Bf noordoostelijke wind en 5/8° cumulus was het droog. K.k. 345° met grootzeil, fok #1, bezaan gingen we verder zelfsturend, na een forse bui.

Het Mws zette me op 0° 29' Sb, 39° 30' Wl 104' in 322° richting. Bijna 1 mijl stroming had ik toen mee. Later zette de noordooster door naar een volle 5 Bf. Ik bleef rond de 100 mijl draaien in buiig weer. Ik voer nu halverwind onder vol tuig. In de buien ging het grootzeil neer. Passaat voer zonder aarzeling dezelfde koers door, zonder snelheid te verliezen. De barograaf rees langzaam tot 1013 hPa. Zondag 24 maart 2° 12' Nb en 41° 51' Wl 108' Vl x 320° Kl x

Donderdag 28 maart hadden we een 125' Vl x, 315° Kl x, Passaat marcheerde goed. Zaterdag 30 maart gaf 152,3' Vl x naar 330° Kl x, met 33' stroming mee. Zo voer ze beter en bleef zij gaan. Woensdag maakten we 106' Vl x 270° Kl x met 32.8' stroming mee.

Een dag later ontmoette ik een Trimaran noordoostelijk van Barbados, op weg naar Fernando de Noronha. Ik gaf de schipper alle benodigde gegevens met mijn oude Pye VHF. Die had slechts kanaal 6 en 16 met een antenne van gesplitst coaxiale kabel aan het einde.

Ik genoot van en hij vervloekte de 1.5 mijl stroming. Ja zo is het zeemansleven.

Het zat er nu bijna op. De volgende ochtend zag ik St. Lucia, dwarsscheeps en een klein koppie recht voor over de boeg, Martinique. Landval na zoveel dagen is altijd spannend en bevredigend, als alles op zijn plek ligt. Rond 14 uur was ik bij de zuidoost punt van Martinique. Om 13.30 uur passeerde ik Roche Diamant, met alle kanon inslagen, een monument van menselijke dwaasheid.

Om 20 uur ging ik voor anker tegen het buitenveld van de geankerde jachten in de Bay de Flamand, Een nette veilige oversteek. 4900' zelfsturend was niet niks. Het ging nog niet perfect. Het ging wel steeds beter.

Dinsdag vertrok ik naar St. Lucia om post op te halen en de nieuwe eigenaar van mijn Waarschip op te zoeken. De oversteken van de kanalen in West Indië zijn spectaculair. Veel wind en stroming. Je moet wel goed voorsturen, om niet te ver lij van het volgende eiland te belanden. Na twee dagen was ik weer terug op Martinique. Ik nam een kennis mee, die zijn geliefde op Martinique wilde bezoeken. Na de oversteek zag zijn zwarte huid groen en geel en hij kon amper aan de wal komen van ellende.

Passaat rolde en stampde enorm en een stalen maag is nodig. Ik heb nooit last gehad van langdurig bezoek, ook op ankeringen. De meeste hielden het wel voor gezien na een bezoekje. Na de herinklaring ging ik naar de Trois Islet ankering, aan de andere kant van de baai.

Daar ontmoette ik een oude kennis uit Kaapstad. Een Nederlander. Hij kwam kijken, toen ik met onderhoud aan Passaat bezig was. Hij zocht een kapitein. In die tijd ontvluchtten veel blanken het geweld in Zuid Afrika, uitgelokt door de **apartheid**. Het bekendste Nederlandse woord in het buitenland. Je kon toen ook al geen waardeloze Randen uitvoeren. Hij had al zijn geld in een jacht gestopt.

Hij was hierheen gezeild met een net afgestudeerde tandarts met vriendin. Dat stel zou het schip naar Nederland varen. Ze veranderden van mening. De kapitein hing. Toen immigratie er achter kwam (niet toevallig) moest hij dokken. Twee enkele vliegtuigkaartjes naar Engeland, ze hadden een Engels paspoort. Hij moest betalen, anders ging zijn scheepje aan de ketting. Als schipper ben je aansprakelijk en verantwoordelijk voor de bemanning en gasten die je het land binnenbrengt.

Maandag de 22^e vertrok ik naar St. Maarten. Zo tegen het einde van het winter seizoen leek de Passaat vervroegd op. Lichte winden en veel regen. Onweer met bliksem en rond tollende winden maakten deze mini oversteek zeer lastig. Vrijdag om 08 uur ging het anker neer in Oranjebaai St. Eustatius. Vier volle etma-

len, om 225' af te leggen onder die omstandigheden was niet slecht. Het grote voordeel van dit zeer rustige weer was, dat de ankering, onder normale omstandigheden zeer rollerig, nu zo vlak was als een spiegel.

Maandag vertrok naar Grootebaai, St. Maarten. Vlakbij de noordoost hoek bij de marina ging ik ankeren. Dat scheelde roeien in de Avon. Volgende reis moest ik een zeilbootje hebben. Dat geeft meer plezier op de ankeringen. Omdat het ontzoutte zeewater in de marina zo duur was, nam ik niets in. Ik had nog 250 lt in mijn ruim.

Dat is bij zuinig gebruik voor 2,5 maanden, genoeg dus.

Op dinsdag 1 mei was alles dicht. Het was Labourday en met een log stand van 15.135' vertrok ik met een ongewone lichte zuidoost tot zuiden wind. De goede richting om oost te komen. En die wind zou blijven. Met de regelmaat van een klok kon Passaat noordoost tot noord-noordoost rond de 85' per etmaal varen.

Maandag 12 mei logde ik 16.104', 31° 41' Nb en 53° 02' Wl 600' oost van Bermuda. 870' noord-noordoost van st. Maarten. Toen kwamen de noordoost tot noord-noordoost afnemende <2 Bf windstiltes, waarna de westenwinden doorbraken. Die bleven tot Sole doorstaan. Het zal niemand verwonderen dat ik Flores ver zuidoost van me liet, want binnen of oost van de Azoren kon ik de westenwinden verliezen.

Zondag 2 juni logde ik 17.963', dat was heel netjes. Het kanaal was nog 670'. Daarna nam de verheid af tot gemiddeld 80' en op de Sole bank kwam ik nog in een actief warmte front. Bij het binnenlopen van het kanaal kwam het koufront met 7-8 noordwesten winden rond de Lizard in het holst van de nacht. Bij zonsopkomst woensdag 19 juni 5 uur 30 liep ik Falmouth binnen.

Ook deze overtocht was goed en snel. 50 dagen en 3629 mijl = 73 mijl per dag. Met zo'n gemiddelde zou ik niet van honger of dorst omkomen op welke oversteek ter wereld. Bij Marine Instruments werden wat kaarten besteld en een catalogus nam ik gelijk mee, zodat ik nu mijn set kon samenstellen in Nederland. Die zou in Falmouth volgend jaar klaarliggen bij mijn vertrek voor de grote omzwerving van Passaat en Hein.

Het Engelse kanaal gaf niet veel problemen. Ik bleef bij de kust en voer door. De marina's zijn zeer duur en ze houden enorm op. Ik ankerde eens midden in de nacht in de Dart en werd 's morgens wakker gemaakt door de havenmeester. Die kwam de rechten van de Prince of Wales innen. Ik sliep nog half en bestreed die rechten. Ik meende dat deze blubber beslist ook van mij was. Uit de Rijn, Schelde of Maas. Ik weigerde te betalen. Hij was heel schappelijk. Haalde een groot

protest formulier te voorschijn. Vulde het vlot in en bood het mij ter ondertekening aan. Ik blij. Ik kreeg te verstaan ook gelijk op te hoepelen en nooit meer terug te komen.

Vrijdag 28 juni liep ik Den Helder binnen met een logstand van 19.075'. Ik voer door de binnensluis, en ging bij de oude sluis liggen en ging slapen.

Zo'n geslaagde tocht geeft een goed gevoel van binnen. Vooral het vooruitzicht op iets nog langer en beters en mooiers. Dat voelt goed aan. Iets, waar ik mijn hele leven naar geleefd had, ging eindelijk binnen mijn bereik komen. Ik voelde me een bevoorrecht mens.

De meeste denken, dat ik nooit in een haven ben. Ze hebben niet helemaal ongelijk. Ik ben liever op het ruime sop en zoek een haven alleen op met een duidelijke bevoorradings of een afstop of afwacht functie. Foerageren gaat meestal groothandel. 20 kg rijst, meel verpakkingen enz., de besparingen zijn enorm.

Afstoppen en of wachten is meestal om de juiste omstandigheden of condities af te wachten. Buiten bijgedraaid liggen afwachten is nog oncomfortabeler. Bescherming zoek ik zelden in een haven.

In een volle storm was Passaat op zijn best. Een voorbeeld. In Santa Barbara Ca. viel de marina bijkans uit elkaar. Eerst een Santa Anna (val woestijnwind) die twee dagen later in een volle storm 9+ Bf zuidoost overging. Op een na alle geankerde jachten kwamen op het strand. Één met een dij dikke mooring kabel en een mooring van enige tonnen hield het, met een zeezieke kat aan boord.

De jachthaven was bijna uit elkaar gevallen door de 1 meter+ binnen rollende golven. Met ketting en spanners en planken werden, met veel kunst en vliegwerk de losgebroke pontons weer tijdelijk aan elkaar geklemd. De herrie van losgeslagen rolfokken overstemde de storm vele malen. Ondanks 24 uur helpen met het laag houden van de ravage was de rekening van twee dagen *bescherming* gepeperd.

Een goede beschutte baai, zoals er zovele zijn, als je wat zoekt en kletst met je mede zeilers, heeft verre de voorkeur. Met wat vissen en veel rommelen kwam ik de dag goed door. Met of zonder mede ankerars.

Dit is het einde van de Proloog van het komende boek van de omzwervingen van

Ik ga dat op het www publiceren, Homepage. Een e-mailtje met wat ideeën of uw eerlijke mening is mij genoeg.

Na Passaat en Hein wil ik Weerkunde voor Oceaannavigators gaan schrijven. Daarin wordt o. a. gebruikgemaakt van de vele artikelen over dit onderwerp in Passaat en Hein.

De bedoeling van dat boekje is om in deze computertijd de navigator ergens op te wijzen. Op een zinnige wijze gebruik van je bestaande zintuigen te maken. Bepaalde kennis van zaken op te doen en verantwoorde weersverwachtingen te maken op volle zee.

Voorbereiding

Na het voltooien van de Acht op de Atlantische Oceaan, begon een hectische tijd. De mast moest vervangen worden, dat stond vast. Een houten boegspriet leek mij ook wenselijk. In Harderwijk vond ik, op aanraden van iemand van de bruinevloot, een bedrijf dat mooie Lariks paaltjes had. Hij had minimum maten en de kleinste was nog veel te dik voor mij, de lengte was wel goed. De paal moest nog besteld en gekapt worden in het grensgebied van Oost Duitsland en Polen. Ze vertelden mij dat ik nog een paar maanden moest wachten.

De andere voorbereidingen gingen gewoon door. Naar de zeilen had ik geen omkijken. Ik had ze vorig jaar bij Zwaan in Stavoren gelaten. Het hele vooronder werd veranderd. Er was een dubbele kooi aan Bb en een smal pad of vloer aan stuurboord. De vloer van de kooi werd zodanig verlaagd, dat er alles bij elkaar zo'n 10 zuurkool containers in konden staan. Daar gingen de voorraden en de gevoelige reserve onderdelen in. Het waterdichte deksel van 21 cm liet toegang van grote voorwerpen toe. De ruim 25 liter inhoud was ook voldoende voor weken rijst, meel enz. De dag voorraad stond aan stuurboord bij de toegang van het vooronder. Er was net ruimte genoeg om over de tonnetjes heen het vooronder in te kruipen.

Via de veiling op Laagraven werden ze voor minder dan een tientje statiegeld aangeschaft. Dat was geen geld. Ook moest er een berging voor de kaarten en de zeilaanwijzingen gemaakt worden. Als je een stapel van 300 tot 400 kaarten gezien hebt, merk je, dat dit ondoenlijk is op zee.

Ik ging aan de slag. De kaartentafel bestond uit een scharnierende bak, zo groot als een halve kaart. Die bak was aan de scharnierkant open. Naar beneden gescharnierd ontstond zodoende een opening van 30 cm diepte, met de breedte van de kaarten. De kaart kon ik er zo verticaal in stoppen en uit halen. Dunne hecht-houten platen, dezelfde maat als een halve kaart, beletten dat de 50 kaarten ertussen omkrulden. De kaartentafel werd aan Bb van de mast, voor in de kajuit, tegen het mastschot gemonteerd. Aan de andere zijde van het schot stond nog een kaartenbak vast en verticaal opgesteld met een spatwaterdichte deksel er op. De ruim driehonderd kaarten vonden in beide bakken een veilig, droog plekje. Op de kaartentafel kon ik maximaal 10 kaarten bergen, voor ze over de opstaande rand schoven.

Het totaal is zeer betrouwbaar gebleken, en ik heb nooit een natte kaart hoeven weg te gooien. De zeilaanwijzingen werden in een op maat gemaakte scheeps-

kist gestopt, ook met een druipvrije deksel. Ook die boeken hebben nauwelijks schade opgelopen.

De RVS oven moest ook definitief gemaakt worden. Ik bakte eerst in een plaatstalen vouw oventje van Koopmans, de meelfabrikant. Dat roestte snel weg. Ik ontwierp er een en liet het roestvrijstalen opzet oventje in Breukelen maken. Dat oventje was niet goedkoop. Het heeft de hele tocht goed gefunctioneerd en kan nu nog een rondje maken. Het paste netjes op mijn Optimus RVS dubbelpits kooktoestel, niet cardanisch opgesteld. De oven werd met twee haken aan de kajuitwand bevestigd. Het rommelde wel wat heen en weer. Het heeft de volle 6 jaar goed gefunctioneerd, zonder ook een bakpan door te schavielen.

Verder moest al het ijzer aan boord gegalvaniseerd worden. Het ploeganker met de 70 meter ketting, de mast en giek beslagen en nog wat meer. Ook werd er nog een nieuwe Autohelm 2000 met computer controle besteld. Voor sommige koersen heb je meer aan een kompaskoers, als je langs een kust vaart, of naast een shippinglane. Ook extra ankers en een noodbaken waren nodig.

De nieuwe programmeerbare Casio fx 602 met een cassette interface berekende alle benodigde navigatie variabelen, Zn, Hc, a, verzeiling, stroomresultante, verheid, grondkoers enzovoort. De programma's zette ik op de band. De berekeningen gingen snel en waren direct oproepbaar. De eerste programma's schreef ik in de winter.

Uit de almanak haalde ik de 0 uur en de 24 uur de waarden voor de declinatie en de uurhoek, voor die dag van het betreffende hemellichaam. Het programma sloeg de 0 uur waarde op en rekende het verschil per uur uit. Ik tikte dan net de tijd in. Het programma interpoleerde de waarden en rekende de Hc en de Zn uit. Het gebruikte het gegist bestek was eraan gekoppeld was. Van de sterren voerde ik net de 0 uur van Aries, en de Sha en de declinatie van het hemellichaam in.

Er was nog ruimte over om elektronisch de positie uit de a's en Zn's te berekenen. Er was geen geheugen meer om alle tussenwaarden op te slaan. Die kon ik achteraf invoeren en het (Mws) Meest Waarschijnlijke Standpunt rolde er uit.

Altijd construeerde ik een plot met twee geodriehoeken onder de opgeschreven waarden van de geschoten en berekende gegevens. Aan de grootte van de geconstrueerde driehoek kon ik de betrouwbaarheid aflezen.

Op verscheidene ankeringsen comprimeerde ik de programma's en op laatst stond er een compleet navigatieprogramma in. De polynomen van de maand voor de zon en de gegevens van de Aries. Verder een compleet integraal berekend gegist

bestek met stroomcorrectie en resultante berekening en een astro Mws uit meer dan twee stellen a's en Zn's.

Het heeft tot Zuid Afrika als rekentuig goed gefunctioneerd. Daar kreeg ik een HP42s, waarover later meer.

De meeste benodigdheden werden in Engeland bij vertrek aangeschaft. Boeken en kaarten zijn daar BTW vrij en van alle andere artikelen krijg je de BTW terug, als je voor buiten de EEG uitklaart. Dat je een tussen stop maakt op Madeira moet je niet zeggen.

Ook werd er Summerseason grootverbruik verpakking 4 maal 12 verschillende soorten besteld. Voor alle oversteken heeft het mij in leven gehouden. Echt lekker is het niet, blik groente heeft mij echter nooit bekoord.

Flink wat kattenvoer werd er ook ingeslagen voor de poes die weer mee ging. Het beest had geen naam. Edammer kaas werd ook meegenomen, die stopte ik op zee geregeld in de puts met zeewater, om ze goed te houden. De laatste kaas werd ruim een jaar later verorberd.

Het organisch-biologisch volkoren meel voor het brood bakken werd in de windmolen de Rijn en Zon op de Adelaarstraat in Utrecht gemalen. Het produceerde perfect brood in de nieuwe oven. Omdat de meeste oversteken onder de twee maanden waren was het voedsel probleem nooit groot. Alleen van rijst en meel had ik grote voorraden, tot 6 maanden. Dat kon dan goedkoop bij de groothandel ingekocht worden. Verder moest Passaat weer winterklaar gemaakt worden. Het zou 6 jaar duren, voor zij weer een echte winter zou meemaken.

In februari kwam de paal. Het sneeuwde, dus werd er wat ruimte gemaakt in de winterberging van Kramer. Er moest heel wat af. Ik leende een Makita schaafmachine, die begaf het snel. Toen kocht ik een Elu, en die gaf geen krimp. Omdat de Lariks op een berghelling groeide zat de kern aan de ene kant scheef. Dat werd mijn onderkant. Eerst werd er op dikte verjongd. Toen ik bijna op dikte was kwam ik op een zwakke plek vol met hars in het midden van de mast. Het zweet stond in mijn handen. Op de millimeter kwam ik met veel geluk uit. Het hars hield op en stevig hout zat er onder.

In Breukelen werd er een nieuw RvS masttopbeslag voor mij gemaakt. Een dichtgelast stuk pijp met het stag, want en val beslagen er aan gelast. Toen later de mast om zijn as begon te draaien, hij was niet uitgewaterd, was aanpassing eenvoudig. Boven de onderwanten draaide de mast 45°. Op Tenerife haalde ik de bevestigingschroeven uit het beslag en sloeg hem recht. Het heeft mij verder geen problemen meer gegeven.

De Avon liet ik thuis en ik schafte een Mini-yack van Bic aan. Dubbel wandig en dubbel handig. Hij paste goed op de opbouw, en de giek ging er net overheen. De dollen waren niets waard, zo ook de dolhouders. Alles werd weggegooid en ik kocht 4 koperen dollen. Ik maakte van teak en 10 mm nylon, steunen en lagers, en boutte het door aan de boorden en de steven. Zo ik kon met volle kracht wrikken of roeien.

Ik roeide zelden.

- Ik keek de verkeerde kant uit.
- Ik had 2 handen nodig.
- Het bootje werd veel te breed met al die riemen die opzij uitstaken, die ook nog veel wind vingen.
- De wrikriem werd ook het roer van het zeilbootje met het er later op gezette tuig en de zwaarden.
- Ik kon het bootje volgooien met zelfs later mijn vouwfiets er bij. Ik zat op de Bb kant en hield een hand op de lading. Zo wrikte ik moeiteloos waar ik heen moest.
- Mijn bootje werd niet zo snel onvrijwillig geleend, want wie kan er nog wrikken?

Ik was ook nog druk bezig om mijn weksysteem te verbeteren. De eierwekker of een gewone wekker was niets. Ik was toen abonnee op het blad Radio Bulletin. In een van de afleveringen stond een artikel over een parkeer of eierwekker. Het was rond de cmos IC 4521 gebouwd. Dat is een digitale deler, met twee oscillators. Ik paste het ontwerp zo aan, dat het aan mijn eisen voldeed. De twee oscillators werden zo veranderd dat de basis tijd 5 minuten was en beide een verschillend hoorbare toon gaven. Achter de 5 minuten deelde ik het weer met een andere IC. Van 10, 20, 40, 80, 160 tot 320 minuten UIT of AAN en TWEE TONIG kon ik het toen instellen.

Met een vast snoer ging het aan mijn boordnet van 12 volt. Met een schakelaar kon ik de tellers alleen 'herzetten', dan begon het proces opnieuw met de ingestelde tijd en het alarm. Ik ben er zeker van dat ik mijn tocht levend heb volbracht door dit apparaatje. Vele medezeilers heb ik een kopietje van mijn ontwerp gegeven. Helaas, nu ben ik het kwijt.

Uit een boek van radiocommunicatie haalde ik twee ontwerpen voor antennes, om de ontvangst van mijn Yeasu wereldontvanger te verbeteren. Een 1,0x versterkende voltageprobe testversterker bleek een goede dekking te geven voor alle banden. Die lag gewoon vlak bij de radio.

Ook stond er een goede versterker in, om een loopantenne voor de bakenband te versterken. Ik wikkelde de spoel in een vierkant gebogen aluminium pijp, de lengte van de spoel werd afgestemd op de bakenband, 300-400 KHz. Het geheel werd gemonteerd met twee Azimuthale gradenbogen onder het kajuitdak, bij de ingang. Een kompasje zat er onder, tegen de tafelsteun naar het dak. Een peiling op een sterke middengolf zender ging ook nog goed. De nul was zeer scherp.

De peilantenne gebruikte ik voornamelijk met slecht zicht. Je komt niet door het Engelsekanaal, zonder mist tegen te komen. Het geeft een veilig gevoel dat je zelfs met het slechtste zicht door kan varen.

De Drususgracht 1

Dit vertrek liep enigszins anders dan de vorige. Omdat alles ook anders was, werd er besloten van tevoren niets tegen iedereen te zeggen. Ik zou opeens verdwenen zijn. Er werd geen afscheid genomen o.i.d. Ik bezocht familie, vrienden en bekenden en hield mijn vertrek datum geheim. De reden was simpel: het zou mijn ego trip worden en niemand had er iets mee te maken.

Daarbij was deze tocht zo gevaarlijk, dat ik mij er geestelijk optimaal op wilde voorbereiden. Van anderen kon ik niet veel verwachten en ik deed daar dan ook geen beroep op. Het commentaar dat ik kreeg op Passaat en mijzelf, de kansen, de zeewaardigheid en wat al niet meer voor onzin, het liet mij koud. Als ik naar de anderen luisterde moest het niet ik, maar hij en niet Passaat maar moest het zijn jacht zijn.

In die tijd heb ik niet veel goede adviezen gehad. Ik haalde dan ook meestal mijn schouders op, wat mij veel vrienden heeft gekost. Deze vrienden kunnen mij nu, na mijn perfecte klootomzeiling helemaal niet meer luchten, als ik ze aan hun welgemeende stomme adviezen herinner. Ja ik ben wel eens opzettelijk een naarling en ik denk dat het niet mijn, maar hun probleem is.

Het IJsselmeer voor Muiden was oude koek, na een vlotte tocht door de Drususgracht, de huidige Utrechtse Vecht. Het is altijd een heerlijk dagje op dat kronkelig juweeltje van Ultrajectum naar zijn oude zeesluizen te varen. Via Katwijk en Muiden had Utrecht in de oeroude tijd, net als Rotterdam nu met Hoek van Holland, wel twee open verbindingen met de zee. Utrecht was de belangrijkste en oudste ZEEHAVEN van Nederland. Dat is wel heel lang geleden.

Op het IJsselmeer was de wind licht en variabel. Scherpe jachten, die de uiterton nog nooit gezien hadden, draaiden kringetjes om ons heen. Voor het donker bereikten we Lelystad haven en ankerden zuidelijk van de steiger. Lekker rustig en ongestoord zagen we hoe anderen op elkaar kropen aan de steiger.

De volgende ochtend haalde ik wat spulletjes op en zette koers naar Stavoren. Ik moest nog een vergeten halve Bolletruus en een zonnezeiltje (awning), om tussen de masten te spannen, bij Zwaan ophalen. De wind bleef zoekend en ik vond het moeilijk om koers te houden. Tegen het einde van de middag werd er, ondanks het lichte weer, aangelegd tegen een grote platbodem. We hadden het weer gehaald.

Zwaan had de zeilen in orde dus werd koers gezet naar Workum, de eigenlijke thuishaven van mij, naar Reid's vuurtoren. Reid was op vakantie. Ik vertrok gelijk door naar Den Oever, weer in licht weer. Om halfacht die avond was ik in Medemblik, verder kon ik niet komen. Ik ging vroeg te kooi.

Ik stond de volgende ochtend vroeg op en kocht nog een Campinggas plastic thermosfles. Die valt niet stuk als hij omvalt. Ik was mijn kaasschaaf vergeten, dus die werd nog op het laatste moment aangeschaft. Ook de verse victualiën werden meegenomen, mijn volgende haven was Falmouth, een weekje varen.

De weersverwachting was noordwest tot 7 Bf in buien. Het was niet aanlokkelijk om het Wad op te gaan, dus werd de vertrekhaven veranderd in IJmuiden. Ik zette koers naar het zuiden. Eerst ging ik door de sluizen van Enkhuizen en later via het Paard van Marken voer ik naar Schellingwoude. In een zalige 5-7 noordwester, onder een opperwal in rustig water, werd een vlotte oversteek gemaakt. Om kwart over vijf ging het anker neer bij een beurtvaarder door de brug van Schellingwoude, vlak voor de Oranjesluizen.

Bij de parlevinker aldaar werd de volgende ochtend telefonisch afscheid genomen van mijn 80+ jarige moeder. Ze zou 90- zijn en nog in goede gezondheid bij mijn terugkomst, maar dat is een ander verhaal.

Op de motor naar IJmuiden geeft geen problemen, als dat onding maar blijft lopen. Ik hield altijd onder zulke omstandigheden de zeilen hijsklaar voor het geval dat, je kon nooit weten. Deze keer ging het goed. Het was zaterdag 7 juni en guur weer, 11° C en de zomer leek ver weg. Dat was mij een zorg, want naar het zuiden, mijn koers, was het eeuwig zomer. Zulk zomer weer zou ik in zes jaar niet meer meemaken.

Zondag 8 juni 1986 ging mijn log uit met een stand 0,0' tussen de pieren van IJmuiden om 08 uur v.m. De Kk was zuidwestelijk. 12° C, 1013 hPa, 88% Rv, 8/8° cumulusstratus met een forse restzee uit het noordwesten. Er stond een gekrompen 3 Bf westelijk windje. Krimpers zijn Stinkers. Binnen 24 uur zou het volgende front passeren

Hier nam ik filosofisch afscheid van het leven. Ik realiseerde mij, dat elke dag die wij samen op konden trekken er één was en morgen niet zeker was. Dus leef zo, dat je reisklaar bent. Maak alles wat gemaakt moet worden, doe alles wat gedaan moet worden en vooral: stel niks uit tot morgen, dat kan dodelijk zijn in het uiterste geval.

Het Engelse Kanaal 1

Wij bleven dicht bij de kust. Zodoende konden we gemakkelijk door het geweld van het scheepvaartverkeer voor Hoek van Holland komen. De stroom schepen is daar nog smal en ik was er zo door. Verder op zee waaiert die naar alle kanten uit en blijf je uitwijken. Om 12 uur kwamen wij bij het Remeiland en de weersverwachting van de BBC luidde west, krimpand naar zuid 4-5 Bf. Dat viel niet tegen. We laveerden naar het zuiden en de volgende ochtend vroeg waren we voor de Maasvlakte. Daar werd ik bijna overvaren door een ghost-jacht zonder uitkijk. Zo vroeg op mijn tocht, dat was het een goede waarschuwing.

Om 14 uur waren we bij het Europlatvorm op een zuid-zuidwestelijke koers. Het werd helderder. Daarna zetten we een westelijke koers, nadat we vlak voor de kust door het drukke in en uit varende verkeer van de Waterweg waren gevaren. Om 20.30 uur waren we bij de noordoost kop van het Noord Hinder verkeerssysteem. Het zou lastig worden met zuid-zuidwesten winden. Laveren was niet te voorkomen.

De stemming van de bemanning, poes en maatje, was goed. Er was niets bijzonders te melden.

Op dinsdag 10.06 uur was de verwachting zuidwest 4-6 Bf en af en toe 8 Bf met verspreide regen en slecht zicht. Ik moest dus goed uitkijk houden, het lood in de gaten houden en tussen de shippinglane en de Falls banken in blijven laveren. Een uurtje over de ene en dan een uurtje over de andere boeg. Wij vorderden goed. Om 14.30 uur, met 6-7 Bf lagen we op één oor, dicht gereefd met fok #2.

Na een tijdje liepen twee Britse scherpe jachten ons voorbij. Één had een propellende Avon dinghy achter zich aan vliegen. Wij zagen ze niet lang, wij liepen 10° hoger. Ja, Passaat draait goed in zwaar weer.

Alleen het overstag gaan gaf ik op. Halzen, mits goed getimed, was verre te prefereren. Vlak voor de gijp trok ik het grootzeil plat midscheeps. Ik gijpte de bezaan en trok die dan aan tijdens het oploeven. De fok had ik al strak gezet. Alles met het handje en zonder een lier te gebruiken. Dat was comfortabel zeilen. De 100 meter verlies vielen in het niet, plus dat de loglijn altijd onder het roer bleef hangen bij het drenzen, als de overstag mislukte.

Het bleef wisselvallig frontaal weer. De uitschieters van 8 Bf waren er beslist. De volgende dag om 12 uur waren we bij het Falls lichtschip. We kregen weer een front passage over ons heen, koele buitjes en 4-6 Bf zuidwesten wind. Om

12.45 uur kwamen de Kentse krijtrotzen in zicht. Een tanker week voor mij uit, nadat ik al uitgeweken was en we bleven slalommen.

In de middag nam de wind wat af en werd variabel met een noordoostelijke kern. Dat kwam van pas en om 22 uur passeerden wij Dover. Wij hadden daar niks te zoeken en voeren door met de Bolletruus en de bezaan gehesen.

Donderdag 11 juni om 14 uur waren we bij Beachy Head met een 2 Bf zuidoostelijke wind. Er was een 1/8^e cirrus bewolking en een lichte zee met nog steeds de Bolletruus en de bezaan gehesen.

Toen waren we door de engte van de straat van Dover heen. De ruimte werd veel groter om te manoeuvreren. Ondanks dat bleef ik vlak naast de shippinglane varen. Het vereenvoudigde de navigatie enorm. Vrijdag met noen was ik voor Worthing in onveranderd weer, licht en variabel. Via de uiterton van Littlehampton ging het richting Owers. Die rondden wij om 19.30 uur in nog steeds licht weer bij een log stand van 371'.

Nog even moesten we goed uitkijk houden, vanwege het drukke verkeer naar Southampton en later Portsmouth. Zaterdag bevonden wij ons met veel pijn en moeite zuidelijk van Wight. Het was onveranderd zeer licht weer uit het oosten met een minimale deining. De uitgeboomde Bolletruus en de bezaan deden nog steeds al het werk, de vooruitgang bleef gering.

Om 17 uur werd Anvilpoint gerond. Het vrachtverkeer werd veel minder, alhoewel de vissers talrijker werden. Daar ze niet voor jachten uitweken waren ze een daadwerkelijk gevaar. Elk licht dat een vissersboot deed vermoeden moest continu in de gaten worden gehouden. Ze zigzagden nogal en niets was zeker, zelfs niet als je ze (ze je) gepasseerd waren. Ze konden terug komen!

Het enige obstakel verderop was de maalstroom zuidelijk van de Bill of Portland. Die diende ik ruim zuidelijk te ronden. De oost <> west gaande getijdenstroming was hier nogal sterk. Ik leek me als een moslim te bewegen, 6 uur bleef ik op mijn plek en 6 uur ging ik twee keer zo hard. Door de bank maakte het over twaalf uur in volle zee niets uit.

Zondag om 0.30 uur waren we ruim zuidelijk van Portland Bill. Er stond een 3 Bf noordoosten windje en om 17.15 uur waren we zuidelijk van Startpoint met een log van 385'. Hierna werd het zicht slecht en zeilden we op puur gegist bestek verder naar Falmouth. De landval was 1' zuidelijk van de haveningang. Even later ankerden we om dinsdag 11.30 uur bij het stoombootje zuidelijk van de moorings met een log van 437,7'. Voorwaar onder de overwegend lichte omstandigheden was het een best tochtje.

Hier pikten ik het restant kaarten, zeilaanwijzingen en een Nautical Almanak op. Verder lagen de twee ankers, een paar Optimus branders en twee pakjes papier voor de barograaf ook klaar. Een Plastimo kompasje voor binnen bij de loop antenne en heel wat liter blikken van John Morell Ma made prepared Sevilla oranges werden meegenomen. Op het laatste moment kocht ik impulsief een duur blauw regenjek van Peter Storm rating 2.2, wat ik zeer intensief op mijn klootomzeiling gebruikt heb.

Meestal was mijn Tenson offshore overall te bewerkelijk om aan te trekken. Met een korte broek onder het regenjek werden alleen mijn blote benen nat. Dat heb ik nooit erg gevonden. Het jek was wel iets langer dan de sportboekjes die ik meestal aan had. Als ik aan de wal was keek vooral het vrouwelijke geslacht nog wel eens raar op.

Ook werd bij de marina verderop in één tij de Vecht-slijm er af gehaald. Er werd een nieuw onderwaterschip op gezet, in ijsig koud water.

Het werd oude koek, nu ik het kanaal voor de vijfde keer verliet, twee keer met het Waarschip en twee maal met Passaat. De kunst was om voldoende west te verkrijgen alvorens naar het zuiden te gaan.

De oude navigators raadden voor zeilschepen 10°-12° westerlengte aan te houden en onder geen omstandigheid Ile. D' Ouessant of Cabo Finisterre te zien, want dan zit je als zeilboot in de problemen. Het lijkt een omweg, met zeilvaartuigen is dat vaak wel de snelste en beslist de veiligste weg.

Praat met jachten, die de directe route namen, die sterke winden kregen, noordelijk van Cabo Finisterre, het is daar geen lolletje. Zuid Ierland aanlopen is ook niet aan te raden. Ik ontmoette een Belg op Madeira, die in het najaar te noordwest aan hield. Hij overwinterde in zuid Ierland met overwegend zuidwesten winden en pikte daar een poes in Kinsale op omdat hij de aanwijzingen verkeerd las. Hij hield noordwest aan i.p.v. west-zuidwest. Verder de oceaan op loop je in de uitlopers van de Portugese Passaat. De noordelijke winden. Die brengen je moeiteloos naar de eerste stop, voor mij dus Madeira.

De Atlantische Oceaan Noord 1

Ik vertrok uit Falmouth op woensdag de 25^e juni 1986. Er stond een licht oostelijk windje en het was helder, zonnig weer. Ik kreeg er dan ook een goede bui van voor het vertrek. De ingang van het logboek om 24 uur gaf een log van 473', 235° Kk. Ik rondde de Lizard met een 3-4 Bf oostelijk windje en alleen de Bolletruus was gehesen. Het was 15° C, 1018 hPa en 88% Rv en 1/8^e bewolking. De heldere en fraaie sterrenhemel imponeerde met iets zomer licht in het noorden op de kim. De zon stond niet ver onder de horizon, in het hartje van de zomer.

De meeste landrotten hebben geen besef van de enormiteit van het firmament op zee. Vooral in de tropen. Ik kon me alleen klein voelen en blij zijn het te mogen ervaren. De immense indruk die de melkweg geeft op een maanloze nacht in de tropen is met geen pen te beschrijven. Ik geef het dus ook ter kennisgeving. De middernacht log ingang is om die reden vaak uitgelopen op een dromen en genieten van alles wat er om me heen gebeurde.

Ook kon er onder die omstandigheden de bovenstroming van de cirrus bewolking bepaald worden ten opzichte van de sterren, planeten of de maan. Ik kon dan eenvoudig de hoek schatten van de cirrus alto met de stratus bewolking of stromingen. Dan kon ik met mijn kennis van zaken een vrij betrouwbare lange termijn weersverwachting opmaken, dat is weer een ander verhaal.

Donderdag 26 juni om 06 uur was de wind 4-5 Bf oostelijk. We zeilden met alleen een Bolletruus gehesen. We hadden een Kk 250°, 1/8^e cirrus, 15° C, 1015 hPa en 95% Rv met iets zeegang. Hier ijkte ik mijn digitale stophorloge voor de astronomische navigatie. De gang was 9 uur UTC minus het boordhorloge met 8.59.50 uur, dus +10 seconden. Alleen de gevers waren wat onnauwkeurig geworden door de satelliet verbindingen. De vertraging was merkbaar geworden, voor ons doel was dat niet belangrijk. Het Mws met noen bij een log van 537' zette ons 32' zuidwestelijk van Bishopsrock.

En hier ging mijn nieuwe computer gestuurde Autohelm 2000 stuk, hij drukte niet meer en trok alleen nog. In het boekje stond dat er een service station was in Santa Cruz de Tenerife. Ik kon hem daar laten repareren en ik deed de oude er weer op. Ik had de boegspriet nog niet gemonteerd, zodat ik met ruime wind nog niet zelfsturend was. De wind nam af tot 3-2 Bf en ruimde in de nacht naar zuidwest. Rond middernacht nam ik zwaar onweer licht in het zuidwesten waar.

Ik paste de zeilen aan wat mogelijk kon komen en ging verder met de fok #1 en de bezaan.

Bij zonsopkomst was het weer onveranderd na een nachtelijke wolken front passage in de hogere lucht lagen met veel licht en donder. Het grootzeil ging er nu weer bij en met een Kk van 290° bleef het ook nog wat heilig. Het Mws met noen van vrijdag zette mij 81' westzuidwest van Bishopsrock bij een logstand van 589'. Het bleef rustig.

Zaterdag om 6 uur was het windstil en we rolden en draaiden met alleen de bezaan gehesen. Het log wees 670' aan. Het noen Mws hadden wij bij een logstand van 673'. Maandag las het log 740' met een 4-5 zuidwestelijke wind voeren we met vol tuig, een rif ging er gauw in. Dinsdag gaf er bij 811' log wat vaart aan in west-zuidwestelijke richting met miezerig weer. Woensdag 2 juli bij 881' zette ons 338' west-zuidwest van Bishopsrock en de 12° W1 was achter ons.

We wilden niet overdrijven en de koers werd om de zuid gelegd. Donderdag stuurde Passaat zichzelf moeiteloos aan de wind onder vol tuig. Met 3-4 Bf west-zuidwest was het een lekker zeildagje, de noen kon niet genomen worden bij een log van 955'. Vrijdag was de zon er weer en met een log van 1025' bevonden we ons 211' noordwest van Cabo Finisterre met een lichte westelijke wind. Ik bevond mij tussen wat Spaanse tonijn vissers, die goed vingen.

Zaterdag nam de wind weer toe tot 4-5 Bf. Af en toe werd het 7 Bf uit west-zuidwest en we zeilden een Kk van 200°. De fok #2, het grootzeil met een rif en de volle bezaan waren gehesen. Ik logde 1112' met een behoud van 88' bij 185° Klx

Het broodbakken was weer uitstekend gelukt en het avondmaal gaf nasi aan. Ik had weinig lekkage. Er was weinig zeegang en ik bevond me 172' westelijk van Cabo Finisterre. De BBC weersverwachting was noordelijk 3-5 en dus gunstig. Zondag viel de wind weg tot 0,1 Bf noordelijk. Ik hield koers door met alleen fok #1 uitgeboomd door te varen. In de middag monteerde ik in de bijna windstilte met het sportjakje de boegspriet. Het was een hele klus op zo'n rollend en stampend bootje. De kilometers water onder me voelde wel vreemd aan.

Het Mws bij 1192' zette mij 183' west-zuidwest van Cabo Finisterre en de temperatuur was met 20° C aangename geworden. Maandag 7 juli zette de wind door naar 3-4 uit het noord-noordoosten. Dat leverde een behoud op van 59' VlX bij 202° Klx. Dinsdag spleet de lange boegspriet 1 meter van de punt. Dat zou ik op Madeira moeten maken.

De gang zat er wel in, met een verheid van 101' naar 199° Klx. Madeira was nog 458' naar 199° Klx De Portugese Passaat bleef staan! Woensdag gaf 89' Vlx naar 192° Klx. Donderdag was het 92' Vlx naar 199° Klx en vrijdag maakte ik 106' Vlx naar 195° Klx

Zaterdag met een Vlx 118' naar 189° Klx spande de kroon. Deze Mws zette mij net noordelijk van Porto Santo en ruim 50' noord-noordoost van Funchal, voorwaar de goden waren niet tegen.

Om 3 uur in de middag verdween Porto Santo vaag bruingrijsachtig zichtbaar in de heiligheid in het oosten. Bij 5-6 Bf met het grootzeil neer bleef de gang er goed in. In een stevige blaas had Passaat niet veel zeil nodig met ruime wind.

Om 18 uur kwamen de stenen van Sao Lourenco boven de kim. Na die stenen gerond te hebben nam de wind af en toe tot storm kracht toe. De wind viel om 24 uur pal voor Ponta do Acajou volledig weg. Op de motor gingen we verder naar Funchal, waar wij om 01 uur in rustig water bij de rivier monding voor anker gingen.

De eerste ruk was zeer voorspoedig en beloofde veel goeds. De eerste dagen was ik er knap druk. De volgorde weet ik niet meer, ik som het zo maar op. Drie kg aardbeien en drie kg abrikozen jam gemaakt, de boegspriet werd 1.80 meter ingekort en van een tijdelijke touw verstaging voorzien.

Een Zweeds houten scheepje met twee zuid Amerikanen kwam aan. Die laveerden direct van Natal, Brazilië, tegen de Passaat in. Ze kwamen aan tuffen uit het westen met een rubberboot met een buitenboord motortje langs zij gesjord. Het voorschip van dit houten scheepje met een ranke boeg lekte als een zeef. Ze waren blij dat ik ze kon helpen in de vissershaven tegen de kade, waar ze droogvallen.

Het aan de wind in de Passaat zeilen wordt sterk onderschat. De korte steile en zeer onregelmatige zee kan dodelijk zijn voor een niet te sterk scheepje. Een keer in de zoveel golven is het boem en ho, met water op het voordek. Je scheepje duikt IN een golf. Zij vertelden in gebroken Engels dat ze het hele voorschip heen en weer zagen gaan.

Nu breekt pitchpine niet zomaar. De latten werken wel als de ziekte en de naden waren opengegaan. We lieten het scheepje in de vissershaven even verder, op de helling tegen de kade droogvallen. Met katoen en mijn breuwijzer was ik een heel tij bezig om meters naad dicht te breeuwen. Heel eerlijk waren ze niet, want een oude baas die er op een jacht paste en onderhoud pleegde, tilden ze voor heel wat escudo's.

Een Engelse jongen zeilde een jacht op de bonnefooi naar West Indië, om het daar met mogelijke winst te verkopen. Hij maakte wat kopieën van enkele kaarten. Op Martinique ontmoette ik hem weer, dat is weer een ander verhaal.

Een charter jacht in de marina vervoerde wat Duitse playboys, die ruim 500 DM per avond per persoon verbrasten in Funchal. Een Engels meisje dat op zoek naar avontuur was hadden ze ergens in Portugal opgepikt in een bar. Dit was haar kennelijk te wild en ze vertrok naar de Engelse jongen. Daar boterde het ook niet en ze wilde met me mee naar Tenerife, mijn Singlehanded excuus was afdoende.

Ze is op Tenerife gekomen. 2 à 3 weken later zag ik haar weer in Santa Cruz de Tenerife, dat is weer een ander verhaal. Ik kocht een machete voor weinig escudo's en twee verloren ringsleutels #24/15 werden aangevuld.

Ook werd hier een navigatie programma gemaakt voor de nieuwe Casio FX602p. Een compleet programma. Onder Zeenavigatie werd het op de cassette opgeslagen. Het geheel was met polynomen voor zon en sterren hoogte berekening + een astronomisch + loxodroom en grootcirkel berekeningen. Alles was gekoppeld, het bleek op zee goed en snel te werken.

Vrijdag 25 juli, 13 dagen na de aankomst ging ik verder, want de Autohelm moest ook nog gerepareerd worden. Eerst motorde ik wat en rommelde met de zeilen om in de strakke wind te komen. Madeira was knap hoog en had een groot lijveld. Om 13.15 uur lukte het om de wind te vinden. Er kwam een 5-7 schiftende wind van zuidwest via zuid naar zuidzuidoost, oost en noordoost. Onder fok #1 en grootzeil in een bakstag windje ging Passaat er vandoor met een Kk van rond de 170°.

Dit keer wilde ik Deserta Grande zien en er mogelijk ankeren om wat te vissen. Ik voer er vlak langs. De harde valwinden nodigden mij niet uit om naar de ankering te gaan. De Passaat bleef een stevige 4-5 Bf uitschietend tot 7 Bf

Zondag 27 juli om 20 uur smeed ik mijn Danfort in de haven van Santa Cruz de Tenerife. Met 10 meter, 10 mm ketting en 50 meter, 12 mm nylon tros aan het hek. Voor maakte ik vast aan de kade. Ik had weer een beste oversteek gehad en had beste mede kade liggers.

Er lag een Zwitserse schrijnwerker Rudi met vrouw en twee jongens. Die jongens gingen altijd *fisch fangen* met alles wat mogelijk was. De lessen van *mutie* waren voor de jongens een kwelling. We visten heel wat uurtjes met de sportjack. Zij hadden zelf op hun Colin Archer een overlevings roeiboot met zeilen en veel reserve spullen gepakt. Dat was niks voor de jongens. Ik lag naast hen.

Dan kwam Alex, een Italiaan met een zelf gebouwde Butler, zonder motor. Alex had veel pech, deels door op de verkeerde tijd op de verkeerde plek te zijn. Ik hield het haast niet voor mogelijk. In januari verspeelde hij in een orkaan midden in het Engelse kanaal zijn mast, toen hij zijn zuster in Engeland wilde opzoeken. Alle schade repareerde HIJZELF, want hij was de zoon van een scheepsbouwer. Met hand gereedschap en veel tijd leverde Alex vakkwaliteit.

Op weg naar Tenerife kwam hij in een zware storm voor de straat van Gibraltar. Hij ging volkomen plat, de giekk brak en de hele kajuit sloeg er af. De giekk was al klaar, van Oregon pine. Hij was bezig met de kajuit opbouw. Alles van iroko. Hij werkte zeer precies en snel, met de hand. Een vak man.

Naast hem lag een Noor met een gebutst stalen jacht. Hij had een groot visnet aan boord wat hij op de ankeringen veelvuldig gebruikte. Hij at altijd vis, in alles wat hij at. In de soep, op het brood en bij warm eten. Soep overheerste. Alex en de Noor maakte ik warm voor mijn bruine rijst, soja en gedroogde groente maaltijden, door ze eens uit te nodigen. De simpelheid en voedzaamheid waren goed. De smaak van alle 12 soorten Summerseason groente was bijna hetzelfde, niet de kleur. Ik haalde ze over tot bruine rijst. De rijst was hier spot goedkoop. We kochten bij een groothandel 25 kilo rijst en we verdeelden dat, van de rest had ik nog voldoende.

De Noor leerde mij staaldraad splitsen. Het bleek heel simpel toen ik de truc eenmaal kende. Ik bleef dezelfde strengen iedere keer om dezelfde streng draaien. Niet zoals met touw, dat moet over de ene heen en dan onder de ander door, kruislings. De kunst is om het strak en stijf te doen en te houden. Met de hulp van een taluud klemmetje verschoof de handel niet. Het kostte me wel het vel van mijn handen.

De Noor ging naar Kaap Horn, Alex naar Costa Rica en Rudi ging naar West Indië voor één winter op zijn avontuur. Ook hij had schade. Zijn hamradio kreeg een pets water te verduren. De kop van een brekende kruiszee kwam door het luik, toen hij van Grand Canaria kwam. De radio weigerde nu alle diensten. Die hamradio had hij van zijn vader gekregen om het thuisfront op de hoogte te houden en voor een eventuele 'may day'. Een ramp dus. Zout water is dodelijk voor elektronische schakelingen. Het vreet alles kapot en laat een groene oxidatie substantie achter, een soort OERSOEP.

De Autohelm dealer was op vakantie, dus stuurde ik de defecte automaat met het vliegtuig naar Engeland. Toen het na een maand terug kwam bleek het na 5 minuten weer stuk. Het had hetzelfde euvel. De dealer was ondertussen weer terug van vakantie. Hij verving de hele onderdelenplaat. Sindsdien heeft hij het goed gedaan, de spaarzame keren dat ik hem gebruikte.

Nu had ik een goede lange boegspriet. Ook monteerde ik hier vóór onderwanten aan de hoofdmast en de bezaan, om de zaak beter uit te kunnen trimmen. In Nederland had ik voldoende 6 mm RvS draad gekocht, in Engeland kocht ik een taluudtang en een kniptang.

Die dubbele onderwanten bleken ook een goede veiligheid. Twee keer brak een achter onderwanten van de hoofdmast, beide keren was het kousje aan het dekbeslag de schuldige. Ik knipte het gebroken kousje er af. Ik klemde met de taluudtang een eindje nieuwe verstaging met een nieuw kousje er aan. Ik kon gewoon door varen. De reden was, dat de onderwanten te dicht op de hoofdmast stonden in achterlijke richting, die situatie kon ik niet eenvoudig veranderen.

Met hulp van Rudi zette ik een windvaan op een hulproertje achter het roer. Het roertje bleek voor het ongebalanceerde roer van Passaat veel te klein, zo ook de windvaan. Op ettelijke ankeringen prutste ik er aan en vergrootte beide, het werkte nooit echt goed. In Nieuw Zeeland hakte ik de knoop door. Ik verwijderde de vaan van het roer en plaatste het naast het roer, op een balk. D.m.v. een stuk teak en RvS gaatjesstrip werd de verbinding met het roertje gemaakt, met tegenkoppeling. Toen was het probleem opgelost. Ik kom er nog later uitvoerig op terug.

Na enig rommelen, mijn lust en leven, kreeg ik Passaat bijna altijd, indien nodig, vast op koers. De verkorte boegspriet werd opnieuw van de ingekorte RvS verstaging voorzien. De kousjes splitste ik er zelf aan. De touwverstaging die ik er op Madeira opdeed beviel niet. Het was 835' Vlx, 216° Klx naar de Cabo Verde eilanden. Woensdag 10 september na ruim twee maanden verblijf op dezelfde plek, vertrok ik daarheen.

Ik kwam dit keer moeizaam los van Tenerife. De wind bleef licht en zoekend. Vrijdag was ik pas bij het zuiden van het eiland. Ik ging schurftplating maken van de oude manilla lijn, van de maststrijkinrichting, om de ellende te verzachten. Die lijn zou ik voorlopig niet meer nodig hebben. De zeilen sloegen en schavielden voortdurend tegen de onderwanten, en de matjes waren zo gemaakt. Vooral het opknopen van de bovenste van af mijn laddertje dat ik ook nog op de Canaries tussen de onderwanten gemaakt had, viel tegen.

Zodra ik de mast in ging was Passaat een beul. De treetjes in de wanten waren niet alleen voor de uitkijk. Soms moest ik voor iets de mast in en via de wanttrap stond ik zo op de zalingen. Ik trok me dan op naar de top, om een val te vervangen of een blok te repareren. Ook schrok ik hier van de mast.

Die was van knap vers hout gemaakt. Dat mag eigenlijk niet. Hij moet een tijdje inwateren. Dat voorkomt rot van binnen uit en het om zijn as draaien. De mijne

begon nu boven de onderwanten om zijn as te draaien. De top stond 45° scheef. Het topbeslag maakte ik los. Omdat het beslag een stuk pijp met een deksel was sloeg ik het beslag met een hamer recht en liet het er los opstaan. Ik heb er later geen last meer van gehad.

De wind bleef nog dagen licht en zoekend met een kern uit het westen. Pas woensdag 17 oktober om 1800 uur kwam de Passaat, en die bleef 4-5 Bf. Ik zette mijn Passaat tuig, met de stormfok op de punt van de boegspriet, fok (#2) en het grootzeil met 1 rif.

En de zaak ging zelfsturend marcheren. Met een matig werkend windvaantje. Het helmhout werd d.m.v. een lijntje met knoopjes en flexical tubing beperkt in zijn beweging naar lij.

De temperatuur nam ook toe tot 27° C en de kou van het (opwellende) Tenerife water was over. Passaat ging ondertussen op een kerstboom lijken. We visten met een forse carbonfiber 2 meter lange stok met een Daiwa rail, met 400 meter 75 pond vislijn. Mijn Walker log zat er naast en onder, meestal ging het goed. Er was ook nog een sleepgenerator bij gekomen, van ongeveer 1 ampère. Hij gierde als de pest. Ik had hem aan een stok gesjord en die stok was met lijnen aan de hekstoel bevestigd. Dat dempte de meeste trillingen. De stroom was welkom. Alles bij elkaar bleef ik rommelen, vooral met de zeilen. Passaat tuig, stuurfok en fok met grootzeil.

Zondag 21 september om 9.45 uur, 250' mijl noordelijk van de Cabo Verdes, zou ik niet snel vergeten. De harp aan het giekbeslag van de grootschoot ging tijdens een gijp los. De giek schoot met een grote klap door tegen het onderwant. Het 1 cm dikke bronzen oog van het lummelbeslag aan het giekeinde brak als koek.

Daar dobberde ik. Zonder grootzeil. Toen ging mijn rommelgeest op maximale kracht werken. Nadat ik de oude voorraad, in een zuurkoolvat, door mijn vingers had laten gaan, vond ik de oplossing. Die zou het tot Nieuw Zeeland houden.

Met de omslag boorde ik een gat in het giekbeslag en draaide daar een draadoog van een ijzeren wantspanner in en hupsake. Het werkte. Alleen mijn giek zelf draaide nu met het zeil mee, er waren nu 3 draaipunten i.p.v. twee. Dat was geen bezwaar voor mij. Het leek en bleek sterk. Ik had 4 oude wantspanners aan boord, en als het oog roestig werd, draaide ik er een nieuwe in.

Ik passeerde op 23 september Santo Antao. Ik was te ver uit de kust om mijn positie te verbeteren. Dat was geen probleem, de minste diepte was 1900 vadem,

genoeg voor mijn 3.5 voet diepgang. Ook deze reis was ik niet zo geïnteresseerd in landval. Vooral op Mindelo was ik niet gek.

Het vrijwel kale eiland Sao Vincente was niet zo aantrekkelijk. De ankering was bovendien winderig. Alleen de bananen waren er goedkoop. Verder meldt het logboek 'Geen noemenswaardige lekkage. Niet weg te pompen.' Ook wist ik niet of het herfst of lente was geworden. Het was maandag 22 september en ik bevond mij op ongeveer 17° Nb. In het hartje van de tropen.

In ieder geval, volgens de route kaarten voor zeilschepen van de Admiraliteit en Ocean Passages for the World moest ik nu ongeveer zuid-zuidoost aan houden. Zodoende kon tot ongeveer de evenaar gebruik maken van de zuidwest Moesson. Daar kon om de zuid gegaan worden, richting Recife in zuidelijke winden. Hoe verder ik naar het westen voer hoe meer de wind van zuid tot zuid-zuidoost naar oost-zuidoost zou schiften. De oude Oost Indië route.

Na oktober, als de zuidooster noordelijker kwam, kon ik vrijwel direct varen. De langzame, niet hoog lopende Passaat nam de dwars-getuigde-oude-veilige-route naar Olinda. Daar waren we weliswaar nog lang niet. Eerst nog 'even' door de 5° brede doldrums varen. Geen pretje voor Passaat.

Het is jammer, dat ik de motor met die grote drieblads schroef in Passaat heb laten zitten. Ik weet nog steeds niet hoe Passaat echt zeilt met licht weer. Hoe hoog en hoe snel. Omdat de schroef mij zo dwars zit bij het wenden. Met licht weer moet ik op de motor alle havens in varen. Zonder die rot schroef zou ik de motor beslist niet nodig hebben. Ik betreur die beslissing om de diesel er in te laten zitten voor eeuwig.

Hoe hoog en snel. Hoog kan ik mij wel voorstellen. Vaar eens met licht weer met een scherp jacht hoog aan de wind. Dan moet je eens een puts aan 10 meter touw overboord gooien, dat is ongeveer mijn schroef. Meet de hoek tussen de as van je jacht en de sleplijn en je kent mijn handicap.

Passaat was volledig zelfsturend, ook met licht weer. Met een los roer, 60° hoog aan de wind. Dat was nog meer waard. Het was een kits. Meestal voer ik met fok #1, grootzeil en de bezaan. Kwam er een bui, hup en het grootje ging naar beneden. Ik ging met de fok en bezaan verder tot het slechte weer over was. Het roer moest dan wel op de pin, want zij werd dan wat loefgieriger, niet veel.

Met de genua in licht weer zeilde zij als een dinghy. Vooral later met de grotere genua, in Nieuw Zeeland gesneden uit de kluiver van de Uhi Bene, snel en volledig uitgebalanceerd. Die genua was iets groter dan mijn bruine genua #2. Voor

de wind had ik niets aan ze, want ze waren te laag gesneden en moeilijk uit te bomen. Ze rolden het water in.

Het beste kon ik de doldrum passage rond volle maan plannen, dan waren de wolken zo mooi zichtbaar. Vooral 's nachts, wanneer er meestal meer wind stond, dan konden er hele afstanden afgelegd worden. Ik zeilde op mijn gevoel en als ik uit mijn kooi rolde, dan moest het grootzeil neer. Ik herzette het alarm en ging weer slapen. Bij het volgende digitale alarm, 20 minuten later, kon de bui hopelijk over zijn. De buien konden hier al flink zijn en waren soms de kern van latere tropische stormen.

In het natte en warme seizoen, als ze noordelijker dan 10° - 12° Nb komen beginnen ze door het coriolis effect roteren. Kijk in de gootsteen. Als het water wegloopt dan gaat het draaien. Aan de oostkant naar de evenaar en aan de west kant naar de pool. Zelfs op een paar cm is de snelheid bij de kant van de evenaar groter dan bij de pool kant. Vandaar.

Ook moet voor orkaanontwikkelingen de zee warmer dan 27° C zijn om de energie te leveren. En als laatste, er moet geen tegen bovenstroming zijn, die de hoogte van de bui belemmert. Op de top van Pico de Tenerife is de wind altijd west. Daar zit je dus boven de noordoost Passaat.

Ik hoorde het rommelen van de donder in de doldrums al bij de Cabo Verdes, de buien met regen komen daar nooit. Het was er zo droog als gort. Misschien was het bij Dakar wel groen, in Mindelo was amper een boom en buiten de stad was alles ontbost. Dat trok natuurlijk geen buien aan en maakte ze evenmin. Groene eilanden maken zelf de regen die ze nodig hebben, door de afkoeling van de lucht die over de koele bossen stroomt.

We waren pas bij Santo Antao en de doldrums moesten nog komen. Voorlopig bleef de Passaat nog enige dagen blazen, alhoewel, de barometer al omlaag ging. 1011 hPa. De Passaat zou spoedig onzeker worden.

De doldrums zijn zeer onzeker. De windstiltes en de buien ontstaan vaak voor een dag en verdwijnen zo weer in de hoogte stroming naar de hogere breedtes. Alleen aan de hoogte stromingen valt iets te voorspellen en die zijn in het algemeen naar de polen en buigen naar het oosten af.

Aan de oppervlakte wordt de horizontale luchtverplaatsing geleidelijk vervangen door een verticale stijgende Passaat, om de anti Passaat aan de gang te houden. Het hele gebeuren kan zich honderden

meters boven je afspelen, jagende wolken en jij zit in de totale windstilte. Zeer frustrerend.

In het water speelt zich net zoiets af. De Passaten van beide halfronden drukken het water naar de andere kant van de oceaan. In de doldrums, er tussenin, is het vaak rustig. Via die rustige zone, waar ook nog vaak westen winden waaien, stroomt dat opgestuwde water weer terug naar het oosten. De Contra Equatoriale Stroming.

Niet alles, want met een twee mijl's vaartje vult de Caribische zee zich bij de eilanden. Tussen Cuba en Florida komt het er nog sneller uit, de Warme Golfstrom genaamd. Eerst volgt die de USA kust nog, later in het noordoosten verliest zij in de Noord Atlantische (Noord Atlantische Drift) haar identiteit. Op de Pacific en de Indische oceaan speelt zich hetzelfde af.

Zo veroverde een volk op vlucht uit India via Indonesië en de Filipijnen de Pacific in. Het begon in het einde van de eerste helft van onze jaartelling in twee golven. Door de doldrums. Ze waaierden uit via Samoa naar Hawaii (twee golven) en Tahiti en de rest van de Pacific. Vandaar ging het naar Nieuw Zeeland.

Thor Heyerdahl zat er volgens mij volkomen naast. Er zijn sagen en legendes op Hawaii, de directe afstammelingen van de eerste golf. Die legendes gaan over Adam en Eva, Noach en de zondvloed en zelfs meer bijbelse verhalen die wij niet kennen. Volgens mij zijn de Polynesiërs afstammelingen van Foeniciërs, uit India. Ze zeilden er niet minder goed en ver om. Ze kenden de routes.

Toen de Romeinen de laatste slag met Carthago leverden, (hun controlerend bolwerk), en Carthago verloor, stortte hun handelsimperium in elkaar. Ze konden nergens meer heen. Zij waren overal ter wereld, in hun handelsposten, vreemden. De (Semieten) van India konden alleen naar het oosten en uiteindelijk de Pacific in om te overleven. Wat er met de andere vestingen gebeurde, vooral in het Middellandsezee bekken is een ander verhaal.

24 september was het buiig en de vele golftreinen uit vele richtingen duiden op onrust. De barograaf, gisteren was die nog 1009 hPa, wees nu weer 1011 hPa. We maakten ongeveer 50' per dag. Dat viel niet tegen. We hadden vaak veel dol-fijntjes als begeleiders.

27 september op ongeveer 12° Nb nam ik springend water waar. Dat duidde op de overgang naar de equatoriale tegenstroming. Het leek op het levende water, zoals de stroomdraad op het wad. Vanwege de kolkingen waren er ook veel vis-sen en vogels.

Het was zeer helder in de nacht, nadat de buien van de middag en avond de he-mel schoongeveegd hadden. Er bleef wat oost-noordoostelijk 2-4 Bf wind staan. Met noen was het warm (33° C) en droog. Een lichte wind kwam uit het oosten en met een zuidelijke koers voeren we aan de wind met vol tuig. Met noen ging de klok weer een uur terug naar 2 uur op 29 september. Windstiltes en buien tot 7 Bf met veel hemel water wisselden elkaar af, Passaat bleef rond de 50' goed maken naar het zuiden.

Om 18 uur schreef ik "Er zit geen lijn in, deining uit het zuiden?" Ik voer met vol tuig of met de Bolletruus en draaide vaak rondjes. 31° C 1009 hPa en 62% Rv met wat kleine cumulus. Op 2 oktober ving ik een forse 1.10 meter lange zeesnoek van ongeveer 6 kg. Poes en ik hadden weer wat variatie op het menu. Ook ging de lichte wind om de zuid naar zuidwest, dus ging de koers nu om de zuid naar zuidoost. 180' en 7 dagen zou de ellende nog duren voor de zuidooster zou komen.

6 en 7 October kon er geen noen geproduceerd worden. Het was slechts een on-regelmatigheid in de marge en van geen betekenis. Ik voelde me toch raar, zo van een routine beroofd. Wel was het een teken dat we nu midden in de dol-drums zaten. Hier ging alle lucht van de twee Passaten omhoog.

De barograaf was ondertussen af en toe tot 1008,5 gezakt. Kijk eens in de alma-nak naar de declinatie verandering van deze maand. Die is op zijn maximum en wel 1' per uur zuid gaand. De doldrums trekken met de declinatie mee, een maand of twee na ijlend. Dat betekende dat de doldrums gemiddeld zo'n 20' per dag naar het zuiden trokken en ik zeilde niet veel sneller in die richting. Dat maakte de passage er niet sneller op. Ik muzelmande dus door. 11 oktober was de barograaf nog steeds laag en de wind ging definitief om naar het zuidoosten. De koers werd om gegooid naar zuid-zuidwest i.p.v. zuid-zuidoost en behouden van 60' per dag kwamen er weer.

Over de echte doldrum ellende kan ik weinig schrijven. Elke dag is anders met andere ellende, hoop en wanhoop. Ondanks dat de magische grens van 0° Nb nog niet bereikt is blijf je hopen op een constante wind tegen beter weten in. Je blijft fanatiek om elke meter vooruitgang vechten, 7 dagen lang. Wat ook in 48 uur motoren gedaan had kunnen worden. Het kwam zelfs niet bij mij op. Doe het met natuurlijke middelen en doe het goed. De beloning is er naar.

Die krijg je de eerste dag in de nieuwe Passaat op een zuidwestelijke koers. Met een behoud van rond de 60' per etmaal en met dezelfde verwachting voor morgen of beter. Dat is het goede grote werk waar ik altijd van droomde. Die droom is het die me op de been houdt. Hier moet ik afkloppen.

Ik was nog nooit in een echte windstilte. De ergste was een dag of drie bij een oversteek naar een ander eiland van de Azoren. Drie dagen was het bladstil met zó weinig wind en meestal op afstand, dat ik een boek ging lezen in de heerlijke zon.

Maar dat was een hoog. Doldrums zijn een laag. Daar is altijd wind, weliswaar op een ander niveau en in een andere richting, schuin omhoog.

En zoals alles in dit heelal, niets gaat in een rechte lijn. Alles slingert zowel horizontaal, de verandering van de richting, als verticaal, de windsterkte en in de tijd. Als je op een afstand windvegen ziet op de rimpelloze zee dan zie je het zich altijd schijnbaar verplaatsen. Soms verdwijnen ze plotseling. Alles is mogelijk.

Alleen het uiterste van de slinger raakt de aarde. Het frustrerendst is het als de vlaag je bereikt. Je fok slaat bak en dan moet je heel snel halzen om op koers te komen. Vaak is de vlaag dan al weer weg, want overstag gaan met een al (door) draaiende Passaat ging niet zo best.

De enige remedie was het voorzeil neer te laten in de windstilte en wachten. Meestal had ik dan de fok #1 staan, die wendde sneller dan de genua. De fok kon snel bak gezet worden.

En dan de stromingen, bij zo weinig wind. Die kunnen de zaak helemaal verzieken. Soms is je bootje zo lijdzaam als de pest en wil geen hoogte krijgen. Als je het met alle geweld afdwingt, dan gaat zij gelijk overstag. Dan werd je duidelijk door een stroming dwarsgezeten.

Er zijn natuurlijk veel van die naarlingen in de doldrums, met die vele zeer sterke buien. Van dat levende spring water, dat duidelijk op een stroomdraad wijst. Als die stroomdraad langer bestaat dan drijft er allerlei rommel in en het barst dan van de vissen en vogels.

De Atlantische Oceaan Zuid 1

Donderdag 16 oktober mat ik 21' per dag stroming op de kop. Dat was kennelijk de tegenstroming van de st Paulus en st Petrus rotsen, waar ik 60' zuidoostelijk van zat. Ik was weer op het zuidelijk halfrond aangekomen. Ik zag geen Neptunus, noch Neptuna, arme ik.

De barograaf bleef laag staan. Hij schommelde rond de 1010 hPa, 27°-30° C, 70% Rv, 3/8° cumulus en 2\4 Bf zuidoost tot zuid-zuidoost. Alles was wel aan boord. 17 oktober om 18.00 uur zag ik een 90% maansverduistering, tussen de cumulus, net over de horizon.

De verheiden gingen eindelijk om hoog, naar 70'-80' en de knik in de schoot gaf Passaat de benodigde vaart. Fok #2 + fok #3 en het grootzeil en de bezaan spreidden de zaak en hielden de trim flexibel. Er stond een 3-4 Bf oost-zuidoost (bakstag) windje, ideaal. We genoten dag na dag. De koers was op ongeveer 100' oostelijk van Olinda gezet, ruim noordelijk van Recife. Daar werd landval gemaakt en zo ontliiep ik de meeste scheepvaart. De stromingen waren daar vrij willekeurig. Met ruime wind kon Recife, de voormalige Pieter Mauritsstad, niet gemist worden. Recife is zeer kenbaar met de 3 zendmasten, niet voor de minimale havenlichten en bebakening. "Wait for the day", de ondieptes bij Olinda zijn zeer verraderlijk in de nacht.

Op 20 oktober was het nog 300' naar Olinda en het behoud kwam over de 100', de 14' stroming in 220° richting hielp aardig mee. De 23^e oktober nam de wind af toen we 65' oost-noordoost van Olinda zaten. De Bolletruus ging er op in een afnemende 2-3 Bf oost-zuidoost Passaat. Het behoud zakte toch naar 55,6' met 7' tegenstroming! Bij de kust kon ik alles verwachten, 31° C en 1016 hPa gaven rust aan. De volgende dag was ik om 6 uur 15' oostelijk van Recife, na een heldere nacht. Om 11 uur haalde ik het log in, tussen de pieren van Recife in de riviermonding.

Ik ging weer voor anker naast de jachtclub van Brasilia Teimosa, voor de lokale (houten) vissersboot werf. De cruzeiro was dood en 1000 stuks waren één crusado. Die was Fl. 0,16 waard. Voor USA \$100- had ik 1.000.000,00 cruzeiro's, nu 1000 crusado's. De inflatie was treurig. Alles was goedkoop. Voor mijn USA \$100,00 sloeg ik hele voorraden in, diesel en alcohol, beiden tankte ik langs de weg. Het was auto brandstof en dat rook je op straat.

Ook wilde ik het trimvlakje achter het roer wat breder en langer maken. Ik moest dus droogvallen op de rivieroever bij de werf naast de marina. Ik maakte veel ananasjam en kocht wit broodmeel, rijst en tapioca, een soort witte wortel meel. Daar kon ik pannenkoeken van bakken.

Ik herinner me nog een ding wat desastreus had kunnen aflopen. Er zaten grote piramideachtige poliepen en koraal op het onderwaterschip. Ik wilde alles schoonmaken en verven in één tij. Ik had 40 lt. antifouling bij mij, dus waarom niet. Het droogde anders uit.

In mijn haast met de verfkrabber en een groot plamuurmes om de aangroei er af te halen, beschadigde ik vooral de knokkels van mijn vingers. Ook liep ik een paar forse japen op. Ik merkte daar niets van in de hitte van de strijd, omdat ik puur vergif binnen kreeg en dat verdoofde. Het sloeg op mijn zenuwen en mijn vingers konden er krom van trekken.

Ik was bij het naar de ankering gaan al doodmoe, uitgeput bijna. Het anker uitgooien kostte me moeite. Ik lag de eerste keer niet goed en het stroomde daar nogal. Ik kon het anker niet met de hand los en optrekken. Ik moest het met de kaapstander doen. Zo moe en vergiftigd was mijn lijf. Ik had enorm geluk, dat ik pas bij het Panama kanaal verlamming verschijnselen kreeg. Een Duitser liet mij in Panama zijn kromme vingers zien en ik schrok mij rot. Mijn rechterhand werd op de Pacific dik. Ik kon slechts met twee handen wrikken. Of alleen links, want vooral mijn rechterhand was dik en zeer pijnlijk. Dat herinner ik mij nog van de Galapagos eilanden. Ik maakte daar een nieuwe wrikriem voor Flatus, de bijboot. Op de oversteek naar Paaseiland trok het langzaam weg en nu is alles weer normaal. Ik realiseer mij dat ik een geluuskont ben zonder weerga.

Donderdag 6 november kreeg ik weer de kriebels en om 8 uur ging het log uit. Ik moest Passaat eerst van de kust af werken. De ondieptes voor Olinda waren zeer uitgestrekt. Daarna stak ik naar het noorden en later west, richting Martinique, dat was nog 2500' varen. De weersomstandigheden waren gunstig. De barograaf was 1016,5 hPa en de wind was 4-5 Bf zuidoostelijk. De gang ging er in en dagen van rond de 100' werden gemaakt. Het werd wat buiig, met de fok #2 en het grootzeil met een rif en de volle bezaan kon Passaat nogal wat hebben. De barograaf zakte langzaam. Op zondag 9 november was die 1014 hPa en de wind was oost tot oost-zuidoost. We voeren een k.k. van 30° en bevonden ons 30' west van Fernando de Noronha. We hadden alleen nog zee voor ons tot West Indië.

Die dag ging een brander van de Optimus stuk. Ik kookte elke avond mijn kostje en de hele dag door zette ik thee. Een keer in de twee dagen bakte ik ook een

brood, de branders stonden niet stil. Ik had er genoeg en op Hawaii kocht ik er weer een paar. In Nieuw Zeeland waren er ook zat te krijgen.

Ik had een goede vaste koers met het grotere roertje. Alleen het verleggen van de koers was wat grof. De vaan zat met een klemschroef en een stuk pijp over de staaf van het roertje. Ook liet ik de surgical tubing aan een kant op het helmhout bijstaan om de uitslag te beperken, dat deed meestal wonderen. Ik at bonen en boerenkool!

De Atlantische Oceaan Noord 2

Vrijdag 14 november had ik een onrustige nacht in een front passage. Er viel zeer veel regen. Er stond een 5-6 Bf noordoosten wind bij een barograaf stand van 1012,5 hPa. Ondertussen zat ik alweer 3° 30' Nb, weer zonder Neptunus te hebben gezien.

Het bleef zwaar bewolkt, buiig en onrustig met voornamelijk lichte oostelijke winden. Zaterdag 15 november had ik geen noen. Het was 8/8° cumulusstratus en het was nog steeds zeer buiig, de wind werd noordoost en zou het blijven. Zover in de Passaten leken de winden langzaam in elkaar over te vloeien.

Hier verloor ik een bril in een bui. De losse fokkeval sloeg de bril letterlijk van mijn neus. Ik moest er weer een op Martinique kopen, ik had nog een reserve. Ook was het handvat van de ketel afgebroken, toen de ketel er in een schuiver op viel. Ik boorde een gat in de ketel en schroefde er een blok iroko op. Voor niks ging het weer als vanouds met het theewater koken.

De vaart bleef er desondanks in. We bleven ruim boven de 100' per dag in het zog laten. Dinsdag de 18^e hadden we de breedte van Trinidad bereikt, dus moesten we nog even west-noordwest varen tot we de breedte van Martinique hadden. Dat duurde 3 dagen, in een iets afnemende noordoost Passaat. Er bleven buien vallen met veel wind, om het uur.

Ook werd de lokale klok weer een uur vroeger gezet, ik had het 3 uur vroeger dan UTC. De zee werd rustiger en de wind die nog al fel was nam weer af tot 4-5 noordoost. Fok #1 en #3 werden gezet met de volle bezaan. Het windvaantje was aan het bij roertje gekoppeld en het helmhout, tussen het tubing, hield Passaat wonderwel op koers.

De barograaf kwam omhoog tot 1015 hPa. Die nacht kwam er een echte *white squall*. Wind zonder regen en zonder wolken. Erg veel wind. Een teken dat we, 11° Nb en 45° Wl, stevig in de noordoost Passaat zaten.

We zaten ook in de contra stroming met 131' verheid en een 124' behoud werd gemaakt. Nog dagen zou ik geen stroming mee krijgen, met deze vaart maakte het niet zo veel uit. Ik lees in mijn logboek op vrijdag 21 november dat ik mij landerig voelde, geen eetlust had met pijn in de linker armholte. Daar zat een klier. Die was opgezet en was kennelijk bezig het gif van de verwijderde aangroei van Recife uit mijn bloed te halen.

Op de 23^e werd eindelijk het Passaattuig gehesen. De fok #3 + #2 + grootzeil trokken goed in 3-4 Bf oostelijke wind. De koers werd steeds westelijker, nu 284° Kgr. Daarna werd er veel gegijpt om voor de wind naar Martinique te varen. Later op de dag hees ik in lichte winden de Bolletruus met fok #3 en de windvaan. We bleven goed op koers.

Ik werd omzwermd door een groep walvissen van 6-10 meter. Het was half bewolkt met forse cumulus en 29° C bij 77 % Rv 3-5 Bf oost 1015,5 hPa Kk 280°. Het behoud was 105' en we genoten op 14° Nb en 53° Wl, bij een logstand van 6886'. We waren ruim 2000' van Recife en nog 500' oostelijk van Martinique.

Vrijdag 28 november stond de barograaf 1012,5 hPa. Weer lager en er kwam ook minder wind met 6/8^e alto + cirrus + cumulus, van alles wat. Het oostelijke windje van 1-3 Bf, met de Bolletruus maakte 65' naar 277° goed.

Later nam de wind en de snelheid af tot niks. Om 18 uur kwam er met een bui weer lichte oostelijke wind terug. De volgende dag viel die wind weer weg. Halen en brengen. Tegen de avond passeerden wij Roche Diamant. Om de bocht was nog minder wind en kwam ik de volgende ochtend om 11.30 uur aan op de ankering van Fort de France. Zondag 30 november 1986. 24 dagen over 2508' dat is 104,5' per etmaal door het water. Ik was zeer tevreden.

De Caribische zee 1

Martinique was niet goedkoop, wel kon ik er alles kopen. Na het inklaren ging ik naar een oogarts om een nieuwe bril te laten opmeten. Verder werden alle voorraden aangevuld. Niet te veel, want ik zou verder gaan via Grenada, Isla Margarita en Venezuela naar Curaçao. Dan naar Panama.

Het was toch Panama geworden. Eerst had ik het nog in mijn achterhoofd gehad om via Kaap Horn, de Drake Passage te nemen. Door de reparatie van de Autohelm was ik veel te laat in Recife en, wat zou ik ermee bewijzen? Deze route was ook onbekend voor mij en mooi op een andere manier. Misschien een volgende keer?

Op 7 dec was ik klaar voor mijn vertrek naar Grenada. Tussen de eilanden was de wind meestal fors en kon de gang er in gehouden worden. Achter de eilanden werd het hopeloos. Op twee *pistolshots* uit de kust is er voldoende wind hoorde ik zeggen. Ik schiet niet zo ver en 50 meter of iets dergelijks uit de kust dorst ik niet aan, vooral in de nacht. Ik probeerde zo dicht mogelijk bij de noord kop van het volgende eiland te komen en zag wat er van kwam.

Dat viel niet mee, want in de kanalen, tussen de eilanden, stond een forse stroming naar het westen. Ik moest dus goed voorsturen. Bij St Vincent ging dat goed mis. Uiteindelijk goed, want ik sliep 8 december van 2 uur tot 6 uur in een windstilte gordel. Daarna voer ik door naar Carriacou en ankerde in Hillsborough Bay, maakte een warme maaltijd en dronk een borreltje! Ik sliep als een blok tot 6 uur. Om 6.45 uur vertrok ik naar St. George, Grenada.

Dat was aardig veranderd sinds ik er voor het laatst was, met Bishop nog aan de macht. Ik kocht veel gesubsidieerd volkoren meel made in USA. Ook haalde ik hoog op de helling boven de stad bij de Venezuelaanse ambassade een visum. Dat bespaarde mij later veel ellende in Pampatar. Verder zette ik nog een stuk hechthout achter mijn windvaan en maakte het gewicht wat zwaarder. Alles bij elkaar stuurde het aardig bij een goede trim, meestal wel met een shockcord er bij.

Ik vind die ankering van Saint George fenomenaal. In die oude vulkaan krater lag je totaal beschut. Alleen moest je goed uitkijken met het naar binnen varen. Hou de vaargeul tussen de boeien, of je zit subiet op het koraal. Boem is ho.

Water kreeg ik in de school rechts van de helling aan de noord zijde. Diesel bij het strandje in de noordoost hoek, bij het tankstation. De avonden waren hier zo

heerlijk tropisch, met in de schemering de losbarstende krekels. Later kwam een steelband er bij, die oneindig oefende door de melodie er in te dreunen, want niemand kon kennelijk muziek lezen.

Ik kletste weer wat met de onderwijzer, die in zijn, door zijn leerlingen en hemzelf gebouwde catamarantje woonde. Hij had niet veel op met die Amerikanen, daarvoor was hij ook een typische Brit. Onafhankelijk Grenada o.k., Bishop was een ramp.

Woensdag 17 december kwamen de kriebels weer. Ik ruilde wat aardige boeken bij de douane en hup, op naar Isla de Margarita. Ik moest wel met de 2' stroming mee rekening houden, ik zou er zo zijn.

De zeer forse regenbuien sloegen kennelijk alle wind weg. Het was hommeles bij point Saline. De minimale trek kwam uit het noorden tot noordoosten. De volgend ochtend schreef ik "Er zit wier in het log en er zijn nog steeds veel buien met regen." 12.30 uur zat ik zuid-zuidoost van Los Testigos Grande met de Bolletruus, voor de wind met een lood van 35 meter.

Een paar uur later stopte ik af om niet te vroeg bij Isla Margarita te zijn. Ik was bang voor landval bij nacht. Ik had geen haast. Om 18 uur lag Isla Margarita recht voor met de bergen in de wolken.

In de nacht van 19 december kwam ik wat vissers tegen. Ze kwamen naar mijn peterolielampen in de wanten kijken. Ik richtte mijn zoeklicht op de dichtstbijzijnde en ze keerden de steven. Even later zag ik Los Frailles donker in het noordwesten van mij tegen de nog donkerdere lucht.

Om 6 uur in de morgen waren de Los Frailles noordoost van mij en voer ik halverwind naar het zuiden, naar Pampatar. Dat was een zeer open ankering en de wind blies er volkomen overheen. Ik lag er toch wel rustig. We waren met zijn tweeën, een Zweed en ik.

De Kapitania en Aduana waren gemakkelijk. De immigratie was er niet, noch zaterdag, maandag, dinsdag, woensdag ging ik weg. Toch was het er wel aardig. Rum was goedkoop en ook de (sport) kleren waren spot goedkoop.

Ik herinner mij nog te wezen geld wisselen in een plaatsje aan de zuidkust, Por-lamar. Met een gammele bus ging ik daar heen, met wat geld, geleend van de Zweden. De bus was vol en het plaatsje was gezellig druk, met toeristen en overal geldklopperij.

Ik moest, zoals ik begreep, naar de immigratie op de luchthaven per taxi. De kosten trok mij niet zo aan. Ik ging elke ochtend naar de Kapitanía. Die zeiden mij te wachten en ik ging weer weg. Ik begreep er niks van. Mijn Spaans was altijd nihil. Uiteindelijk ben ik zonder uitklaren weggegaan. Op Bonaire kon ik dat wel uitleggen in het Nederlands. In West Indië zijn ze zo gemakkelijk.

Halverwege kaap Balena zag ik een grote walvis raar doen, zo'n vijftig meter van de boot. Hij was kennelijk verdwaald in de ondieptes. Als hij achter mij aan zwom zou hij vanzelf in diep water komen, hoe vertelde ik dat? Om 16 uur rondde ik die kaap onder grootzeil + fok #3 en de genua in een licht oostelijk windje.

De volgende dag woensdag 25 december was het kerst. Het was bewolkt met cirrus. 6/8^e bedekt met een oosten windje en zo'n 25° C. Met 82% Rv 1016 hPa, daar was ook niets verkeerd mee. Vooral de barograaf moest goed in de gaten worden gehouden en vergeleken met het gemiddelde voor die tijd. Bij 1- of 2 hPa verlaging kon een orkaan in het seizoen, in de buurt zijn. Als minste had je dan een oostelijke of westelijke golf met rot weer.

De noen gaf een stroming van 10' naar 157° aan, die draaide duidelijk om het eiland heen. Het bleef rustig weer. Ik hees de Bolletruus en de zonsondergang gaf 2 zonnen op de horizon, naast elkaar. Dat zegt ook niet alles. De tweede kerstdag gaf wel forse regen, na een rustige nacht met 3 Bf, na 5-6 Bf en het klarede weer snel op.

Het bleef buig en de wind schiftte nogal. De noen gaf een misgis van 16' naar het westen. Eindelijk was de stroming fors mee. Zeer vroeg op de 3^e kerstdag zag ik de *peterolie* verlichting van Lacre pt, de zuidpunt van Bonaire. Het was ook heel laag. Geen best vuur. Ik rondde de kaap zeer vroeg in de lichte Passaat. Met minimaal zeil gleeed ik achter Bonaire.

Om 6 uur toen het licht werd was ik zo'n mijltje west van klein Bonaire. Om 9 uur gooide ik het anker vlak bij een pier. Ik lag in kraakhelder water, boven koraalstrand op de smalle strook aan de kust tussen Klein Bonaire en Kralendijk.

Ik gaf het schiettuig af, klarede in en verstuurde briefkaartjes aan het thuisfront. De 30^e december vertrok ik weer en wel naar het Spaanewater op Curaçao met rustig weer. Daar ankerde ik vlak bij de pier van de marineclub.

Ook hier werd weer ingeklaard en het schiettuig afgeven. Een Amerikaan, waarmee ik opzeilde had een RvS high velocity repeetergeweer bij zich. Heel professioneel. Hij bracht mij wat verstand bij over gebruik van wapens enz. Heel leerzaam. Hij wist er alles van, komend uit dat schietgrage land.

De eerste keer liep ik naar Willemstad. Ik herinner mij nog wat travellercheques gekocht te hebben met mijn laatste giro betaalkaarten. Ook was hier voor een redelijke prijs soja, mijn vlees vervanger, te krijgen in een biologische winkel. Vooral de markt trok mij. Daar lagen ook scheepjes van Venezuela, met stinkende vis. In het fruit en groente was ik meer geïnteresseerd. Op zee at ik gevriesdroogde Summer Season, aan de wal, indien verkrijgbaar, vers.

Als je niet veel geld uitgeeft is er op de meeste plaatsen niet veel te beleven. 's Avonds verliet ik de boot niet zo vaak en ver. Ik zou wel eens een leeg schip aantreffen, bij thuiskomst. Dat speelde altijd door mijn achterhoofd. Wat voor mij Spartaans en eenvoudig was, is begeerlijke luxe voor anderen. Jacht eigenaren zijn altijd rijk en er is kennelijk altijd iets te halen. Om een uur of tien ging ik meestal slapen en om 6 uur werd ik van zelf wakker. Met de zon stond ik op.

Van hier was het niet zo ver naar het Panama kanaal. Aruba wilde ik niet aanlopen. Ik wilde wel weer even varen. De kust van Colombia was gevaarlijk voor jachten. Ze sneden je de nek door en gebruiken je jacht om drugs naar Florida te varen. Één keertje, dan laten ze het zinken. Dus maakte ik een grote bocht naar het noorden en bleef 100' uit de kust.

Mijn vertrek was bijna uniek voor hier, in de loop van de dag viel de wind weg en de wind ging in het **noordwesten** zitten. Daarna werd het west en later zuidwest. Toen weer terug naar west en noordwest. Ik worstelde in de lichte winden naar Aruba. Daar draaide hij door de noord weer naar het reguliere noordoosten.

Dat ik dit mee moest maken. De barograaf was vrij hoog eerst, 1.018,5 hPa, toen ik weg ging. Een dag later was hij 1010 hPa, later ging die weer omhoog naar 1012 hPa, zakte weer naar 1010 hPa en toen naar 1013 hPa. Alles bij elkaar was het een rommeltje. De wind ook. Achteraf had ik niet moeten uitvaren met 1016,5 hPa. Dat was veel te hoog. Op het Spaanse water, wat helemaal ingesloten was, merkte ik niets van de buitenwereld.

O.k., ik liet Aruba dus achter mij in een lichte oostelijke wind. Het was onbewolkt 29.5° C en 80% Rv en een barograaf van 1014 hPa. Het was vrijdag 09 januari en de zaken werden weer normaal. Tegen 18 uur nam de wind weer toe tot 3-4 noordoost. De zee nam ook snel toe en Passaat bleef met moeite op koers.

Om 5 uur in de ochtend werd ik wakker met water in mijn kooi. De kuip was halfvol geslagen. Er moet wel zwaar weer op afstand geweest zijn. Toch maakte ik 110' Vlx afgelopen etmaal. In de loop van de dag gebeurde het nog eens.

Woensdag 14 januari kwam de stroming op de kop, 40' oost-zuidoost gaand, dat was fors tegen. Ik naderde de kust nu en we werden naar het zuidoosten getrokken. De noen zette mij 105' noordoost van Colon.

Om 18 uur en 04 uur 's nachts nam ik een paar dubbel sterren posities en de 2^e zette mij 10' zuidelijker dan ik dacht. Ik hees de Bolletruus om vrij van de punt van Manzanillo te komen. De sterren Mws van 06 uur zette mij 30' noordoost van de kaap en 60' van Colon.

Om 12 uur rondde ik de kaap bij een logstand van 8600'. Om 21 uur gooide ik het anker bij de andere jachten west van Colon op de flats in de modder. De barograaf was ondertussen 1008 hPa geworden.

Het Panama kanaal

Het was vrijdag 16 januari 1987 en aan de andere kant van de sluizen lag de droom. Het Panamakanaal is een gezamenlijke service van de Amerikanen en de Panamezen. Voor jachten is er een speciale regeling. Voor \$100- USA ga je er door met een persoonlijke (leerling) loods(e). Eerst wordt het jacht gemeten en die meetbrief moet je bewaren voor een volgende keer.

Dan moet er een motor inzitten, anders moet je gesleept worden en dat kost veel geld, want het mag geen mede jacht zijn. Slechts twee keer per week ga je in konvooi met andere jachten door het kanaal. Meestal gaat het in twee dagen en het is overnacht ankeren bij Gamboa, halverwege. Dan moet elk jacht vier lijnmannen aan boord hebben + de kapitein.

Als er in de sluizen naast een ander jacht gelegen wordt dan worden de jachten aan elkaar gebonden. Je hebt dan allebei maar twee lijnmannen nodig. Hard nodig. De rijzing en daling in die grote sluizen is enorm en de stroming en kolkingen zijn ook geweldig. Je moet het jacht goed strak in de lijnen houden, anders kun je dwars slaan.

Voor je er zelf door kan gaan moet je eerst andere jachten helpen als lijnman. Ik hielp er drie of vier en vertelde toen de nieuw aangekomen jachten dat het mijn beurt was. Van die hoorde ik dan dat ik hen ook moest helpen, zo ging dat hier niet. Als ik mijn jacht aan de andere kant achter liet, was het minimaal incompleet wanneer ik terug kwam. Dat werd niet aan geraden, zelfs overnachten aan boord was riskant. Het was dus wegwezen en zo snel mogelijk.

Bij een van mijn bezoeken aan Balboa ging ik naar de USA ambassade. In Amsterdam weigerde het consulaat mij zonder opgave van redenen een visum. Ze zeiden, dat onder weg te doen. Hier waren ze niet zo zielig als in Amsterdam.

Later zou ik merken dat een USA visum in Frans Polynesië grote voordelen had. Een bond, een garantie som, is op Frans Polynesië verschuldigd naar het dichtstbijzijnde land. Met een USA visum was dat dus de Verenigde Staten van Amerika. Het scheelde mij USA \$1000- minder borg te betalen.

Het verschil tussen Balboa en de kanaalzone was schandalig. Een snelweg scheidde het abrupt. De terugtocht van Balboa was fantastisch met de bus of het treintje, dwars door het oerwoud. Ik voelde de sfeer van 'The Old Patagonian Expresse' van Paul Theroux, een fenomenaal reisverslag.

De late aankomst in Colon was gevaarlijk. Je werd opgewacht door onverlaten en als je niet bij elkaar bleef raakte je beslist je geld kwijt. Velen hadden spuitbussen met scherpe insecticide, lachgas of haarspray bij zich. Met de hand eromheen geklemd in een tas, klaar het er uit te halen en te spuiten, anders was je te laat.

Een Amerikaan werd van zijn vouwfiets geslagen en kwam in het ziekenhuis terecht.

Ik had Passaat extra veel ketting gegeven en een loden gewicht, net op de grond, aan de ketting bevestigd. De 8 m.m. ketting van Passaat was, sterk genoeg, eigenlijk te **licht** voor diep water. Daarom had ik een conservenblikje vol met lood gegooid en een ingesmolten RvS oog stak er uit. Met een musketonhaak werd het gewicht aan de ketting bevestigd. Desondanks was zij een tien meter dieper op de flats gekrabd in een forse bui, in een van de keren dat ik weg was. Het was een forse wrik naar de jachtclub, waar ettelijke (vermogende) lokale jachten lagen.

Een keer deed iemand mij 'een dienst' en dumpte een Nederlander in mijn bootje, halverwege. Hij wilde wel mee varen enzovoort. Met veel pijn en moeite wrikte ik de bijna vollopende Flatus terug naar de jachtclub. Ik deed mijn best om 'fatsoenlijk' van hem af te komen. Ook lag daar een Nederlander die apparaatjes maakte. Daarmee laadde je meer stroom met de wisselstroom generator. Het werkte d.m.v. schakelaars en weerstanden. De regelaar ging er dan uit. Hij verkocht en monteerde ze en financierde zo zijn kosten in de marina. Hij lag daar al een tijdje.

De naam van het scheepje en het koppel is mij ontschoten. Later hoorde ik dat zij hun scheepje op de Tua Motus verspeelden op een rif. Kennelijk waren ze te veel met andere zaken bezig geweest dan varen. Ze waren de routine en de concentratie verloren.

Als je de aandacht en concentratie er niet bij houdt dan maak je het niet. Hier hoorde ik ook het verhaal van de Tsjech Fred en zijn vriendin.

Op weg naar de San Blas eilanden, oost van Colon, moest zij opeens naar het toilet. Ook zij hadden slechts een emmer op het door hemzelf gebouwde kits getuigde jacht, met een oude tractor diesel er in. Op open zee doe je het vaak zo over het hek, zij ook. Een grote golf smeed haar van het hek af, de zee in. Zij gilde naar Fred en die gooide nog op het laatste moment een reddingboei naar haar. Het scheepje voer met een forse snelheid in een strakke Passaat bijna recht voor de wind. Op de dubbelfok.

Op zich niet zo erg, ware het niet dat hij stroom laadde met een dynamo aan zijn vrij lopende schroef. De koppeling naar de motor had hij gedemonteerd om de weerstand te verminderen. Eerst moest die weer aan elkaar. Daarna ging het zeil neer. De motor ging aan. Recht de Passaat in met twee meter hoge golven om haar te gaan zoeken door 180° te draaien en exact de tegengestelde koers te varen. Op de gis, want zij was al lang uit het zicht natuurlijk. Ze hadden geluk. Hij vond haar.

Ook hier ruilde ik veel boeken en deed veel inkopen. Dit was de laatste kans tot Tahiti of Hawaii. Ik kocht hier de Nautical Almanak voor jachten voor '87, de USA versie.

Dinsdag 2 februari ging ik door het kanaal met een Duitse, Deense, Ierse en een Braziliaanse lijnman en een Panamese loodse. Met nog drie andere jachten gingen we met forse (motor) snelheid naar de eerste sluis. Daarna gingen we het Gatun meer over tot Gamboa. Als je echt stevig door vaart kan je Balboa in een dag halen. Halverwege stopte de vloot in de hitte van de dag om even te gaan zwemmen en we haalden Gamboa ruim voor de avond.

Daar ankerden wij en de loodsen ging naar huis. Met vijf man eten ging nog wel. In de snelkookpan ging rijst en veel verse groente. Ik had dat de vorige dag wat voorgekookt. Vruchten, koffie, bier en borreltjes was ook geen probleem, wel de vliegen. Die staken als de pest.

Hoe het slapen ging met 5 man en slechts twee vaste slaappleaatsen? In het vooronder ging er een op de zeilen. Twee in de kajuit en de Braziliaan weet ik nog die ging in de hangmat tussen de masten onder het zonnezeiltje. Ik ben nu nog een man kwijt, ik weet niet meer wie, waar die bleef? Ik dacht dat ik op het voordek sliep op een paar zeilzakken.

De Golf van Panama

De volgende dag kwam de loodse weer aan boord met veel vers fruit, o.a. een grote meloen. We hadden een beste tocht tot vroeg in de middag. Met eb kwamen wij de laatste sluis uit en voeren het zoute water van de Pacific in. Ik moest alle kosten van de bemanning vergoeden dus na de betaling van een ieder ging ik gelijk naar zee.

Ik voer naar Taboga in de golf niet ver van Balboa. Daar lag de Pacific Bob, een Nederlands vriesschip, met een paar tonijnen catchers er omheen. Die catchers werden in de Pacific Bob geleegd. Vaak werd met explosieven de tonijn in de vriesruimen los gemaakt. Als ze te kleine tonijnen of dolfijnen tegen kwamen gingen die zo overboord en de inspecteur keek de andere kant op.

Op de tweede dag stopte de bemanning langszij, toen ze met een sloep van het passagieren terug gingen naar hun schip,. Ik werd uitgenodigd om langs te komen en de kok te testen. Dat werd een succes. Het eten was perfect. De schipper leidde mij het hele schip rond en dat was wel wat anders dan Passaat. Van brug, kombuis tot de machinekamer. Alles even netjes.

De schroefas van Passaat was fors gaan lekken na al dat motorgeweld van de afgelopen dagen. Ik draaide de vetkoppeling strak aan en spoot er fors vet in. Ik heb er later geen last meer van gehad. De 6^e februari ging ik richting Galapagos.

De barograaf was wat laag met 1007 hPa. Het log wees 8623' aan. Eerst had ik lichte oostelijke wind, later werd het noordwestelijk. De volgende noen zat ik 18' pal noord van Cabo Mala met een 2-3 Bf noordoosten windje en een zuidelijke koers met de Bolletruus.

Om 18 uur rondde ik de kaap met een 1-2 Bf noordoostelijk windje. Daar stond veel stroming. Het bleef warm met 31° C en de barograaf met 1008 hPa bleef laag en was stationair. De Bolletruus was gehesen, fok #3 en de bezaan stonden er bij. We volgden rustig de kust.

Het leek mij dat als ik rechtstreeks naar Galapagos voer, dat ik net zoveel lange windstiltes zou krijgen als ik vaak hoorde. Weken zonder wind. Ik voer dus nog wat westelijk langs de kust, en ging toen pas naar het zuiden. De volgende avond zat ik bij kaap Mariato met een noordelijke wind van 3-4 Bf 30° C 1007 hPa en weinig bewolking. Toen verliet ik de kust en stak westelijk de Noord Pacific in.

De Pacific Noord 1

Maandag 10 februari zette ik de scheepsklok weer een uur verder, naar +6 uur UTC. De rail gaf een vreselijke herrie en er zat een forse haai aan. Mijn topoog brak af. De lijn brak. Geen haai! Van een stuk RvS draadstaal boog ik een nieuw oog. Die noodreparatie ging nooit meer stuk. De oostelijke wind van 2 Bf bleef staan. We voeren met voltuig op een west-zuidwestelijke koers, na een windstille nacht.

Om 18 uur bij de warme maaltijd schreef ik 'Het is fantastisch weer. Alleen de wind maakt er een potje van. Een trekje' uit het zuiden'. 36' in een etmaal is toch niet niks. Ik voer langs en door een stroomdraad die van noord naar zuid liep met allerlei rommel er in. Hout, kokosnoten en meer spulletjes waren er in gevangen. De draad zwabberde als een rivier heen en weer met kabbel golfjes aan de windkant. Toen ik er door voer hoorde ik de golfjes en de stroming van het levende water tegen de romp. Bij dit lichte weer uit het oosten hoorde je ze kabelen. De vele kleine visjes en larven en insecten trokken sterntjes en Jan van Genten aan.

Die nacht was ook weer met windstille(s) en om 6 uur, donderdag 12 februari was mijn grootzeil in tweeën geslagen door het rollen. Drie meter naad was open geritst. Het stiksel was doorgeschaviend en ik had het niet gezien. Nalatigheid.

Daar moest ik maar van leren. Ik moest drie meter naad met de hand zigzaggen, door de oude gaatjes heen, want het doek zelf was nog perfect. Het zou mij een paar dagen kosten. Eerst haalde ik het zeil er af en rolde het in twee rollen. Gelukkig had ik een giek die gemaakt was voor een losse broek, die was sterk genoeg.

Ik hees de fok #2 aan de hoofdmast en ik bevestig de schoot hoek aan het einde van de giek. Met een ietwat hoge giek stond de fok perfect. De genua paste ook goed. Op Martinique had ik gelukkig genoeg naalden en een klos zeilgaren gekocht. Dat was net op tijd. De wind bleef zeer licht uit het oosten doorstaan en de koers was zuidwest. Zelfs op een laken zou ik nog vooruit komen.

Het was dus rustig varen. Ik zat op de kajuit en werkte als een bezetene aan het zeil. Ik richtte de gaatjes van het voormalige stiksel. Daarna prikte ik de naad, door de gaatjes, met spelden aan elkaar. Ik reeg de draad er in een richting door. Vervolgens hechtte ik het af en reeg weer een draad terug om een zigzag te maken en hechtte het weer af.

Een hels karwei en ik keek vanaf toen met argusogen naar mijn zeilen op losse naden. Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Vooral het achterlijk van het grootzeil begon op de plekken waar het klapperde en flapperde dun te worden en door te breken. Het stiksel begon daar ook slecht te worden. Ik opende het achterlijk en schoof er een strook doek in. Twee tot drie keer zo breed als de oude naad en over de breuk. Daarna werd het met de hand gestikt. De reparatie zag er professioneel uit. Ik begon het te leren.

Zaterdag 14 februari was het bijna klaar. Een zwerm aalscholvers kwam langs om mij te feliciteren met mijn vorderingen. Ze maakten veel herrie en vochten voor het beste plekje op de lange boegspriet. Daarna kwam de wind, rondom noen. Met een hoosbui. Dus het gerepareerde grootzeil ging subiet neer. Met fok #2 (ik had een witte en een bruine) en de bezaan gingen we verder en er zat weer even vaart in. Donder en bliksem luisterden het feest gepast op.

De noen Mws die ik net voor die bui had gemaakt zette mij een forse 30' om de west bij een log van 8979'. Met deze positie leken mijn laatste vier posities wel op het zuiderkruis. Ik was niet veel opgeschoten. Zondag stond er weer een 2 Bf oosten windje. Met vol tuig en fok #2 als aap aan de bezaan maakte Passaat een heel volwassen indruk. Jammer dat niemand ons zag.

Die nacht bleef de wind staan en de volgende Mws zette mij 90' zuid-zuidoost. Daar was ik heel tevreden mee. Die om de oost kwam doordat de wind in de nacht noord werd. Ik was moe en liet Passaat zichzelf varen. De barograaf zakte naar 1007,5 hPa, er bleef een oostelijk briesje staan. Met veel zeil gehesen maakte ik de volgende dag weer 70'. Het was maandag 16 februari. Ik bakte een lekker broodje en voer rustig door in de lichte wind. Elke dag maakte ik toen zo'n 50' en meestal in de goede richting. Donderdag 19 februari zaten er de hele ochtend wel vijf tonijn catchers rond mij.

Om 11 uur zeilde ik over een gigantisch tonijnennet langs een boei. Ik bleef er wijselijk vanaf. Zondag 22 februari in de middag zeilde ik weer door een stroomdraad. Hier was het compleet feest. Vis was er in overvloed en vogels bij het leven. De Jan van Genten vielen als dolken uit de lucht het water in. Ze vinggen een visje en stegen klapwiekend weer op met de vangst in hun bek. Daarna kwam de kunstenaar, de Fregatvogel. De Jan van Gent werd lastiggevalen, totdat die zijn prooi liet vallen. Met een draai dook de Fregatvogel onder de Jan van Gent en kapte de prooi onmiddellijk uit de lucht.

Ook de vliegende vissen die ik met mijn drukgolf uit het water joeg waren niet veilig. In die kleine kopjes moesten toch wel hersens zitten. In volle vlucht, vlak boven het water kaptten de Fregatvogels de vliegende vis. Ze raakten het water niet aan en gaven de Goudmakreel en Tonijnen het nakijken.

Kennelijk was het aanbod zo groot voor de roofvissen, dat ze mijn kunstaasje onberoerd lieten. Ik denk dat die tonijnvissers van een paar dagen geleden hier op uit waren. Gooi een net uit, vang alles wat geld waard is en smijt alles van geen waarde, vernietigd en al, weer terug. Over 25 jaar is het hele ecosysteem subiet verdwenen. Als ik ze niet vang, dan vangt een ander ze. 2 miljard jaar natuur naar de soep en laat een nieuwe OERSOEP komen om nieuw te ontwikkelen. Het maakt toch niks uit, want over een paar miljard jaar is de zon toch uitgebrand. Dan begint het mogelijk over nieuw na een supernova. Het gaat weer verder naar het einde van dit heelal in een enorme big implode. Dan komt er weer een bigbang en zo gaat het door.

Ik naderde met een west-zuidwestelijke koers langzaam de evenaar. Maandag 23 februari was ik op ruim 100' oost-noordoost van Christobal en zag ik weer geen Neptuna. De barograaf zakte nog verder tot 1005 hPa en de wind bleef licht uit het oost-zuidoosten. De volgende dag vroeg zag ik een hoge spitse berg. Die avond stopte ik af met alleen de genua gehesen. Gedurende de nacht voer ik om de zuidpunt van Christobal. In de ochtend om 8 uur liet ik mijn anker in Wreckbay vallen vlakbij twee andere jachten. De logstand was 9392'. 9392' - 8641' = 751' in 19 dagen 40' per dag in dat lichte weer, voorwaar een prestatie.

De ankering in Wreckbay was fantastisch. Ik lag binnen het rif, waar de zee zwaar overheen brak, in kraak helder water. Van de Galapagos hoorde ik veel, zonder veel geld te besteden zag ik niet veel. Alle reservaten zijn verboden toegang zonder een dure gids. Net een beetje wandelen in de nederzetting is alles wat er in zat. Ik zag wat zee leguanen in het zonnetje op de rotsen bij de kust uitrusten. Die verteerden hun voedsel in het zonnetje. Ook zag ik een enkel vogeltje en ik zag Pepe, zo'n grote schildpad. De tropische planten en vogels zijn overal vreemd dus die van hier vielen mij niet op. Daar bleef het bij.

Zaterdag vertrok ik samen met een Duits jacht naar Santa Fee. De oostkant van Santa Fee was spectaculair met een langzaam op gloeiende kust met rollers, brekers in alle lengten en hoogten. In de zeilaanwijzingen stond dat er aan de noord kant een prachtige ingesloten baai was. Die baai bereikten we gemakkelijk voor de avond.

Een boot met toeristen was er al, toch was het er met z'n drieën rustig. Eigenlijk mochten we er helemaal niet zijn. De juffervissen zag ik enkele meters onder me zwemmen. Met een stukje bruinbrood aan een hand lijntje ving ik er een paar, voor in de pan en voor de poes. Ik gaf er een paar aan de Duitsers, die mij voor de volgende avond uitnodigden voor een voedzame hap in Academy baai, Santa Cruz.

Dat was een kort stukje. De grote ploeg werd daar zeewaarts neergelaten. De kleine werd aan 50 meter lijn naar het strand gebracht, om de kop op de deining te houden. Die avond liet ik voor mij koken en het smaakte lekker. Ook hoorde ik hier dat het geld ging kosten. Inklaren of haven kosten, ik weet het niet meer.

Daarom draaide een Deen buiten rondjes, om na de sluitingstijd binnen te komen. Ook hoorden wij dat de prijs van een gids \$ 50- USA per dag per persoon was. Dat deed de deur voor mij dicht. Ik vertrok dinsdag drie maart. Ik tankte geen water, dat was hier niet goed, parasieten. Alleen bij het hotel was het goed, dat kostte ook weer veel geld. Ik had nog genoeg water. Paaseiland zou niet veel langer dan een maandje zijn. Dat moest makkelijk kunnen. Ik liep geen risico.

De Pacific Zuid 1

Ik vertrok de volgende dag met een logstand van 9,429'. Tegen 1800 uur, passeerde ik Punta Daylight van Santa Maria. Ik verliet de Galapagos eilanden naar ver en voor lang van de bewoonde wereld. Voor mij lag alleen water en een klein eilandje als doel. Onder vol tuig, op de windvaan en halverwind in een 2 Bf oostelijk windje voer ik verder. In het zuidwesten zat een onweer op afstand. 1008 hPa en met 33° C was het drukkend. De volgende dag ging de rechtse brander van mijn Optimus er aan. Ik zette er een nieuwe in en at een kwartiertje later.

Mijn beslissing om naar Paaseiland te varen was alleen genomen om lange oversteken te maken. Ik genoot van het varen, de eigen verantwoordelijkheid. Ik hoefde niets aan anderen te vragen. De vrijheid in gebondenheid aan boord van dat kleine scheepje dat ik zelf uitgekozen had en aan mijn eigen wensen aanpaste. Het te bewijzen met eenvoudige middelen, dat het nog steeds kan. Soms krijg ik wel eens vragen over mijn diepste ziele roerselen. Die heb ik niet, als ik redelijk kan slapen. Elke nacht en na een uitputtingsslag, vooral op een ankering op verhaal kan komen in alle rust.

Ik herinner mij nog van mijn eerste tocht met het Waarschip, toen ik bij Madeira was. Ik wilde die tocht non-stop maken "rond het Azoren hoog". Toen ik Porto Santo bij Madeira voorbij liep moest ik nog voorbij Deserta Grande. Dat zou in de nacht gebeuren. De nacht er voor had ik ook al weinig geslapen, in het lichte weer en het slechte zicht bij de landval. De rotsen en riffen op de noordoost kant van Porto Santo hoorde ik in de mist voor ik ze zag in het lichte weer. Zij joegen mij die namiddag de stuipen op het lijf.

Ik kon nog net de ster Arcturus in de avondschemering schieten. Die enkele positielijn gaf niet veel zekerheid. Die nacht sliep ik niet uit bezorgdheid om op de rotsen te lopen. Ik herinner mij nog goed, dat ik de volgende dag uitgekleeft wakker werd, te kooi in mijn slaapzak, met vol daglicht en de zeilen neer. Bij gedraaid.

Die nacht herinner ik mij, dat er *iemand aan boord was die zich zorgen maakte*. Ik legde uit dat alles o.k. was en we verder gingen. Er waren geen problemen. Kennelijk heeft 'die ander' het gewonnen en mij overgehaald het zekere voor het onzekere te nemen. Of die ander heeft het gedaan. Ik weet het niet. Sinds die ervaring slaap ik elke nacht, al zijn het rukjes van 20 minuten. Zonder slaap ga ik hallucineren en beslissingen nemen, die ik mij niet meer herinneren kan.

Bijna 14 dagen en een goede 700' zat ik in doldrum weer met lage barometer standen, veel bewolking bloed heet en zeer onregelmatige winden. Na 7 dagen werd de wind zuidelijk en laveerde ik naar het zuidwesten. Ik had op een vlotte Passaat oversteek gehoopt. Het hoog lag tussen Paaseiland en Chili. Het leek een walk-over, de praktijk bracht wel eens iets anders. De Passaat blies nog niet. Dat was niet erg. Het duurde alleen wat langer, zo kon ik er wat langer van genieten. Verder kon ik er niets aan doen.

In deze tijd miste ik een astronomisch fenomeen. Op het zuidelijk halfrond was er een supernova goed te zien. Hij was zo groot als de volle maan, een paar weken lang. Toevallig in deze weken was er veel bewolking, ik zag niks. Ik hoorde het later op de BBC worldservice, mijn standaard radiostation. Als ik de BBC kon ontvangen, dan stond hij meestal zachtjes aan. Ik ben niet zo gek op de Voice of Amerika, die is mij te chauvinistisch.

Omstreeks de 18^e maart zat ik halverwege. We maakten dagen van 70'. De barograaf rommelde rond de 1013 hPa en de wind zat in het oost-zuidoosten. Het bleef weliswaar buig. Ik had nog water genoeg dus ving ik niet veel op. Soms hing ik de puts aan het lummelbeslag van de giek van het grootzeil. Er stroomde dan aardig wat in. Ik vond het niet echt lekker. Met brak, smoezelig water wassen zag ik ook niet zo zitten. Ik pakte shampoo om met zoutwater mijn echt vuile handen te wassen. Als er ook iets zout in het water of aan de handen zit wordt gewone alkali zeep dik als wagensmeer.

Ik maakte de vlag van Chili uit de vlaggen van Panama en Frankrijk, ik had er twee. Op woensdag 25 maart schrijf ik "De wind is gek in en om buien." Noordelijk was heel normaal en meestal < 4 Bf wind. Later die dag rolde ik met de gangboorden in het water. Het waren niet te lange windstilten, met zwaar bewolkt weer en een barograaf van 1017 hPa. Deze oversteek gaf ons van alles wat, behalve zwaar weer.

Ook begonnen de zeilen wat meer schade op te lopen. Vooral de ogen waren een zwak punt. Ik repareerde het onderlijk oog van de fok #1, het was gewoon afgebroken. Ik zette er met de hand een nieuwe dubbeling op en maakte een kleine zeer sterke gommer, van dubbel zeilgaren. Ik had zo'n priem met een naald en een spoeltje er in met naaigaren. Ik kon er nooit echt lekker mee werken. Ik gebruikte het nu als priem met een spijkerbroek naaimachine naald er in. Met die korte dikke naald prikte ik een zigzag van gaatjes.

Ik maakte de gommer door met een 12 volt soldeerbout een gaatje in de dubbeling van het zeil te smelten. Dat gat was groot genoeg om de strop van touw er door te rijgen. Daarna prikte ik er 8 gaatjes omheen. Reeg een dubbele draad van de gaatjes door het gat, zodat het een ster vormend. Dan werd de kringel er in

geregen, in het gat. Twee of drie keer rond aan beide kanten, in dezelfde richting. Daarna werd de hele ster nog eens gedubbeld. Als je er voor zorgde dat het niet schavielde, dan was die gommer onverwoestbaar. Er zat ongeveer 2 meter zeilgaren in!

Het voorlijk van de fok werd strak getrokken met een rijglijntje tussen de gommer en het kousje aan de staaldraad en klaar was Kees. De kracht komt op het staaldraad, bij het rollen kan het doek boven het oog knikken en afscheuren. Ook schavielt de zaak aan gort. Ik naaide een stukje zeildoek over de gommer. Die ging niet meer kapot.

Hier ging een naad open in de Bolletruus. Ook schrijf ik dat mijn ventilatie dorades op de voorkant van de kajuit naast en boven de kaartentafel goud waard waren in dit vochtige weer. Het weer was knap buiig op 27 maart en na de avondmaaltijd kwam er weer eens een brekertje over. Drie golftreinen liepen door elkaar en de zee was onrustige bij 4-5 Bf uit het oosten.

Toch, met 2 fokken en het grootzeil liep het lekker. Ik had een hele rij lijogen op mijn dek, om het achterlijk van het voorzeil altijd goed strak door te schoten. Dat lukte niet goed met de genua bij ruime wind. De fok #1 was hoog gesneden en kwam net achter het hoofd want. Voor de wind werd hij (op de boegspriet gehesen) en met twee schoten aan de kikkers aan beide kanten van de mastvoet bevestigd. Hij kon dan vrij heen en weer slaan met een los onderlijk. Ettelijke keren brak het trimlijntje in het achterlijk. Ik deed er een dikkere in, 4 mm, toen brak het niet meer. Ook had ik een 'overloop' van touw gemaakt tussen de lijogen die bij de hoofdwanten zaten, met een blok er op. Die overloop gebruikte ik ook wel.

Om 6 uur, 29 maart 1987 was de poes spoorloos. Er lag een koude stijve vliegende vis in het gangboord. Die was dus al even dood want poes at ze allemaal subiet op. Poes was dus al even overboord. Terug zeilen had geen zin, zo'n klein koppie zag ik niet in deze forse zee.

Ondanks dat ik mij wee in mijn maag voelde zeilde ik gewoon door. Ik bleef mij de hele dag rot voelen. Ik bleef de poes roepen. Ik kroop het hele schip door en zocht overal, zij was weg. Ik had het beest geneens een naam gegeven. Zij was niet zo aanhankelijk. Ik kreeg haar toen zij al 6 maanden was van de dierenbescherming en zij was kennelijk aardig gepest. Ze was wat schichtig en ik heb er nooit echt contact mee gehad. Toch was ik er twee dagen kapot van.

De barograaf wees ondertussen 1018 hPa bij 6/8° cumulus en 3-5 zuid-zuidoost met een forse zee. Ik had een behoud van 75' bij 209° Klx, met twee fokken en

het grootzeil. De stuurstok zat op het roer, Passaat was volledig op trim. Nog 255' naar Paaseiland.

De volgende dag schiftte de wind naar het noorden. De dag er op naar het westen. De barograaf zakte naar 1013 hPa. Op 1 april ging de wind naar zuidwesten en nam af bij helder en droog weer.

Ik laveerde naar het zuidwesten en vorderde in de marge. Vrijdag ging de barograaf naar 1016 hPa en de wind schiftte weer door de zuid naar zuid-zuidoost, het bleef zwoegen. Om 18 uur zag ik een kleine driehoek recht voor, bij een bijna onbewolkte hemel, met een 2 Bf zuidoostelijk windje. Zaterdag 4 april rolde ik in de windstilte. De laatste loodjes wogen heel zwaar. Af en toe was er een 1 Bf zuidoostelijk briesje.

Om 18 uur had ik precies 0,7' op mijn log gemeten. Om 6 uur de volgende ochtend was er weer een half mijltje bijgekomen. Met vallen en opstaan zag ik maandag 6 april 3 vulkanen recht voor, het einde kwam letterlijk langzaam in zicht. Kennelijk meer door stroming dan door zeilen. Tegen de avond maakte de noordelijke kaap een enorme indruk op mij. Ik herinner mij nog een baai met een amfitheaterachtige glooiend oplopende kust nog. Waarschijnlijk kwam het door het strijklicht uit het westen.

Die nacht sukkelde ik vlak onder de kust richting Hangaroa waar ik bij zonsopkomst was. Om 9.30 uur ging ik voor anker in 10 meter water, ik voelde de rotsblokken door de ketting. Een visserman met de douane kwam langs en er werd ingeklaard. De official wilde mijn paspoort meenemen, ik weigerde. Als het weer veranderde kon ik niet weg. Met veel moeite ging hij akkoord.

Overall op de kust zag ik de deining uit het westen als grote breker treinen op de kust lopen. Op plekken waar de rotsen bijna steil in zee staken, schoot die golf in een sleuf die minder steil liep. Hij schoot ettelijke meters tegen de rotsen omhoog als een kolom water. Het zag er zoal zeer ongastvrij uit.

Er lag een vrachtschip verder naar buiten in 30/40 meter water, daar was zand volgens de zeilaanwijzing. In de middag ging ik naar de wal. Ik zag waar de vissers heen gingen en probeerde hetzelfde doen, mijn bootje was echter te langzaam. Ik wilde achter een soort pier van rotsen draaien. Een breker gooide mij kont over kop om, voor ik er was. Dat kostte mij een oude bril en een nat pak. Ik liep er wat rond. Er was niet veel te beleven.

De haven Hanga Piko werd als loswal gebruikt voor lichters, waar een complete container op ging. Er zat geen roer op die dingen. Wel een 360° draaiende hek

aandrijving. Alleen laadbakken met een aandrijving. Vlak voor dat ik er kwam was een container tijdens het lossen overboord gedonderd.

Die werd aan wal gehesen en was opengebroken. Alles viel tussen de bak en de wal in. Iedereen was druk om frisdrank blikjes op te duiken. Dat ging niet zo makkelijk, want de deining van de westenwinden rolde er als een trein naar binnen. In dat ondiepe water wilde er ook wel eens eentje breken. Achter het rif was iemand bezig een jacht aan het opknappen in zeer ondiep water. Dat jacht was kennelijk op een rif geslagen en door de eigenaar in de steek gelaten, want een lokale visserman was er mee bezig.

Ik zag het niet zitten door al die onrust hier in te varen. Tegen de avond ging ik samen met mijn Flatus op zo'n lichter weg en even later werd ik gedumpte bij Passaat. Die avond was er een mooie kring om de maan. Er kwam kennelijk een front aan. Oppassen, de ankering was open en totaal onbetrouwbaar.

De volgende ochtend vulde ik mijn tanks met Flatus bij het vrachtschip. Het was gemakkelijk omdat ik al mijn water in jerrycans opborg, was ik gelijk klaar. Om elf uur vertrok ik. Ik moest wel drie keer om mijn hek anker varen, de kleine ploeg aan 50 meter lijn. Die was om een rots gedraaid en voor 2/3 door geschaveld, een paar meter van het einde. Dat hek anker had ik uitgewooid om hetzelfde te voorkomen met de ketting, Die ging zo, in een keer op.

Vlak voor ik wegvoer kwam er een enorm cruise zeiljacht, de Seacloud uit Malta, om de kaap de baai binnenvaren. Die bleef ook niet lang, want een paar dagen later liep zij mij op de horizon voorbij. 24 uur op Paaseiland was niet lang, het was geen eiland voor singlehanders. Ik liep er rond met mijn zenuwen gespannen als een veer. Op een afstand op een heuvel zag ik Passaat op en neer gaan in de steeds hoger wordende deining. Waar Passaat lag braken ze nog net niet, ze begonnen wel flink te bollen. Ik voelde me niet rustig genoeg om te gaan passagieren.

De man die aan dat jacht werkte bood mij aan om mij met zijn boot terug te brengen voor \$100- USA. Dat was een mooi rond bedrag. Voor die prijs was ik wel wikkend Hanga Piko uit gegaan. Ik herinner mij ook nog, vlak bij het haventje, een paar beeldjes op een rij gezien te hebben. Die keken samen zee- waarts. Kennelijk voor de toeristen geplaatst. Ik dorst het niet aan om daar te blijven. Als er wat fout ging dan sloegen die brekers een doosje lucifers van mijn geliefde Passaat, ik had 8 mm ketting.

Zolang er een bocht in zit, is ketting oersterk. Ik heb 10 mm ketting echter horen breken, van een Frans 12 meter jacht. Zij sloeg dwars in een zware val wind, nadat zij over haar anker was terug geschoten, na de vorige vlag. Toen de ket-

ting strak kwam met dat dwarse scheepje was het boem en geen ho en het brak als koek. Locatie Mindelo, Cabo Verde. De Passaat buiten was onstuimig.

Met een log van 11.214', een Kk van 255° en een toenemend 4 Bf noordelijk windje verliet ik de ankering. Het was 3/8^e bedekt met forse cumulus en 26° C, 70% Rv en 1018 hPa. Buiten aangekomen zag het al wit van de witte brekertjes. De zee was al aan het opbouwen De volgende dag bleef het 4-5 noordnoordoost en de barograaf ging naar 1021,5 en dat was hoog. Met de fokken #2 + #3 en het grootzeil zat de gang er goed in.

Later bekeek ik de papiertjes van de barograaf van mijn verblijf op Paaseiland. Er zat juist een dip in de gang van de barograaf met een scherpe stijging op woensdag. De diurnal variatie was vlakker. De volgende dag bleef het zwaar bewolkt en een behoud van 100' bij 268° beloofde veel goeds. Een iets afnemende 4-5 Bf noord tot oosten wind met fok #2 + #3 + bezaan trokken Passaat lekker.

Vrijdag bleef het 7/8^e bewolkt met 4-5 Bf noord-noordoosten wind en buiig. In de buien ging de bezaan neer en voeren we rustig verder met de fokken. Het regende nu en dan. Vrijdag de 10^e ging de laatste reserve brander in het kooktoestel. Ik moest er tot Tahiti mee doen. Een behoud en verheid van 85' bij 275° duiden geen stroming aan. De volgende dagen zakte het behoud tot iets boven de 60'. Met een rommelige wind. Zondag 12 april legde ik de laatste hand aan een nieuwe naad in het achterlijk van de fok #1. Toen liep de Seacloud van Malta mij op.

Maandag de 13^e werd de bewolking lichter en de wind werd ook minder en nam af tot 3-2 Bf uit noord tot oost-noordoost. Een blok van een fokkeval in de mast brak. De zee was nog zeer ruw. Het moest vervangen worden. Met een musketon haak maakte ik een nood reparatie. Ik schrijf dat ik 'trillend uit de mast kwam met bloed tussen mijn benen, o.k. ik heb het weer geflikt'. Met wat naaldwerk werd de witte #2 fok hersteld. Ik bleef nu bezig met de dagelijkse slijtage. In de eenzaamheid passeerde een vrachtschip. Ik nam geen contact op.

De barograaf ging weer omhoog en de wind nam in de avond weer af. Minder dan 1 Bf oost-zuidoost was niet veel. Met fok #3 en #2 als stuurfok samen met het grootzeil gingen we niet snel en hielden goed koers. De volgende ochtend kwam de wind weer terug. 2-3 Bf oost-zuidoost, bij een lichte bewolking. De noen gaf 28' verheid bij een behoud van 54' bij 284° Klx We hadden fors stoom mee!

Het Passaattuig werd gezet, fok #3 + fok #1 + grootzeil en het behoud werd weer 70'+ met wat beter weer. Niet voor lang, want maandag de 20^e was het

noord-noordoost 3 Bf en het werd veel minder. De volgende dag had ik slechts een verheid van 22' en het behoud van 27' bij 276° wees ook op licht weer. Ik zat toen 75' zuidoost van Henderson eiland en 140' oost van Pitcarn. Ik zou beiden ruim zuidelijk passeren. Bij zulk onstabiel weer kon van alles gebeuren en ik hield niet van open ankeringen.

Zaterdag 25 april passeerde ik Pitcairn op ongeveer 25' zuidelijk met 5 Bf uit het zuiden. Sinds gisteren middag daalde de barograaf. Er stonden nu forse kruiszeeën. Deze storing was duidelijk op de barograaf te zien en duurde van donderdag 23 uur tot zaterdag 11 uur met het diepste punt vrijdag 14 uur 1013 hPa, 6 hPa verschil.

Zondag om 6 uur bij het opstaan was het nog aarde donker. 3-4 Bf noordoost, 23° C 1019 hPa bij 80% Rv. Fok #2 en #3 met het grootzeil brachten Passaat met bijna halverwind op een west-noordwesten koers. Het was zwaar bewolkt met 7/8° cumulusstratus en stevige zee kwam uit het oosten. In de middag schiftte de wind weer naar west en later naar noord. Het bleef hommeles. Maandag had ik toch nog 62' Vlx bij 275° Klx gemaakt met een log van 12.352'. Ik was nog 180' zuidoost van Rikitea en tegen de avond kwam een 1 Bf westen wind weer terug. Een enorme rolwolk van noordwest tot zuidoost trok later over mij heen. Die bracht kennelijk de verandering.

De noen van dinsdag gaf een 29' log en de middag bracht 8/8° stratus met motregen. 3 Bf uit het oosten hield de gang er ten minste in. Woensdag 29 april noen zat ik nog 81' zuidoost van de zuidpunt van de riffen van Iles Gambier. De 2/8° cumulus gaf zonnig weer, na weer eens een front passage. Een 2 Bf oosten windje, fok #1 + #3 + grootzeil wilden wel trekken. De temperatuur van 28° bij 1019 hPa en 70% Rv gaven weer wat tropen aan. De wind bleef hopeloos.

Gedurende de nacht dreef ik rustig achter de lagune. Vrijdag 1 mei zat ik 's morgens vroeg een mijl of wat west van de zuidwest pas. Ik sliep niet rustig die nacht en mijn alarm stond op 20 minuten. Ik zat tijden lang op de kajuit om te luisteren en te kijken. Volkomen uitgerust had ik niet veel slaap nodig.

Ik laveerde in rustig water naar de pas. Omdat de wind zeer min bleef ging ik voor de zekerheid met de motor erbij de pas door. Dit was mijn eerste atol en lagune. Ik kwam van de diepzee met zwart water. Vlak bij de atol kwam ik in groen water, het leven van het rif zag ik aan de kleur. De pas sprong er uit, want daar waren geen brekers en het water sprong daar niet de lucht in. Ik keek goed naar het water voor de pas en ik zag dat het tij goed was. Uitgaand tij en een sterke dwarsstroming voor de pas kon levensgevaarlijk zijn. Je zag dat aan de golven of de breker lijn voor de pas. Bij ingaand tij is alles altijd rustig.

Op tientallen meters van de pas zag ik opeens het koraal. Deze pas was 8 meter diep en vrij donker. Toen ik door de pas heen was, werd het weer schielijk 15-20 meter diep. Toen was ik in de lagune. Daar moest ik goed uitkijk houden, want eyeball navigatie was belangrijker dan de kaart. Koraalhoofden zijn zeer steil en zitten vaak vlak onder water en boem is ho. In dit geval voer ik recht op de zuidwest punt van Mangareve tot ik bij een zwarte ton kwam. Daar bleef ik in 30 meter diep water in de richting van de Seuil d'Aukena pas met de tonnen varen. Van daar ging het naar de bebakende slingerende pas en stak ik tussen de koraalhoofden door naar de ankering bij Rikitea.

In zand, 10-15 meter diep in kraakhelder water werd alle 70 meter ketting achter de ploeg gegooid. Ik ging op de kajuit zitten en keek om me heen. Zo'n 3 jachten waren er en een Gendarme, een Fransman en die was niet zo vriendelijk. Die zei gelijk dat ik zo spoedig mogelijk naar Papeete moest door varen. Ik mocht hier niet zijn. Niet via Mururoa gaan, want dan werd ik onherroepelijk gearresteerd.

Een echte anticlimax, zo nodeloos, die Fransen.... . Ook kreeg ik te horen belist HIER GEEN VIS TE VANGEN EN TE ETEN. GIFTIG. Mururoa gif?

Het werd wel gezellig met de Franse, Canadese en Australische jacht eigenaren. We hadden wat leuke en lekkere partijtjes. Ik had iedere keer een homp Edammer bij mij en dat was altijd zo op. Die Hollanders. Voor het eerst at ik broodvrucht, gepoft in een kampvuur, dat was heerlijk. Ook moet ik zeggen dat het dorp er heel netjes en nieuw bij stond. Mooie kleine huisjes, de mensen waren er echt groot mee. Je moet je niet te veel voorstellen van zo'n gemeenschap, een paar honderd mensen en dat was alles. Ook op andere eilanden waren nog kleine nederzettingen.

Hier was alleen een bakker die verse stokbroden bakte en een algemene handelaar, waar ik niet eens geweest ben. Ik had niks nodig. Alleen brood kocht ik. Alles bij elkaar gaf ik \$5.00 USA uit. De plantages waren verlaten en als je wat van je gading vond kon je het meenemen. Je moest met je jacht wel uit de buurt van de parelwekerijen blijven. Daar werd het geld wat iedereen bij slot van rekening nodig had, direct of indirect aan verdiend. Hele verhalen over parels, het inbrengen van zaadjes enz. hoorde ik.

Ik werkte elke dag wat aan Passaat of haar zeilen. Ik maakte eerst nog 4 schurft plattings en bevestigde die aan het uiteinde van de zalingen. Ik keek alle vallen na en klom in de mast, controleerde alles en verving een paar blokken.

Doordat iedere keer de stalen strip aan de tufnol blokken doorscheurde maakte ik van 4 mm nylon een dubbele strop. Zodoende kon het blok vrij draaien, die strop bond ik aan de harp. Dat beviel goed, want er brak niets meer af. Ik hees

een touwladder naar de top van de mast en sjarde de onderzijde van de touwladder aan de lijogen vast in het dek. Toen kon hij niet meer slingeren en ik ging netjes op de bovenste trede zitten, heel comfortabel!

Aan alles komt een eind en ook hier, een week later klaarde ik uit voor Papeete, Tahiti. Ik had geen keuze. Daar moest ik BOND betalen. Ongeveer \$2000,00 USA dacht ik, die ik weer terug kreeg als ik Polynesië verliet. Ik was niet van plan om iets te betalen. Ik wilde alleen maar inkopen doen in Papeete en dan gelijk door naar Honolulu. Ik wilde wel eens laten zien dat ik in een jaartje heel wat mijltjes kon varen. En nog wel 4 keer door de doldrums heen schuiven, met een 9 meter lang sloepje. Hier gooide ik de tanks vol met water. Er werd gewaarschuwd voor lichte buikloop, ik had nergens last van.

De grote voorraad meel en rijst begonnen te slinken, de gevriesdroogde groente was nog lang niet op. Die bewaarde ik in driedubbele vuilniszakken, per 12 verscheidene soorten verpakt, voor een heel jaar, want een industrie verpakking was goed voor ongeveer een maand groente. Ik pakte er altijd 3 zakken uit en at dan in drie maanden elke dag roulerend de zaak op. Hier was geen verse groente te krijgen. De Chinezen bemoeide zich alleen met parels.

Zaterdag 9 mei om 13.40 uur ging helaas het anker op. Nu ging ik de noordwestelijke pas uit, die was korter bij en ook goed bebakend. Niets wees er op dat het over enkele dagen pest weer zou zijn met 10-12 Bf zeer zware storm, ik schreef. "De hel brak los".

Hier de feiten. Toen ik in Rikitea was stond op 1 mei de barograaf 1022 hPa. Een 'hoog' trok voorbij, want de barograaf zakte daarna langzaam tot 1015 hPa op 11 mei. Ze zakte tot 1010 om 12 uur de 12^e. Het was tot dan toe buiig, heilig en 7/8^e tot 8/8^e bewolking. Het was zwaarbewolkt met van die altostratus wolken en de cumulus joeg er onder. Windstiltes wisselden de noordoost tot zuidoosten winden van 2-3 Bf af en regen, veel regen viel er. De temperatuur was rond de 26° C en 90%+ vochtigheid. Met noen van de 12^e was er een zuidoosten wind van 2-3 Bf met 8/8^e altostratus met jagende cumulus er onder. Duidelijk een gelaagd front.

Daarna verdween de diurnal variatie en bleef de barometer laag, 1010 hPa. En het plensde. Om 18 uur zag ik wat lichte plekken in de bewolking, de oost tot zuidenwind van 2-3 nam scherp toe tot 4-6.

En om 20 uur kwam de zuidelijke storm. Die gaf de barograaf een val van 2 hPa in 5 min. Gelijk daarop een rijzing van 5 hPa in 10 minuten precies op de 20 uur lijn. Het veetje was een lijn dik. Niet langer dan een kwartier. Daarna zakte het

weer langzaam 1 hPa tot 21 uur. Toen viel het weer 2 hPa en steeg er weer 1 scherp er na. Toen kwam de diurnal variatie weer terug.

Een front in de tropen. Ik was hier aan het einde van het Tradewind Front of een restant er van, met een lokale scherpe uitdieping. Dat was het. Het kan niet anders.

Een week of zo geleden brak er een stuk hoog uit de Bocht bij Zuid Australië, een southerly buster achter zich mee sleurend, langs de kust. Het trok snel naar het noorden en tot in Samoa hadden ze er last van. Het meest zuidelijke puntje gaat vaak zuidelijk van Nieuw Zeeland en het hele front trekt verder achter het hoog aan. Tot het hoog contact maakt met het Paaseiland hoog. Het front blijft achter, meer in de tropen dan op hogere breedte en het wordt langzaam minder actief. Tot het volgende trekhoog komt, dan verdwijnt het.

In de zeilaanwijzingen van de Admiraliteit schrijven ze van dit tijdelijke front van Samoa tot de Ile de Australes. Dat is zo ongeveer de uiterste positie van dit front. Ik heb er nog meer last van gehad, ik kom er nog uitgebreid op terug.

In de storm liet ik eerst de bezaan neer en smeed het zeil in de kuip. Ik draaide de schoot er een slag los overheen. Ik ging naar het voordek en trok het grootzeil naar beneden. Ik bond het bij elkaar om de giek met shockcord, die aan de handrailing op de kajuit vestgebonden zaten, wanneer ze buiten gebruik waren. Toen ik daar mee bezig was brak de bezaan los en begon te slaan.

Ik gooide snel de fok #1 en #3 neer en borg ze op. Toen ik bij de bezaan kwam zag ik de puinhoop. Twee zeillatten waren met zak en al uit het zeil gescheurd en de bovenste scheur ging door tot het voorlijk, een echte winkelhaak. Ik had twee bezanen, een boven en een onder bezaan. Het was een ramp. De zeillatten konden er niet uitslaan, want aan de uiteinden van de zeillat had ik gaatjes van 10 mm geboord. Met zeilgaren stikte ik wat steken in dat gaatje, door het zeil heen en weer. De lat kon geen kant meer op.

Toen de wind iets verminderde hees ik de stormfok op de boeg en met de nieuwe autohelm forceerde ik Passaat op een noordwest koers. Een bakstagwind, en ging in de ravage slapen. In tropische stormen lopen gek genoeg de golven niet erg hoog op, 3 meter waren ze op zijn hoogst en geen brekers.

Donderdag 14 mei, hartelijk gefeliciteerd. Er stond een 4 Bf zuidooster in een zeer forse zee. Het was 24° bij 1012 hPa en 89% Rv met fok #1 en #3 met de Autohelm aan het roer. De noen zette mij 77' Vlx naar 26° Klx met 3 Bf zuidoost met een scherp afnemende zee. De 1013 hPa en 26° waren weer normaal, als of er niets gebeurd was, zo zijn de tropen.

Aan de bezaan kon ik niets doen. Te veel werk en ik had trouwens het materiaal niet. Als de wind gunstig bleef kon er goed gezeild worden op de voorzeilen en het grootzeil. Ook moest ik nog een Bolletruus repareren, die was van onderen tot bijna bovenaan langs het voorlijk afgescheurd een paar dagen na mijn vertrek van Paaseiland.

Er stond niets van in mijn journaal, ik herinner mij nog dat er op een middag wat minder wind kwam. Ik hees de Bolletruus, halverwind. In de avond kwam er weer wat meer wind. Ik liet hem staan. De zaak liep als een trein en volledig uitgetrimd, halverwind. In de nacht hoorde ik een gekraak en gescheur en geklapper. Buiten aangekomen zag ik de puinhoop, nalatigheid! Op het onderlijk bij de dubbeling was zij begonnen te scheuren. Eerst langs de dubbeling en daarna langs de voorstag tot bijna bovenaan. Het stond niet in het logboek, dus zo uit mijn geheugen. Het gescheurde stuk (van het spinaker doek) was fors langer geworden. Dat werd een heel probleem. Ik moest hem goed kunnen uitleggen.

Vrijdag 15 mei bleef het weer gunstig en zaterdag kwam de vaart er echt in. Met 89' Vl_x naar 288° Kl_x, met grootzeil + fok #2+ #3 met een oost-zuidoostelijk windje van 3-4 Bf. Zondag maakte ik 94' Vl_x naar 282° Kl_x. Maandag de 19^e gaf 102' Vl_x 297° Kl_x. Dat zette mij bij een logstand van 13.374', 195' zuidoostelijk van Tahiti.

Op vrijdag 22 mei om zes uur bevond ik mij net oost van Presque Isle en ik bleef de kust van Tahiti volgen met licht weer. Midden in de nacht om 12 uur was ik bij pt. Venus met de Bolletruus op de giek geschoot. In een lichte oostelijke wind schoven wij door in de nacht over de donkere zee. De zoete geur van het eiland was duidelijk te ruiken en het maakte me bijna wee.

Op zaterdag 23 mei om 6 uur voer ik door de pas van Papeete. Ik ankerde bij de tempel Paofai. Van de aardige Australiërs van Rikitea kreeg ik een strook bruin zeildoek om de bezaan te repareren. Dat was welkom Verder kocht ik nog een strook wit doek bij de zeilmaker. USA \$23.00 per meter rekende hij, het was steen en steen duur. Verder vulde ik de petroleum en diesel tanks en kocht veel vers. Alles was duur! 1 pompelmoes was hier \$1.00 USA.

Ik klaarde niet in bij de douane, want binnen een week zou ik al weer weg zijn. Driftig ging ik aan mijn bezaan werken. Ik maakte 5 cm brede stroken zeildoek en speldde die aan het zeildoek met de scheur stijf tegen elkaar. Met de drie meter, grootzeilreparatie in de golf van Panama had ik al wat ervaring op gedaan. Toen gebruikte ik de oude gaatjes.

Nu moest ik die gaatjes er zelf in prikken, met de hand, door twee of drie lagen zeildoek steken. Dat was wennen. De naald ging in het begin ettelijke keren

dwars door het vel van mijn vingertoppen, later werd dit eelt en ging het vlot en moeiteloos. Een zigzag met de rijgsteek stikken was ook wennen, pal tegen de kant van de dubbeling en een halve cm naar binnen en verder. Tien tot vijftien centimeter heen en afhechten, dan weer terug om de zigzag af te maken en weer afhechten. Het zeil rolde ik stijf op in twee rollen en ik werkte beurtelings aan de voor en de achterkant.

Tijdens de zeilreparaties zat ik meestal binnen. In de schaduw. Op de ankering deed ik een stuk hout onder het voorluik. Samen met de dorades op de kajuit zorgde dat voor een aardige doorstroming van frisse, verkoelende lucht door de boot. Het zeildoek werd strak opgerold en alles bij elkaar had ik niet veel ruimte nodig. Het afmeten, knippen snijden afspelden enz, ging op een één meter lange plank. Die legde ik in de kooi, waar ik normaal zat. Later met de naaimachine ging het net zo. Als ik met de rechterhand de machine draaide, kon ik stukjes van 10 cm met de linkerhand richten en invoeren. Dat is de afstand tussen mijn wijsvinger en mijn duim.

Het zeil kon ook geplakt worden met Bisonkit o.i.d. Daar hield ik niet van. Met een echt bijna verteerd zeil is het de enige mogelijkheid, zover was ik nog niet. Vrijdag ging ik om de bocht, voorbij de luchthaven Faaa ankeren. Daar wemelde het van de jachten. Dat was fout van mij. Zo dichtbij het havenkantoor op de ankering waar alle nieuwe jachten ankerden, controleerde de havenmeester zijn knecht niet. Hier zag ik het bootje gelijk rondvaren en de bemanning controleerde op een lijst de jachten. In het weekeinde deden ze nog niks, ik moest maandag vertrekken, anders ging ik voor de bijl. Alles was klaar en niets hield mij hier.

Het had nogal wat voeten in de aarde voor ik mijn anker op had. De ketting was ettelijke keren om een koraal hoofd gedraaid. Met de buien uit het zuiden, die langs de kust trokken, draaide de forse wind de klok rond. Bij mij ging ook de ketting om een koraalhoofd. Ik begon te tellen en kwam tot drie buien en zo waar, na drie keer rond varen kwam de ketting ineens los. Zonder te duiken. Een half uurtje later dan ik dacht tufte ik naar de pas, onderweg kwam ik de havenmeester z'n sloep tegen. Ik zwaaide vrolijk en zei netjes bonjour en weg was ik.

De wind was om de noord, iets naar noordwest gedraaid. Ik zette koers naar Aruma om daarna door het kanaal bij Rangiroa de volle oceaan op te varen. Ik voer hoog aan de wind met mijn gerepareerde bezaan en ik was ape trots op mijn werk. De wind bleef noordwestelijk en ik vorderde goed. 60' per dag naar het noordoosten, dat was heel goed. Donderdag 4 juni was het geluk op. Zelfs op de Bolletruus was het hommeles, vrijdag in de middag zag ik palmbomen op de horizon. Daar moest een atol, Rangiroa onder zitten.

Met een zuiden windje sukkelde ik verder met grootzeil + fok #1 + #3. Ik zette koers, ruim vrij (oostelijk) van de noordoost punt van Rangiroa. Na het avondmaal en het nachtklaar maken keek ik weer naar buiten en Rangiroa lag ruim onder lij. Ik ging 20 minuten slapen. Na het eerste alarm leek alles goed en ik ging weer een alarm slapen. Op eens werd ik wakker. Waarvan? Ik hoorde geruis en de boot was in onrustig water, de rustige zeegang was weg. Ik rende naar buiten en ik zag een paar honderd meter voorlijk, één streek loef van mij, een landpunt. 100 meter in lij van mij zag ik een lijn **WIT** water, de branding. De wind was naar zuidoost tot oost gedraaid. Ik voer recht in een soort baai, voor de noordoost punt en evenwijdig aan de witte streep met brekers in lij van mij.

Ik startte de motor en probeerde aan de loefzijde van de punt te sturen, dat ging niet. Ik voer halverwind. De fok #3 op de boegspriet punt stuurde de halve wind tegen. Ik moest gijpen om een ramp te voorkomen, want de vliegende fok #3 kon niet zo maar neer, die was vliegend gehesen. De zee werd steeds woeliger en ja het lukte. Met de motor op volle kracht, want ik had stuurkracht nodig, gooide ik het roer helemaal om. Ja, het lukte en ik zwaaide zo'n 50 meter buiten de branding door zeer woelig water, gijpte en voer de baai uit.

Ik zette de motor in zijn stationair en trok de zeilen aan. Ik gooide fok #3 neer en stuurde Passaat tegen de wind aan. Daarna kon ik koers zetten op fok en grootzeil, de bezaan werd er nog bij gezet om hoogte te krijgen.

Ik trilde van de zenuwen en voer een overdreven half uur door om hoogte te krijgen. Toen ging ik overstag en wachten tot ik Rangiroa voorbij was. Het was ondertussen middernacht geworden en mijn redder de maan ging onder. Zonder de maan had ik alles niet zo goed kunnen zien. Ik sliep nog een paar keer 20 minuten en feliciteerde mijzelf met mijn geluk, of was het iets anders. Hoorde ik de branding? Ik denk dat ik wakker werd door de reflectie van de deining op de branding. Je krijgt dan een rommel zee. Als je geconcentreerd vaart en zonder spanning slaapt dan **MOET** je dáár van wakker worden.

Op Hawaii hoorde ik dat de navigators de eilanden vonden op de reflexie van de golven tegen de eilanden. De navigators voeren in zeer snelle catamarans met meestal twee masten. Een mono zeilboot rolt met de golven mee, een catamaran niet. Ze voelden de kleine ritmestoringen, hun ervaring deed de rest.

Er is veel ervaring verloren gegaan. In het boek van Joshua Slocum Sailing Around Alone, lees je duidelijk dat hij met zijn wekker alleen de breedte kon berekenen. Verder logde hij de afstand door het water. Ook kon Joshua vrij nauwkeurig de stroomrichting en snelheid schatten. Hij liep Samoa feilloos aan op gegiste lengte.

Wel een kanttekening. De oude navigators benaderden de eilanden altijd met de Passaat mee vanuit het oosten. De breedte konden ze schatten, door de positie van de sterren (beelden) aan de hemel. Alleen op het oog is het mogelijk een **bekend** eiland te benaderen **binnen een graad breedte nauwkeurig!** Elk moment van dag het jaar rond, staan er **ergens** wel twee of meer sterrenbeelden of heldere sterren met voldoende **declinatie of lengte** verschil op de horizon **op hetzelfde moment.** Dit bepaalt de breedte rond de wereldbol. De tijd van het gebeuren verandert naargelang de seizoenen.

De Polynesische Navigators waren ook op het vasteland van Amerika geweest. Daar namen ze de 'zoete aardappel' mee. Met de catamarans die zij hadden, met snelheden van over de 15 knopen, konden ze overal komen zonder grote voorraden mee te nemen. Die catamarans waren helemaal open. De bemanning sliep in een soort hangmat aan de kanten. Als ze wat gunstigs vonden bepaalden ze met de sterren de breedte en gingen zij terug en een complete volksverhuizing werd een jaar later op touw gezet om het nieuwe land te bevolken. Er zijn verhalen dat ze in 'vrachtschepen' van langer dan 20 meter gingen. Die vrachtschepen werden gebouwd uit één stam. Die reuze stammen waren vooral niet onbekend op het noordelijk halfrond. Enorme Redwoods van Californië kwamen naar Hawaii drijven in de Passaat. Op het zuidelijk halfrond gebeurde iets dergelijks. Toen later de overbevolking op de eilanden toesloeg ging het eenvoudiger. Een jong stel zonder middelen van bestaan ging in een kano de zee op, een leefbaar eiland opzoeken, niet altijd kwamen zij ergens aan. Zoals met de evolutie, alleen van de succesvolle pogingen weten wij wat.

De kunst was nu om zo veel mogelijk om de oost te komen. Verder naar het noorden stond de noordoost Passaat en een forse zuidwest stroming. Het beste kon landval gemaakt worden van het oosten of oost-zuidoosten, om wat speling te hebben. In ieder geval kon ik verder. Naar Hawaii.

Dat was nog een heel eind. Niet aan denken, varen en voorzichtig zijn. Morgen was weer een dag. Ik was nog erg geschrokken van gisteren. Langzaam ruimde de wind naar oost tot oost-noordoost en dagen lang bleef de koers noordelijk. De bewolking wisselde tussen 2-4/8^e cumulus, de barograaf bleef rond 1011 hPa en het Rv was 70%. De zeeën waren normaal voor de Passaat. Maandag 8 juni nam de noordoosten wind af tot niks en het zou tot vrijdag hommeles blijven.

Ik werkte aan de zeilen las boekjes en schoot een noen. 10° 32' Sb bij 147° 23' Wl, zo'n 420' noord-noordoost van Tahiti. De wind kwam weer terug voor een

paar dagen en behouden van zo'n 60' noordelijk rolden er weer uit. Er ging ook een brander van de Optimus naar z'n grootje. Nu had ik geen reserve meer. Ik werkte voorzichtig met de andere brander verder. De barograaf bleef laag en schommelde rond de 1009 hPa. Met 30° C bij 80% Rv en weinig bewolking, cumulus in hoofdzaak, was het zonnig en knap warm.

De Pacifische Noord 2

Op 24 juni was ik 21' over de evenaar en ik had weer geen Neptunus gezien. Wel tonijntjes, ze schoten uit de zee en beten niet. In de namiddag lag ik met alles er op en er aan in een totale windstilte. Plotseling zonder waarschuwing kwam er een zware windstoot uit het westen, alle zeilen stonden in een keer bak. Het scheepje helde sterk over. Met een scherpe knal ging voor de tweede keer de boegspriet, nu een meter voor de fok verstaging, in tweeën.

Dat was even schrikken, Het was geen ramp, want ruime winden hoefde ik niet te verwachten tot Hawaii. Daar hadden ze genoeg hout. De volgende dag maakte ik 110' Vlx noordelijk in de 3-5 Bf oostelijke wind.

Toen kwamen de doldrums met 8/8^e altostratus bewolking en regenbuien en 0-6 Bf overwegend uit het oosten. De deining ervan was zo erg, dat de dekken bij tijd in de zee rolden. Zwakke westelijke windjes maakten de voortgang nog moeilijker. In de middag van 26 juni zat er een kolossaal front noordelijk van mij, ik zeilde er langzaam heen. Het front stelde niets voor, tenminste voor mij, want aan de andere kant was er geen verandering. De diurnal oscillatie was bijna weg bij 1011 hPa. De volgende ochtend, na 12 uur windstilte en droog weer, was er nog steeds weinig vooruitgang. Daarna kwam de vaart weer terug.

Zondag 28 juni. Ik maakte 60' Vlx naar 354° Klx, maandag 60' Vlx 339° Klx en dinsdag 71' Vlx 316° Klx, de noordoost Passaat zette door. Het bleef buiig. De barograaf was naar 1012 hPa gegaan. Rond de 2^e juli was het weer zeer buiig en viel de wind weer voor tijden weg. Toen het eindelijk waaide was het een forse, 4-6 oost-noordoosten wind met 95' Vlx, 324° Klx. Op de 5^e juli maakte ik 85' Vlx, dan 76' Vlx en donderdag 9 juli gaf weer 90' Vlx naar 328° Klx. Dat zette mij 255' zuidoost van Hilo, mijn bestemming.

Het bleef buiig. Het was een hopeloze Passaat met een korte steile zee. Met fok #1, het grootzeil met een rif gezet voer ik op de stuurstok. 27° C 1015,5 hPa bij 85% Rv met 3 Bf wind, uit het noordoosten. Die avond kwam er land, een vulkaan topje, in zicht. Met afnemende wind sukkelde ik door en om 6 uur zondag 12 juli lag Big Island recht voor mij.

Ik maakte landval onder CAVU conditie. Ceiling And Visibility Unlimited. Met een onbewolkte hemel zag ik een volkomen schoon eiland. Alles was te zien, zo helder als glas, de twee vulkanen en het zadel ertussen. Van noord tot zuid, geen

mist of een wolkje. Prachtig. Langzaam sukkelde ik in de lichte wind door en langzaam werd die minder en minder.

Ik deed de motor aan ... En er gebeurde niets. De motor liep. De schroef draaide. Ik zag hem tollen in het gat van het roer en er kwam geen water achter de schroef vandaan. Niks. Ik zette hem in neutraal en keek naar de schroef. Ik zag alleen koraal en koraal. Door alle rotzooi en aangroei aan de schroef was de speciale vorm verdwenen. Eerst moest ik alles er afhalen.

Ik liet de motor draaien om stroom te laden. Ik bond mijzelf vast aan een lifeline. Ik ging overboord hangen met een verfrabber in mijn ene hand en met de andere hield ik een schroefblad vast. Gelijk was mijn kop onderwater bij de eerste de beste golf en een half uur lang rommelde ik voorzichtig de schroef schoon. Ik deed mijn best om niet te stikken, geen water binnenkrijgen en vooral mijn handen niet te beschadigen. Dat was het motto. Ik was gewaarschuwd. De aanhouder wint en het lukte me. De motor ging weer in de vooruit en gaf een zog, de vaart kwam er eindelijk in.

In totale windstilte en met een fors deining mee voer ik rustig op de hoge pier af. Die pier beschermde de haven van Hilo tegen oostelijke stormen. Ik volgde die naar de ingang. Wat verder naar binnen bij Coconut Island lagen een paar jachten en ik legde de mijne er bij. Ik hield mij koest en bleef aan boord. Ik wachtte morgen af. Maandag kwam er een bootje met de havenmeester en die verzocht ons verderop in het bassin te ankeren, daar werden wij ingeklaard.

Hier lag ik 3 dagen gratis. Daarna moest ik naar Honolulu. Dat was de officiële inklaring haven. Ik hoorde van een andere kapitein, dat ik in Keehi Lagoon gratis kon liggen bij de andere zee hobo's. Op de havenkant riep een man mij. Hij bleek een vertegenwoordiger te zijn die even niets te doen had.

Hij nodigde mij uit eerst een pizza met hem te nuttigen en wat te praten. De volgende dag gingen we de omgeving van Hilo in zijn auto bekijken. Ik keek mijn ogen uit. Big Island is geologisch jong en zodoende zeer ruig. Hij deed mij daarmee enorm plezier en ik vroeg wat ik voor hem kon doen. 'Doe dat ook voor een ander als je kunt' was zijn antwoord. We lagen nogal krap en na wat vers gekocht te hebben vertrok ik woensdag 25 juli. Mijn log wees 16.008,5', in één jaar en aan de andere kant van de wereld. Wie doet mij dat na?

Om 18 uur was ik ter hoogte van een klein dorpje Papaaloa. Alles bij elkaar was het een prachtige steile kust. De gecultiveerde stukken suikerriet wisselden stukken met natuur met watervallen af. Het was zeer indrukwekkend en in het donker ging ik verder met een licht windje. De volgende ochtend om 6 uur was

ik in het Alenuihaha kanaal met Maui noord van mij. Ook dat zag er indrukwekkend uit met zijn in een ver verleden geëxplodeerde vulkaan.

Om 12 uur zat ik 2' zuid van Nakaohu punt. Ik voer verder richting Kahoolawe, een natuur reservaat met een oostelijke wind van 4-5 Bf. De hele nacht zeilde ik rustig door en vrijdag om 6 uur bevond ik mij vlak bij Palaoa punt van Lanai. Daar viel de wind weg. De volgende avond zat ik 5' verder, halverwege de haven. Ik was op het tij weer mijlen terug gedreven. Vlak bij de haven zag ik forse wind beroering op het water en te einde raad motorde ik er heen. Het was me het windje wel, 4-6 Bf noordoost tot oost en vlagerig.

Het Kaiwi kanaal naar Oahu was spectaculair zeilen, ook gevaarlijk. Kleine rot sleepbootjes sleepten enorme lichters met containers. Door de enorme windvang van de sleep moesten zij tientallen graden voor sturen om koers te houden. Ik kwam er een in de nacht tegen en met groen op rood, hij bleef zuidwest van mij langzaam zuidelijk van mij vorderen.

Ik begreep niet wat er gebeurde, hij bewoog zuidelijk van mij schijnbaar op de kim en bleef van mij vandaan. Toen we bijna dwars waren veranderde zijn groen in rood en zag ik de rare hoek met zijn sleep. Zondag om 6 uur was ik bij Moka-puu punt. In de ochtend voer ik de baai van Honolulu in en om 11 uur ankerde ik in Keehi Lagoon tussen vele anderen.

Ongemerkt had ik in Hilo een verstekeling opgelopen. Een muis. Ik was een paar dagen in Honolulu of ik merkte dat er gaten in een paar plastic zakken van mijn dagelijkse voorraden zaten. Vreemd. Toen ging ik luisteren en in de avond hoorde ik hem door het ruim lopen. Op zich is een muis wel gezellig, een tamme, deze vernietigde mijn voorraden. Ik ging naar de wal en vroeg om raad. Een poes wilde ik nog niet voor Australië en Nieuw Zeeland.

Gif, groen landbouw gif, werd mij aangeraden. Haal al het eetbare uit het schip en laat hem dat opeten. Ik stopte zoveel mogelijk etenswaren in zuurkool tonnetjes. De rest ging op het dek en in de kuip, ik bemerkte dat het laatste niet veel hielp. Hij klauterde over de waterkering van de ingang, niets hield hem tegen.

Ik plaatste overal kopjes met landbouw gif. Twee dagen later waren twee kopjes leeg. Daarna heb ik geen last meer gehad. Ik verpakte wel alles voor de zekerheid opnieuw. In het kastje onder het fonteintje vond ik later al dat gif in een holletje op een plastic zak. Zijn nest zeker, zelf was hij spoorloos. Ik denk dat de kakkerlakken korte metten met het lijkje gemaakt hebben.

Ik had een stuk hout bij een bouwondernemer gekocht. Spotgoedkoop was het hier, een stuk Oregon pine met een kern er in, dus precies wat ik zocht. Bij de

dinghy landing was een jachtwerf. Daar bouwden zij een grote cruse catamaran, van hout. Ik ging er met mijn stammetje heen en vertelde ze wat mijn bedoeling was. Ze hadden een goede lintzaag.

De chef adviseerde mij alleen het stuk van de verstaging naar de punt te verjongen. Eerst werd het paaltje op de dikte gemaakt van de pijp aan het dekbeslag waar hij in moest. Met een inktdraadje werd het afgezet en een--twee--drie het was klaar, nog wel vierkant. Met mijn blokschaaf ging ik aan het werk, om hem rond te krijgen. Eerst werden met potlood lijnen getrokken om hem achtkantig te maken, rond was dan bijna gebeurd.

Om zes uur in de ochtend werd ik door de startende vliegtuigen uit mijn kooi gejaagd. Honolulu International Airport, lag aan de kop van de Keehi Lagoon. Zes uur in de ochtend begon het feest. Om de paar minuten steeg er een onverlaat op. Zo'n honderd meter boven de masten trokken ze op. Dan draaiden ze scherp naar het zuiden, om vrij te blijven van Honolulu centrum. Daardoor gingen ze recht over ons heen, met volle kracht trokken ze op.

In de ochtend werkte ik aan de boegspriet en in de middag ging ik inkopen doen. Brood, groente en vruchten, veel ananas, voor ananas jam, want dat was hier toch wel de specialiteit. Plotseling begon ik mij wat landerig te voelen. De enkel van mijn linker voet deed zeer en was iets gezwollen. Infectie, en het was vrijdag. Ik besloot de zaak tot maandag uit te stellen.

Dit werd mij bijna fataal. Ik had een klein schaaf wondje opgelopen op de punt van mijn enkel knook. Dat kwam omdat ik de boegspriet op het voordek schaafde. Hij lag met touw vastgebonden op de preekstoel en hing in een lus naast de mast. Om hem vast te houden legde ik mijn voet er op, tegen het omrollen. Een slijtplekje op mijn linker enkel was het gevolg.

Bij het aan land gaan liep ik vaak het laatste stukje van het strandje door het water, door de riool bacteriën. Het begon te ontsteken. Maandag had ik hoge koorts en liep moeilijk. Voor een dollar ging ik met de bus naar de stad om doktersadvies te verkrijgen. Ik was in Nederland bij het Zilveren Kruis compleet wereldwijd verzekerd, dus ik maakte mij geen zorgen.

De dokters wel. Niemand wilde mij zelfs ontvangen. Eerst 'een paar honderd dollar' op tafel, anders kwam ik niet eens langs de receptie. Ik ging ten einde raad naar een ziekenhuis en kwam bij de polikliniek van het Queen's Medical Centre, de koningin Emma Kliniek. Daar sloegen zij onmiddellijk alarm. Ik moest onmiddellijk opgenomen worden, dat kon niet. Ik vertelde ze dat ze alles konden voorbereiden. Ik moest eerst mijn schip klaarmaken.

Het was bij slot van rekening het begin van het orkaanseizoen. Ik lag goed beschut, dat wel. Ik ging terug naar mijn Passaat, verzwaarde de ankering en waarschuwde een buurman om haar in de gaten te houden. Toen ik naar het strandje terug wrikte voelde ik mij al doodmoe. Toen ik in de avond mij bij het ziekenhuis meldde waren zij in alle staten. Het was niet doorgegeven. Ik was zoek. Nog even en ze hadden de politie gewaarschuwd!

De infectie was in mijn bloedbaan en ik was een spoedgeval. Zonder hulp had ik nog twee tot drie dagen te leven. Ik werd onmiddellijk op een isoleerkamer ondergebracht en tegen het delirium aan, met 40°+ C koorts namen de dokters het over. Het laboratorium had de bacterie bepaald en ik kreeg infuus met antibiotica.

Ik was aardig vergiftigd en het duurde nog 3 dagen, voor de koorts week. Nog drie dagen en ik was weer de oude, met een wond zo groot als de knook van mijn enkel. Hiermee kon ik niet de zee op. Ik zou een huid transplantatie krijgen uit mijn eigen rechter dij. De wond was nog te dik voor de ingreep. Ik moest een week wachten. Toen ging ik onder het mes.

Met een apparaatje schilden zij een vierkant stuk opperhuid van 5 bij 5 cm van mijn dij en legden dat op de wond. Een paar dagen was het spannend of het gepakt had. Ik had een hele dikke poot en toen alles er af ging wist ik waarom. De gerepareerde wond was helemaal vrij en de bescherming die er overheen was gebouwd.

Het had niet perfect gepakt, 90% zat. Na nog een paar dagen kon ik naar de boot en nog 14 dagen bleef ik langs komen om de vorderingen te laten zien. Toen kreeg ik toestemming om te vertrekken. Ik kreeg extra verband enz. Ik kreeg een uitnodiging van een van de verplegers Robin, om het eiland te bekijken met zijn auto. Ik aanvaardde de uitnodiging en nodigde hem en zijn vrouw uit voor een tochtje in de baai van Honolulu.

Op dat tochtje merkte ik dat ik veel van mijn krachten kwijt was. Antibiotica is rotzooi. Het doodde de bacteriën, ook je weerstand. Het tochtje met Robin in zijn 6 cilinder Chevolet sportwagen rond Oahu was prachtig. Het was alleen jammer dat het bijna windstil was. De spectaculaire surf kust was zonder golven. We reden van bezienswaardigheid naar bezienswaardigheid.

Het meest staat mij nog bij; al die kleine Japannertjes die uit die touringcars kwamen. Ze verscholen zich achter de grote video camera's op de parkeerplaats in de nek tussen de twee bergen op de oostpunt. Hier waaide het altijd als de ziekte, op deze dag waren de weergoden rustig. Iedereen kon vrij rondlopen zonder om te waaien. Het uitzicht vandaar was uniek want van af het zadel kon

je beiden zijden van het eiland gelijktijdig zien. Ik maakte later lange wandelingen in de omgeving, naar het vliegveld en de andere kant van de stad, na mijn wekelijks bezoek aan de polikliniek.

Op een van mijn tochten zag ik bij een fietsenwinkel een oranje 2^e hands vouwfiets staan. Ik onderhandelde even en nam hem de volgende dag voor \$100-mee. Het was een heel goede met zelfs een twee versnelling terugtrap naaf en handremmen. Dat ding had ik al eerder moeten hebben. Overal heeft het mij veel plezier gegeven.

Het was september geworden en ik kon weg. Ik had met het weer geluk gehad. Er waren geen orkanen geweest, er waren er niet zoveel hier, 4 in de 30 jaar. Ik moest hoog nodig weg om nog gunstig weer in Californië te treffen, het werd er spoedig winter.

Rechtstreeks is San Francisco niet zo ver. Zo'n 1.700'. Degenen met zware motoren en veel diesel aan dek gestouwd voeren zo, direct. Ik moest de natuurlijke route pakken. We moesten aan de wind varen over bakboord, tot de westenwinden gevonden waren rond de 35°-40° noord. Daarna kon ik met die westenwinden naar het oosten varen. Het kon de dubbele afstand worden als het tegen zat. Passaat liep slechts 60° hoog aan de wind. Ik hoopte die westenwinden niet meer te verliezen. Anders kon ik weer overnieuw beginnen. Eerst moest ik de paardenbreedte door, de rug van hoge druk tussen het hoog en Azië. Door het hoog varen werd niet overwogen. Ik houd niet van windstiltes.

Woensdag 17 september 1987 vertrok ik uit Keehi Lagoon en ik ging om de west. Die paar mijl oost hoefde ik niet af te snijden door om de oost te gaan. Een 3-4 Bf windje kwam uit het oosten. De barograaf was 1015 hPa bij 30° C en 65% Rv en 3/8^e cumulus. Het waren voor 13.00 uur hele normale waarden op mijn vertrekdag. Het zou waarschijnlijk mijn mogelijk langste oversteek worden. 16.220,8' wees het log toen ik mijn spinner aan de lijn in de zee gooide.

Daar had ik alles aan gedaan om schavielen te voorkomen. De spinners verloor ik anders zomaar, enkele per jaar. Ik fatsoeneerde er PLAT zeilmakergaren om en het werd zo dik, dat het strak in het gaatje van de spinner zat. Met een naald werd het uiteinde door de lijn heen afgezet en alleen een vis of een ondiepte kon kwaad. Mijn koperen origineel viel nu bijna uit elkaar op deze oversteek, met grote gaten in de vinnen. Toen ging ik over op de zwarte van kunststof.

Met een bakstag windje voer ik lekker met fok #2 + #3 + grootzeil voorbij Pearl Harbour naar Barbers Point. Daar ontmoette ik rond 18.00 uur een Amerikaans oorlogsschip. Het bleef gunstig weer tot ik in lij van de westkant, de Kona kust, kwam en er in een uurtje door motorde. Het alternatief om nog meer naar het

westen te varen om de vrije wind op te pikken trok mij niet zo aan. Donderdag zat ik om 07.00 uur bij Kaena Point met een licht oostelijk windje en een k.k. van 20°.

In de loop van de dag zette de wind door en het bleef vlagerig rond de 5 Bf. Passaat had daar geen moeite mee en we gingen de oceaan op. Noordelijk van Oahu werd het weer spoedig wat wisselvallig en het werd buiig. Er liep nu een forse deining uit het zuidwesten. Vreemd, er kon wel een tropische storm in het zuiden voorbij gegaan zijn, of het was reflexie van de kust? Vrijdag werd het rustiger en met noen hadden we 75' Vlx 10° Klx goed gemaakt. Het begon gunstig. Zo aan de wind zeilde Passaat als een jolletje. Licht loefgierig, wat er met de stuurstok gemakkelijk uitgestuurd kon worden.

Mijn stuurstok was van teak. Twee op elkaar gelijkde dekdelen, met een lange borgpen van een grote wantspanner door het teak. Die pen paste precies in de bronzen bus van de Autohelm. Die bus zat in een RVS steun gesoldeerd. De omgekeerde L-vormige steun was horizontaal vastgelast aan mijn hekstoel. En was verticaal vastgeschroefd via een lange strip op de zitting over mijn achterdek. Op het helmhout zelf zat natuurlijk al een RvS bolletje van Autohelm.

Aan de onderkant van mijn stok zat een RvS gaatjesstrip. Dat was een halve wantspanner van een jolletje. Die strip was er op geschroefd aan de buitenste gaatjes. In alle open gaatjes was een gaatje in het teak geboord. Daar viel dan dat bolletje van de Autohelm in. Het roer kon zo eenvoudig op de cm afgeregeld worden. Wel vast. Aan de wind prefereerde ik de stuurstok. Met ruime wind zeilde Passaat beter met het knoepjestouw tussen de surgical tubing met of zonder de windvaan gekoppeld. Het roer zwiepte dus met ruime wind met de golven mee. Zodoende kwam er haast geen kracht op de lagers.

Het behoud nam langzaam af tot er zondag noen nog 20' over waren. De wind was bijna op. De barograaf was langzaam gezakt van 1020 hPa en zakte door tot 1015 hPa. De wind bleef variabel tussen noordwest en oost en was zwak. Zondag 20 september noen gaf een log stand van 16.419' met een Vlx van 20' bij Klx 353°. Voorwaar, dat hoefde niet in de krant.

De barograaf ging maandag weer omhoog. De wind ging in de noordoost zitten en nam langzaam toe. 33' naar 13° en dinsdag 44' naar 338° woensdag 61' naar 326° en donderdag 24 september gaf 65' naar 327°. Dat alles met een noordwest gaande stroming van 0.5'. De temperatuur was 23° C bij 80% Rv en 4-5 Bf uit noordoost. De barograaf was 1022 hPa en het ging lekker vooruit.

De USA coastguard gaf orkaan waarschuwingen en de plek van het hoog op de korte golf zender van Ford Colins. Dat was een tijd station op 5-, 10- en 15

MHz. In een 45 sec overzicht kwam de toestand voor de Noord Pacific om elk uur +10 minuten. Die uitzending gaf het hoog aan op 39° Nb en 169° Wl bij 1033 hPa.

Mijn positie was $27,5^{\circ}$ Nb en $158,5^{\circ}$ Wl, het hoog zat dus ver noordwest van mij. Het gaf dus goede verwachtingen voor een noordooster voor de komende dagen.

Omdat een Oceanisch Hoog zich honderden mijlen per **uur**, **schijnbaar** kan verplaatsen, kan de situatie snel veranderen. Een hoog wordt gedeeltelijk gevoed door de anti-Passaat die in de hogere lucht lagen van de evenaar waait en de stijgende lucht van de westelijke stormen. Het **semi-stationaire** Oceanische Hoog is een **resultante** daar van. Een erg **onstabiele**, want het Oceanische Hoog is een **onnatuurlijk** gebeuren. Normaal op de continenten treedt een Hoog op, in de **koudste** (winter) gebieden. De meer polaire westelijke winden zijn duidelijk koeler dan het Oceanische Hoog! Als de anti-Passaat verandert of de voeding van de westelijke winden (uit de golvende straalstroom) in de bovenstroming, speciaal de wind richting, verandert de positie en de druk van het Oceanische Hoog scherp.

Vooraf de staarten van depressies van de hogere breedte op de flanken van het hoog kunnen voor rot weer zorgen met polaire tot westelijke stormen.

Vrijdag gaf een Vlx van 66' en een Klx van 347° 1024 hPa, oost-noordoost 5 Bf. Voorwaar ik vorderde lekker naar het noord-noordwesten. Zo ging het nog een paar dagen door. Zaterdag 26 september zat ik op 30° Nb bij 160° Wl. Er waren nu twee hoge druk kernen van 1029' - 33Nb - 134Wl en 1028' - 34Nb - 135Wl, dus noordoost van mij. De wind was afgenomen tot <4 Bf uit het oost-noordoosten, bij een nog forse zee. Fok #2 + grootzeil + bezaan gaven er nog een goede gang aan met 70' bij 355° . Zondag 27 september viel in de nacht mijn logvin er af en viel in de middag de wind weg.

Er was kennelijk verandering op komst. Het bleek uiteindelijk mijn meest westelijke positie van de oversteek te zijn, net over de 160° Wl. De barograaf was rond de 1020 hPa met een zwakke diurnal oscillatie en maandag kwam er wind uit het westen. Nog niet de reguliere westelijke winden, een trog.

Acht Bf westen wind en de wind ruimde langzaam naar noordwest. Daarna nam de harde wind weer af en nam weer scherp toe in het koufront. Toen schoot Passaat met een bakstag windje naar het noordoosten. Rond de 70' ging het die dagen. Ruim 9 dagen zat de gang er in naar het noordoosten en 2 dagen naar het

oosten. Ik zat op de 23^e dag bij een log van 17.427' op 36° Nb en 149,5° Wl. Dat was ongeveer 1350' west van San Francisco en 1050' noord-noordoost van Honolulu. Vrijdag 9 oktober met noon zat het hoog op 32°Nb - 150°Wl. Het ging naar 34°Nb - 147°Wl bij 1025 hPa. Ik had zelf 1027,5 hPa op de barograaf bij een afnemende zuidwesten wind tussen 1-2 Bf in de avond.

De komende 4 dagen bleef het licht weer met behouden van 30' naar het noordoosten. Maandag 12 november draaide er in de ochtend opeens een helikopter over en om mij heen. 'Okinawa' stond er op en zijn moeder zou wel onder de horizon zitten, in de richting waarin hij verdween, het noordwesten. Kennelijk werkt mijn radarreflector in de bezaan.

Het bleef licht fraai weer met veel zon en een lichte zee. Die dag maakte ik, tegen de verwachtingen in nog 47' goed met een verheid van 29', voorwaar, de stromingen waren méé. In de avond viel de wind geheel weg, de volgende 5 dagen vorderde ik toch gestaag pal oost.

Toen viel de wind langdurig weg. Zaterdag 17 oktober bij een log van 17.734' was het helder mooi en windstil weer. Zondag kwam de noordooster weer terug en ging mijn koers weer om de noord naar noordwest. 6 dagen zou dit weer duren. Toen kwamen de westenwinden definitief. Ik pikte ze op ongeveer 40° Nb en 144° Wl. op. Ik bleef eerst nog wat noordoost varen met behouden van 70' met een enkele van 40' ertussen. Spoedig zette ik de koers op pal oost. Mijn bestemming, Cape Mendocino, 180' noord van San Francisco.

Ik wilde ook bij deze landval ruim uit het scheepsgeweld blijven. Op de 43^e dag, donderdag de 29 oktober was ik nog 430' noordwest van San Francisco met een gegiste positie. Het was 8/8^e cumulus stratus Vlx 92' en 93° Klx met een windje van 3-5 Bf uit zuid-zuidwest. Bij een barograaf van 1021 hPa, 19° C en 85% Rv. De tuigvoering was fok #2 op de boegspriet en #1 op de boeg. Het grootzeil stond over Bb. Zo lag Passaat op de stuurstok perfect in balans bij dit bakstag windje. Zes dagen zat de gang er nog in met zo'n 80' per dag naar het oost-zuidoosten.

Tot ik op woensdag drie november 40' zuidwest van pt Arena was. Met een log van 18.771' was het koud na mist en wind, 15° C met 85% en 1019< hPa. De wind was 2 Bf uit het west-noordwesten en een lichte zee kwam uit het noordwesten. De volgende dagen sukkelde ik naar het zuiden.

Deze dagen behoren tot het hoogtepunt van mijn tocht. De zee begon vlakker en vlakker te worden met een lange deining. De wind werd minder en minder. Het ging heel geleidelijk. Tot op de laatste dag er nog alleen in de middag een briesje over was. Ik maakte amper vooruitgang en rolde langzaam met de deining

mee. Ik kwam toch langzaam in de buurt van pt Reves, de noordwest punt van de Golf of Farallerons.

Toen kwam ik te dicht bij het scheepvaartverkeer en de shippinglane om me nog lekker te voelen. Ik startte met tegenzin de motor en heel rustig voer ik onder de kust Drakes baai in. Vlak onder de noord kust van de baai voer ik bij tijd door dijdikke kelp. Het was alles bij elkaar een onvergetelijke aankomst. Die mooie stad op de heuvels met al dat licht en de open vallende baai achter de Golden Gate Bridge imponeerde mij. Het was zaterdag zeven november en 23 uur bij een log van 18.850'. Ik motorde in totale windstilte door de Golden Gate de baai in. 2629' van Honolulu in 57 dagen geeft 50,6' per dag.

In een totale windstilte motorde ik verder om de zuid, tot ik een kaap zag, voorbij het havencomplex. Voorbij Candlestick point ging ik vroeg in de morgen voor anker. Alles ging op de bonnefooi, want mijn oude Pye VHF was stuk en ik had geen detail kaart van de baai.

California

Ik sliep goed uit en nuttigde een voedzaam ontbijt. Toen ik laat in de ochtend wakker werd keek ik naar buiten. Ik zag een grote hoeveelheid masten zuidelijk van mij, achter een landpunt. Aan boord moest alles eerst goed opgeruimd worden, dat kostte me de rest van de ochtend.

In de loop van zondagmiddag voer ik in de richting van de masten, het bleek de jachthaven van Brisbane te zijn. Ik ankerde beschut zuidoostelijk van Sierra pt, net zuidelijk van de haveningang. De ankering was alleen open voor oosten en zuidoosten winden. Ik ging de volgende dag naar de wal om aan de havenmeester te vragen wat ik moest doen. De havenmeester belde de douane en ik ging ondertussen wat boodschappen doen in dat gezellige voorstadje.

Tegen de middag kwam de landbouw inspecteur. Hij was een beetje boos, omdat ik van boord was gegaan. Omdat ik van Hawaii kwam. Alle schepen die van buiten het Amerikaanse continent komen moeten grondig doorzocht worden op levende planten. Ik had verse groente gekocht en ik had stom toevallig nog de kassabonnen van de lokale winkel bij mij. De plasticzakken zaten nog om de inkopen heen. Hij was uiteindelijk heel schappelijk, na mijn uitleg dat ik zo lang op zee was.

De volgende dag ging ik op de fiets naar de stad om in te klaren en een nieuw paspoort bij de ambassade aan te vragen. Ook belde ik naar Nederland om wat geld van mijn slinkende reserves over te maken naar een lokaal ABN kantoor. Dat laatste ging goed fout. Ik moest later nog een keer bellen om alles via de Wells Fargo bank op te kunnen nemen.

Ook wisselde ik al mijn travellercheques in tegen contante dollars. Die had ik hier wel nodig. Ik kocht in South San Francisco 2 zonnepanelen, 4 branders en een 1-3 watt hand marifoon. Volkoren en soja meel, diesel, peterolie, veel kleine scheepsbenodigdheden en kaarten voor de reis naar het zuiden.

Voor een hand vol dollars verkochten ze hier kaartmappen met alle detail kaarten er in, van Mexico kocht ik hem. Ook werd er hard gewerkt aan Passaat. Er waren 3 scepters afgebroken, ze waren met 12 mm draadenden met een onbekende draad door het dek gemonteerd. Die draadeinden waren op het dek afgebroken. Ik moest de dubbeling onder het dek vervangen en dunner maken, om zodoende de moer weer te kunnen aandraaien.

Ook lekte de stuurboord dieseltank. Alle brandstof moest naar de andere tank overgepompt worden. Met epoxy en glasmat werd het lek gerepareerd. Elke ochtend was ik bezig, een maandje lang om alles weer in orde te krijgen. Ondertussen genoot ik van mijn vouwfiets. Hele tochten maakte ik, het schiereiland was echter niet erg fiets vriendelijk.

Ook herinner ik mij nog een Duitser Fritz, die niet kon begrijpen dat men Hitler niet begreep. Hele gesprekken had ik met hem en enkele maaltijden nuttigde ik bij hem aan boord. Een goede, onbegrepen man. Hij hielp mij veel, vooral met hout voor reparaties. Hier hoorde ik dat je goedkoop zeilen en scheepsbenodigdheden bij Minnies kon kopen in Newport Beach, zuidelijk van Los Angeles.

Dat was goed nieuws. Mijn bruine grootzeil begon de slijtage slag aan te zien. Verder was ik ondertussen een volleerd hand zeilmaker geworden. Vlot en handig repareerde ik alles. De zeilen laten repareren kwam niet bij mij op. Op zee kon dat ook niet. Het weer hield zich alle dagen goed. Vlak voor ik wegging draaide de wind naar het zuidoosten en voor een dag ankerde ik aan de andere kant, noord van Sierra Point. Met veel wind was het slecht ankeren in de baai. Blubber en blubber. Langzaam krabde ik hele einden.

Vrijdag 4 december kwamen de kriebels weer. Alles was aan boord, nadat mijn geld op de 30^e zeer verlaat aankwam. De ABN was erg ongeïnteresseerd in de hele zaak. Ik moest zelf voor een tweede keer naar Nederland bellen, om het in orde te maken. Het begon gevaarlijk laat te worden in het seizoen. Om 14.30 uur ging het log uit onder de Golden Gate brug in een zeer woelige, holle tijzee. Gelukkig had ik goed gerekend, want ik had het volle tij mee. Het leek wel het Marsdiep. De oostenwind van 2 Bf gaf mij een zetje in de goede richting. Na de Golden Gate brug bleef ik de kust om de zuid volgen en voer de Farallon baai uit.

De volgende ochtend om 6 uur was ik bij Princeton. Met noen passeerde ik Pillar point met een iets toenemende wind. Tegen de avond begon het uit het zuidoosten winderig te worden. De barograaf deed vreemd. Ik zag een trog op vrijdag, zonder wind, en nu zakte de barograaf en nam de zeegang fors toe. Ik stak naar volle zee.

Ik las het boek van Dana "Two Years before the mast". Er staat duidelijk de gewoonte van de kapitein in beschreven. Hij liet altijd een wacht achter, groot genoeg om het schip bij het minste geringste onraad naar open zee te steken, of zij was reddeloos verloren. De barograaf zakte tot 1007,5 hPa in een zeer scherpe trog om 6 uur voormiddag op zondag 6 december.

Die nacht ging er veel fout. Om 5 uur bliezen de teaken planken bijna van het dek. Het grootzeil ging neer. De bezaan volgde even later, de bovenste naad ervan spleet open. Ik voer op fok #2 alleen door, hard aan de wind, over stuurboord. Even later, met een enorme knal, SPLEET het verchromde koperen Sb lijjoog. De fok #2 sloeg bijna stuk, doordat het alleen aan de lier vast zat. Die stond veel achterlijker. Hierdoor stond het achterlijk veel te los.

Ik streek de fok zo snel ik kon om verder onheil te voorkomen. Voor top en takel ging ik verder, ik kon niet anders. Ik had drie ogen in het dek, en ik kon alleen met de juiste het achterlijk strak trekken. Het schoteblok werd er met een musketonhaak aan bevestigd.

Om 8.30 uur werd het snel rustig en de zee bleef fors. De wind ruimde langzaam naar zuidwest en met noen was de rust weergekeerd. Het werd onbewolkt en zeer helder met een windje van 3-5 Bf uit het zuidwesten bij 1015,5 hPa 17° C en 80% Rv. Ik had het grootzeil met 1 rif, fok #2, fok #3 was op de bezaan gehesen. We voeren rustig verder over Bb. Ik was ongeveer 55' west van de Bay of Monterey. De wind werd langzaam minder tot niks.

Op maandag rees de barograaf sterk naar 1025 hPa. De wind kwam weer terug uit het zuid-zuidoosten met 8/8° bewolking en lichte motregen. We voeren een k.k. van 110° om weer bij de kust te komen, zuidelijk van pt Sur. Dinsdag 12 december was het net als televisiekijken in Nederland, wachten tot het beter werd. Alleen de zee was nog zwaar, wat het leven niet aangenamer maakte.

Woensdag kwam er weer wat wind en omdat nu de deining afgenomen was kon er weer om de zuid gekoerst worden. De barograaf was weer tot 1025 hPa gestegen en de hele dag bleef het zwaar bewolkt. Ik kon geen Mws schieten. Op de gis ging het verder. Donderdag kwam er een noorden windje van 4 Bf en op het Passaattuig ging het verder. 15° C 1027 hPa 99% Rv en 8/8° cumulusstratus.

Om 18 uur rondde ik Pt. Argello en om middernacht Pt. Conception. Daarna voer ik het Santa Barbara kanaal in. Ik bleef dicht onder de kust om uit de traficlance te blijven. Om 6 uur v.m. vrijdag 18 december was ik bij 2 boorplatforms, onder een lichte bewolking. Om negen uur viel de wind weer helemaal weg.

Ik zag allemaal masten in het noorden van mij, de jachthaven van Santa Barbara. Ik besloot om even te gaan wandelen en motorde naar de ankering. Daar vond ik een eenzame mooring vlak bij de oostelijke kant van de pier. Ik bond Passaat er voorlopig aan vast. De barograaf was weer fors aan het zakken. Toen luisterde ik elke dag naar de weersverwachting op mijn nieuwe 'handheld' VHF, met een mastantenne. Er werd zwaar weer verwacht.

Een Santa Anna, een zeer sterke mistralachtige noordooster. Ik lag dus goed. Alleen de mooring hield niet. Bij de eerste vlagen krabde ik langs de pier en besloot om verstandig te zijn.

In Falmouth had ik twee zware Engelse Danforts gekocht en ik ging achter een-tje liggen met veel ketting. Ik lag als een blok achter de Danfort in de zwaar gierende Passaat. Zaterdag tot maandag wandelde ik wat rond en kocht wat. Ik verzond enkele briefkaartjes en ik wilde vertrekken. Ik liep nog even langs de marina om naar de weerkaart te kijken. Er was een 'smallcraft' warning uit.

Ik twijfelde. Wel of niet weg. Ik wachtte. Spoedig begon het te blazen. Het was nu te laat om naar de Santa Barbara eilanden te gaan, om bescherming te zoeken tegen de voorspelde 8 Bf zuidooster. Ik ging de andere ankerders achterna, naar de marina. Ik haalde mijn anker op en merkte tot mijn schrik dat schacht van mijn nieuwe Danfort 45° verbogen was.

Om 12 uur lag ik veilig in een box. De zuidooster nam langzaam toe tot een volle storm met een laagste barometer stand van 998 hPa. De sterkste wind zat in de kop. De nacht van dinsdag op woensdag markeert een dip in de barograaf lijn van 2 hPa recht om laag, toen woei het minstens 10 Bf.

Die nacht liep de hoge zee om de pier, de marina in. De zeeën braken de betonnen pontons van elkaar. De pontons waren aan elkaar bevestigd met houten balken en die balken braken als lucifers. Golven van 1 meter en meer hadden er geen moeite mee. Dat was niet alles, 3 tot 4 rolfokken ontrolden zich en woeien aan flinters. Die hele nacht liet ik mij van mijn beste kant zien en hielp waar ik kon. Met kettingen en spanners en balken zetten we alles weer provisorisch aan elkaar.

Ondertussen zagen we door de haveningang het ene geankerde jacht na het andere passeren. Even later krabden ze hoog het strand op. Zelfs een vissersboot ramde de pier bijna in tweeën. De volgende ochtend was er nog veel wind, de barograaf zakte gestaag, alhoewel het venijn was eruit. Ik ging naar de wal om op het strand kijken en ja, er lag nog één jacht vrolijk in de storm. Af en toe volledig onder water dóór de golven. Ongelooflijk.

De rest, 7 stuks, lag op het strand en een op de buiten pier van de jachthaven. De vissersboot was door een paar palen van de pier gezet. Zelf had hij niet veel schade, maar toch, het zal je scheepje zijn. Langzaam kwamen de eigenaren van de gestrande jachten opdagen, geheel verbouwereerd en totaal verrast door de storm.

Toen ik op de pier van de jachthaven naar een zwaar beschadigd jacht ging bekijken, moest ik voor een kranten fotograaf poseren. Hij wilde mijn naam enz. weten voor het verhaal. Zo is Amerika, anders mag hij je niet publiceren. Nu pas werd het jacht dat nog buiten aan een enorme mooring lag zinloos naar binnen gesleept. Een 5 cm dikke kabel en 2-3 ton hield hem op zijn plek. Er was een kat aan boord en die was volkomen van slag. De eigenaar moest 's nachts aan de wal machteloos toezien. Hij kon er niets meer aan doen. Hij was even naar Los Angeles geweest.

Voor ik vertrok kreeg ik nog van een aardige Amerikaan een licht grootzeiltje. Hij had het lang niet meer gebruikt, en wat verouderde detail kaarten tot de Mexicaanse grens. In de marina kocht ik voor de zekerheid een lichtgewicht Danfort van high tensile steel. De schacht liep angstig dun toe, de prijs was laag en ik wilde mijn Passaat niet riskeren. Die Engelse rotzooi vertrouwde ik niet meer. Mijn CQR ploegen waren onverwoestbaar. Te licht echter met 15 en 7.5 pond.

Na de rekening betaald te hebben van \$30- vertrok ik donderdag 17 december. Om 12.30 uur ging mijn log weer uit. Nu ging de koers naar de luxueuze stad van L. A., Newport Beach. Ik bleef dicht onder de kust, vrij van de shippinglane. Met 8/8^e bewolking en 15° C 70% Rv en een barograaf van 1008 hPa. Met een noord-noordoosten windje van 4 Bf gingen we met voltuig in volle draf.

Ook hier was het uitkijken naar vissersschepen en boor of win platforms. De volgende noon zat ik zuidelijk van Pt. Dune. De wind was ondertussen licht geworden en naar het zuiden geschild. Met haast geen zee en voltuig met de genua zeilden we comfortabel verder.

Om 18 uur passeerde ik Pt. Vincente, vlak onder de kust. Ik zag de mensen op de kade lopen en de brekers tegen de steile kust waren duidelijk zichtbaar. In de nacht stak ik de San Pedro Bay van Los Angeles over. Om 6.00 uur de volgende dag was ik aan de andere kant. Het schoot niet hard op. De wind verminderde sterk die zaterdag middag en op de motor voer ik de lagune van Newport Beach binnen rond 17.00 uur.

Het leek wel een feestelijke ontvangst die zaterdag 19 december. Allemaal gepavoiseerde jachten motorden met vrolijke en drinkende mensen rond in een lange file. Op de kaart die ik in Santa Barbara gekregen had stond een vrije ankering en ik vroeg de weg. Langs huizen van miljoenen, en idem dito jachten aan een steiger voor de villa, voer ik daar heen. Ik was er niet alleen.

Vroeg de volgende dag ging ik naar Minnies. Ik kon naar een strandje vlakbij wrikken, tussen twee huizen. Wel moest ik twee keer door een bewapende be-

veiliging heen, eindelijk was ik er. Ik kocht voor \$200- een nieuw grootzeil, 30 cm te lang in de mast en 50 cm te kort op de giek. Het was iets kleiner dan wat ik had. Bij de tophoek dubbeling maakte ik het later in La Paz los en paste de lengte aan. Stikte het doek aan de dubbeling vast en vanaf de bovenste zeillat verjongde ik het naar de dubbeling. Voor een paar dagen werk en ik had er \$100- af gebietst. Daar hield ik van. Verder had hij allemaal aardige en nuttige dingen, vooral 2^e hands. Ik kocht een hand vol koperen ringetjes voor gommers voor een paar dollars.

Woensdag 23 december om 7 uur vertrok ik naar mijn laatste Amerikaanse haven. San Diego. Er stond een lichte wind uit het noorden, half bewolkt en droog. Om 13.50 uur passeerde ik Dana Pt op ongeveer 3' uit de kust met een 3 Bf noord-noordwesten windje. De 1018< hPa leek weer een Santa Anna aan te kondigen.

En ja, ik had het door. In San Diego bulderde zij met de kerst over de kust. Het vroom en alle citrus vruchten sneuvelden in de koudste kerst sinds mensen heugen. Donderdag de 24 december om 8.30 uur bond ik Passaat aan een ankerboei bij de Coastguard. Dat was vlak bij het vliegveld in een kleine baai, niet ver van het centrum. Hier ging mijn Aladin petroleum kachel aan en onder twee dekbedden bracht ik de kerst door met een gierende Santa Anna. Ik had hier veel te doen.

Ik was gewaarschuwd om hier een visum en inklaringspapieren bij de ambassade van Mexico te halen en dat voorkwam later veel ellende. Ik kreeg een standaard formulier met alle bijzonderheden er op. In elke haven kon ik er kopieën van laten maken voor het inklaren.

Op een keer liep ik in de benedenstad langs een opticien die brillen in de uitverkoop had. Voor \$50- had ik 2 brillen met plastic lenzen. Een koopje, ze waren pas 5 of 6 januari klaar. Ik had geen haast, de coastguard wel. Na het kerst en het nieuwjaars reces moest ik subiet van mijn mooring. Ik ankerde in 14 meter diep water buiten het veld vlak langs de vaarroute. Ik rolde daar nogal, voor niks moest ik stil zijn. Een half uur wrikken in Flatus met de vouwfiets en al was niet ongezond. De vouwfiets was hier weer onbetaalbaar. San Diego had echte fietspaden! Ik voelde ik mij hier niet zo vreemd.

De dag voor mijn vertrek zal ik niet snel vergeten. Ik had de brillen opgehaald en betaald. Ik kon vertrekken. Toen ik bij de boot aankwam, kon ik er niet in. Ik had de sleutels in de brillenwinkel laten liggen. Ik haastte me weer naar de winkel terug. Mijn onverslijtbare, van zeildoek gemaakte tas droeg ik onder de arm.

Ik wrikte weer met de fiets in Flatus. Een uurtje later was ik in de winkel en daar lagen mijn sleutels. Toen schrok ik nog erger. Mijn tas was vrijwel leeg. Mijn platte zwarte tasje, waar alle papieren in zaten en mijn dagelijks geld, zat er niet in. Ik was ten einde raad. Waar zou die tas zijn? Ik ging op mijn route terug, ik vond niets.

Ik ging voor de zekerheid nog even aan boord kijken, alvorens aangifte te doen bij de politie. Toen ik vlak bij Passaat kwam zag ik van verre mijn zwarte tasje op het schuifluik liggen, op het nieuwe zonnepaneel. Dat luchtte op. Die nacht sliep ik als een roos. De volgende dag om 9 uur vertrok ik naar Ansenada, mijn eerste Mexicaanse haven.

Het was zo'n 60 mijl varen, langs deze kust wist je het nooit. Het log ging uit met een stand van 19.472,9'. Buiten viel het goed tegen. Geen wind. Ruim buiten de havenhoofden van San Diego gooide ik de motor uit en wachtte de wind af. Bij 13° C, 1025 hPa, 95% Rv was het heilig bij een lichte bewolking.

Na twee uur wachten kwam er wind en werd koers naar het zuiden gezet. De noordwesten wind van 2 Bf en met voltuig gaven Passaat vaart genoeg. De scheepszaken werden in orde gebracht, na zo'n lange tijd in de haven was dat broodnodig.

Alles moest op z'n plek. Anders was het onleefbaar aan boord en kon het gevaarlijk worden in zwaar weer. Mijn tafelblad bestond uit drie delen. Op de middelste was een 10 cm hoge bak geconstrueerd, waarin mijn dagelijkse benodigdheden zaten. Aan de uiteinden van die bak waren planken bevestigd naar het plafond van de kajuit, ter versteviging van de tafel constructie. De twee zijanten van de tafel konden omlaag klappen en waren van een dikke 2 cm balk aan de randen voorzien. Zodoende kon er niets van de tafel af schuiven.

De fiets stond tussen het neergeklapte tafelblad en de slaapbank aan Bb. Onder de tafel stond een kist met zeilaanwijzingen, met een spatwaterdichte deksel er op. De Bb kooi lag vol met kratjes, vol met zaken die ik veelgebruikte. Onder het lekkende teaken dek had ik aan elkaar geplakte vuilniszakken gespannen. Zodoende droop alles naar achteren, bij het kastje tussen het voeteneinde, het ruim in. Aan Sb sliep ik en daar was het tafelblad dus uitgekapt, om op te werken en aan te eten enz. Ook over de Bb kooi waren vuilniszakken onder het dek gespannen, wegens de lekkage.

Alleen na 14 dagen onderwater was het teaken dek waterdicht. Dat gebeurde mij alleen op een oversteek van Rio naar Kaapstad in '85. De lade kast aan Bb bij de ingang was ook van plastic boven de bovenste la voorzien. De kombuis kastjes mochten nat worden. Alle dagvoorraad zat in plastic Mepal opbergcontainers.

De twee accu's waren vlak onder het dek aan weerskanten van de motor voor de tanks spatwaterdicht gemonteerd. De kasten voor de kooien waren allebei vol met voorraad. Alles was dubbel verpakt in plastic vuilniszakken. Meel, rijst en maximaal 1 jaar gevriesdroogde Summer Season, 12 soorten, de Edammer kazen lagen op de planken bij de jampotten. De 3 jaar voorraad Summer Season lag achter de motor in het achteronder, in een volkomen verloren ruimte.

Aan Sb tussen de mast en de kast kon ik naar het vooronder kruipen. Daar lagen al mijn zeilen op meer dan 10 zuurkool tonnetjes, met een grote rode waterdichte deksel. Voor Fl. 7.50 statiegeld waren ze een spotgoedkope berging voor gevoelige waren. In het oude looppad stond ook nog een spatwaterdichte kist met wat blikken verf.

Tegen het mastschot aan bakboord, in de kajuit, was een grote kaartenbak klapbaar gemonteerd. Neergeklapt kon ik uit ongeveer 150 kaarten kiezen. De andere kaarten zaten in een bak in het vooronder op dezelfde plek. Deze was met een spatwaterdichte deksel, vast verticaal gemonteerd. De kaartenbak in de kajuit kon ik opklappen en hij steunde op twee uitklapbare poten. Hij werd dan mijn kaartentafel. Voor dagelijks gebruik konden er maximaal 10 kaarten opliggen, zonder er af te schuiven.

Ik kon door de raampjes voor en opzij nog aardig uitkijk houden. Alle spullen die ik nodig had zoals een potlood, passer enz. zaten aan touwtjes vastgebonden aan de plank boven de kaartentafel.

Op de plank bij de voorraampjes in de voorkant van de opbouw, in het midden, stond een mini Philips wereldontvanger. Die radio was aan de boord batterij aangesloten en stond de hele dag zachtjes aan op de BBC worldservice. Helemaal links op de plank stond mijn digitale alarm. Verder stonden op het schap verscheidene plastic opbergdozen voor dagelijks gebruik.

Aan Bb boven in de kast zat, ook weer spatwaterdicht gemonteerd, een Yeasu wereldontvanger. Daarvoor had ik zelf een loopantenne gemaakt om op de lange en de middengolf zenders te pijlen. Een klein Plastimo kompasje was gemonteerd tegen de steunpaal aan de achterkant van de tafel onder de pijlantenne. Zo kon ik snel en zeker radio peilingen maken. Aan Sb voor de kooi boven in de kast zat een kleine Philips soundmachine. De stereo speakers waren aan Bb en Sb, onder het dak boven de kooien bevestigd.

De kombuis aan Sb bestond uit een Optimus RvS halfcardanisch kooktoestel met 2 branders en mijn wasbak had een zoet en zeewater handpomp kraan. De dagelijkse voorraad voedsel lag in de kastjes er onder. Tegen de bezaan in de

kuip zat mijn hoofd kompas, een Saura en een koperen inwendig elektrisch verlicht omhulsel.

De bezaan was boven de motor gemonteerd aan twee dikke balken, doorgebout voor in de kuip. De kuipvloer bestond uit twee delen. Vlak bij de bezaan een stukje en de rest. Flexibel, want de bezaan bewoog iets. Ook hier weer vuilniszakken over de motor om mijn onding te beschermen tegen het zeewater.

Het luik in het vooronder werd vastgezet met vier touwtjes aan vier kikkertjes. De zadeltjes, waar het touw aan zat, zaten in het luik geschroefd, en nog een stel onder het dek. Met eind knoopjes die niet door de zadels gingen kon het luik niet wegslaan. Om de zaak waterdicht te maken had ik twee lagen dweildoek van katoen met Bisonkit in de randen van het luik geplakt. Alleen in zeer zwaar weer met zwaar stampen kwam er iets water door het luik op de zeilzakken.

Het katoen zoog het water op, zwelde en sloot alles af. Op de kajuitopbouw waren twee klappaampjes en daar had ik hetzelfde gedaan. Het werd strak dichtgetrokken op katoen. Voor op de kajuit zaten twee teaken dorade ventilatoren. Ze hielden Passaat fris en luchtig onder alle omstandigheden. Ik kon alleen in de kajuit bij de kombuis staan, in de tweede verhoging. Het kookte wel handig. Krom staan sloopt je rug.

Met noen zat ik tussen Los Coronados en de kust en ik sukkelde door. Het was zwaar bewolkt en met een licht noordelijk windje ging ik verder. Er zou niet veel veranderen. Om 6 uur de volgende ochtend voer ik de baai van Ensenada binnen, voorbij San Miguel Pt.

Pas om 15 uur en een logstand van 19.529' ankerde ik tussen de andere jachten. De meeste jachten lagen aan een mooring van \$10- USA per dag. Een actieveling in een bootje bood er mij ook een aan. In gebrekkig Engels bood hij me zelfs aan om er een naar mij te slepen! Hij had een 7.5 pk motortje op zijn bootje. Zo'n mooring lustte ik niet. Ik bleef liever voor anker achter mijn ploeg.

Mijn eerste ervaring met de douane en immigratie waren gunstig. De papieren van San Diego deden wonderen. De levendigheid en kleurrijkheid hier waren in schril contrast met Amerika. De kassa's van de winkels verschilden ook in een ding. Ze hadden allemaal twee lades. Eén voor peso's en één voor dollars, de laatste prefereerden ze. De prijzen waren gunstig, ik had niet veel nodig. Ik praatte met wat andere zeilers. Een Amerikaan vertelt me vooral naar Puerto Vallarta te gaan. Ik was op weg naar La Paz, waarom niet? Dat kon er wel bij. De kaart had ik al in de Amerikaanse map.

Ook ontmoette ik hier een Engels echtpaar. Toen ze hoorden dat ik in de fotografie had gezeten, nodigden ze me uit om naar hun Rollei 35 te kijken. Die stopte plotseling te functioneren. Zij kookte heerlijk die avond en later dronken we wat "Tequila en Mexicaanse brandewijn" na. Ik kwam thuis, want ik werd de volgende? dag wakker met een gespleten schedel. Ik dronk zelden, dit was de laatste keer. Definitief. Sindsdien ben ik nooit meer dronken geweest. De Rollei lag op de tafel en er zat een palletje van binnen verkeerd. De gerepareerde Rollei bracht ik later in de middag terug en er werd nog wat na gepraat. Met z'n drieën maakten we de vorige avond 2 flessen soldaat. Dat was zaterdag.

Zondag de 18^e begon opeens de wind uit het zuidoosten aan te trekken. De wolken joegen weer eens langs de hemel. Het zou een gemeen kreng worden. In de avond gooide ik mijn nieuwe Danfort erbij aan 10 meter, 10 mm ketting en 50 meter 12 mm nylon tros. Naar het westen, want ik vertrouwde het voor geen zier.

Die nacht zag ik de jachten aan de 'mooring' van \$10- per dag krabben. Iedereen had de motor aan en voer in een cirkel rond de 'mooring'. Een Amerikaan kon zijn startslueltje niet vinden en krabde, na het passeren van het front. De wind schifte van zuidoost naar zuidwest en hij belandde met zijn jacht in de riviermond. De deining die toen uit het zuidwesten om de pier kwam deed hem van de ene oever naar de andere oever schuiven. Met een hoge golf wipte hij van Bb naar Sb over zijn kiel. De mooring van een halve barrel groot sleurende hij iedere keer met zich mee.

Zuidelijk van ons was er nog meer gebeurd. Niet alleen wij hadden een rot ankering, ook de vissersschepen en een sleepboot van de havendienst. Ze zaten allemaal hoog en sommigen droog op de oostelijke keien van de haven met of zonder veel schade. Ik wrikte er de volgende ochtend langs. Het waren complete familie drama's. De Amerikaan die ik eerder sprak, kende het hier en was bij de eerste tekenen van de storm naar de westkant vertrokken. Geankerd achter de westpier lag hij nat en veilig. Mijn stelling dat je in een haven als jacht niets te zoeken hebt behalve foerageren is hierbij weer bewezen.

Het werd tijd dat ik uit die winterstormen kwam, dus vrijdag 28 januari vertrok ik met een logstand van 19.529'. Een lichte zee kwam uit het westen. Het was wat heilig en zonnig en er stond geen wind. Eerst motorde ik, om de baai uit te komen. De noen gaf 19° C, 1022 hPa, 80% Rv, helder en droog en er was nog steeds geen wind.

De volgende ochtend kwam er wat noordelijke wind. Het Mws zette me 4' zuidwest van Cape Colnett met een k.k. van 150°. Het was droog en ik voer met fok #1.5 en #2, + grootzeil en de bezaan. De #1.5 was het ex-grootzeil uit Santa

Barbara. Daar moest ik later een stuk afhaken en er een keer-boomfok van maken. Later trok de wind weer aan tot 5 Bf noordwest, dit verhoogde de pret alleen.

Het grootzeil ging neer en met fok #1.5 + #2 + bezaan liep Passaat als een trein. Zondag nam de wind weer wat af en met een log van 19.654' bevond ik mij bij Geronomo eiland. De lichte cumulus alto gaf geen klagen. Om 7 uur de volgende ochtend, de eerste februari zag ik Cedros eiland recht voor mij. Even daar voorbij was mijn doel. Een kleine geheel ingesloten baai. Met fraai weer en alweer lichte wind ging ik rustig verder. Ik voer buiten San Benito om en zag geen lichten in de nacht. Daarna koerste ik naar Tortuga Bay of Port Bartolome, beide namen waren goed.

Dinsdag de 3^e februari om 21.30 uur in het donker ankerde ik. Ik lag zeer beschut in het midden van de baai, niet ver van een vis fabriekje. 19.806' wees het log aan. Alle navigatielichten bij de ingang werkten, ik had dus niets te klagen over die Mexicanen. Ik had er geen behoefte om aan de wal te gaan stappen. Ik repareerde weer wat zeilen en deed het verdere onderhoud. De omgeving was wat troosteloos. Het zag er gort droog en dor uit.

Vrijdag haalde ik mijn ploeg weer op en verliet de baai. Ik zette nu koers naar Bahia Magdalena. Een echte walvis paai plaats. Ik wilde dat ook wel eens zien. Met fraai onbewolkt weer en een lichte noordoosten bries waren we met noen voor Morro Hermoso onder vol tuig. Zaterdag tolde de wind wat rond, ik bleef vorderen, door bijtijds de zelfsturende Passaat op de goede koers te houden. In de middag werd het weer windstil.

Ik was aardig naar zee gestoken en op zondag met noen zat ik nog 127' noord-noordwest van de baai. Die dag maakte ik 40' Vlx en 152° Klx met 17' stroming mee. 8/8^e dunne cirrus cumulus gaf toch nog fraai weer. Het viel mij op dat ik al een lange tijd geen visje gevangen had. Tegen de avond kwam er weer wat wind en 's morgens kon ik mijn log niet aflezen. Ik had na een controle gewoonweg mijn vin niet in zee gegooid. Stom.

Ook maandag 8 februari bleef het wisselvallig en vorderden we rond de 43.7' Vlx. Dinsdag noen zette me nog 50' noordwest van Bahia Magdalena. Ondertussen was er nu een matig windje uit het noordwesten gekomen en woensdagochtend zat ik nog 15' van de ingang af.

Met alles er op zeilde ik verder en om 9.30 uur voer ik rustig de baai in. Ik was niet de enige. Heel wat knoerten zag ik voorzichtig rondzwemmen in het ondiepe water. Een kwam zo dicht bij mij dat ik hem met een vaarboom zou kunnen aanraken. De staart leek wel zo breed als Passaat lang was. De staart ging heel

voorzichtig de lucht in en weer in het water, niet met een klap. Wier, koraal, eendenmosselen enz. zaten er op zijn rug en kop, het leek wel een rots die voorbij trok.

De waterverplaatsing van de kanjers was zó groot, dat de deining van de zee wegviel, waar ze aan de oppervlakte waren geweest. Om 16 uur met een log van 19.993', ankerden we bij de pier van Porto San Carlos, wat land inwaarts naar het noorden. Er was niet veel te beleven. Ik deed wat dagelijkse inkopen en ik wandelde wat rond in de zandduinen. Het leek troosteloos en dood, toch zag ik veel diersporen.

De nodige zeilreparaties moesten ook hier gedaan worden. Maandag de 15^e februari vertrok ik weer naar zee, ik besloot om eerst te ankeren in de Man of Warbay. Daar overnachtte ik in volle rust en vertrok naar Cabo San Lucas. Voor ik naar zee stak zag ik nog een motorvletje met toeristen tussen de walvissen varen en ik moest lachen. In San Carlos vertelde men mij dat er eens het vletje op de rug van zo'n monster bleef staan. Ze liften even mee en toen de walvis weer onderdoek kon het vletje ongestoord de reis vervolgen. Een mooi verhaal.

Om 12.30 uur zat ik bij de uitgang van de baai, daar ging mijn log weer in zee. Onder vol tuig bij een licht oosten windje in helder en droog weer genoot ik van de omgeving. Om 18 uur was de lichte wind weer west, na windstiltes, dat was normaal aan het worden. Alle zeilen werden er bij gezet. Het begon ook weer langzaam warmer te worden.

Donderdag 18 februari viel een enorme bultrug mij lastig. Ze bleef rondjes draaien, en ze kwam enige keren erg dicht bij. Ik zat nog 50' noordwest van Cabo Falso.

De Zee van Cortez

De noordwesten wind bleef staan en vrijdag ochtend draaide ik om de kaap heen naar de volgende, Cape San Lucas. Daar achter lag de baai om te ankeren en die was zo open als de pest. Ook hier wilde de schroef geen werk doen, nu was de spie er onderweg uit getrild en lag onder in het ruim. Er was amper wind en ik had geen haast. Na enig prutsen ankerde ik wat later bij de rest, ver van het piep kleine haventje vandaan.

Het water was kraakhelder en het eerste wat ik zag was, dat mijn schroefas door elektrolyse aardig weggevreten was. Meer dan de helft, tussen de schroef en het bronzen lager aan de boot, was weg. De as was van gewoon staal, vandaar. Ik moest rustig zijn met de motor, dan was er niks aan de hand

Het aan land gaan was een beetje mikken in de branding en zonder te kapseizen klaarde ik het iedere keer. Ik boorde een nieuw gat in de schroefas voor de koppeling borging. Ik had alleen een booromslag en het was een hele klus in die nauwe warme ruimte. Ook hier waren geen moeilijkheden met de douane of immigratie, ik bleef even. Behalve met wat mede zeilers te praten was er niet veel te beleven. Ik gaf nu eenmaal niet veel geld uit.

Zaterdag 27 februari vertrok ik naar La Paz, de stad van De Parel, van Steinbeck. De logstand was 20.109'. Met de Bolletruus + de bezaan voer ik baai uit. Na Cabo Ballena gerond te hebben zat ik weer in open zee. De wind hield niet. De volgende ochtend om 6 uur wees het log 20.118' aan. Bij mooi weer. De wind kwam lichtjes terug uit het noorden en met vol tuig laveerde ik langzaam in de wind.

Met noen zat ik bij Los Frailes, waarschijnlijk ook door de stroming die ik mee had. De wind nam toe en bleef in het noord-noordwesten zitten. Met een goede 5 Bf schoten we fors op met fok #2 + grootzeil met een rif + de volle bezaan. Bij de 20 meter lijn gingen we overstag en lagen 330° k.k. voor. We hadden 3/8° cirrusalto met buien er onder in het noordwesten. Na de buien nam de wind weer iets af. Met een forse steile zee ging ik de nacht in met afnemende wind.

29 februari zette mij 13' oostelijk van Punta Arena en we laveerden lustig door. We hadden nu het meest oostelijke deel van Baha gerond en kregen nu wat ruimte. Met 1010 hPa en vrij helder weer rond de 25° C met een lichte wind uit het noordwesten gingen we door. De volgende dag zat ik ver noordoost van Punta Arena. Nadat we overstag gingen kwamen we woensdag 2 maart vroeg in de

ochtend aan bij het kanaal tussen Ceralbo en Baha. Daar viel de wind helemaal weg en we motorden zachtjes naar het noorden.

Later kwam er weer wat wind en we sukkelden verder in wisselende winden in richting en sterkte. Om 13 uur ging ik ten einde raad voor anker in de Santos baai om wat te slapen. 7 uur nam ik het er van en uitgerust vertrokken we met wat wind uit het oosten. Die nacht hield ik zee. In de ochtend ging ik met redelijke wind door het San Lorenzo kanaal vlak onder de kust van Espirito Santo.

Ik zette koers naar Porto Balandra, net aan de noordwest punt van het schiereiland dat La Paz beschutte tegen oosten winden. Het was werkelijk een zeer fraaie beschutte baai met een prachtig rotsblok op een flinterdunne pilaar aan de noordzijde, bij het strand. Ik tankte zelf bij en sliep die nacht als een roos.

Zaterdag 5 maart motorde ik 5 minuten om in de wind te komen. Om 15 uur voer ik in de rivier van La Paz bij hotel La Paz op een zandbank. Ik voer aan de verkeerde kant van een boei. Behulpzame sterke motors trokken mij er nog verder op, ik liet het zo. Ik maakte mijn halve schip schoon. Ik gooide een anker ver uit om mijzelf er in de goede richting af te trekken. Met een log van 20.317' lag ik later tussen de meesmuilende anderen.

La Paz was een fraaie stad en er waren veel jachten, vooral Amerikanen. De meeste waren gepensioneerd en woonden nagenoeg permanent aan boord. Hier brandde bijna mijn nieuwe VHF door van de enorme activiteiten, speciaal op kanaal 22.

Ik ging aan de slag. Eerst maakte ik een boomfok van het zeil dat ik in Santa Barbara kreeg. Ik moest het achterlijk flink inkorten en een stevige dubbeling aanbrengen. Daarna begon ik aan de tophoek van het grootzeil, dat ik van Minnies kocht. Verder was er zeer goedkoop graan op de markt. Ik kocht ettelijke kilo's, en een molen om het zelf te malen. Ongelukkig genoeg was de prijs niet voor niets zo laag. Er zaten nogal wat steentjes en zand in. Het was een heel werk. Vanaf toen bakte ik mijn zuurdesem brood met 1 kopje wit, 1 kopje graan en 2 kopjes Californië volkoren meel.

Passaat moest het water uit. Er was een helling en het waren Amerikaanse prijzen. Aan de andere kant van de rivier was het heel rustig en ik wrikte er heen om de zaak te bekijken. Het beviel mij wel. Ik wachtte een gunstig tij af, met laag water rond de noen en viel er droog.

Dat ging niet zo eenvoudig, want er stond veel stroming tegen het zandstrand. Tussen 3 ankers, een naar zee, een stroomopwaarts en een naar de wal hield ik haar netjes onder controle. Toen ik schuin ging liggen had ik gelijk de haven-

dienst op mijn dak, wie doet me wat? Veel gepraat, toen ik droog lag kon ik één kant schoonmaken en in de verf zetten. Die nacht keerde ik Passaat en maakte haar ander kant schoon. En de volgende dag ging de onderwaterverf er aan de andere kant op. Toen ik vertrok ruimde ik alles op zoals ik de havendienst beloofd had.

De witte lak zag er nog steeds schandalig uit, op de rivier kon ik niets doen. Het was er te onrustig. Ik ging informeren naar een goede rustige baai in de buurt, en vooral niet te druk. San Evaristo zei men mij, 50' noordelijk.

Donderdag 31 maart vertrok ik er heen. Zeilen was hier een probleem. Het was zo ongeveer motorzeilen bijtijds. Ik ankerde bij volle maan in Calee Partida. Vrijdag worstelde ik om te zeilen en zaterdag na veel motorzeilen ankerde ik in een fantastische beschermde baai. Ik begon gelijk te schuren en een eerste laag lak er op aan te brengen. Niet zo eenvoudig van uit Flatus. Ik sliep als een roos na zo hard werken. In drie dagen zat het werk er op. 2 lagen nieuwe sterke witte lak op de romp. Ze flonkerde als nieuw.

De opbouw zat alleen in de d1 olie van Owatrol. Teak en iroko lakte ik niet. Woensdag vertrok ik om 6 uur en ik ankerde die avond in Porto Ballena voor de tweede keer, na een vlotte oversteek. De volgende ochtend zeilde en motorde ik weer naar de ankering. Voorwaar, La Paz was goed voor mij. Het klimaat was heerlijk. Altijd zomer en nooit echt warm. Het ging bij slot ook lente worden. In de middag kwam er altijd een lekker zeewindje dat door een landbries in de avond vervangen werd. De ochtenden waren altijd rustig.

Zondag 10 april was het onbewolkt en er stond een lichte zuidelijke wind. 20° C 1014 hPa en 90% Rv, ik vertrok naar Puerto Vallarta. De wind nam onderweg alleen af. Ik wachtte op de zeebries en motorde zachtjes naar buiten. Dat ging uren door, want ik wilde de baai uit. Af en toe als er iets wind was zeilde ik, het was niet lang. Om 12 uur motorde ik door het kanaal van San Lorenzo. De volgende ochtend was ik met veel worstelen oost van Cerralvo aan gekomen.

Toch was de nacht om niet om te vergeten. Hele lichtgevende wolken verplaatsen zich door het water in de stik donkere maanloze nacht. In allerlei vormen met een bleek melkachtig licht was het goed te volgen.

Deze oversteek ging echt moeizaam, met veel werk en blijven door zeilen, pers-te ik er toch elke dag 50' à 60' uit. Eerst voer ik met een bocht tot ik ongeveer midden tussen Baha en Mexico was. Toen ging het meer zuidelijk, tussen Maria Madre en Mexico. Zaterdag met noen bevond ik mij tussen Maria Madre en Isabella met een log stand van 20.680', onbewolkt en droog met een iets noordwes-

ten wind. Zaterdag om 18 uur was ik bij Punta Mita en ik liet de Marietta's zuidelijk van mij. In de avond voer ik de baai binnen.

Zondag 17 april om 15 uur ankerde ik met een log van 20.708'. Ik lag vlak bij een ander jacht in het zuidoosten van de rivier bij de ferry, in een bocht. Goed beschermd, het was nauw daar. Enkele dagen later moesten we weg. Er kwam een cruiseschip en die moest bij ons aan de wal vastgemaakt worden. Ik ankerde voor een paar dagen noordoost verder de rivier op in de blubber. Het was duidelijk warmer geworden met 27° C gemiddeld. Het was echt een toeristen plek hier en een grote raderboot kwam ook even langs. Het was wel druk en gezellig. Ik fietste weinig, het was toch een hele stap naar de stad. Hier werden veel laatste inkopen gedaan want ik zou voor de tweede keer naar Frans Polynesië vertrekken. Fatu Iva was het eerste doel.

De Pacifische Noord 3

Zaterdag 30 april vertrok ik uit la Cruz. Dat was een klein plaatsje gelegen aan de noordwest kant van de baai. Vandaar was ik zo op de volle oceaan. Ik kon me er in volle rust beter voorbereiden op de grote oversteek. De wind kromp langzaam naar het zuiden. Dat was heel gunstig, want ik wilde eerst van de kust af. Het was nog ruim 2.500' dus ik haastte me niet. Eerst moest ik alles in orde brengen en weer routine opdoen.

Het alarm werd op 40 minuten ingesteld en de zeilaanwijzingen werden aandachtig bestudeerd, vooral het gedeelte over het weer voor april. De doldrums zitten dan op ongeveer 2°-6° Nb en er staat een noordoost tot oost-noordoost Passaat. Hier bij de kust stond een noordwesten wind. Zondag zat de matige wind in het noordwesten, en we voeren zuid tot zuid-zuidwest met een knik in de schoot. Ik verwachtte dat de wind wel zou ruimen naar noordoost.

Dinsdag kromp de wind weer naar zuidwest en we voeren nu in de richting van Isla Socorro. Vrijdag om 6 uur zagen we Socorro op 10' noord van ons met de zon erop. Wij zaten in de luwte achter het eiland. De hele nacht blies er een lekker noordelijk windje. Dat viel weg, later kwam het weer terug en we maken dat etmaal 84' VlX bij 257° KlX. Daarna kwamen de west tot noordwesten winden weer terug. Zaterdag 7 mei ging de wind weer naar noord en het Passaattuig ging er op. Met een koers van 220°-230° Kw, we gingen zelfsturend de goede kant op.

Maandag maakten we 99' VlX 225° KlX. We leken de Passaat te pakken te hebben. We zaten nu 130' west-zuidwest van Socorro. Een week zou dit aanhouden tot maandag 14 mei, mijn verjaardag, bij een logstand van 21.780' 9,5° Nb 120° Wl. Dat etmaal maakten we nog 70' en ving we twee heerlijke tonijnen, daarna sloegen de doldrums genadeloos toe. Bewolking, buien en windstilten. Het bekende rommeltje.

De zee temperatuur was tot 27° C gestegen. Ik mat dat door de temperatuur van 06 uur te noteren. Vandaag rond noon was het 32° C, bij Mexico was het 21° C - 31 C°. Tot dinsdag 7 juni zou de grote ellende duren met een positie van 2° Zb 125° Wl. Vooral het laatste stuk was erg zwaar.

Zeer sterke stromingen tot 60' per etmaal, oost tot noordoost gaand, sloegen mij bijna terug. Ik zette koers naar het zuiden om er uit te komen. Hier stond de opbouwende La Niña tot El Niño. Als ik mijn logboek lees is het doffe ellende. Als

ik op de kaart kijk, dan zag ik de meeste dagen met 30' tot 40'. Door al dat ge-zwoeg bereikte ik werkelijk iets. Alleen. Niemand hielp mij er de moed in te houden. Alle dagen zwoegde ik dag en nacht om gemiddeld op koers te blijven, ik paste me aan de stroming aan en aan de wind.

De Passaat kwam op de eerste pagina van mijn 4^e schoolschrift logboek. Dinsdag 5 juni, met een log van 22.863'. Alles werd met 2b vulpotlood geschreven, Ballpoint en de moderne dunschrijver bevielen niet.

De Pacific Zuid 2

Vooral het noen Mws hield mij op de been. In de tropen had ik hem zo. Ondanks dat alles met de Casio uitgerekend werd, plotte ik de fix ook met een paar geodriehoeken op papier. Ik wilde de driehoek zien om de betrouwbaarheid visueel te bepalen.

De 50'+ verheiden rolden er weer uit. 28° C, 1013 hPa. Met 3-4/8° cumulus was het helder en droog. De wind was nog niet helemaal goed met zwakke tot matige sterkte uit het oosten af. Het zou wel goed komen. Een paar dagen met 30'-50' volgde met lichte winden. Met de 25' stroming méé schoot ik toch lekker op.

Vrijdag 8 juni brak, in de middag, de Passaat werkelijk door. Het Passaattuig ging er op en de rust, het comfort en de regelmaat keerde terug. Zaterdag werd het al 82' en zondag gingen we over de 100'. We bleven rond de 85' schommelen. Ook kregen we zo'n 20' stroming per dag mee.

Zaterdag 18 juni zagen we de eerste fregatvogel, hij kan niet zwemmen, wel vliegen. Fatu Iva was 160' pal west van mij.

Ook kwam de eerste tropische bui met een noordoosten wind. (Ik kom uitgebreid terug over het noordooster fenomeen in de Markiezen.) Ik lag over de verkeerde boeg. Mijn Passaat tuig van fok #3 + fok #1 + grootzeil was dan ideaal. Ik gijpte het grootzeil en zette fok #1 midscheeps aan dezelfde kant als het grootzeil.

Ik hield niet van schavielen. De schoot van fok #3 ging naar de ankerwinch, ook aan de lij kant. Het weinige werk was het wel waard. Op die manier kon ik ongeveer 180° bestrijken met mijn koers. Alles was ruime wind. Ik dacht er over om binnenkort een dubbeling op het grootzeil te stikken. Het werd dun waar het continu tegen het onderwant schavielde, vooral bij de zaling.

De stroming was duidelijk minder geworden met 8' per dag westgaand. Het bleef buiig en de wind schiftte fors. Zondag had ik een bijzondere bui, zeer dreigend en zeer veel regen, alleen een matig windje uit oost tot noordoosten.

Hier kon ik merken dat we bij het Tradefront kwamen. Het loopt met als uitersten van Samoa naar Iles de Australes. De wind wordt er naartoe gezogen en gaat hier naar noordoost krimpen. Buien zijn het gevolg in de stijgende lucht. In de middag viel de barograaf fors. Over het Tradefront kom ik nog uitgebreid terug.

Ondertussen rondden we maandag 20 juni om 14 uur Pt. Tevahi. Toen in lij van Fatu Iva de wind wegviel ging de motor aan. Om 15 uur ankerden we in 12 meter diepte. Ik voelde de rotsen door de ketting heen en gooide veel ketting. Ik was hoogst verbaasd, want ik was alleen. Later hoor ik dat die ochtend iemand in de baai een waarschuwing ontving voor hoge zeeën uit het westen, en de hele club vertrok. Het Tradefront van gisteren!

De valwinden waren fors en de regenbuien volgden elkaar op als golven in de zee. Later toen de anderen terug kwamen ankerde ik in 5 meter diepte vlakbij de landingsplaats, vlak tegen het strand aan. Het inklaren ging heel formeel. Ik ging met de autoriteit mee naar zijn huis, gaf hem wat, praatte wat en kreeg te horen dat ik moest inklaren op Tahiti. Ook hier was het gastvrij en de mensen waren hartelijke. Het was wel een raar eiland en zoals de meeste van vulkanische oorsprong. Een klein randje was nog over van de geëxplodeerde vulkaan. Alles was steil, ruig en vochtig. Overal waar iets kon groeien groeide wat en de wilde geiten probeerden er bij te komen.

Op een avond was er onrust op de ankering want drie geiten werden door een paar jagers van de noordelijke wand naar beneden gedreven. Het mannetje en zijn vrouwtje hadden daar geen moeite mee. De twee groten vluchtte langs de steile wand naar een andere plek en ontkwamen boven op een andere plek. Een iets kleinere talmde te lang en kon ze niet volgen. Uiteindelijk kwam ze levend beneden, opgewacht door andere Kanaken. Die maakten het af op het smalle strand onder de klif. Die avond was het feest in het dorp.

Overal vroegen ze of ik munitie had, ik dacht .22 om op geiten te jagen. Hele voet tochten maakte ik hier. Passaat lag veilig. 14 dagen zou ik blijven met de nodige reparaties en onderhoud. De bananen waren hier te geef en ik droogde er nogal wat van. Ik sneed ze in plakjes en reeg de plakjes aan een draad. Zo droogde het snel. Ook droogde ik veel kopra en maalde het later met de graanmolen. De olie droop er uit. Ik gaf nog geen soe uit in dit paradijsje. Ook hier had ik weer veel contact met anderen. We hadden en hele gesprekken en vele ervaringen werden uitgewisseld. Ik besloot naar Ua Pou te gaan en wilde eerst Tahuata aan te lopen. Ik wilde uit de hoofdstroming blijven.

Maandag 5 juli om 17 uur vertrok ik met buiig weer en weinig wind. Om 5 uur de volgende ochtend was ik bijna bij kaap Te hope o te keho en ik motorde het laatste stukje naar de ankering. De derde keer pakte het anker pas. Ik stoomde altijd achteruit om het anker in de bodem te trekken. Dan pas voelde ik mij lekker.

Vaitahu was een mooie ruime baai op het westen en ik zat te genieten van het uitzicht boven op mijn kajuit, tegen de mast. Ook Tauhata was een restje van

een gigantische vulkaan. Ik zag een halve Grand Canyon oostelijk voor mij, achter de lage strip strand aan de voet van de baai. Het bleef rond de 28° C, 1013 hPa en 95% Rv bij wisselende bewolking.

Toen ik aan de wal kwam viel mij een ding op. Mango's. Ze rotten bijna onder de bomen weg. Ik nam er tassen van mee en vulde al mijn jampotten met de overheerlijke jam. Ik had gelukkig genoeg, meer dan voldoende suiker ingeslagen.

Ondertussen werkte ik veel en wandelde nogal. Op een ochtend kwam een Engels sprekende jongen even langs zwemmen. Ik was hem helemaal vergeten. Ik had zijn familie een pak koffie beloofd, na bij hen gastvrij ontvangen te zijn. Hij wikkelde het stijf in een plastic zak. Hij zwom rustig naar de wal met één hand, de andere hield hij, met de koffie, op zijn hoofd. De Kanaken visten hier veel, als ze benzine hadden voor hun speedboten met de gulzige motoren. Vooral 's nachts 'trokken ze er op uit', liefst bij volle maan, en ze deelden alles met elkaar.

Die jongen was op Tahiti geweest en had daar, van de Chinezen, geleerd om groente te verbouwen en ik liep eens met hem mee. Op een rots aan de noordzijde van de baai had hij een landje vrijgemaakt en allerlei groente had hij daar verbouwd. Een luxe in de tropen. Daar achter vond ik een paadje. Later volgde ik dat, helemaal naar boven. Op de top stond weer een Mango boom, barstens vol vruchten. Ik had er al genoeg en at in het zonnetje zo'n sappige vrucht. Daar zat ik op de rand van het pad te genieten van het uitzicht op zee. Dat deed me goed.

Maandag 18 juli vertrok ik naar Ua Pohu. Het was zwaar bewolkt en er stond een vlagerige wind uit het oosten. Ik vertrok om 9.30 uur uit de luwte van het eiland. Het was half tot ruime wind. 29° C, 1015,5 hPa, 70% Rv, 4 Bf uit het oosten. Om 18 uur zag ik het eiland recht voor. Ik stopte af. Wait For The Day, oogdop navigatie!. Dat was mijn stelling.

Die nacht zou ik nooit vergeten. Dicht achter de kust rezen de steile pieken op, als uit een Drakula film. Om 10 uur ankerde ik achter de nieuwe pier in de baai de Hakahau aan de noordkust. Volkomen beschut. Tussen twee ankers, met de grote ploeg naar het noorden.

Andreas van de Rekin II, kwam mij met zijn vrouw begroeten. Er lagen meer jachten, die ik later geregeld zou ontmoeten, tot in Nieuw Zeeland. Gerhard van de Uhi Bene was hier ook. Een groot stalen schip. Gerhard was een ex U-boot kapitein. Andreas een chirurg. Verder nog een Zuid Afrikaan in Footloose, en een Canadees. We kletsten veel, ondertussen maakte ik hier het zeil voor Flatus. Met zijzwaarden liep zij 70° aan de wind. Voorwaar ik had lol.

Maandag 1 augustus ging ik naar de westkant van Ua Pou, de D'Hakahetau baai. Ook hier ontmoette ik weer vriendelijkheid. Ik dwaalde door de jungle, de rivier volgend. Ik was blij dat ik daar niet woonde. Ik ben niet zo'n Tarzan. Bij een van mijn terug komsten was mijn koperen wrikdol verdwenen. Ik had er nog 3 dus het was geen probleem. Met bouten, een blokje teak en nylon als lager waren mijn zelfgemaakte houders sterker dan die flut plastics die er origineel op zaten.

Maandag 8 augustus ging het met een logstand van 23.308' naar Nuku Hiva. Dat lag 25' noordwaarts. Met een stevige Passaat voeren we halverwind. Om 17 uur ankerden we in de zeer beschutte Baje de Controleur, of Hakatea bij de zuidwest punt. Ik draaide Daniels baai in, de noordelijke. Ik wilde gaan zwemmen. Een gigantische schaduw schoof onder de boot door. Een enorme rog zwiepte door de ankering. Ik was niet echt bang wel voorzichtig. Ik gooide een emmer water over mij heen en friste op. Ik was er alleen, de enige bewoner was net weg.

Enorme wandelingen maakte ik, tegen de helling van de berg op, aan het einde van de baai. Ook liep ik langs de baai naar het westen, naar een kleine nederzetting. Alles bij elkaar was het er rustig.

Het zou wel duur worden. Na een paar dagen merkte ik dat de Zeiss mini kijker, die ik altijd onder mijn T-shirt had hangen, troebel werd. Ik herinnerde mij bij de eerste landing onderuit te zijn gegaan en ik ging kopje onder. De 'waterdichte' kijker ging onderwater. Ik dacht er niet aan. Later bleek het allemaal condens en vocht in één kant. Hij werd daarmee onbruikbaar. Ik zaagde hem in tweeën en had een goede mono.

Ik werkte veel aan de motor en nam de kaapstander onderhanden. Een van de twee kettingen van de kaapstander was gebroken. Hij werkte nog op halve snelheid en één richting, onbruikbaar dus. Ik hieuw het anker meestal met een blok en takel aan de mast. Ik sloeg een haak in de ketting en met twee lange halen kapte ik 2 meter ketting.

Met veel fruit vertrok ik naar Tahiti. Eerst ging ik nog door de Tuamotus. Voor een tussenstop was mijn oog gevallen op Takaroa omdat er ook een aero baken opzat. Ik kon het dus nooit missen. Donderdag 18 augustus ging het anker op met de gerepareerde kaapstander. Weer brak weer de ketting, voor de laatste keer. Ik wilde hem niet meer gebruiken.

Buiten was het vlagerig met uitschieters naar 8 Bf, bij de ingang met 29° C, 1016 hPa, 91% Rv 3/8° cumulus. Alles leek normaal. Het log ging er bij 23.765' uit. De wind bleef in de oost zitten en ik maakte 120' in het eerste etmaal. Dat zou zakken tot rond de 90'.

Het was ietwat buiig, we zaten dan ook al wat verder in de Passaat. Dinsdag 23 augustus was ik bij de kop van Takaroa. Ik moest wel minstens binnen de 5' zitten om die lage atol te zien, ik voer tot vlak aan de noordkust. Ik volgde de breker lijn tot ik bij de pas was, in het zuidwesten. De atol was klein, ik zag de andere kant tussen de motus (eilandjes) door.

Bij de pas Teauonae was het nog onrustig en om 10 uur werd het vlak water. De brekers van het uitstromende water waren verdwenen. Doodtij. Ik deed de motor aan en motorde de pas door. In de pas, aan de noordzijde was de kade van het dorp, daar had ik niets te zoeken. Aan het einde ging ik al met het inkomend tij mee. Door de bocht aan het einde sloeg ik naar Bb en ik zag het water als een kleine waterval ongeveer 30 cm naar beneden, de lagune invallen. De pas was diep genoeg, dus ik waagde het er op. Ik gaf veel gas, om koers te houden en dat was goed. Ik slingerde door de stroomdraad en kwam in bijna dood water, stil en diep.

De meeste atollen zijn ongeveer 25 meter diep, tenminste waar geen koraal hoofden liggen! Die staken steil omhoog vanaf de bodem. Meestal stond er een staak op. Ik zette koers naar de andere kant en keek scherp uit voor koraal hoofden. Het anker ging uit in een kleine baai en ik ging slapen. Het was 11.45 uur. De hele nacht had ik geen oog dicht gedaan. Log 24.173', 29° C, 1016 hPa 70% Rv en 2/8° cumulus bij een oosten windje. Een paradijs.

Woensdag ging ik naar de kant, alles leek verlaten. Ik bond Flatus vast bij een hut op een koraalplaat, met een volle regenton. Dat leek me wel handig en ik vulde de tanks. Als dank liet ik er een dollar in een plastic zakje met een wasknijper aan de tank achter.

In de middag nam de wind fors toe en schiftte naar noordoost. Ik lag niet goed meer. In de wind motorde ik naar de noordoost kant van de lagune en daar zag ik een huisje, met een motorboot op het strand.

Het was Bob uit Nieuw Zeeland met zijn wahine en twee kinderen. Zijn vrouw en kinderen gingen de volgende dag met de boot naar Tahiti en we praatten veel. Ik vroeg hem advies om hier weer uit te komen. Ik moest bij de pas gaan wachten tot ik GEEN schuimlijn meer in de pas zag. Anders werd Passaat tegen de westkant gesmeten door de stroming. Het kwam er van twee kanten in. Ik had niet veel tijd.

De enige echte inkomsten hadden ze uit wat parels kweken. Hele toestanden met klittenband had hij om over de grond te trekken en de oester op te vissen. Hard werk met weinig winst want alles was zo duur. Alles moest van Tahiti komen of je moest het er zelf halen. Zaterdag 27 augustus vertrok ik naar de pas.

Om 10 uur was ik er, veel te vroeg. Ik zag de breker lijn voor de pas. Ik wachtte. Om 12 uur was het vlak water en ik dook de pas in. Als een zoentje motorde ik er in en hees de zeilen. Aan de kade van het dorp zag ik de gendarme zwaaien. Ik zwaaide vrolijk terug. Ik stopte niet, want ik had haast. Als ik niet door voer moest ik meer dan 6 uur wachten.

Het uitstromend water begon al te breken op het voorbij stromend water voor de pas. Grote schepen moesten er vaak, vooruit varende met de kop in de sterke stroming er achteruit uitkomen, anders sloegen ze dwars. Voor een jacht viel het mee, wij voeren nagenoeg over het water. Ik had geen enkel probleem in de pas en zette al de zeilen. Het log ging bij 24.182' weer draaien, 29° C, 1016,5 hPa, 68%, 3/8° cumulus na 5/8° buig bij 4-5 oost-zuidoost. We volgden de kust met het windje mee en staken over naar Takapoto. Dat lieten we goed zuidelijk liggen en stuurden voor het kanaal tussen Arutua en Rangiroa.

Om 16.30 namen Passaat en Hein afscheid van Takapoto, dat toen voorgoed onder de kim verdween. Ik was weer alleen met de vissen en de vogels. Rustig zeilen was er niet bij. De stromingen hier konden zeer irrationeel zijn. Zondag noon zette mij 20' noordwest van Arutua's noordwest punt. De holle zee werd duidelijk minder. Om 18 uur was ik vlak bij de noordwest punt. We waren er nu vrij van en konden er veilig omheen varen, richting Tahiti.

Maandag zetten we het Passaattuig, voor de laatste loodjes. Met noon maakten we 66'-224° goed. Vrijwel stroming loos. Woensdag had ik mij verslapen met de noon. Het was druilerig weer en lichte winden. De siësta liep wat uit.

Het bleef buig met af en toe veel wind. We hoefden gelukkig niet ver meer. Om 6 uur, donderdag lag ik afgestopt, 10' noordelijk van point Venus, midden op de noordkust van Tahiti. De hele ochtend zeilden we west langs de riffen van Tahiti's noordkust en langzaam kwam Papeete in zicht. Om twaalf uur met een log van 24.497' gingen we door de pas.

Ik ankerde Passaat weer voor de tempel met het groene dak tussen veel andere jachten. Daar lag ik goed. Met Flatus ging ik mijn water gelijk op pijl brengen. Er waren water kranen aan de kant op het strand, heel comfortabel. Ik had mijn \$2000- USA klaarliggen. Het pakte anders uit. Ik had een geldig visum voor de USA en dan kostte het \$800-. Het maakt mij niets uit. Op Bora Bora kreeg ik ze weer terug.

Gerhard van de Uhi Bene lag er ook, zonder Arius windvaan Dat was nog zo'n sterke oude. Hij was de stad ingegaan en toen hij terug kwam was de zaak afgebroken. De hele handel was besteld. Hij sloot zich aan in de lange rij wachtende op onderdelen, een toenemend luxe probleem.

Andreas van de Rekin II had nog meer ellende. Hij wist alles van mensen opensnijden voor de rest begreep hij er niet veel van. Hij had veel geld en iedereen voelde dat aan. Hij kreeg brand aan boord door kortsluiting. Niet verwonderlijk, er waren in de afgelopen jaren ettelijke reparaties aan gedaan en er waren drie complete systemen naast elkaar. Hij moest op zijn windvaan hier komen en die werkte niet zo goed. Hij kocht een goedkope autohelm en zette die op het hulp-roertje. De kosten van dat alles, vooral het arbeidsloon, deden mijn mutsje de lucht in vliegen. Ik was best tevreden met mijn eenvoudige Passaat, die ik kon behappen.

Ik was druk met het open maken van het hele achterlijk van mijn grootzeil. Er werden stroken zeildoek van 6-7 cm breed op gestikt om het bijna afgebroken achterlijk te repareren. Verder vulde ik mijn diesel, peterolie en victualiën aan. Ook hier was mijn fiets een uitkomst, al gebruikte ik hem vaak uitsluitend als kruiwagen. Dat vergemakkelijkte het vervoer van de zware aankopen in te tropische hitte.

Het was hier duur. Dat kwam doordat niemand hier directe belasting betaalde. Alleen BTW en wel een zeer fors percentage. Wel kocht ik 20 kilo, niet te duur, witte brood meel. Dinsdag 6 september vertrok ik naar Moorea.

Alle verhalen over Tahiti zijn waar, zoals ook dat alle vrouwen mooi zijn. Voor mij was Tahiti te duur, de rest van de Genootschaps eilanden trouwens ook.

Om 9.30 vertrok ik en om 13.30 uur ging ik voor anker in Cooksbay in 15 meter diep water. Ik gooide alle 60 meter ketting er uit om zeker te zijn. Het was bijslot allemaal koraal hier. We lagen hier enorm beschut. Er waren wel wat windstoten en draai winden, veel stelde dat niet voor.

Dit was een Hurricane hole. Het was hier nog luxueuzer dan in Papeete. Hotels en rondavels stonden op een rijtje langs de baai, ook een markt met vruchten en andere toeristen artikelen. Ik kocht hier helemaal niets. De prijzen waren te gek voor woorden. De ankering was wel fraai met de bergen om je heen. Ik ging wel veel naar het rif om te snorkelen. Een bad bij de temperatuur van rond 30° in de middag noodde daartoe ook duidelijk.

Op een dag kwam Andreas langs en ik bood hem een kop thee aan. Dat viel goed, hij was een 'professional'. Hij nodigde mij uit voor een 'theeparty' de volgende middag.

Om een uur of twee, het heetst van de dag ging ik naar de Rekin II. De Rekin II was ook een kits met een grote awning tussen de masten. De ontvangst van haar was matig, hij was dol enthousiast. Hij liet mij zijn theekist zien. Een forse kist

was dat en toen het deksel openging zag ik dat hij vol was met duidelijk alle theesoorten van de wereld. Zij ging met een strak gezicht naar beneden en begon thee klaar te maken.

Het eerste kopje was heerlijk fris. Dat is het enige wat ik aantrekkelijk vind van thee. Ik heb een slechte smaak. Het maakt mij niet veel uit. Andreas wel. De volgende ronde met een andere soort werd besteld. Zij kwam uit de kombuis, iedere keer met een roder hoofd van de hitte bij de volgende soort. Nu kun je in de tropen heel wat vocht verdragen. Vooral bij 30° + met een lekker windje, onder een awning aan boord van de Rekin II in Cooksbay op Moorea, Frans Polynesië.

Om het verhaal kort te houden, we dronken minstens 10 verschillende koppen thee. Zij zag er op laatst uit als een biet en liep heen en weer. Het moet ondertussen 40°+ geweest zijn in haar kombuis. Zij hield niet van thee. Niet verwonderlijk. En nu het sterkste van alles, Ik herinner mij niet een keer te zijn gaan plassen. Zo warm en was het op de theeparty van Andreas aan boord van de Rekin II in Cooksbay op Moorea, Frans Polynesië.

Woensdag om 12 uur gleden wij weer door het rif de Pacific op, nu richting Houahine. Het eiland van de tovenaars en de medicijnmannen. De Polynesiërs van Hawaii hadden nog heel lang contact met Huahine. Tot in onze middeleeuwen hoorde ik op Hawaii. Toen sloot men zich af om onbekende redenen en verloren alle contact.

24.509', 29° C, 1017 hPa 70% Rv helder en droog met een frisse zuidooster. Het eerste stuk gaf veel kruiszeeën en veel ongemak. Ze kwamen kennelijk om het eiland heen. Buiten in de vrije wind stonden de kammen op de zee en de golven waren zo'n 2 meter of hoger.

Vlak na zonsondergang en na de warme maaltijd kwam er een breker over het achterschip. Het gaf alleen ongemak, de dubbelender bleef onverstoord zelfsturend doorgaan. Ik had al eerder gemerkt dat het Passaattuig zo stabiel stuurde. Vooral bij sterke wind en hoge snelheden. Ik hield mijn hart vast, om met zes mijl door de zee te schieten, bijna surfend, want dat kon Passaat niet.

Donderdag 6 uur hadden we al 70' afgelegd door het water. We waren vlak bij Huahine. Vlak tegen het rif rondden we de noordkust. Om 10 uur gooide ik het anker bij een ander jacht vlakbij een hotel, aan de noordelijke oever van de pas, net binnen het rif. Ik wilde niet te ver naar binnen. Ik wilde ook hier weer gaan snorkelen enz. en dat was handiger zo dicht bij de ingang. De barograaf was stabiel en het was hartje 'winter' dus er waren geen orkanen. Het was veilig.

De ander was de Amerikaanse schoener Aafje, met schipper en een zoontje. Zijn vrouw had dit leven opgegeven. Met hangen en wurgen verdiende hij wat met dag charteren en ik hielp hem een keer, met een tochtje als tweede man. Zij zeilde wel iets anders. 12 meter en ik had nog nooit aan een stuurrad gestaan. Gelukkig ging alles goed. Als aandenken kreeg ik een T-shirt met zijn schip er op. Ik heb het nog steeds.

Ondertussen had ik begrepen dat de prijzen alleen hoger werden. \$7- USA voor een cola met een tic in een bar aan het water was hier goedkoop. Ik kwam daar achter toen ik eens met Andreas meeliiep. Voor die prijs lust ik het niet eens.

Het snorkelen daar was werkelijk een succes. Het rif aan de zuidzijde van de diepe pas was mooi en we gingen er dagelijks op uit. Ook wandelde ik langs het rif naar het noorden en kwam via land weer terug. Dat alles bij 30° C, altijd met een rustig windje.

Zaterdag 1 oktober gingen we naar Tahaa en Raiatea, twee grote eilanden op één rif. Het was ruim 30' naar de Mahea pas van Tahaa aan de oost kant. Dit zou de eerste keer zijn dat ik een pas voor de wind zou inlopen.

Om 6 uur vertrok ik en om 12 uur waren we halverwege in een front passage. Om 13 uur zag ik de eilandjes van de pas en we gingen door. Een frisse zuidooster blies ons in een hoger en hoger wordende zee naar de pas. In de pas was het opmerkelijk rustig. Ik besloot, om de noord een ankering te zoeken en dat was fout.

Een ankering moet je altijd met het licht mee opzoeken. Vooral als je alleen bent. Het ging fout om 17.00 uur zuidelijk van wat eilandjes op het rif aan de noordkant. Ik volgde het kanaal op ongeveer 100 meter zuidelijk ervan en opeens was het boem en ho. In de ondergaande zon had ik niets gezien. Ik zat tegen een uitstulping van het rif naar het zuiden aan, 10 meter binnen de punt. De wind blies nog steeds aardig en de zeilen gingen neer.

De motor ging aan om van het rif te komen. Toen ging nog meer mis want ik had Flatus uitgebracht en de sleeplijn ging in de schroef. Ik gaf die manier op en bracht 100 meter tros uit met een anker in de wind en trok mezelf er comfortabel af.

Het was ondertussen donker geworden, dus ankerde ik een paar honderd meter verder in de volle wind. Het was 20 meter diep en ik gooide alle ketting uit die ik had. Het einde van de ketting had ik vast zitten aan een ring aan de boeg in het vooronder met twee 4 mm nylon lijntjes. Het was zo lang dat de ketting net op de winch kwam. Een van die lijntjes brak en de hele Passaat hing met de for-

se wind en 20 meter ketting diep aan 4 mm nylon. Ik kon met geen mogelijkheid de ketting op de kaapstander krijgen want hij lag onder de schijf. Mijn takel was ook binnen.

Het schotetouw was te dik om door 8 mm ketting te steken. Ik moest het takel met het touw zoeken. Al die tijd lag Passaat aan 6 mm nylon. Ik was radeloos. Het takel lag onder wat zeilzakken en ik bevestigde het aan de mast. De haak ging erin en klaar was kees.

Ik kon mijn uitgestelde warme maaltijd meteen klaarmaken. De volgende ochtend ruïneerde ik de kaapstander voorgoed. Ik zou er niet meer naar kijken en hem nooit meer gebruiken. Ik motorde terug naar Raiatea, want op de noordwest punt was een mooie beschutte baai. Apooiti. Ik zag dat de schade aan de rubbers van de motor aanzienlijk was. Het touw had de motor naar achteren in de rubbers getrokken en de voorste waren gedeeltelijk losgescheurd. De borgring om de as was 5 cm verschoven. Ik klaarde het in een ochtend en het leek in orde.

Later ben ik voor anker gegaan in de zeer beschutte baai Hurpiti aan de noordwest kant van Tahaa, daar lag ik fraai en veilig en rustig. Hier kon ik in alle rust alles nakijken en mijn wonden likken. Ook liep ik hier dagen rond te zwerven in de prachtige omgeving.

10 oktober vertrok ik om 8 uur naar Bora Bora. Het was 15' tot het rif op de zuidzijde. De brekers waren imposant en de grote lagune strekte zich angstig ver uit. Ruim uit de breker lijn ging ik om de west naar de pas Teavanui. Deze was gemakkelijk en was goed beboeid. Ik bond Passaat aan een boei vast bij het hotel Noa. Omdat ik niet in de bar verscheen werd mij vriendelijk te verstaan gegeven dat de boei \$10- USA per dag kostte. Mijn anker was al betaald. Een tiental meters verder ging de handel overboord in 20+ meter water. Hier bleef ik een weekje.

Alleen de kuststrook langs het eiland was begaanbaar en bewoond. Ik bezocht ook de zogenoemde orkaan ankering iets verder naar het zuiden. Veel bescherming bood het niet, een gat in het koraal. Op z'n hoogst kon je wat staal in de grond slaan en daartussen gaan liggen. Of het veel soelaas gaf bij de zware zeeën in een orkaan was de vraag.

Bob op Takaroa vertelde mij dat een Amerikaans jacht uit de lagune verdwenen was na een orkaan. Meer wist hij ook niet. Er werd niets gevonden. De reparaties waren gedaan en het seizoen vorderde. Ik wilde naar Nieuw Zeeland vertrekken.

Zaterdag 15 oktober koos ik zee. De bond was terug en ik voelde me rijk. Ik zette een west-zuidwestelijke koers om ruim vrij te blijven van Maupiti, west van hier. Ik wilde slapen en geen uitkijk houden. 24.637', 26° C, 1014 hPa, 82%, 2/8° cumulus en noord-noordoost 3-4 Bf, later 5-6 Bf, we waren weer onderweg. De bewolking nam sterk toe en ook de wind uit het noorden. We voeren naar het zuidwesten en dat was veilig. Die nacht kromp de wind naar zuidwest en ik voer uren lang naar het zuiden. De zee was zwaar en hoog, tot over de 2 meter.

Zondag werd het wisselvallig weer met buien en windstilten. De noen kon niet genomen worden. Ik was blij zo ver om de zuid gegaan te zijn met nu alleen water voor mij.

Ik voer een tijd volkomen op de gis, want alles was opeens uit mijn log verdwenen. De loglijn met gewicht en vin. Zelfs het haakje was er uitgerukt. Met een koperen spijker maakte ik een nieuw haakje aan de Walker.

Ondertussen was er geen wind of weinig, uit onverwachte richting. Ik schoot niet op. Dit leek duidelijk een westelijke golf, de barograaf was langzaam 3 hPa gezakt tot 1011 hPa, de diurnal oscillatie was duidelijk aanwezig. Geen paniek. Het bleef regenachtig met (mot) regen en zuidelijke wind, voor zover er wind was. Dinsdag had ik weer een gispositie. Tegen de avond kwam de Passaat weer terug en kon mijn Passaattuig weer gehesen worden. Toch had ik woensdag weer geen Mws. Het bleef zwaar bewolkt.

In de namiddag rommelde ik er een provisorische Mws uit en zeilde hem terug naar noen. Dat zette me 115' zuidwest van Manae, 175' west van Bora Bora. 24.956' 4 Bf zuidoost en 8/8° alto stratus + cumulus met overwegend regen.

Donderdag 20 oktober trok de alto weg en het werd helder en droog. We maakten toen weer 100' en alles leek voorbij. Ik koerste op Aitutaki van de Zuid Cook eilanden aan. Met de zon op de west kim passeerde ik de atol op 2-3' om de noord. Het was een rot pas en ik wilde niet tot morgen wachten. Ik voer dus door naar Niue.

Dat was een Makatea eiland zonder zinnige ankering. Daar zou ik ook niet heengaan, een doel hebben in je leven was niet slecht, al was het maar voor even. Achter Aitutaki gijpten we en gingen bijna west varen. De wind zou nu dagen aanhouden. Vrijdag 4 november zat ik 180' zuidelijk van Tonga. Met een bocht ging ik tussen Niue en de riffen, zuidelijk er van, met dag in dag uit dezelfde routine. Dat is de Passaat.

Nieuw Zeeland 1

Vanaf hier kon ik de paardenbreedte verwachten, de rug van hogedruk tussen het hoog van Paaseiland en Australië. De kern zat op 29° Zb. Ik zat op 24° 46' Zb 175° 59' Wl. Dat was vlak bij de datum grens. Met alle zeilen op ging ik de gordel in. Bolletruus met de keerfok en het grootzeil, aap en bezaan, genoeg om de gang er in te houden bij de overwegend oosten windjes. Ondertussen was de barograaf gestegen tot 1018 hPa. Zondag nacht draaide de wind zo erg dat ik er echt de pest in kreeg. Dat gebeurde niet snel. Ik had niet zo'n ervaring in paardenbreedte. Wel in doldrums, die waren niet zo erg.

Dinsdag middag 8 november passeerde ik de datumgrens en het werd morgen. Woensdag 9 november was het nu. Ook corrigeerde ik voor de zomertijd van Nieuw Zeeland. Met 1-3 Bf oostelijke wind en met niet veel zee voeren we door. De wind viel ondertussen niet tegen en alles bij elkaar maakten we elke dag een wisselende 50'- 80' goed.

In de ochtend van 12 november raakte ik mijn UTC kwijt. Mijn handgrote digitale stophorloge gaf de geest. Na enig poetsen bleek het alleen de aanslag op de batterij en de contacten te zijn. Ik zette hem gelijk op de Nieuw Zeelandse tijd. Ik kon sinds kort ('s nachts) de middengolf ontvangen. We zaten nu ruim 450' noordoost van Cape Brett. Mijn doel was de Baai van de Eilanden.

Zaterdag kreeg ik mijn eerste front. Regen en later motregen en westen winden. Zaterdag ging de barograaf weer omhoog van 1015-1022 hPa en het werd een 5-6 Bf zuidelijke wind. Zondag was het zeer helder en fraai zeilweer. Ik zat 120' oost van North Cape en 150' noordoost van Cape Brett. De wind nam weer af in de rug van hoge druk die volgde en twee dagen was het hommeles.

Vrijdag 18 november maakten we landval en draaiden om kaap Wiwiki de Baai van de Eilanden in. Met ruime wind en veel zeil voeren we langs de eilanden in het zuiden. Om 16 uur ankerden we voor Russel vlak onder Kororareka Pt. Het log wees 26.840' aan. 2607' in 34 dagen viel weer niet tegen. De volgende dag ging ik naar Opuā en ankerde bij de rest. Er lagen veel bekende jachten en gezichten.

Opuā was helemaal ingesloten en alleen open naar het zuiden, een sound. De tij stroming was er fors. Vaak als de eb uit het westen en zuiden bij elkaar kwamen, zuidelijk van de werf waar ik lag, dan was het een rommeltje. De meeste jachten lagen aan de oostkant van de sound. Eerst moest er geld gewisseld worden en

inkopen gedaan worden. Dus ging ik weer naar Russel, daar waren winkels, of naar Paihia, aan de andere kant van de sound, tegenover Russel.

Sommige zeilers bleven hier de hele zomer, kochten een 2^e hands auto en gingen dan naar Whangarei om boodschappen te doen. Ik ging een keer mee en kocht veel Kiwi vruchten onder weg, om jam van te maken. Het tochtje was goed, de stad beviel mij niet zo.

Ik ging verder de sound in naar het westen om droogvallen tegen de palen van een werf en maakte Passaat weer schoon. La Paz was een eeuwigheid geleden en een Pacific ver weg aan de andere kant. Ik had veel hulp van een Belgisch slager met zijn vrouw, ik schonk hem mijn verbogen Danfort. Hij had slechts één anker. Ook kreeg ik hier de oude kluiver van de Uhi Bene en een oude fok van de Sandra.

Ik moest nodig een naaimachine kopen voor al dat werk, om mijn nieuwe zeilen te maken. Ik ging naar de eilanden in het zuiden van de baai en in een stille, beschutte baai schilderde ik Passaat weer flonkerend wit. Geen ankering hier was echt veilig, we zaten echt in de variabelen. Alle eilanden waren juweeltjes en ik moet een ding zeggen van Nieuw Zeeland. Ze hadden het puik voor elkaar. Overall was het schoon en iedereen ruimde zijn afval op. De Bay of Islands is inderdaad een walhalla voor zeilers.

Tot maart had ik niets opgeschreven, ik herinner mij dat ik midden december naar het zuiden vertrok. Eerst ankerde ik in Deepwater Cove bij Cape Brett. Toen voer ik tussen het eiland met een gat er in en de kaap door, naar het iets zuidelijk gelegen Wangamumu, een oud walvisstation. Dat lag daar nog, vlak bij een stroompje vers water dat van de rotsen stroomde. Het walvisstation was in verre staat van verval. Alle walvissen die tussen Net rock en de kaap zwommen werden in een net gevangen en geslacht.

Vandaar ging ik naar Tutu Kaka, een echt hurricane hole, met een nieuwe marina. Ik ankerde veel onderweg. In Tutu Kaka had ik met de Rekin II afgesproken. Hij zou wat kaarten kopiëren van Fiji en Tonga. Dat ging om een kleinzieligheid van Andreas niet door. In de regen en regen en regen en regen van de kerst van 1988 ontmoette ik Wessel Ruine.

Een Nieuw Zeelander van Drentse oorsprong. Hij had een transportbedrijf Pantam in Panmure en hij nodigde mij uit naar de Tamaki rivier te komen. Hij had daar een mooring en ik kon er net zolang liggen als ik wilde. Verder zou hij mij waar dan ook mee helpen. Ik kon zelfs geld verdienen als ik wilde. Ondertussen verpestte een paar oude orkanen op een rijtje het weer met kerst en oud en nieuw in de overvolle haven met vakantiegangers.

Via de ankering achter Breamhead, bij de ingang naar Whangarei ging ik via Breamtail en Cape Rodney en Takatu Pt ankeren achter Kawau Island. Ik herinner mij nog, iets te krap zuidelijk van Mauri rock in het North Chanel te varen. Ik zag de waterplanten onder mij. Het was 2.5 meter diep waar ik voer.

Toen ging ik weer een stukje zeilen naar het schiereiland Whangaparaoa, net zuidwest van de punt. Het was hartje zomer en alle ankeringen waren goed. De wind viel elke avond weg. Ik moest wel ankeren. Vandaar was het niet ver naar Rangitoto. In Islington Bay ankerde ik een paar dagen. Hier spelde ik op de westelijke oever mijn Bolletruus weer bij elkaar. Hij werd veel kleiner, tussen het origineel en een genua in.

Er lagen veel jachten en het was een komen en gaan van schepen en ook een pontje. Ik weet nog niet waar die naartoe ging of vandaan kwam. Toen ging ik naar Panmure de Tamaki rivier op. Zoals op de meeste rivieren stond er veel stroming. Ik had het goed uitgekiend en ik had het tij mee. Langs de jachthaven van Halfmoon Bay ging ik door de slingers en legde Passaat aan de steiger van de jachtclub. De vaargeul van de rivier was daar vrij smal, en zuidelijk ervan op de ondiepe plaat lag het vol met jachten aan een mooring.

Ik belde Wessel op en die stuurde zijn zakenmaat Toni. Samen brachten we Passaat naar de mooring. Daarna dronken we nog wat in de jachtclub. Daar kreeg Wessel later veel last mee. Ik zag er 'schandalig' uit. Schoongewassen netjes in een sportbroek en een vaal gewassen T-shirt en badslippers en een wollen mutsje op. Daar zagen ze mij nooit meer.

Later ging ik op de fiets naar het industrieterrein, waar zijn bedrijf was. Hij hielp me met van alles. Teveel om op te noemen. De schroefas werd vervangen door een nieuwe RVS en alles wat ik nodig had kon ik in Auckland halen. Dat was een halfuurtje fietsen.

Bij een 2^e hands winkel kocht ik een oude Singer met een slinger die alleen een recht steek maakte. Voor een tientje. Ik begon daar mee te oefenen. Voor de Bolletruus ging het goed, het dikkere zeildoek kon hij ook wel aan, het afhechten ging niet. Ik had een zigzag nodig om er voor te zorgen dat de rand niet uitrafelde.

Al met al was het niet zo'n succes. Ik ging gewoon door met hand naaien. Het ging nu bijna als vanzelf. Toen alle werkzaamheden gedaan waren ging ik toch nog even weg om de omgeving te verkennen. De Nieuw Zeelanders zijn een zeer jacht vriendelijk volk en er waren veel jachten. De mogelijkheden waren er ook naar. Er waren zo veel mooie eilanden en baaien, dat je er je hele leven kon rondvaren zonder je te vervelen. In de zomer was het weer prima en er was vol-

doende wind om over het algemeen van hier naar daar in een dagje te varen. Dat deed ik ook.

Ik ga nu niet in detail beschrijven wat ik zoal deed en hoe. Ga er zelf heen en geniet. Een maand zwierf ik van ankering naar ankering. Van Rangitoto naar Waiheke en de Koromandel. Vooral Tekouma Harbour was fenomenaal, net zuidelijk van Coromandel, Colville Bay en Port Jackson en toen verder naar Great Barrier Island. In Port Fitzroy zijn wel 10 goede ankeringen. Whangaparapara en Tryphena Hr. waren ook prima.

Alles bij elkaar, die zomer amuseerde ik mij prima. Maandag 3 april vertrok ik van Port Fitzroy naar Tutu Kaka en dinsdag om 7.30 uur anker ik zuidelijk van de geul. De volgende dag ging ik kijken of ik wat kiwi's kon krijgen. Bij een boerderij, 15 km zuidelijk met de fiets, kocht ik 5-6 kilo. Met bijna zoveel suiker had ik voor een half jaar lekkere zoetzure jam.

Van hier belde ik mijn oude moedertje en vertelde haar dat alles goed was. Via Wangamumu en Russel was ik woensdag 12 april weer in Opuia. Uitklaren kon ik gratis in Auckland en Whangarei, Opuia kostte geld. De mensen moesten uit Whangarei komen.

De Pacific Zuid 3

Zondag 14 mei vertrok ik naar Tonga. Het log wees 27.198' aan en ik had het de hele zomer amper gebruikt. Ik vertrok uit de inham in Urupuka Puka en voorbij Cape Brett kwam ik in een zuidelijk windje. Er stond een dun zonnetje in 7/8° cirrus bij 22° C 1026 hPa en 75% Rv. Ik verwachtte niet veel wind. De eerste dagen voer ik vrij oostelijk, tot ik 260' oost-noordoost van Cape Brett was op donderdag 18 mei bij een logstand van 27.477'. Ik maakte 94' bij 41° goed in westelijke winden en ik stuurde wat noordelijker met meer oostelijke winden, richting Raoul Isle.

Ik passeerde het in buig weer uit het zuidoosten. Raoul lag 3' in lij van ons op zaterdag 20 mei. Mijn log wees 27.724', 21° C, 1017,5 hPa 90% Rv en een 4-5 Bf zuidoosten wind. Dit zou nog een paar dagen zo aanhouden. Ik dacht dat ik door de paardenbreedte was, achter een trekhoog langs. De man met de hamer kwam nog.

Met zwaar bewolkt weer en noorden winden werd het lastiger om koers te houden. Donderdag 25 mei bij een log van 28.066' kwamen de lichte winden, 180' zuid-zuidoost van Tonga. Hier kruiste ik de route van vorig jaar. Toch bleef ik behouden van 60' naar het noorden maken. Zaterdag 29 mei was ik pal zuid van Tonga met oostelijke windstiltes, zondag zakte de barograaf weer en kwamen er zuid tot zuidwesten winden.

Ik lag vlakbij Tonga. In de nacht ging ik langzaam en voorzichtig naar de westkant en om 6 uur was ik oost van Duff reef, waar de zee zwaar op brak. Dat rif lag 2.5' west van de zuidelijkste ingang. Ik nam de vierde ingang van de noordwest punt Niu Aunofu en voer recht op Atata af.

Binnen het rif en in het kanaal draaide ik naar het Egerla Chanel en voer de lagune in. Het log wees 28.320'. Er lagen aardig wat jachten tegen de oostkant van het rif van Atata, ik moest naar Nuku'alofa zo'n 5' zuidelijk. Het was hier echte eyeball navigatie. Vooral het zuiden van de lagune was vergeven van de koraalhoofden. Langzaam naderde ik de haven en legde aan, langs zij een Duitser en een groot Zweeds charter jacht, in de small craft harbour, aan de kade.

De burens wisselden per dag. Ook hier hielp ik een zwaar lekkend Nieuw Zeelands-Engelse Folkboat. Die was te licht gebouwd voor dit zware werk. Die nacht blies het zuidwest 8 met zware regen.

Op de kade kon ik prachtig werken en de zeilen uitleggen. Ik had een nieuwe bezaan, nog zonder rif, gemaakt uit de kop van de fok van de Sandra. Een soort kluiver werd uit de onderkant van de kluiver van de Ui Bene klaargemaakt. De bovenkant van de kluiver had ik zo gesneden dat er ook een compleet grootzeil uit kon. Alleen de dubbelingen en het achterlijk moesten er nog aan gestikt worden. Ik wilde dat dit seizoen maken.

Ik maakte uren lange wandelingen en fietstochten, naar alle kanten op dit fraaie eiland. Alles bij elkaar was het mij te druk. Ik voelde mij als een vreemde eend in een bijt. Ik had daar geen problemen mee. Ik ging mijn gang en als het parallel liep met een ander dan was het o.k., anders gingen we onze eigen wegen.

Ik was voorzichtig en ik wachtte tot bijna volle maan om naar de Ha'apai groep te vertrekken. Noord van hier was het vergeven van de riffen en in een donkere nacht was ik er reddeloos verloren. Woensdag 14 juni vertrok ik met een frisse Passaat. Het was iets buiig, met 23° C, 1019 hPa, 90% Rv, 4-5 Bf oost en 2-4/8° cumulus. Allemaal normale waarden. Het log ging weer draaien bij 28.320' bij Hakau Mama'O.

Met noen zat ik op de westrand van de ondiepte van Tonga, 12' noordelijk van de pas. Het werd rustiger met het weer en de zee. Om 18 uur blies er toch weer een 4-5 Bf wind uit het oosten met een afnemende zee. Ik bleef westelijk van de gevaren varen, richting Tofa een vulkaan. Om middernacht nam ik een sterren Mws. Die zette mij 10' west van de Kotu groep. Alles ging volgens plan en ik nam weer wat kleine tukjes. Om 6 uur zat ik tussen de twee vulkanen Tofua en Kao, en Fotuhaa isl.

Ik kon nu om de oost gaan, het plat op richting Lifuka. Het was 2/8° cumulus en droog. De wind was tot licht afgenomen bij 26° C, 1019,5 hPa, 92% Rv. Ik lapeerde naar het oosten en met noen zat ik tussen Niniva en Moungaone, de ingang van de ondieptes met riffen. Het bleef voorlopig nog te diep voor mijn dieptemeter. In de middag nam de wind weer toe tot 4-5 oost en we schoten lekker op.

Omdat ik Lifuka niet overdag kon halen besloot ik om nog een nachtje buiten te blijven. Ik ging west van de groep naar het noorden varen. De volgende ochtend kon ik dan eenvoudig met ruime wind naar Lifuka varen. Vrijdag 15 juni ging ik overstag van 10° k.k. naar 180° k.k.. Met een 3-4 Bf uit het oosten was het halverwind.

Om 7 uur nam ik een Mws, die zette mij 10' noordelijk van Lifuka, het werd dus een makkie. Dat was het tot ik in de ingang van de havenkom was, achter het rif. Daar viel het tegen, want de motor pufte geen water uit de uitlaat. Geen koelwa-

ter. Alleen uitlaatgassen. Op zeil ging ik de ingang in en ankerde zoals het hoort, achter het rif, enigszins gespannen. Ik deed het altijd met de motor in standby. Bij nader onderzoek was de impeller aan gort. Ik zou hier een volle maand blijven.

Elke ochtend werkte ik aan de zeilen. Uiteindelijk waren de bezaan, grootzeil en kluiver klaar. Alles met de hand. De Bolletruus moest nog even wachten, ik had er twee. Aankomende zomer in Nieuw Zeeland moest ik een echte naaimachine kopen. Ik kon niet meer zonder. In de middag bezocht ik dit vruchtbare eiland. Het was van oorsprong koraal, de vulkanen in de buurt spuwden 2 meter vruchtbare grond op de riffen.

Ik liep overal heen van het noorden waar Foa eiland lag, voorbij het vliegveld, tot het zuiden waar Uoleva lag. Beiden eilanden bezocht ik niet. Ik was hier druk genoeg.

Veel contact met de bevolking had ik niet, af en toe kwam er een jacht voor een paar dagen langs. Mij beviel dit erg goed. De meeste bezoekers hadden geen goede kaarten en ankerden tegen het rif west van de ankering. Ik wrikte dan over de plaat naar ze toe om de situatie uit te leggen en mogelijk een helpende hand te bieden. Niemand bleef langer dan twee dagen en ze gingen lukraak naar het noorden of het zuiden.

Ondertussen slingerde mijn barograaf lustig twee keer per dag 1 hPa op en neer. Met pieken om 11 uur en 23 uur en dalen om 5 uur en 17 uur.

De tweede week ging de barograaf langzaam omlaag. Zaterdag was het laagste punt 1011 hPa. De wind was naar het noordoosten gekrompen en toegenomen tot 5-6 Bf. De vissers werden opeens actief. Ze controleerden hun ankers en moorings en maakten hun scheepjes van achteren aan het westelijke rif vast. Dat was curieus.

Voor de zekerheid bracht ik met Flatus mijn kleine ploeg met 3 meter 12 mm ketting en 50 meter 10 mm nylon uit. Het bleek niet voor niks te zijn. Zondag ochtend viel de wind weg en in de avond viel de zuidwester met volle kracht de ankering in. Het rif aan de west kant brak alle golven, daar hadden we geen last van. De wind was voor een paar uur knap gewelddadig. Net zo sterk als de noordooster van zaterdag, toen lagen wij in lij van het eiland.

Later die avond nam de wind scherp af en maandag na lange windstiltes ging de wind weer door de zuid. De Passaat kwam daarna langzaam op gang. Het meest frappante was dat de vissers dit ook zeiden. Als de wind in het noordoosten gaat zitten en toeneemt, dan wordt de zuidwestenwind net zo sterk.

- Duidelijk een trog.
- Het Trade Wind Front.
- Ik schreef er al eerder over.
- Elke passage is anders op elke plek.
- Op elke breedte tussen 12° Zb en pakweg 35° Zb.

Mijn barograaf registreerde feilloos wat er gebeurde. Zij zakte al slingerend 5 hPa in twee dagen. Op het diepste punt was de slinging iets vlak. Daarna was het binnen 12 uur weer terug bij af. In het begin begreep ik het niet. Ik zocht alle literatuur er over na. Er was niets. De oostelijke golf vulde de feiten niet. Het was iets anders.

Alleen de zeilaanwijzingen van de Pacific Islands III van de Britse Admiraliteit had het over een Temporary Tradewind Front. Dat loopt van Samoa tot Iles Australes; op 1.243 regel 50. Toen ik in Australië was werd de zaak mij duidelijk.

Het fenomeen speelt zich op alle 5 de oceanen af, west van het semi-stationaire hoog. Op de zuidwest Pacific manifesteert het zich het duidelijkst. Ik ben verbijsterd van het totale negeren van het fenomeen in alle literatuur. In Australië wordt het fenomeen zeer duidelijk beschreven. Ik zag beschrijvingen er van bij Australiërs in Nouméa, waarin het fenomeen per dag een apart weerkaartje had. Voor de hele oostkust van Australië. Het leek daarna in het niets in de Pacific te verdwijnen.

In de Bight van Australië ligt een semi-permanent gebied van hoge druk, het hele jaar door. 's Winters als een uitloper van het continentale hoog, 's zomers tussen het laag van het continent en het laag van de Fourties. Zo eens in de paar weken breekt daar een stuk van af en trekt de Bass Straat in. Heel onschuldig. Het trekt langzaam richting Nieuw Zeeland. Als de kern van hogedruk voorbij is, gaat de barometer weer dalen.

Door de vorm van Australië gaat dat daar heel gewelddadig. Op de kust van New South Wales noemt men het de Southerly Buster. De barometer is hoog en zakt langzaam. De zuidooster wordt een westen wind en neemt toe tot het front uit het zuiden aan komt razen. Dan barst de zuidenwind los en wordt langzaam weer zuidoost. Deze trog trekt langs de kust tot in de tropen. Het neemt langzaam in activiteit af en blijft aan de evenaar kant achter bij de hogere breedte. Het front trekt langzaam achter de rug van hogedruk en komt tot stilstand, als het trekhoog contact heeft met het semi-stationaire

hoog bij Paaseiland. Daar verliest het zijn identiteit. **Het Trade Wind Front van Samoa naar IJs Australië.**

Ik werkte rustig door aan mijn grootzeil. Achteraf kwam ik er achter, dat ik een klein foutje had gemaakt bij het uitsnijden uit de kluiver. Elk zeil wordt in een speciale vorm gesneden om zoveel mogelijk kracht te ontwikkelen. Om zo weinig mogelijk werk te hebben legde ik mijn bruine grootzeil met het voorlijk tegen het voorlijk van de kluiver. De kant met de buik. Dat was minder werk. Daar zat het touw en de ogen voor leuvers. Dat was fout. Het had achterlijk op achterlijk, de vlakke kant, moeten zijn. Het voorlijk had ik wat bol kunnen snijden voor de extra buik. Nu werd de lossebroek nogal buikig van achteren.

De bezaan werkte prima en het zeil dat ik bij Minies kocht gebruikte ik speciaal voor aan de wind. Het had één rif en dat was anderhalf zo groot. De losse broek zeilen wisselde ik zo snel als voorzeilen. Een zegen. Ik was al een maand op dezelfde plek en de kriebels kwamen weer toen het noodzakelijke werk gedaan was.

De volgende halte was Vava'u, spreek uit Va-vá-u, er werd gegniffeld toen ik het als va-vau uitsprak.

Vava'u was het eerste Makatea koraal eiland dat ik bezocht. Dat is een type koraal eiland dat niet daalt, het stijgt door verandering van de convectie stroming in de mantel van de aarde. Het grootste kenmerk is, dat er geen ankeringen zijn op de steile kusten. Verder produceren de vele gangen in het koraal fantastische 'geisers'. De deining en brekers lopen een gang in en ergens verderop spuit, met veel geweld, een kolom water de lucht in.

Ook hier was de regel niet bindend. De Vava'u groep had tientallen goede tot perfecte ankeringen. Het was zeer populair en druk, compleet met charters. De wind was licht uit het zuidoosten. Het was bijna onbewolkt en ik vertrok naar Vava'u. Mijn log wees 28.520,8' aan, met een Kk van 0° onder vol tuig. Hier was de variatie een forse 13° oost, en vanwege mijn houten scheepje was dat de enige correctie die ik hoefde toe te passen. Ik voer dus 13° Klx

Ik voer voor de grap recht over de Crawshaw Shaoals, 2.5-3 vadem diep. Het was spectaculair mooi en ik wilde er bijna gaan ankeren en gaan snorkelen. Als je alleen bent kun je niet alles doen wat je wilt. Ik voer verder. Het bleef licht weer en de volgende dag om 6 uur nam ik een sterren Mws. Dat zette me ruim 7' west van het Disney rif. Ik zat dus goed.

De hele nacht bleef ik uitkijk houden, gespannen als een veer. Af en toe ging ik even slapen met mijn alarm dubbel gecontroleerd. Om 10.30 uur zag ik de eerste

veeg van Vava'u op de kim, iets over Bb, de plek waar het moest liggen. De noen zette me iets te oostelijk, 7' zuidzuidwest van Hakaufussi en zuidelijk van de Chamion Breakers.

Ik zette nu koers op de westkant van de ondiepte van Tonga en koerste op Fatumanga aan. Vandaar was het kinderspel om tussen de riffen en de eilanden naar Neiafu, de hoofdplaats te varen. De barograaf was weer eens tot 1013,5 hPa gevallen. Als het met het weer mis ging kon ik vrij naar het westen varen. In de avond deed ik dat voor de zekerheid en ik was om 22.30 uur, 1/2' west van Fatumanga en koerste om Hunga heen. Woensdag 17 juli om 6 uur voer ik het Faihava kanaal in. Het was spectaculair hier met die steile en ondergraafde kust. Het was en bleef zeer licht weer en in de middag gaf ik het op, ergens in het nauw van het kanaal naar Neiafu.

Om 15 uur ankerde ik op de noordoever iets voorbij de stad bij een schijnbaar verlaten huis. Daar kon ik gemakkelijk aan wal komen en ik ging inklaren. De ankering was wat eng met de koraal hoofden zo om je heen. Ik lag in zand tegen de ondiepe koraal hoofden aan de noordzijde van de diepe vaargeul en het anker hield goed.

Ik bleef hier niet lang. Maandag 24 juli voer ik weg uitgeklaard en al. Ik wilde nog wat rond varen en ankeren, voor ik naar Samoa vertrok. Ik ankerde beschut tussen Kapa en Pangai Motu aan de westkant van het rif wat beiden verbond. Daar werkte ik weer aan de zeilen, snorkelde en zwom veel. Ook ging ik in de middag aan land om de benen te strekken, het was knap warm voor een lange tocht. Ik zag dat Kapa aan de andere kant van de landtong een prachtige ankering had en ging ook daar heen. Het was niet diep en kraakhelder. Geen van mijn ankers hield in dat losse koraalzand want ze kwamen niet diep genoeg om het koraal zelf te pakken. Ik lag dus achter mijn ploeg met heel veel ketting en de kleine ploeg met veel touw naar het westen.

Maandag 24 juli ging het anker op en met noen zat ik noord-noordwest van de westpunt van Vava'u in een lichte rommel zee. In de 3-5 Bf uit het zuidoosten had ik fok #1 + grootzeil en bezaan gezet voor een snelle gang. Ik zette de koers ver om de noord naar Tutuila, Pago Pago. Daar ging ik niet heen. De zeilaanwijzingen gaven echter 1/2' stroming naar het zuidwesten aan. Dat was minstens 12' per dag, dus niet niks. Ik wilde wat voor sturen, om Opolu iets van de oost te kunnen verkennen.

25° C met 1019 hPa bij 65% Rv, helder droog en 2/8° cumulus. Toen ik uit lij van het eiland kwam ging het een snelle gang worden zo halverwind met de forse zuidooster. Dinsdag noen zat ik 100' noordoost van Vava'u en we gingen

goed door. Er kwamen buien en de zee werd zwaar. Woensdag zat ik nog 120' zuidzuidwest van Pago Pago.

De forse Passaat was meer in de oost gaan zitten en ik was blij al aardig om de oost te zijn gegaan. Donderdag noon zat ik nog 30' oost-zuidoost van de oost punt van Opolu, met een forse west gaande stroming.

In de forse zeeën was Passaat ook weer zwaar gaan lekken, een bekende hebberlijkheid. Het leek altijd meer dan het was, iedere keer pompte ik, om en om, het achterschip en het voorschip leeg.

Ik gebruikte nu ook mijn nieuwe stormgrootzeil en dat beviel prima. Met fok #2 en de bezaan met een rif. Om ruim 22 uur zat ik ruim om de oostpunt en ik ging richting Apia. Ik had nu een forse stroming mee en moest oppassen er niet voorbij te varen. Om 4.15 uur zag ik lichten en om 5 uur zag ik grote gebouwen en de havenlichten. Ik stopte af en om 6 uur was ik er bijna voorbij. Op het zeil ging ik naar binnen. Op dat moment ging de 12 uur sirene en ik ankerde bij nog een paar jachten, zuidelijk van de kade in ruim 5 meter diepte.

Ik voer altijd een eind uit de kust bij landval, om ook nog wat te kunnen slapen. Ik hield niet van al dat verkeer. De dag werd ook weer eens teruggezet, weer terug op het westelijk halfrond. Het was een aardig stadje zo rond de haven en ik liep er graag wat rond.

De mensen waren behulpzaam en meegaand, zoals altijd had dat een prijskaartje achteraf. Ik wimpelde altijd heel duidelijk af en zei dat ik geen geld had. Sommigen accepteerden dat niet. Ook hier, ik vroeg iemand de weg en we kwamen zo aan de praat. Hij verkocht wat houtsnijwerk in een stalletje. Ik moest alles zien. Elke dag herhaalde hij zijn zegje en ik ook. Tot hij kwaad werd. 'Waarom koop je niks.' En ik weer, 'Ik heb geen geld'.

Hier ad ik vrij veel lokaal voedsel. Op Vava'u had ik heerlijke jams gekregen en die bevielen goed. Hier kocht ik fors tarot, van die lange wortel knollen. Ook goed te eten, ze verrotten nogal snel.

Met de vruchten en de wortels kwamen onverminderd de kakkerlakken aan boord. Ik kreeg er nu nog een paar soorten bij. Ik was er aan gewend en had me bij de overlast neergelegd. Ik bleef kopjes met Borax en melkpoeder verdekt opstellen. De melk vonden ze lekker, de borax ging vergassen en hun inwendige explodeerde. Wreed en effectief. Ook hier had ik weer een westelijke golf, zij het een zwakke. Ik stuurde mijn bestellijst voor Nieuw Zeeland naar Nederland.

Zondag 6 oktober vertrok ik en met noen zat ik 3' noordwest van Apia. Het log gaf 28.870' aan. Ik zat hier vol in de tropen. Als ik op de weer kaartjes keek van de zee temperatuur, in de zeilaanwijzingen, dan was het hier het jaar door 27°-29°. Het is zo'n beetje het einde van de Passaat en de broedkamer van orkanen in het verkeerde seizoen. Nu was het goed, de stormen werden wel feller.

Gigantische onweders ontwikkelden zich hier met wolkbreuken van een uurtje. Al die vochtigheid van de warme zee is energie. Bij deze temperaturen merkte je dat niet zo. Bij 30° C zit er zo'n 30 gram vocht in één kubieke meter lucht van 100%. Als dat ging stijgen koelde het af en kwam het als water of hagel naar beneden. Het was 32° C 1013 hPa met 60% Rv, 6/8° cumulus + cirrus. Met fok #1.5 + grootzeil + bezaan gingen we met lichte gang in de 2 Bf en oost tot zuidenwind.

Zo achter een hoog eiland kon je niet beter verwachten dan lichte winden. De wind werd later nog minder en ik kwam dichterbij de riffen. Een peiling om 14.15 uur zette mij 2.5' noordoost van de riffen. Ik sloeg de motor een half uurtje aan om uit de kust te blijven. Om 18 uur bleef het 0-1 Bf noordelijk wind. 1012 hPa en dat was laag en de 75% Rv achter een eiland normaal. Ik wist het niet meer.

Ik wachtte af tot morgen. Die noen zat ik slechts 20' noordelijk van Savaii en er kwam langzaam gang in. Het verheid was 35' sinds de noen van gisteren. De wind was in de oost gaan zitten en ik kon koers zetten voor Iles de Walles. 225' west van hier. Mijn overweging was vooral om alle ondieptes van ongeveer 10 meter, west van Samoa, noordelijk te laten liggen. De zee was vergeven van ondieptes tot Funafuti. Het werd uitkijken geblazen. Met zwaar weer konden er brekers op staan, en zwaar weer verwachtte ik.

De volgende dagen maakte ik rond de 70' per etmaal. Donderdag 10 augustus om 18 uur waren we ongeveer 2' zuidelijk van de riffen van Wallis. We stopten niet en voeren onverdroten door. In de nacht zag ik wat lichten en een flits licht, mogelijk van de pass, we lieten ons niet verleiden. De koers werd naar noordwest verlegd en het Passaattuig ging er op. Om 6 uur namen we een sterren driehoek en onze Mws (meest waarschijnlijke standplaats) was 30' west van Iles de Wallis.

Funafuti was 360' noordwest, het was oppassen geblazen. De wind was 2-4 Bf zuidoost bij een lichte bewolking en het was droog. Met de aanschietende zeeën wist Passaat wel raad, er voor weglopen, en het rustig en gelaten onder zich door laten gaan.

De tarot wortelen begonnen zacht te worden en smaakten niet lekker meer. Ik gooide ze overboord. Ik ging wel weer met de rijst verder. Het volkoren meel uit de USA was ook bijna op. Ik ging verder met mijn Nieuw Zeelandse voorraad.

Het bleef zalig weer met goede behouden. Maandag 14 augustus zat ik 130' zuidoost van Funafuti en enorme cumulusnimbus gingen over mij heen. Het plensde nu en dan. bij 32° C 1012 hPa 65% Rv, 2-6/8° cumulus, 2-3 Bf oostelijk met een forse zee.

Het was zoals ik me voornam, landval met volle maan en met de sterren en kim zichtbaar, dan viel er goed te navigeren. Ik schreef dinsdag de 15^e dat de zon onder ging om 18.00 uur en de maan was er al een uurtje. Zo moest ik landval maken bij een atol. Woensdag 16 augustus plaatste me op 55' oost van Funafuti. We lagen op koers en waren klaar voor landval. Ik herinner mij die nacht nog als gisteren. 3/8° cumulus, een volle maan, een lichte zee met uitschieters. 31° C 1011 hPa 70% Rv en 2-3 Bf oosten wind bij een westelijke koers. De stroming was mee, bij landval kon hij alle kanten op tot 2 of 3 knopen.

Om middernacht gijpte ik en ging om de noord van Funafuti. Het a.m. sterren Mws was niet zo goed. De a.m. zon zette mij zelfs 5' oostelijker, om 7.30 zag ik de eerste veeg op de kim. Om 11.00 uur zat ik bij de noordelijke pas en op het zeil ging ik er in.

Ik moet hier wat uitleggen. De kaart 766 van de Britten is hopeloos. De hele atol van bijna 15' is 45 mm op de kaart. De zeilaanwijzing was duidelijker. Te Ava I de Lape op de noordkop was de beste pas, met minimale diepten van 5 meter. De zeeën waren licht met de wind uit het oost-zuidoosten. Het moest goed kunnen. Tussen de zeer goed zichtbare brekers door zeilde ik de lagune in en lapeerde naar het zuidoost gelegen Fongafale, de hoofdstad met de ankering er vlak bij. Ook hier moest ik eyeball navigeren, er waren dozijnen koraalhoofden.

Om ongeveer 15 uur ging de ploeg naar beneden in 6 meter diepte met koraal en zand. Ik lag tussen grote koraal platen die net onder de oppervlakte lagen. De zelfgemaakte hoezen gingen over de zeilen en trots ging ik op de kajuit zitten. Het was weer gelukt.

Inklaren enzovoort was een fluitje van een cent. Trouwens de centen waren Tuvalu centen, het papiergeld was de Australische dollar. Ik was amper aan land of ik liep al op het vliegveld. Groot en wijd. Het hele bebouwbare gedeelte van het eiland nam het in beslag. Kennelijk een restant uit de laatste wereldoorlog. De autoriteit was bij de pier, noordelijk van het dorp. Daar was het droge rif misschien 50 meter breed, niet meer. Verdere naar het noorden werd het nog minder. Zuidelijk van het dorp was het iets beter, landbouwgrond was er amper.

Daar reden de vliegtuigen over. Het dorp was daardoor volgebouwd, hutje aan hutje, noordelijk van de luchthaven.

Ik ontmoette op het vliegveld een oudere man en liep, op zijn verzoek, met hem mee. Een passerende dame vertelde mij in voortreffelijk Engels, dat hij mij iets wilde laten zien. Ik ging mee en even later kwam ik bij zijn huis aan. Zij waren zoals de meeste op het eiland, van een ander eiland gekomen en zijn zoon was een beambte van de regering, ik meen pensioenfondsen van de overheidsdienaren. Zijn Engels was goed en hij was zeer bereisd. Ik had een goede middag bij ze. Ik nodigde hem en zijn familie om later langs te komen en een zeiltochtje in de lagune te hebben.

De oudere man zou dan navigeren. Hij kende de lagune als zijn broekzak. We zouden later een afspraak maken. Ondanks alle tochten en lange oversteken had ik hier niet veel te doen. De zeilen waren in orde, wel wat zwakke plekjes, niets urgent. Na een paar dagen maakten we een afspraak en 's morgens vroeg kwam de hele familie. Het weer was nog buiiger geworden de laatste dagen. Het zag er nogal dreigend uit, we zetten door. Met Flatus was het een heel gedoe om iedereen aan boord te krijgen. Sommige, waar onder de oudere baas gingen zwemmen. Het anker werd binnen gehaald en de fok ging er op. We waren op weg. Mij werd duidelijk gemaakt dat we op weg waren naar een motu aan de noordkant. Dat was van familie en we moesten daar o.a. wat kokosnoten ophalen.

De bezaan ging er bij, toen we in vrij water waren ging het grootzeil er bij. In een stevige zuidooster gingen we onder lij van het eiland naar het noorden. Iedereen had veel pret. Vooral de oudere baas. Hij wees de koraalhoofden aan en stuurde Passaat als de beste. Toen sloeg er een bui toe, met zeer veel wind, regen en zeer slecht zicht. Eerst ging het grootzeil neer en stuurde ik iedereen naar beneden. Behalve de oudere baas, hij bleef sturen. De wind en de slagregens namen genadeloos toe. Op de fok #2 en bezaan gingen we nog te hard in de richting van de opperwal. De wind en de regen deed zeer aan onze huid. Het zicht was slecht en de zee was plat van de regen. Koraalhoofden kon ik niet zien.

Toen sloeg een rukwind toe en we hielden vervaarlijk. Fok #2 kreeg er genoeg van. Op de plekken waar de leuvers zaten waren de koperen ringetjes bijna allemaal al los geschavield en doorgerot. Met draad had ik aan beide kanten ervan de zaak wat bij elkaar gestikt. De kracht werd voor enkele teveel en het voorlijk begon van de staaldraad af te scheuren.

De fok was zo neer, Passaat zeilt niet op de bezaan alleen. Dan slaat ze dwars en dweilt weg. Volkomen stuurloos. We konden zo op een koraalhoofd raken, zonder het te zien onder deze omstandigheden.

Ik had er wel genoeg van en voer op de motor terug naar de ankering. Dat was het einde van het verhaal. Ik zag ze nog wel in het dorp, we hadden ons gezicht verloren, dus lieten we het zo. De fok was in een dag weer klaar. Ik stikte de fok met stroken zeildoek weer om de staaldraad vast en haalde de meeste ogen er af. Ik stikte een dubbeling over de plek waar de leuvers zaten en zette de leuvers met de hand vast. Tussen de twee oogjes en door het vierdubbele zeildoek. Alle dagen dat ik er was waren er van die hoos buien, met of zonder veel wind.

Woensdag 30 augustus verliet ik de lagune weer door de noordwest pas Te Ava i de Lappe met uitgaand tij. De pas was rustig en ik ontmoette er geen problemen. De klok van mijn Walker log ging weer draaien en stond op 29'. De 29.500' (honderdtallen) hield ik in mijn logboek dagelijks bij. 3/8° cumulus met een 3-4 oost-noordoosten windje gaven mij gelijk de kans om al om de oost te varen. Eerst moest ik nog om de noordoost punt heen. Ik voer bijna noord rond de 10° en ik maakte mijn hoogte slag. Ik ging overstag bij een log van 34'. Daarna maakte ik 130°, bij de noordoost punt voer ik 130° en ging weer overstag, naar 30°. Het was 12.00 uur.

Om 13.00 uur gingen we weer overstag en bleven een mijltje voor de brekers, vrij van Funafuti. Het was ook wel aardig om de kust van de andere kant te bekijken. Ik bleef die middag nog enige keren overstag gaan om vrij van de kust te blijven. Om 18.00 was ik vrij van de oostpunt, waar de luchthaven lag. Toen week de kust scherp naar het zuidwesten en was ik er definitief vrij van. Ik voer onder voltuig met genua #2 met een 3-4 Bf zuidooster. 2/8° cumulus en 31° C 85% Rv 1011 hPa met een lichte zee. Het gaf Passaat een snelle gang.

Ik ging eten klaarmaken en las de zeilaanwijzingen van de Pacific Islands III. September tot oktober gaf gemiddeld 3/4' stroming aan naar het west-zuidwesten, en de Pilot gaf 60-80% kans op oost-zuidoosten winden. Ik wilde om de Fiji groep, oostelijk er van, heen varen. Dat lag zuid-zuidoost van mij en nog 450' verder. Er viel niet aan te denken, dat in een keer te bezeilen. Er zou nog wel een 150' tot 200' bij komen voor hoogte slagen. Het kon wel op 10 dagen afzien uitdraaien. Na het eten maakte ik Passaat klaar voor de nacht en zette mijn alarm op 20 minuten. Ik voer nu 60° Kk en ik nam het zekere voor het onzekere.

De volgende dag was het weer wisselend bewolkt met buien en de noen zette mij 45' oost van Funafuti. In de middag passeerde ik de datum grens weer, dat zou nog meer gebeuren. Ik negeerde het gewoon. Ik navigeerde op UTC en dat veranderde niet. Ik bleef vrijwel pal oost varen en de volgende dag zat ik op 85' oost-zuidoost van Funafuti. Ik mat een 0,5' westgaande stroming. Het weer bleef veranderlijk met forse buien en de barograaf bleef stabiel.

Ik zeilde met de bruine fok #2 en een rif in het grootzeil en de volle bezaan, zo'n 60° aan de ware wind. Knijpen had geen zin met Passaat, dan ging alle vaart er uit met de zware zeeën. Zaterdag ging ik overstag en voer een zuidelijke koers. De volgende noen, zondag 3 september bij een log van 29.853' zat ik 130' zuidoost van Funafuti. Ik las dat Passaat weer fors begon te lekken. Het zou nog veel erger worden.

Door al dat aan de wind varen sloeg vooral de stuurboordkant van de boeg in het water. Af en toe werd de hele kop door een hoge golf met een klap naar lij gesmeten. Door een constructiefout brak de huid naar buiten. Het zat zo.

De voorkant van de vloer van het vooronder steunde op een forse dwars balk. Voor in de boeg zat die dwarsbalk boven op het zaadhout vast aan de steunbalk tussen het dek en het zaadhout. Die dwarsbalk steunde aan beide kanten tussen de spanten, bijna tegen de huid. Bij elke klap hield die balk de huid tegen van het voorschip, met de enorme druk daar op. Het moest breken. Op zee kon ik er niets aan doen. Het werd pompen. Iedere keer dat ik er aan dacht. In de nacht hoorde ik de enorme plons heen en weer slaan, ik moest beide dingen doen. Slapen en pompen. Ook om het schip zo licht mogelijk te houden pompte ik zo veel mogelijk. Passaat ging dan beter over de golven heen.

Ik liet Passaat zijn gang gaan en ik vorderde goed. Dinsdag de 5^e september zat ik 180' pal noord van kaap Undi, Fiji. Ik had 30.000,5' op mijn log staan en voelde mij goed. Weer bereikte ik een mijlpaal. Mijn Klx viel niet tegen met 185°. Met de forse wind en zee was het zwaar voor beide. Ik ging nog een dag door en wendde de steven naar het 110' oost liggende Futuna. De barograaf ging toen vallen. De wind nam wat af en schiftte naar oost. Ik laveerde over 30° en 150°.

Donderdag noen had ik zo'n 35' naar het oosten goed gemaakt en ik zette door. De wind werd weer fors en ging naar noordoost en de noen van vrijdag zette mij een onwaarschijnlijke 90' naar het zuidoosten. Zo'n 35' stroming had ik mee, de equatoriale contrastroming. Dat kon er best bij. Ik had wel een tegenvaller. Een van de stroppen aan de boegspriet waar een blok aan zat was doorgeschaveld. Ik probeerde er languit op te gaan liggen om het te repareren. Toen Passaat in een zee dook klapte ik met veel gekraak met de punt en al naar beneden. Ik greep het restant en trok mijzelf aan boord. Ik had weer twee boegsprieten.

Het was doodzonde en zo onnodig. Op korte termijn had ik de boegspriet niet echt nodig. Ik had beter moeten weten en kunnen wachten. Ik wilde altijd gelijk repareren. Ik ruimde de handel weer eens op en Passaat ging onverstoord verder met zijn mijltjes draaien. In de middag nam de wind toe tot 5 Bf uit noord-

noordoosten en bleef gunstig. 95' Vlx met een Klx van 175° bleef onwaarschijnlijk goed.

Ik zat nu 55' oost van Exploring eiland van de Fiji-groep en ik was kennelijk door het zeer doen heen. In de middag maakte ik van de nood een deugd en zette de dubbel fokken op mijn dubbele voorstag. Dat hield echter niet lang. De wind ging door de noord naar noordwest met 3 BF na twee fronten. Het regende af en toe, dat spoelde net het zout weer van Passaat af. Zondag 10 september zette mij 45' oost van Mbukatatanoa en de wind was doorgedraaid naar zuidwest 3 Bf

De zee was een stuk lichter geworden. Later viel de wind bijna geheel weg. 2/8° cumulus en veel cirrus gaven een heerlijk zonnetje bij 31° C 65% Rv en 1015 hPa. Dat etmaal maakte ik slechts 30'. Het volgende was nog slechter. 14' naar het zuidwesten. Woensdag 13 september zat ik 20' van Nuku Songe, de meest zuidoostelijke atol van de Fiji-groep.

Ik draaide daar omheen en voer west. Eerst wilde ik toch nog ergens landval maken en bedacht me later. Het zou interessanter zijn om naar de Minerva riffen te gaan. Via Totoya wendde ik de steven weer zuid. Zaterdag 16 september zat ik 65' zuid van Totoya en ik ging rustig verder.

Het werd zwaar bewolkt en maandag zat ik nog zo'n 90' noordelijk van de Minerva riffen. De wind hield niet en dat etmaal maakte ik 14' naar het noordoosten! Woensdag was ik wat dichterbij gekomen. De noordelijke Minerva was nog 35' zuidwest van mij. Het bleef licht en variabel weer. Het bleef zwoegen. De volgende ochtend schoot ik een sterren positie en die zette mij nog 12' noordelijk er van. Ik voer rustig verder en schoot af en toe de maan om de zaak bij te houden.

Donderdag 21 september 1989 om 9.30 brak de spanning. Precies op zijn plek zag ik witte springende veegjes op de kim, vanaf de zalingen. Later bleken het de brekers te zijn van Noord Minerva. Drie uur later ankerde ik net rond de bocht zo'n 50 meter noordelijk van de pas. Er was amper wind. Ik lag in 6 meter diep koraalzand en kon het anker en de ketting goed volgen. Ik ging wat later met Flatus aan wal, het rif viel tegen.

Het rif was knap laag en in zwaar weer kon je beter vertrekken. Er was geen enkele bescherming tegen storm golven.

De volgende dag in helder weer controleerde ik de sextant, een tiental hoogtes zetten mij een forse 2' zuidwest en buiten de lagune. Dezelfde avond nam ik Venus de planeet, en de sterren Alfa Centauri, Vega en Fomelhaut. De drie sterren

gingen vrijwel door één punt, 4' naar het westen. Venus zette mij 2' naar het westen. Met deze fout kon ik leven.

Ik durfde niet buiten het rif te gaan snorkelen en binnen was het niks. Later kwam de wind weer uit de zuidoost en lag ik aan lagerwal, ik verkaste naar het zuidoosten. Het bleef vreemd hier. Het enige substantiële leven waren wat zee-komkommers en vogels. In de rust bekeek ik ook de schade aan de boegspriet. Onherstelbaar. Ik had nog 3 RVS voorstagen, twee op de boeg en een op de boegspriet, ik kon nog genoeg rommelen. Ik voelde me ook niet zó depressief.

Nieuw Zeeland 2

Zaterdag 24 september om 8.15 uur vertrok ik weer. Ik zette koers naar de zuid Minerva riffen. 30.964' gaf het log aan. 3-4 Bf oost-zuidoost en 3/8° cumulus. Na de rust van de lagune rolde ik vreselijk buiten, ik moest weer wennen. 24° C 80% Rv en 1025 hPa. Om 13.50 uur was ik bij de noordpunt van Zuid Minerva. Een kwartier later was ik iets ten westen van de pas. Er stond een wilde zee van de mogelijk sterke uitgaande stroming. Het leek net zo verlaten als de Noord riffen en ook hier was ik de enige.

Ik voer door. Dinsdag 26 september stond er een 3 Bf oostelijk windje. Met noen hadden we 100' behoud naar 180° gemaakt bij 22° C 70% Rv 1025 hPa en 1/8° cumulus. De kern van de rug van hoge druk tussen het Paaseiland hoog en Australië liep op 29° Zb, de paardenbreedten waren nog ver.

De behouden waren hoog de volgende dagen. Dik boven de 100' en zondag 1 oktober wees mijn log 31.549' en bevonden we ons nog geen 50' noordoost van cape Brett. Dat was voorspoedig, we waren er nog niet. De temperatuur was fors omlaag gegaan naar 19° C en het werd zwaar bewolkt. Maandag was er geen Mws. Een forse noordoosten wind drukte Passaat met stormgrootzeil en fok #2, op de windvaan sturend, naar het zuidwesten. De forse 2-3 meter hoge zee maakte het Passaat wel moeilijk. Het zicht was ondertussen slecht geworden. Ik moest afstoppen.

Ik wilde deze keer gaan inklaren in Whangarei, daar kostte het niets. Maandag noen zat ik nog 24' noordoost van Bream head. Om 18 uur haalde ik mijn log in met een stand van 31.769' en ankerde net om de hoek in Urguharts Bay. Met de VHF maakte ik een afspraak met de douane op de pier van Marsdenpoint. Dat lag aan de andere kant van de rivier. De volgende ochtend maakte ik daar met veel moeite vast in de sterke stroming.

Vrijdag 6 oktober vertrok ik naar het noorden. Goed uitgerust kon ik er wel weer tegen. Om 15.00 uur ankerde ik in Tutu Kaka en zondag vertrok ik weer om 9 uur. Om 14 uur zat ik bij de Poor Knights in een noord-noordoosten wind. Om 16 uur zat ik bij Sandy Bay. Hier haalde ik mijn log in. De vissen haptten er naar. 's Nachts viel de wind tot licht weg, toch zat ik om 6 uur de volgende ochtend 10' zuidoost van Cape Brett. De wind bleef licht en met veel pijn en moeite ankerde ik om 15.30 bij Russel. Vrijdag 13 oktober vertrok ik naar Opuia.

Ik kende daar niemand en ik had er niet veel te zoeken. Na een paar dagen vertrok ik maandag weer naar het zuiden, met een west-zuidwesten 4-5 Bf verwachting. Ik zeilde nog wat rond de ankeringen in de Bay of Islands en werkte wat aan mijn schip en ging langzaam naar het zuiden. Zaterdag en zondag de 21 en 22 oktober regende het vrijwel continu en lag ik weer in Wangamumu. Maandag klaarde het op en ik ging verder.

Het binnen varen van Tutu Kaka was dit keer riskant vanwege de zware valwinden. Woensdag de 25^e om 7 uur zat ik bij de Hen and Chickens voor Whangarei. Ik ankerde 's avonds in Leigh bij Cape Rodney. Het vertrek de volgende ochtend wilde niet vlotten met een dikke mooring kabel tussen de bladen van mijn Danfort. Er bleef weinig wind. Ik sukkelde verder naar het zuiden via Whangaparaoa en Rangitoto naar Panmure.

Daar haalde ik bijna mijn handen open aan de mosselen van de gele mooring van Wessel. Ik belde hem op en alles was goed in Nieuw Zeeland. Hij had een verrassing voor mij. Zijn huis moest geschilderd worden, of ik daar zin in had. Ik kon er \$1000. NZ mee verdienen. Ik ging naar zijn bedrijf op het industrieterrein en we maakten een afspraak. Ik zou snel beginnen en mogelijk voor de kerst klaar zijn. Het werd geschat op een goede maand werk.

Wes had op fiets afstand een prachtig koloniaal huis, in alle ramen en deuren zaten kleine ruitjes. Dat was erg veel werk, aan de andere kant, er waren ook veel grote vlakken en dat zou wel opschieten. Ik maakte kennis met zijn vrouw en kinderen en het klikte meteen. Dat moest wel, want ze zouden mij ruim een maand moeten velen. Ik stuurde ondertussen bericht naar Nederland dat mijn bestelling naar hier, het huis van Wes, gezonden moest worden.

Het was een enorme verandering voor mij. Elke morgen vroeg met de fiets naar mijn werk. Ik bond de fiets met een slot aan de balie bij de jachthaven vast. Ook in Nieuw Zeeland waren naarlingen en op een morgen was mijn voorwiel er uit. Dat was nog een dure zaak. Ik moest wel. Toen ging de fiets met twee sloten aan het hek bij de landing.

In de weekeinden was ik nog drukker dan door de weeks. Ik begon met rond te vragen of iemand een timmerman in de buurt kende. Ja, vlak bij woonde een Deen, Eigil Hansen. Hij was gepensioneerd en had al zijn apparatuur nog in de garage. Ik er op af en het klikte snel tussen ons, ook met zijn Tokelau vrouw. Zij kon zalig koken en bakken. Speciaal zuur deeg brood, met van alles er in, noten, zonnebloempitten enz. Het leek wel taart.

Eigil had alles nog. Ik kocht op een bouwmarkt een paal en met de lintzaag van Eigil verjongden we het. Daarna schaafde ik het bij de jachtclub rond. Het was

niet zoveel werk meer, ik had de slag aardig te pakken. Mijn derde. In gesprekken met Eigil, die ook een fanatiek zeiler was, haalde hij mij over om mijn windvaan te verbeteren.

Ik had nog twee planken een van teak en een mahonie aan boord. Die lijmden we op elkaar en we maakten er een balk van. Die balk werd op het achterdek geschroefd, en hij stak door de voetlijst heen. Haaks onder het einde was een balk met een zwaluwstaart gemonteerd. Daar zat weer horizontaal een plankje onder. Daar steunde de windvaan as op en die as draaide op een nylon lager en in schootoog op de achterkant van de horizontale balk. Vlak boven de balk klemde ik een hefboom van teak met een stuk gaatjesstrip er op gemonteerd. De RvS staaf van het roertje werd afgezaagd en ook van een teaken hendel voorzien van 3 RvS bouten, van boven iets uitstekend. Om de 2 cm van het draaipunt. Verstelbaar dus. De verbinding tussen de handels was van teak. Met weer een gaatjesstrip aan de ene kant en een uitstekende bout aan de andere kant. Simpel en beproefd, ik had al vele systemen gebouwd.

De bout van het stokje ging in een van de gaten van het gaatjesstrip bij de vaan. Een bout van het roertje ging in een van de gaatjes van het gaatjesstrip aan de andere kant van de verbinding. Alles bij elkaar kon het moment aan beide kanten verlengd of verkort worden. Zodoende, en daar ging het om, kon de TEGENKOPPELING en kracht ingesteld worden. Als de verbinding van het stokje bij het roertje ver van het draaipunt af was, was de TEGENKOPPELING het minst.

De stuurkracht kon ik instellen met het moment van de vaan. Door de enorme flexibiliteit kon het systeem vrijwel altijd goed afgeregeld worden. Het stuurde Passaat beter dan ooit tevoren.

Ik was zodoende druk als een klein baasje en er kwam nog meer werk. Ik kocht voor \$100- NZ een Singer 319k. Een kleine industrie machine met vele steken en verwisselbare schijven. Ik was er de koning te rijk mee. Ik ging gelijk de stad in en kocht twee klossen zeilmakergaren, dun en dik. Er werden ettelijke pakjes met jeans naalden aangeschaft en ik ging de zeilmakers langs, om in de afvalbak te kijken.

Het was zomer 1989 en de Whitbread race kwam langs. Een van hen liet bij een zeilmaker een stapel Kevlar zeilen achter. Een fok en een grootzeil. Voor weer \$100- NZ was ik de man. Met een vrachtwagen van Wes werden ze opgehaald en uitgelegd in zijn opslag hal. Ik sneed er wel vier zeilen uit. Een bezaan, grootzeil en een fok #2 en #3. Toen had ik nog veel doek over voor reparatie. Het bruine grootzeil was al afgedankt en die van de Kevlar slaagde goed. Ook de bezaan lukte prima. De fokken waren wel erg zwaar. Het was dubbel doek.

Alles bij elkaar, de goden waren me gunstig gezind, al had ik alles wel zelf bij elkaar gezocht en gekletst. Ik was ontzettend druk tot de kerst en toen kwam alles klaar. Ik moest alleen nog mondvoorraad kopen. Dat deed ik ook via Wes bij een soort Macro, dat zou ik pas vlak voor mijn vertrek doen.

Eerst wilde ik mijn nieuwe boegspriet uit proberen. Ik wilde naar Zuideiland en Christchurch was mijn doel. Bij de zeilmakers haalde ik ondertussen wekelijks allerlei handige dingen uit de afval tonnen. Leuvers, oude dubbelingen met ogen en meters zeildoek, vooral eind december. De zeilmakers maakten de balans op en smeten weg wat te lang lag.

Begin december ging Passaat op de helling. Een oude dieptemeter van Wes verving de mijne, die ondertussen kapot was. Ook werd er naar de stuurboordboeg gekeken. Twee of drie planken waren naar buiten gebroken op de voornoemde balk. De kop werd van de balk afgezaagd, aan beide kanten. Van binnen werd er een occume 10 mm watervast triplex dubbeling op geschroefd, van smalle strips. Die strips bogen goed mee met de huid. Met wel 100 schroeven werd het met veel epoxy vast geschroefd. Er kwam later geen druppel meer door. Van buiten sloeg ik de naden met het breeuwijzer goed open en vulde het met katoen. Alles bij elkaar was ik al dat werk wel zat.

Na de eerste proefvaart bleek de Kevlar bezaan flut. Het achterlijk was veel te open. Ik rommelde wat en draaide het om. Achter werd voor. De reven gingen er uit. Een wig werd er onder gestikt en de reven op een ander plek. In een of twee dagen stond het als de beste te trekken. In het grootzeil had ik zelfs drie reven gezet, vrij kleine. Dat zou later goed bevallen. Het Kevlar grootzeil was een losse broek en stond perfect. Ook de bezaan was een losse broek. Met zo'n sloep als Passaat zeilde dat beter, ik kon het zeil vrij buikig zetten en de giek ver naar buiten. Ze trokken dan als gekken.

Toen vertrok ik naar Christchurch, Zuideiland. Ik vulde de tanks en sloeg voldoende mondvoorraad in voor de komende weken. Ik zeilde in voortreffelijk weer van ankering naar ankering richting Cape Colville.

Zaterdag 24 februari 1990 met 31.752' op het log voer ik het Colville kanaal in, op weg naar East Cape, door de Bay of Plenty. Het mooie stabiele weer bleek op te zijn en windstiltes en veel wind wisselden elkaar af. De nieuwe boegspriet deed het goed en de nieuwe windvaan constructie functioneerde perfect. Met licht weer en zeegang met weinig vaart kon het stuurroertje het grote roer niet houden. Het grote roer sloeg heen en weer en het kleine roer ging slippen. Ook nu moest ik uit bescherming van de constructie het helmhout tussen de 'tubing' belemmeren in zijn vrijheid.

Bij Oostkaap lag een formidabel front met 7 Bf+ zuidwesten wind. De riffen gingen er in en ik laveerde een dag en kwam niet veel verder. Ik moest ver naar zee steken om de kaap te ronden. We voeren hard aan de wind. Een paar leuvers van het grootzeil kwamen los. Passaat lekte weer aan alle kanten. Ze was te lang inactief geweest. Het duurde meestal een paar dagen voor alle planken dicht getrokken waren.

Woensdag 28 februari, ik was net voorbij de kaap en de wind was weg. Ik haalde de loglijn binnen, nadat de lijn in de schroef kwam in een windstilte. Door de zeegang drensde Passaat lichtjes achteruit. Het bleef zwaar bewolkt en de barograaf steeg naar 1021 hPa. De k.k. wisselde tussen 240° en 270° als er wind was. Meer dan 2 Bf uit het zuiden werd het niet.

Ik was niet meer gewend aan de variabelen. Ik baalde van de enorme oncomfortabele situatie. In de middag kwam er wind. Veel wind. Ik had het Passaat tuig staan met de fok #2 op de boegspriet. Dat was te veel. En krak zei de boegspriet. Vlak voor de verstaging van 1,5 meter ging hij scherp in tweeën.

Hier was ik weer even mee bezig. Zin om door te gaan had ik niet meer. Ik keerde de steven en voer terug naar East Cape. Ondertussen was de Yeasu radio ook al dat vocht zat. Geen enkel geluid kwam er meer uit. Ik koppelde de stroom er af en hoopte dat de condens er vanzelf uit ging.

Later die donderdag werd het 0/8° bewolking met fraai weer. Met vol tuig voeren we noordelijk met een oostelijk windje. De volgende donderdag een week later ankerde ik in Wangaparapara en likte mijn wonden. Ik zaagde de boegspriet netjes recht af en liet het er nu bij. Geen verlenging meer. Ik relaxte nog een tijdje in de omgeving, maar ik moest nog terug om de voorraden in Panmure op te halen.

Op 3 mei zat ik weer in van de Baai van de Eilanden. Ik had al in Whangarei uitgeklaard. Vanuit Opuā was ik liftend naar het noorden gegaan richting Whaitangi om nog wat Kiwi vruchten te kopen. Het was iets vroeg, en ze waren nog wat hard en groen. Ik kocht er 10 kg van om er later jam van te maken.

De Pacific Zuid 4

Het was donderdag 3 mei 1990, mijn laatste dag in Nieuw Zeeland. Mijn log ging weer uit, i.p.v. het knopentouw dat ik aan de kust gebruikte. Hier moet ik iets uitleggen. Vroeger werd met een log de knopen (mijlen) per uur gemeten. Een zeemijl is één boog breedte minuut, dat is 1852 meter. Je laat een logplankje aan een lijn 1 minuut vrij in het water gaan. Je telt de knopen die door je hand gaan. De rekensom is dan $1852 / 60 = 30$ meter afstand tussen de knopen. In de kustwateren deed ik iets soortgelijks.

Ik sleepte een 10 meter lange lijn van nylon achter de boot. De eerste knoop zat op ongeveer 2.5 meter en dan zat er weer een op elke volgende meter. Ik ijkte de lijn af met licht weer bij een geschatte snelheid van 1 knoop. De eerste knoop ging er in op de plek waar de lijn net uit het water kwam bij die knoop snelheid. Hoe hoger de snelheid, hoe strakker het touw, hoe meer 'knopen' dan uit het water getild werden. Je hoefde alleen het aantal knopen te tellen die uit het water getrokken werden en dat was de snelheid. Het werkte wonderlijk nauwkeurig en voor niks! De (Belgische) 8-vormige knopen zaten tot het einde om de meter, om ook voor de benodigde weerstand te zorgen.

De logstand was 32.279' bij een 2/8^e bewolking helder en droog met een 4 Bf zuidwesten windje. Net als vorig jaar wilde ik eerst wat naar het oosten varen, alvorens naar het noorden af te buigen. Er zat meer wind in de buurt van de Kermadec eilanden. De eerste dag ging alles als vorig jaar, zelfs bijna dezelfde route.

De volgende dag verschilde. Ik had de zak harde en bijna rijpe kiwi vruchten op de kajuit in het zonnetje gelegd en 's avonds vergeten binnen te halen. Natuurlijk waren zij de volgende ochtend overboord, na een fikse front passage in de nacht. Ik had er aardig de pest in en het was goed onder zulke omstandigheden alleen te zijn. Je komt jezelf tegen en niemand anders.

Ondertussen stuurde de nieuwe windvaan installatie voortreffelijk. Ik miste de lange boegspriet in het geheel niet. 120' Vlx bij 26° ware koers in het eerste etmaal was zelfs heel goed. Later werd het wat rustiger, de behouden bleven goed en bleven nog twee dagen boven de 100'. Zondag zakte het net daar onder met 95', maandag viel de vaart er uit met 15'.

Het werd wat warmer met een lichte zee uit het oosten en dinsdag haalden we amper 35' naar het noordoosten. Door de gunstige winden zaten we toch 550'

noordoost van Noordkaap en 200' zuidwest van de Minerva riffen. De wind was 3-4 noordoost geworden en het was buijg met veel, heel veel regen.

Woensdag viel de diurnal oscillatie weg, er moest een front in de buurt zitten. We wachtten af. De temperatuur was nu 26° C en woensdag kwam ik in de buurt van de Minerva riffen. De wind was toegenomen tot 5-6 Bf met zwaarbewolkt weer. Met noen zat ik nog 40' zuid van de zuid Minerva riffen met een goede 103' Vlx 16.4 Klx. Dat betekende dat ik de zuid Minerva riffen bij nacht zou passeren. Met matig zicht. Om 18 uur had ik VHF contact met iemand die voor anker lag in de lagune, onder geen beding ik ging naar binnen in het donker.

Op gegist bestek zette ik koers iets oost van het rif. In het pikkedonker tegen 20 uur passeerde ik het zonder de riffen te zien of te horen. Daarna zette ik koers op de noordelijke riffen. Die lagen op 20' noordoostelijk. Om middernacht zag ik op eens dansende witte wieven binnen een mijl recht voor mij. De noord Minerva riffen. Het gegist bestek klopte als een bus. Dit keer ging ik om de west en bleef de wieven volgen op ongeveer 150 meter aan stuurboord. De forse zee verminderde even toen we in lij voeren, en nam weer toe toen we voorbij de riffen waren. Het gaf veel voldoening om zo nauwkeurig te navigeren.

Vrijdag werd het slechter met zwaar onweer en dat onweer zou ik nooit vergeten. Ik keek door het zijraampje naar buiten. Opeens was er een verblindende lichtflits en een kanonslag als van een 25 ponder, toen ik in dienst was bij de artillerie. Ik schrok me dood. De bliksem leek op een tiental meters van de boot in te slaan. Ik rook de ozon. Mijn oren suisden en de Starwars doolden rond in mijn ogen. Het duurde minuten voor ik weer helder kon kijken.

Ik controleerde de elektronica aan boord, niets was er stuk. Zoals vaker, ik had stinkend geluk gehad. De barograaf wees 1008 hPa bij 99% Rv, geen paardenbreedte waarden. Het verbeterde snel. De volgende dag wees de barograaf 1014,5 hPa. De wind ging naar pal noord en de koers naar noordwest. Later kromp de wind naar zuidwest en werd de koers weer noordelijk. Ook werd het helder en onbewolkt.

We zaten 60' zuidelijk van de zuidelijkste atol van Fiji, Tuvana-i-ra. Met een log van 33.221' passeerden wij het rakelings. We bleven met vol tuig en met lichte winden uit het zuidwesten door varen. De volgende ochtend passeerde er op ongeveer een halve mijl noordelijk van mij een jacht. Ik kon alles aan boord zien behalve mensen. Het voer een strakke west naar oost koers. We maakten die dag nog 96' naar het noordwesten. De nieuwe Kevlar zeilen trokken lekker.

We bevonden ons toen 60' zuidelijk van Totoya op de 14 mei 1990. Een rommel zee met helder en droog weer en een 3-4 Bf oosten windje, we leken door de

paardenbreedten te zijn. Verjaardagen en feestdagen waren op zee gewone dagen en ik deed er nooit iets aan. Aan wal trouwens ook niet.

Ik huldig het standpunt: "Als je elkaar het hele jaar door ziet **hoeft** een verplicht verjaardagbezoek niet. Als je elkaar het hele jaar niet ziet, hoeft het voor mij **ook** niet!" Dus familie en kennissen weten dat ze het hele jaar door welkom zijn **behalve** op mijn verjaardag. Die dag vergeet ik. In de middag voeren we onder windvaan en dubbelfok.

De tweede fok #1 had ik in Nieuw Zeeland gemaakt en die was net zo goed als de originele. Een witte weliswaar, zodat ik knipogend onder dubbelfok voer. De windvaan had er geen enkele moeite mee. Ik wel, want de dubbelfok kon een beperkte windschifting aan, dan moest de handel weer afgebroken worden en fok + grootzeil gezet worden.

In de middag peilde ik Suva aero op 325° kompas. De Yeasu deed het weer, toch was iets vreemd aan de set. Normaal kon ik afstemmen op 30 banden van 1 MHz. Op ongeveer 50 kHz erboven en onder. Dus van 950 kHz - 2050 kHz in de 1 MHz band. Dat werkte niet goed meer. Ik kon van 950 - 1900 MHz afstemmen in de 1 MHz band en het bereik leek minder te worden. Het vocht zat er kennelijk goed in.

Woensdag 16 mei was mooi weer met zeer lichte winden uit het oosten. Met veel pijn en moeite haalde ik Suva en ankerde bij de rest in het noordwesten van de landing. Het inklaren kostte 40 Fiji dollar.

De jacht club wilde er ook nog eens \$20 per week hebben voor de dinghy landing, hoorde ik van anderen. Ik liet me niet zien in de bar en ik zag ze zelf ook niet. Ik werkte weer veel aan Passaat om haar weer klaar te maken voor de volgende oversteek naar Vanuatu. Eerst ging ik nog naar Lautoka aan de westkust van Viti Levu. Dat was een suikerriet stad en het werd me door anderen aanbevolen.

Het begon te regenen en te regenen. Dagen achter elkaar. De hoeveelheid was enorm. In een ochtend was Flatus vol geregend, ongeveer 15 cm. Het dubbelwandige bootje kon nooit zinken, het werd wel erg zwaar en bonkte hard tegen Passaat in de lichte deining van de haven. De lange boegspriet miste ik nu. Meestal maakte ik Flatus met een blok aan de boegspriet vast en draaide hij zodoende vrij van Passaat in de rondte.

Ik ankerde nog bij het hotel in een inham, noordwestelijk van de baai, vlak voor ik naar Lautoka vertrok. Ik controleerde de kielbouten en draaide de twee bij de hoofdmast wat aan en hoopte op wat minder lekkage.

6 juni vertrok ik om halfelf naar Lautoka en zeilde in rustig weer langs de riffen, om 12 uur voer ik door de Mbengga passage.

Ik zeilde in de lichte zuidwesten wind onder vol tuig en de hele nacht laveerde ik, tot ik ongeveer met zonsopkomst bij de pas Navula was. Toen ik later dichtbij de ingang was zag ik dat ik het met geen mogelijkheid onder zeil kon maken in de lichte winden. De stroming kwam sterk uit de pas en de kolkingen en wervelingen waren enorm. Ik zocht voor de zekerheid de as op en voer op de motor en volgde de lichtenlijn door de pas. Ik werd heen en weer geslingerd, in diep water was dat ongevaarlijk.

Het waren ondertussen volledig lij-eiland condities geworden en dat betekende in de ochtend geen of een minimale landwind. Ik schoof rustig onder diesel langs de fraaie kust met de vele mooie beschutte baaien naar het noordoosten. Halverwege passeerde ik de Nandi luchthaven en daarna kwam ik bij Vunda pt, aan de andere kant van de Tomba Ko Nandi baai. De kust was hier knap gevaarlijk met riffen, zodat ik op een forse afstand uit de kust bleef.

Ruim voorbij de pier van Lautoka lagen een paar jachten en ik voegde mij daarbij. Ik lag bijna tussen Mbekana eiland en de vaste wal. Het was goed beschermd, de ankergrond hield niet al te best. Het was een hele wrik naar de pier en ook een hele wandeling naar de stad. Net als Suva was Lautoka knap welvaarend.

Hier moest ik de problemen van mijn wapens, de revolver en het seinpistool oplossen. Die waren in Suva achtergebleven en zouden op mijn verzoek naar hier gebracht worden. Ik had geen haast, zij evenmin. De regen was hier niet minder. Een paar keer was de noordoosten wind zo fors, dat ik onder zeil naar Vunda pt voer. Vlak tegen het rif, voorbij de olie terminal ging ik voor anker. Na de passage van het slechte weer ging ik weer terug naar Lautoka. Hier vulde ik de tanks met regenwater.

Ik ontmoette een Zweed, die een kano als dingy gebruikte, later kocht hij voor \$100- Fiji mijn laatste Engelse Danfort. Ook kocht ik wat kleren, T-shirts en shorts en een dikke sweater tegen het koudere weer in de avond.

Alle prijzen waren laag. Ook vond ik hier voor \$10- USA een India made Primus met \$2- USA reserve branders, die ik later veel gebruikte. Ik haakte de brander aan een oog aan Bb, op het schap bij de ingang. Dat ging idem-dito met de pan of ketel. Het beviel goed en de kosten waren minimaal. Mijn Optimus gebruikte ik hierna nog zelden. Zelfs het brood bakken ging perfect op één brander. Ondanks dat kocht ik toch nog 2 Optimus branders voor \$50- Fiji per stuk, een koopje.

Na het uitklaren en het ophalen van het schiettuig ankerde ik eerst nog een nacht bij de olie terminal. Op mijn akkertje zeilde ik de volgende dag, eerst met de landbries en later met de zeebries om 16.20 uur door de Navula pas. Die was nu rustig en met alle zeilen op ging ik er lekker door. Het was knap steil daar en een paar 100 meter uit de kust was het peilloos diep voor mijn dieptemeter. Het log ging er weer uit met een stand van 33.512'.

Om 18.00 uur had ik een 240° Kk. Het was 29° C en 75% Rv en 3/8^e cumulus, helder en droog, bij een noorden windje. Er werd koers gezet voor Vila, Vanuatu. Het duurde nog een dagje om uit de invloedssfeer van dat grote eiland te komen. Na een frontpassage met wat regen klaarde het op en de Passaat brak door. Eerst nog uit het zuiden, later uit het reguliere zuidoosten.

Vrijdag om 6 uur stond er een strakke zuidzuidooster en verder waren het normale waarden, helder en droog en voor een keer onder voltuig. De dagen rolden rustig voorbij zonder echte bijzonderheden en in de nacht van maandag 9 juli waren we vlak bij Efaté eiland. Ondanks de volle maan zag ik het niet door het matige zicht. Met de komst van de zon werd het eiland op de juiste plek zichtbaar. We voeren snel door, vlak onder de kust met een lekkere Passaat en draaiden om Pango point de Mele baai in. Toen draaiden we naar het noordoosten naar de baai in de baai en naar Vila in de kop daarvan.

Vlak voor de stad was een quarantaine boei en daar ankerde ik in 5 meter diepte, kraakhelder water op levend koraal. Logstand 33.980'. Iets zuidelijk van de quarantaine was het kanaal naar de totaal beschutte derde baai tussen Iririki eiland en Vila. In het kanaal naar die baai, aan de landzijde, was een kleine jachtclub.

Ik ankerde aan de andere kant tegenover de jachtclub in zand, vlak tegen het steile strand aan. Achter mijn stokanker dat goed door het zand in het koraal pakte in de geul. De kleine ploeg ging als vanouds naar het strand. Het eilandje was volgebouwd met rondavels voor de toeristen. Met een gratis pontje kon ik naar de andere kant, meestal wrikte ik zelf, of zeilde. Vila bestond alleen uit winkels voor de toeristen. Een paar honderd meter uit de stad was je al in de rimboe en de 20^e eeuw leek ver. Het verblijf kostte wel 6200 Vatu per maand, dat was de bedoeling.

Het was knap druk met jachten en later hoorde ik dat het feest was. Het 10 jarig bestaan van de onafhankelijkheid was op 30 juli. Het was er warm en drukkend en ik liep er niet zoveel rond. Ik zeilde veel in Flatus, de baai was helemaal ingesloten. Een paar keer voer ik rond Efila eiland, vooral het rif zuidelijk er van was het bekijken waard.

Eind juli werd ieder jacht uit het kanaal naar het noorden gestuurd en daar gingen we massaal voor anker. Eerste klas lagen we te kijken naar een fenomenaal vuurwerk. Ik had hier goed contact met een oude baas. Hij leek wel de werkplaats van een dokter bij zich te hebben, om zijn eigen gezondheid te controleren.

Met hem ruilde ik aardig wat goede boeken. O.a. De heruitgave van het standaardwerk over Hawaii's legenden en mythes. Geschreven door de laatste koning Kalakaua, het las als de Griekse sagen en legendes. De reizen van Odysseus vielen in het niet bij de oversteken van Samoa en vooral het 'tovenaars eiland Huahine'.

Woensdag de 8^e augustus vertrok ik voor Nieuw Caledonië, want het werd niet geapprecieerd dat je de andere eilanden bezocht. Vanuatu wil zich zelf blijven. Ik gaf ze groot gelijk. De boekhouding van de haven was niet veel soeps. Ze vergaten mij om geld te vragen. Ik ging de stad in en kocht wat flitsende shirts en shorts er van en wilde wegvaren. De havendienst en douane kwamen alsnog en wilden geld, na enig gepraat namen ze het sportief op. Ik had uitgeklaard en ik had geldige papieren, ze konden mij niets in de weg leggen.

Naar de oost punt van Nieuw Caledonië was het ruim 250' varen en zulke korte stukjes zinden mij niet zo.

Je lag amper op koers en je was er al. Een non-stop rond de wereld is het andere uiterste en dat trok mij nog minder aan. Passaat was daarvoor totaal ongeschikt met zijn 9 meter lengte. Minstens 3 meter te kort, om alle benodigde voorraden te dragen.

Vrijdag noen zette mij 50' west van Tana en ik bleef wat oostelijk voorsturen om de 1' westgaande stroming goed te maken. Al met al schoot ik lekker op. Ik zette koers op Mare eiland, pal noord van de Havvanah pas van Nieuw Caledonië. Mare passeer ik zondag en maandag.

De zuidkust was spectaculair met heuse hoge fonteinen van water. Dit was een Makatea koraal eiland. Met noen zat ik ruim 30' noordoost van de pas. Ik stopte af, om er morgen comfortabel door te gaan, richting Nouméa.

Met een 1-2 Bf windje uit het oosten naderden we de volgende ochtend de pas. Die was ruim en open, zo veilig als een huis. Ik ontmoette er geen enkel probleem. Zuidwest van de ingang zag ik een ander jacht voor anker, ik zeilde verder. Ik voer richting kaap Da. Daarna voer verder naar Pony baai en draaide weer naar het noordoosten en ankerde in een van de vele beschutte baaien.

Hier heerste alle rust en vrede en donderdag begon de riskante tocht over het rif tussen de koraalhoofden door, naar Nouméa. Eerst ging ik door de straat bij Wen eiland en dan kreeg je ruim water. Dat leek zo, op de kaart zag ik dat het vergeven was van de koraalhoofden. Dit rif is het tweede in grootte van de wereld. Het groot Barrière rif, noordoost van Australië is het grootste en het grootste bouwwerk door levende wezens op aarde gemaakt.

Gelukkig was het rif goed bevuurd en beboeid. In de namiddag ankerde ik in het zuidelijke deel van de baai van Nouméa. Tegen een landtong, niet ver van de ingang van de pas gebouwde marina. Ze waren hier heel streng op wapens, verder was het gemoedelijk. Ik deed wat inkopen en reparaties.

Ik herinner mij nog naar de Shell raffinaderij te zijn gelopen, want een kabel van de motorbediening was gebroken. De massieve RvS draad was afgebroken van een bevestiging. Daar boorden zij het vroegere gaatje op en soldeerden de draad er weer in. Hij was iets korter geworden, ik had echter verstel mogelijkheden genoeg. Het kostte mij niets, want de slogan is bij slot van rekening "SHELL HELPT" En dat makten ze helemaal waar! Bedankt.

Na een paar dagen begon het fors te blazen, uit het noorden en ik verkaste naar de noordkant van de baai. Het anker groef vast en ik reed daar de storm uit. Het was een zeer forse zeiltocht met Flatus. Toen de wind ging liggen wilde ik weer terug naar de ankering vlak bij de marina, dat ging niet zo makkelijk.

Het anker zat muurvast. Ook met de motor was er geen beginnen aan. Ik ging naar de marina en deed navraag bij de havenmeester. Daar hadden ze geen goed bericht voor mij. Die kant was vergeven van het schroot en wrakken uit de tweede wereldoorlog. Ze boden hulp aan met een vletje om mijn ploeg en ketting te redden. Dat mislukte jammerlijk. Ondertussen lag alle ketting en mijn anker daar aan een boei en ik lag gratis in de marina. Ik was er niet gelukkig mee.

De havenmeester en een andere Fransman van een Spray replica boden wat later aan om te gaan scubaduiken. Het was daar 20 meter diep en zelfs in de tropen is het dan ijskoud. Beiden besteedden een volle dag met duiken, graven en meer. Zelfs de paar meter touw met een grote kurk aan het einde hadden ze te pakken, ze konden niet onder het anker komen. Ze gaven het op. Ik nog niet. Er was een Frans detachement gelegerd en ik ging er naartoe. In mijn beste Frans legde ik het uit, ze wilden er niet aan. Wel als er een leven op het spel stond, niet voor een anker van een paar honderd dollar.

Alles bij elkaar duurde dat een week en op een ochtend was ik het zat. Ik voer er heen, hieuw de ketting zo strak mogelijk in, de boeg ging waarlijk fors naar be-

neden. Het was barsten of breken. Ik zette de motor in zijn achteruit en voer hard weg. De boot veerde met zijn kont omhoog, toen de ketting strak kwam en toen ging het vooruit, volle kracht. Dat hield ik een kwartier vol, heen en weer. Er leek ruimte te komen, die ik weer in hieuw met mijn takel aan de mast. Op eens leek ik los te komen en toen ik bij de boeg was merkte ik dat die nog fors naar beneden wees. Het was kennelijk opgekrikt.

Ik voer langzaam om de zaak te bestuderen en draaide in een grote cirkel. Toen ik weer gas gaf was ik vrij. Het leek erop dat ik onder een 10 of 20 meter stalen balk gelegen had, eerst vrijwel in het midden. Later schoof ik er naar de kant af. Ik vroeg aan de Fransen, die me zo geholpen hadden met het duiken en losgraven of er nog kosten waren. Dat werd weggewuifd, 'Als iemand hulp nodig heeft help wat je kunt, dat is alles, goede reis'.

Ondertussen kwam er een Amerikaans jacht langs. 20 meter, sloep getuigd. Zij nam een driedubbele plek in aan de buitenkant van de marina. Met een bootman, kok, kapitein en machinist aan boord met nog wat matrozen. In het week-einde kwam de eigenaar met wat gasten langs in zijn Learjet. Ze gingen snorkelen op het rif. Na afloop vertrok de eigenaar en ging het jacht weer verder...

Mijn vreugde was groot en ik ging feestvieren door naar Prony baai te varen en daar te vissen, snorkelen en weer mezelf te worden. Ik bleef daar twee weken.

Hier ontmoette ik ook Australiërs met goede gegevens over het weer van hier naar Australië. Ik zag zelfs weerkaartjes met de patronen van de 'southerly buster'. Ze gaven alles er omheen weer, tot hier en wel per dag. Met de posities van de trog en de rug van hogedruk.

De tijd dat ik in Nieuw Caledonië was blies de wind meer west en zuidwest dan alle andere richtingen bij elkaar.

De Tasmanzee

Het was eind oktober en ik moest weg, het orkaanseizoen brak aan. Donderdag 1 november vertrok ik via de zuidelijk van Nouméa liggende pas Bulari. Dat was de hoofdpas en die was goed bevuurd en ook overdag goed te verkennen. Er waren wel drie kanalen om uit te kiezen. Ik nam de meest westelijke met de lichtenlijn. Het log ging om 08.50 uur bij een stand van 34.363' er uit.

We gingen weer in de richting van de paardenbreedte, tussen hier en Sydney. Een 4 Bf zuid tot zuidoosten Passaatje drukte mij in de goede richting met verder allemaal normale waarden. Een paar dagen eerder was er een Amerikaan vertrokken, ook singlehanded, wiens zeilen ik nagekeken had. Hij kon zoals de meeste Amerikanen geen dankjewel zeggen en een oude waterdichte 7x35 verrekijker en \$100- moest ik aannemen. Beide waren welkom. Hij ging ook naar Sydney.

Ik herinner me nog de eerste dagen veel geëxperimenteerd te hebben met de dubbelfok. Met twee uithouders en ook met één hele lange vaarboom. Alles vliegend gehesen tegen de hoofdmast aan, ik was er niet kapot van. Ik miste mijn Passaat tuig met de lange boegspriet en vooral het grote gemak daarvan. Ik kon niet echt mijn draai vinden met ruime wind.

In tegenstelling tot de laatste maand in Nouméa was het de eerste dagen rustig en normaal weer. Donderdag 8 november, bij een log van 34.932,' een week na het vertrek zat ik al 260' noordoost van Brisbane. Het was minder fraai weer geworden, zwaar bewolkt en de zuidooster bleef staan. Vrijdag ging de gang er uit naar 44' Vl_x 290° Kl_x met een forse noordwest gaande dwarsstroming. Zaterdag konden we zelfs geen Mws maken en zondag de 11^e lag ik bijgedraaid in buitengewoon zwaar weer.

Een oog van het (gaffelvormig) lummelbeslag aan de bezaan brak af in een gijp, toen de half doorgesleten pen afbrak. Ik repareerde het tijdelijk en ik ging door. 2 riffen in het grootzeil en twee in de bezaan. Beiden strak midscheeps geschoot. Passaat lag nu rustig bijgedraaid met nagenoeg de kop in de wind. Ze zwabberde langzaam heen en weer afwisselend bak- of stuurboord. Zo kon ik dagen blijven liggen. De drift was minimaal. De Kevlar zeilen konden wel tegen een stootje. De kop van Passaat ook.

De zee was toegenomen tot ongeveer 4 meter. Tegen de avond nam de harde wind af tot 5-8 vlagerig. Het was het nog verre van comfortabel. Het was een linke kust en het bleef oppassen geblazen voor ons tweetjes.

Maandag de 12^e gaf een misgis van 44' naar 113°. Dat was niet mis. We waren 60' pal oost van Brisbane en ik begreep nu waarom ik nog geen kust zag. De afnemende zuidwesten wind leek meer om de zuid te gaan. Dinsdag was het zeer licht weer en in de middag kwam er een noordooster en we zetten de Bolletruus. Woensdag noen zaten we 20' noordoost van Port Jackson. Om 19 uur draaiden we tussen de Heads de haven in. Een half uur later ankerde ik in Spring cove, net noordelijk van de ingang.

Ik zou hier nog ettelijke keren ankeren in deze strategisch gelegen baai. In Sydney hielden ze de zaak goed in de gaten.

In geen tijd kwam de douane langs en een afspraak voor morgen ochtend werd snel gemaakt. De douane zat in Neutral Bay, noordoostelijk van de Sydney Harbour bridge op zo'n 5' van hier. Je kon het onder zeil doen. Passaat was echter niet op zijn best met zoveel verkeer. De douane was heel schappelijk en een visum van een half jaar was geen enkel probleem.

Ik kon gaan en staan waar ik wilde. In Port Jackson moest ik of in een marina gaan liggen of in Ballshead Bay. De Ballshead Bay was de vaste ankering voor de jachten. Het was knap beschermd en alleen in een Southerly buster kon er nogal was zee staan. Wijs geworden in Nouméa deed ik een dikke polyester drijflijn aan de kop van mijn anker. Een oude bolvormige visboei werd aan het einde van de lijn gebonden en ik ging tussen twee ankers liggen.

Na een paar dagen kon ik lachen, er werd aan alle kanten gedoken en zelfs met een boei was je hier niet veilig. Complete motorblokken van scheepsdiesels lagen in de blubber. Twee keer moest ik mijn anker los maken en de ketting ergens onderuit trekken. De blubber was kennelijk interessant, want van Milieu kwamen ze elke maand monsters opnemen.

Hier hakte ik de knoop door en kocht een zware zeer goedkope ploeg om van het geduvel van mijn te lichte CQR af te zijn. Die bleef in de blubber 'drijven'. Ik ankerde vanaf toen uitsluitend met de Aussie kloon. De Amerikaan uit Nouméa had een desastreuze oversteek gehad. In hetzelfde front waarin mijn bezaan-lummelbeslag brak, verloor hij zijn grootzeil. Waar de zalingen en de onderwanten bij elkaar zitten liep het zeil knijp. Voor hij de zaak los had was er niet veel meer over van zijn grootzeil. Het hele achterlijk was aan gort en 'beyond repair', ook voor mijn machine.

Je kon op twee manieren aan wal gaan in Ballshead Bay en meestal nam ik de kortste, op de landpunt aan de westkant. Daar waren nogal wat rotsen en het was een lange wandeling naar de winkelstraat.

Een keer nam ik de noordelijke baai. Ik kwam gemakkelijk aan wal bij wat locale jachten, die daar voor anker lagen. Ik klom het steile pad omhoog. Aan de kant van de weg zag ik een container staan met een bouwstelling pijp er in, met veel cement bedekt. Dat werd mijn 4^e boegspriet en ik was terug bij af zoals ik begonnen was in Zuid Afrika. Met een steen bikte ik het meeste cement er af en vervoerde de pijp met veel pijn en moeite op Flatus naar Passaat.

De verstaging en de spanners waren er allemaal nog en zodoende was het slechts een dagje werk om Passaat weer aan te kleden. Ook was ik weer van het gebonk af van Flatus in de nacht. Ik was benieuwd naar de prestaties samen met mijn nieuwe windvaan. Langzaam werd het plan geboren om naar Tasmanië te gaan. Iemand vertelde mij dat je daar bijna voor niets met je schip de helling op kon. Zoiets liet ik mij niet ontgaan. Ik had tijd zat en niet veel te doen. Port Jackson was een fraaie estuaria. Het was wel vergeven van de bedrijven en appartementen. Het centrum van Sydney vond ik een ramp, nauw en verkrampt gebouwd ronde de vroegere karrensporen.

Ook ging ik hier weer naar de **Shell** raffinaderij een baai verderop en in geen tijd was het lummelbeslag, door een medewerker zeezeiler gesoldeerd. Weer bedankte ik de firma die bijna mijn sponsor werd.

Het kon hier knap warm zijn. Over de 35° C voor een southerly buster uit, zo'n echte land wind uit het westen. Rond de kerst was er zoiets. Ik zeilde naar Spring cove en wachtte, volledig beschut alles af. Ik had hier ook wat naslag werkjes gekocht om meer gegevens te hebben over de havens en ankeringen. Eentje springt er uit. Het standaardwerk van Alan Lucas Crusing the Coral Coast. Het heeft een beschrijving van alle routes en ankeringen van het Groot Barrière rif. Daar kon ik niet buiten.

Maandag 13 jan vertrok ik uit Ballshead Bay naar Tasmanië. Er stond een lichte zuidoosten wind en het was opkruisen geblazen. De barograaf was 1014 hPa en steeg met verder de normale waarden. Het blijft niet lang zo. Woensdag was de barograaf tot 1019 hPa gestegen en het werd zwaar bewolkt weer met veel vocht.

We waren net voorbij Wardenshead toen we een weersverwachting van 6-7 Bf zuidoost ontvingen. We staken wat meer naar zee waar de ruimte was. Ik verwachtte het ergste en dat kwam door de vorm van de kust hier. De storingen komen uit de Bass straat zeilen en raakten volkomen uit controle als ze om Cape

Howe draaien. In plaats van rustig naar het oosten door te trekken leken ze na de kaap op hol te slaan naar het noorden. Heel gewelddadig.

Donderdag was het een rommel zee na het afgelopen geweld. Een licht windje was er over, uit het noorden bij nog steeds zware bewolking en een miezerig regentje maakte het niet vrolijker. We zetten het Passaattuig, dat beviel niet zo in de zware zeeën. We zetten de dubbelfok.

Ik vernam op de BBC dat er oorlog in Irak was uitgebroken, dat was mij een zorg. Ik had peterolie genoeg om te koken. Ik gebruikte niet veel diesel, net om stroom te draaien om mijn motor in beweging te houden, zodat hij niet vast roestte.

Ik voer rustig door met de noord-oostenwind en rondde vrijdag cape Howe. Ik voer de Bass straat in en zat met noen oost van Gabo eiland. Het was weer een zuid-zuidwesten windje geworden. Iets anders dan pure variabelen met een westelijke kern kon ik hier ook niet verwachten, we zaten ook niet voor niets op 38° Zb.

Nu ging de oversteek naar Tasmanië komen en ook nu wilde ik zee houden, dus ik bleef vrij zuidelijk varen. Ik wilde geen landval maken bij de Flinders eilanden. Zaterdag viel de wind helemaal weg bij een lage barometer stand van 1009 hPa. Er was een 'storm deining' uit het zuidoosten. Dat onweer van gisteren was kennelijk niet een alleenstaand feit.

Zondag met noen had ik een astro-positie. Die zette mij 90' zuidelijk van Cape Howe en maandag zat ik nog 90' noordoost van Tasmanië zelf af. Dinsdag was ik nog 23' van Cape Baren eiland met een logstand van 35.471'. Het was zwaarbewolkt geworden met een oost-noordoosten windje. Het bleef zwaarbewolkt en het zicht was matig. Ik bleef lekker opschieten en de volgende avond zat ik bij de Hypolite rotsen, net noordoost van Cape Pillar.

De vroegere strafkolonie van Australië bevond zich hier op het Tasman schiereiland. En Port Arthur lag net om de kaap. Die kaap Pillar zou ik nooit vergeten. Het was net een immens Bach orgel met kolommen als de pijpen. Ik draaide in de nacht om het schiereiland heen. Met het slechte zicht dorst ik Storm Bay niet over te steken in het donker.

Ik bleef bij de kust en de volgende ochtend was het zicht nog slechter. Ik keek op de kaart van Hobart en de Storm baai en zag een fantastisch baai. Wedge Bay. Daar ging ik op af en ankerde in deze totaal beschutte baai. Er was niet alleen slecht zicht. Het was ook koud geworden.

Ik zat bij slot van rekening op 43° Zb. Als de zon er was dan werd het prachtig warm weer. Tasmanië is daarom ook beroemd om zijn druiven, de breedte is vergelijkbaar met noord Italië.

Door de lage temperaturen rees mijn zuurdeegbrood matig. Van de Tasmaniers hoorde ik goede berichten. Niets dan goede, want ze waren bijzonder behulpzaam. Ik wachtte een paar dagen op beter weer en donderdag vertrok ik voor Hobart. Er stonden 4-7 Bf westelijke winden.

Bij het ronden van Betsey eiland kwam ik in de toenemende wind in de problemen. De korte golfslag sloeg alle behoud er uit. Ik ging terug en wachtte nog een keer op beter weer in de cove. Vrijdag 1 maart vertrok ik voor de tweede keer en deze keer was het andersom. Bij Betsey eiland viel de wind nagenoeg weg en ik sukkelde in de nacht al laverend richting Hobart.

Het ging heel langzaam en met zonsopkomst voer ik pas de Derwent in. Ik moest van de ene naar de andere kant laveren. Het werd nog een prachtige dag en de wind bleef minnetjes. Laat in de middag ankerde ik in Sandy Bay, 20 meter diep, met alle ketting uit. Hier maakte ik een afspraak om uit het water te gaan en dat was niet duur hier, \$43- AUS was te geef.

Hobart leek mij een paradijs, zo met al de huizen met een forse (moes) tuin. Prachtig en ruim uit elkaar lagen de wijken tegen de heuvels op en ook aan de andere kant kon ik de ruime aanleg goed zien. Het kon hier ook goed waaien. Ik krabde een keer in een gierende storm bijna de rivier in. Het volkoren meel was goedkoop en ik kocht gelijk 60 kg.

Vanaf Sydney op de terugweg zou ik niet meer in grote steden komen tot Kaapstad, einde dit jaar. De honing was hier zeer goed en spotgoedkoop, dus kocht ik 6 kg. Er werd ook veel suiker in geslagen. De bramen waren rijp en mij werd verzekerd dat het ervan vergeven was op Partridge eiland in het zuiden van het D'Entrecasteaux Channel. Overal zag je ze, Tasmanisch onkruid.

Ik had een schoon onderwaterschip en ik ging van Tasmanië genieten. Ik vertrok naar het zuiden. Ik had ruime voorraden en hoefde dus niet veel meer te kopen. Eerst voer ik naar Northwest Bay en anker in Snug Bay. Vandaar in het lichte weer voer ik naar Barnes Bay en het totaal ingesloten Simmonds Bay. Toen ging ik via Garden Island naar Cygnet Bay en verder naar Port Huon. Hier pikte een ex Europeaan mij van het strand en nodigde mij uit voor een lunch. Hij was Europa uitgevlucht en vertelde mij dat Tasmanië nu zo'n beetje door de crisis heen was. Die was ontstaan toen Engeland bij de EEG kwam. Alle appelen boomgaarden gingen dicht.

Nu werden langzaam de stukken grond opgesplitst en verkocht, vooral aan Europeanen, die de EEG landbouwpolitiek zat waren. De boerderijen in de EEG waren complete (milieu onvriendelijke) fabrieken geworden. Dat kon zo niet doorgaan. Eens wordt de prijs voor de vervuiling (overbemesting en teveel gier en fosfaat) betaald.

Veel 'groen' denkenden, meestal wat oudere stellen, kwamen hier om een plot te kopen en ze leefden rustig en comfortabel. Je zette een paar mestkalveren op je land. De levensstandaard was zeer hoog en men leefde nog steeds verstandig echter niet erg consequent. Ik was toch niet zo gelukkig in port Huon. Een rivier stroomde de sound in, zo bruin als stroop en alles in het water leek hier dood.

Er stond bij de kop van de baai een spaan fabriek. Aan de ene kant kwamen de bomen er in, aan de andere kant ging de spaanplaten grondstof de fabriek uit. De bast en alles wat niet te verkopen was ging de rivier in. Bij die hoeveelheden was dat puur vergif. Vandaar ging ik naar port Esperance, waar ik de verse oesters van de rotsen haalde. Van een vis kwekerij in de buurt kreeg ik een oud visnet om op het Groot Barrière rif aan mijn proteïnes te komen. Dat net was over van een mislukking, om de tonijnen uit de drijvende 'visvijvers' te houden.

Het was vandaar een klein stukje naar Partridge eiland. In licht weer ankerde ik bij de pier aan de noordoost kant, volledig beschermd tegen de open oceaan, een paar mijl naar het zuiden gelegen. Ik hoefde niet ver te lopen. Het was er letterlijk vergeven van de bramen en ik vulde elke ochtend een halve emmer met vruchten.

In de middag kookte ik de zaak in mijn snelkookpan met evenveel suiker en een paar citroenen er bij voor de smaak. De deksels van veel potten waren doorgesrot, daar ging driedubbel dik cellofaan over met een elastiekje. Dat herinnerde ik mij nog van mijn moeder. Die deed dat zo. De planken in de kast, voor in de kajuit stonden nu vol met honing en bramen jam. Voor minstens een jaar voorraad.

De 30^e maart was ik weer terug in Hobart en ik vertrok naar Port Arthur. Ik ankerde daar ver naar binnen in de baai vlak bij het museum van het oude strafkamp en vertrok een paar dagen later naar Sydney. De weersverwachtingen hier waren goed en chaotisch, omdat alles hier zo snel veranderde. First this, later that, overnight a change, in the morning passing and during the day it will settle, enzovoort enzovoort.

Het leek wel op de opsomming van de files rond Utrecht, van de verkeerscentrale in Driebergen. De volgende ochtend lag ik weer eens bijgedraaid in zeer zwaar weer uit het noordwesten. Wat later gingen de zeilen er weer op en voeren we door. Dinsdag 2 april zat ik 50' zuidwest van Cape Howe.

We hadden ook problemen met de motorfundering. Met het stroomdraaien kwamen de tanden van het vliegwiel tegen de stalen platen van de flexibele fundering aan, doordat Passaat nogal zwaar rolde. De rubbers waren aardig afgescheurd uit het metaal, kennelijk gebeurde dat eerder op Tahaa, toen ik een touw in de schroef kreeg.

Ik draaide onder beide kanten van de rubbers zware schroeven in de balken en sjoerde de zaak naar beneden met 4 mm nylon vast. Daarna had ik er geen last meer van. Hierna had ik hoofdzakelijk licht weer uit het noorden en zondag 7 april om 5 uur draaide ik port Jackson in.

Alleen voor Jervisbay was het ietwat gevaarlijk. Ik had de marifoon niet aan en voer kennelijk door een oefening van de vloot van de Australische marine door. Ze hielden op en eentje kwam er kijken. Ik voer onverstoord door, met de Nederlandse driekleur hoog in de bezaan.

Vanaf daar nam de wind toe en met een aanwakkerende southerly change in de rug snelde ik naar Sydney. Ruim voor het front ankerde ik weer in Spring cove. In Sydney ging ik de laatste inkopen doen. Kennelijk was er iets verkeerd gegaan in Hobart bij de boeg en de zijkant van het onderwaterschip aan een kant. De verf was er af, net op de waterlijn.

Hier in Port Jackson kon ik niet droogvallen, er waren geen faciliteiten. Men zei me dat het niet moeilijk was in Broken Bay net noordelijk van hier. Daar toog ik heen in licht weer en in Pittwater tegenover Scotland Island was een jachtclub. Ik bond Passaat tegen de houten pier, viel droog en repareerde de zaak in een tij.

Na Tasmanië viel Australië mij nu vies tegen. Een paar mensen, dat terug kwam van hun dure ankerboeien plaatsten de opmerking. "Wij moeten ons blauw betalen voor de faciliteiten en daar komt me een buitenlander van ons profiteren." Ik stond paf. Ik zei, dat als ze in Nederland kwamen ze gratis over de weg konden lopen. Gratis varen en ankeren enz. Het kwam heel dwaas over.

Weer in zeer licht weer voer ik terug naar Sydney en maakte alles klaar voor het gevaarlijkste stuk van mijn tocht rond de wereld. Weken varen door het Groot Barrière rif. Van Brisbane naar de Endeavor straat was meer dan 15°, zo'n 1000' beschut water, met veel ankeringen.

Voor de singlehanded zeiler echter een nachtmerrie. Ik moest elke nacht een ankering zoeken en die beslist halen, want anders zat je de nacht op het rif. Op rechte en goed bevuurde stukken was dat niet zo erg. Er waren stukken waar je het niet kon doen. Ik had overzeilers, alle kaarten in detail en het handboek van Alan Lucas. Alles was goed bestudeerd en ik zag het wel zitten.

Ik had nog \$60- dollar over en op het laatste moment herinnerde ik mij dat mijn visum bijna verlopen was. Ik ging naar de douane waar ik ingeklaard had en die verwezen mij naar de binnenstad. De Immigratie. Aan een verlenging, langer dan 6 maanden konden zij niet helpen. Ik ging naar binnenstad en in zo'n betonnen wolkenkrabber zaten zij. Helemaal opgesloten zonder ramen en uitzicht. Ik kreeg het er benauwd van.

Een aardige dame hielp mij. Ik gaf haar mijn paspoort en ik vroeg om 3 maanden verlenging van mijn visum. Ze keek mij aan alsof ik een oneerlijk voorstel deed en liep snel, zonder iets te zeggen, naar haar chef. Toen ze terugkwam vroeg ze of ik middelen van bestaan had. Ik zei dat mijn geld aan boord was, ik kon dat halen enz. Ik weer terug.

Laat in de middag kwam ik terug met al mijn geld op zak. Na mijn hernieuwde aanvraag kwam de chef. Die vroeg mij waarom ik dat visum nodig had. Ik legde mijn verhaal uit. Ik zeilde singlehanded de wereld rond. Ik wilde niet in het orkaanseizoen in de tropen zijn. Dat ik, nu de orkanen voorbij waren, weer verder kon en wel via Queensland. Ik wilde via de Timorzee Australië over ruim 2 maanden verlaten, via het Barrière rif.

Hij wilde er niet aan. Ik kon toch over zee door de Tores straat gaan. Waarom zo moeilijk. Na veel vijven en zessen ging hij schijnbaar akkoord. Hij vroeg mij naar mijn middelen van bestaan. Een toerist. Ik vertelde hem dat ik nog bijna \$1500- USA bij mij had en nog \$60- AUS. Dat was niet geldig zei hij.

Was het wel van mij? Contant gold niet. Ik moest het op een bankrekening zetten. Dat kon ik niet, want ik was geen inwoner van Australië. Ook moest ik daarvoor een vaste woon en verblijfplaats hebben. Ik moest ook nog een baan hebben en ik moest een bepaalde minimale hoeveelheid belasting betalen, om aan mijn 'punten' te komen. Dan kwam ik voor een bankrekening in aanmerking. (Al die regels classificeerden mij in de categorie: **Aboriginal, ik had geen enkel recht!**) Het einde was vrij abrupt. Afgewezen.

Ik was perplex. Zoveel onwil en onbegrip. Zo ongastvrij. Ik ging op de terugweg naar de douane en daar brak ik. In tranen en totaal overstuur vertelde ik mijn verhaal. Daar waren ze ook verbijsterd. Ze konden er niets aan doen, tot de man die mij inklaarde zei een oplossing te hebben.

Hij pakte een schrijfmachine en typte een brief aan de Immigratie. Hij verklaarde mij ingeklaard te hebben en de \$2500- USA gezien te hebben. Nu zag hij de \$1500- USA en verklaarde dat hij zich garant stelde voor mijn 3 maandelijks verlenging van mijn visum. Net voor sluitingstijd was ik bij de Immigratie voor de derde keer, de dame gaf de brief aan de chef.

Hij keek naar het brievenhoofd. Zag dat iemand anders de verantwoordelijkheid nam met een handtekening en zei: 'akkoord.' Er kwam een stempel bij in mijn paspoort, 3 maanden verlengd! Ik ging weer naar de douane, bedankte ze hartelijk voor het vertrouwen en de coulance en beloofde ze een kaartje te sturen van ver.

Met pijn in mijn hoofd liep ik terug naar mijn boot. Ik had medelijden met alle **Autochtonen van Australië**. Zij konden nergens heen. Zij kenden geen aardige **Australische Allochtoon**, die de verantwoordelijkheid voor hen op zich nam. Op de radio hoorde ik van een schandaal in het parlement. Een bedrijf wilde bauxiet winnen in een Aboriginal reservaat, op heilige gronden waar de voorouders voortleefden. Het bedrijf ging naar het parlement om de rechten te verkrijgen, want niemand in Australië erkent de rechten van de Aboriginals, behalve de rechtbank. Het parlement kan echter de regels veranderen, en je krijgt je zin. Ik ken de afloop niet, want ik verliet Australië voor de uitspraak.

Het Grote Barriererif

Vlak daarop vertrok ik naar het noorden. Het was 1 mei 1991 met een 37.179' logstand. Het zal niemand verwonderen dat ik weer zin had om een eindje te varen. Ik zette koers naar het Capricorn Channel, noordelijk van Bundaberg. De 23° Zb parallel gaat door de ruime ingang van het groot Barrière rif. De ingang is gevaarlijk als de ziekte, vooral de noord kant. Tussen 22° Zb en 30' zuidelijker gelegen is het vergeven van de koraalhoofden zonder een duidelijk droogvallend stukje.

De zuidelijke kant van de ingang was niet veel beter. Ongeveer 40' uit de kust strekten zich koraalhoofden uit van Fraser eiland op 25° Zb ruim 150' naar het noordwesten. Met één vuurtoren op Northreef, toch nog 50' zuidelijk van het laatste koraalhoofd van de rij. Ik was bang voor alles wat minder dan 10 meter diepte is. In zware wind en met stroming brak de zee heel snel, en dat kon het einde zijn van mijn verhaal.

Ik had een overzeiler en drie goede kaarten van de Engelse Admiraliteit, de zeil-aanwijzingen en detail kopieën van de Australische kaarten. Alles lag klaar in volgorde in en op de kaartentafel. Alles was dubbel gecontroleerd. Ik kon gaan. Met een lichte noordoosten wind, met 1017 hPa en 25° C, helder en droog weer, laveerde ik uit de kust. Ik zag later in Nederland op de TV de Whitbread-race uit Sydney starten, mijn vertrek leek daar in de verste verten niet op. Mijn Passaat evenmin. Ik had denk ik meer lol en vooral de tijd.

Voor de zekerheid wilde ik het kanaal enigszins vanuit zee verkennen dus ging ik door met uit de kust te varen. De volgende dag was het een westen windje geworden en we gingen gemakkelijk naar het noordoosten. Met noen waren we voor Williamstown. Ik had een forse stroming op de kop en ging moeizaam van de kust af.

De volgende dag kwam ik zover als Crowdy Head. Zondag zat ik noordoost van Coffs Harbour en maandag was ik 60' oost van Cape Byron. Dinsdag voor Brisbane en woensdag en donderdag zuidoost en noordoost van Double Point, zuidelijk van Fraser Island. Vrijdag sloeg de zaak dicht en de wind nam toe.

Volgens het gegistbestek moest ik voor de ingang zitten, ik dorst niet door te gaan. Ik stak naar zee en wachtte lichter weer af en vooral helder weer met een (astronomische) fix. In de loop van de nacht keerde ik terug op mijn koers en

voer terug naar de ingang. Zaterdag noen zat ik 20' noordoost van de kop van Fraser Island.

In de middag nam de wind weer scherp toe en ik halsde naar het oosten, weer naar buiten. Ik wachtte beter weer af en zeilde onder bezaan en stormfok. Toen de wind afnam tot hard keerden we terug. Met zondag noen zat ik 30' noordoost van Lady Elliot Island en we voeren door, in licht weer. Ik bleef op mijn tenen lopen, de stromingen konden sterk zijn en ons in alle richting zetten. Het bleef wisselvallig, later brak de Passaat door met een forse 4-6 Bf. We zaten nu midden in de ingang en we gingen met volle snelheid het kanaal in.

In de loop van de nacht zag ik een groot schip zuidelijk van mij varen en ik vroeg om zijn positie. Die positie zette mij recht op mijn gegist bestek en alle twijfel, waar ik zo mee behept ben, viel weg. Ik sliep nog een paar rukjes van 40 minuten en vorderde goed. Met noen maandag zat ik bijna halverwege North Reef en High Peak eiland, mijn doel. Ik haalde het niet voor het donker, dus ging ik voor top en takel de nacht in. De wind bleef fors en in 2 meter zeeën rolden we fors.

Om middernacht lag het vuur recht voor en we dreven voordewind tot vlakbij High Peak eiland met zonsopgang. We hadden geen haast en dinsdag 14 mei om 13.00 uur ankerden we nadat de motor perfect startte. Het log ging in bij een stand van 38.159'. We lagen lekker in de baai van dit kleine eilandje volkomen beschermd tegen de heersende winden. We waren alleen en gingen heerlijk slapen om alle spanning weg te laten zakken.

Ik ging niet eens van boord. Ik keek wat rond en genoot en rolde, want de deining draaide licht de baai in. We bleven nog een volle dag hier en ik keek veel spullen na. Alles bij elkaar draaide Passaat goed, met de nieuw boegspriet en de verbeterde windvaan. De zeilen waren nog goed en de naaimachine maakte korte metten met kleine reparaties. Woensdag was er veel regen.

Donderdag klaarde het op, er stond een frisse Passaat en ging de, goed bevallende, zware Aussie ploeg op. We gingen dag tochtjes maken, met af en toe een nachtje buiten tot we bij de kop van Queensland waren. Het eerste doel werd de Percy eilanden op ongeveer 25' noordwest van hier.

Van nu af aan gingen de gekochte naslagwerken hun geld opleveren. Alle ankeringen stonden er in en de route om ze te bereiken. Om 6 uur ging het anker op. Na een rustig tochtje trok ik het anker om 13 uur in het koraalzand van noordwest Bay van Zuid Percy. Wat comfort was ik er niet veel mee opgeschoten. Het bleef rollerig. De volgende ochtend ging het anker weer op. Richting Middle Percy.

Het was ondertussen weer een lichte westenwind geworden dus gingen we tussen North East Isl en Middle Isl door. Daarna draaiden we om de kop naar de westelijke ankering. Met licht weer was het een dag zeilen, 20'. De volgende dag gingen we verder en passeerden Pine Peak Isl en zetten we koers naar Penrith Isl. Dat voeren we de volgende ochtend om 6 uur voorbij.

Met noen probeerden we te ankeren in Refuge Bay van Scawfell Island. Niks hield in het zand over de gladde koraal (?) bodem. Op het laatst liet ik het stokanker er aan met alle ketting die ik had en bad voor rustig weer. Hier zou ik beslist niet lang blijven.

Richting Whitsunday passage was het vergeven met de eilandjes en ondieptes. Het was ongeveer 50' en een nacht over leek onvermijdelijk. Ik ankerde na een ochtend varen bij Cocher Isl. Dinsdag vroeg gingen we weer verder. Het werd buiig en we schoten goed op en vroeg in de middag voeren we de Whitsunday Passage in.

Na wat sukkelen in de windstiltes die bij lij van een eiland hoorden ankerde ik opgelucht in Cid Harbour bij een grote pier. Het was ondertussen dinsdag 21 mei. De volgende dag ging ik bij een watervalletje mijn water voorraad aanvullen en ik was daar de halve ochtend mee bezig.

Ik had toen zo ongeveer eenderde van de afstand naar Cape York afgelegd en het stuk tot voorbij Townsville was open. Het was ongeveer 150' en dat moest in twee dagen en nachten te varen zijn. Ook waren er voldoende ankeringen onderweg om, indien nodig, af te stoppen. Stroming was niet veel dus de lange stukken konden op gegistbestek gevaren worden.

Donderdag ging het stokanker op en met een noordwesten windje voeren we met vol tuig de baai uit. Met noen passeerden we Eshelby eiland op .5' zuidelijk in diep water. In de middag passeerden we de stad Bowen. We koersten nu wat dichters onder de kust om in de nacht net buiten de 10 vadem lijn te blijven. Het was een strak oosten windje geworden en het comfortabele Passaat tuig ging er op, fok #3 met fok #1 en het volle grootzeil. De verbeterde windvaan stuurde de iets lijjierige Passaat moeiteloos en strak op koers.

We gingen voor Abot baai de nacht in en met de dageraad passeerden we de lage zandpunt Cape Boling Green. Toen ging het richting Palm Iles. Ik had hier de ruimte en het was comfortabel varen, met niet teveel zee. We gingen weer een nacht in en om 6 uur de volgende ochtend was ik bij Peloris Island, de noordelijkste. Ik ging verder en voer naar Cape Richards en ankerde krap aan de west kant daarvan bij een woning aan de kust. Dit was het noordelijkste puntje van het Hinchbrook eiland. In ondiep water en goed houdende modder.

Hier, zo ongeveer merkte ik dat ik in de gaten gehouden werd en de douane volgde je. Je hoorde een vliegtuigje en op kanaal 16 werd 'de kits' (dat was ik) opgeroepen. Ik had alles opgeschreven wat ze wilde horen en ratelde de gegevens op en wenste ze een goede vlucht. Alles bij elkaar gebeurde het 4 of 5 keer. Ik voelde me heel goed, zover opgeschoten, het gevaarlijke deel moest nog komen.

Vanaf hier ging de kust bijna recht naar het noorden en werd de bevaarbare geul knap smal, wel was die goed bevuurd. De snaar van de dynamo was dun geworden en ik kon hem niet meer goed spannen. Ik deed de reserve er op en ik wilde naar Cairns om een nieuwe te kopen. Dat was de laatste grote stad tot Kaapstad, want ik wilde niet naar Darwin. Het zou Gove worden, een bauxiet haven aan de noordoost kant van Arnhemsland. Daar zou ik uitklaren uit Australië.

Zondag 26 mei ging ik weer verder met een 3-4 zuidwester. Ik voer de veilige 10 vadem lijn over en bleef daar weer tegenaan varen. Het zicht werd in de middag hopeloos slecht in een bijna mist. Puur op het lood en met gegist bestek passeerde ik de Barnard Islands zonder ze te zien en vond de nauwe opening van Mourilyan Harbour.

Om 14 uur ankerde ik bij wat palen tegen een plaat. Ik moest later weer verkassen, de stroming was fors en ik kwam bijna aan de grond. Ik vertrok de volgende ochtend vroeg voor Cairns met een goede weersverwachting. Toch trok het tegen de middag weer dicht en verslechterde het zicht. Ik bleef op koers en ik voer door de Franklin groep richting Fitzroy. Daar anker ik de nacht over, want Cairns kon ik niet meer voor het donker bereiken. De grote stad activiteiten en de drukte in de baai bevielen me niet en vroeg de volgende ochtend voer ik weg.

Cairns was knap ver en uit de route, dus moest ik wel de geul afsnijden. Weer in matig zicht voer ik over de ondieptes naar de vaargeul die ver naar het noordwesten lag. Tot ik de tonnen rij oppikte was het lastig, daarna was het een fluitje van een cent. Ik ankerde in diep water aan de zuidzijde van de geul en moest lang naar de andere kant wrikken. Cairns viel mee, ruim opgezet met aardig wat groen. Het was een hele loop, en ik zag zo ongeveer de hele stad, voor ik mijn reserve snaar gevonden had.

Ik wilde vanaf hier weer een nacht door varen. Ik hoopte dan Lizard eiland de volgende dag te halen met Cape Badford als goede tussenstop als het mislukte. Met noen vrijdag 31 mei ankerde ik ruim achter kaap Badford in 3 meter diepe blubber. De zuidooster trok lekker aan met vlagen van 6 Bf.

De volgende ochtend voer ik in een tot 5-6 Bf toegenomen Passaat. Later moest ik op de motor de ankering van Lizard eiland op varen en ankerde in het buiten-

veld 10 meter diep. De Passaat blies af en toe met stormkracht over het eiland de ankering op. Ik gooide alle ketting uit en achter de Aussie ploeg gierde ik alleen. Hier werkte ik al mijn achterstallig onderhoud weg. Voor de zoveelste keer op een ankering kwam ik niet eens van boord.

Dinsdag 4 juni vertrok ik van de zeer winderige ankering en werd halverwege opgelopen door een Australische Nederlander. We ankerden noordelijk van Howich eiland en praatten een avond lang. Mijn eerste 'gesprek' sinds Sydney, een maand geleden. Van hier ging ik naar Cape Melville, beroemd om zijn onverklaarbare heuvels van mansgrote gladde ronde stenen.

Hier ging ik aan wal, ik dorst niet ver te gaan. Australië is berucht om zijn giftige slangen en alleen was ik kansloos. Ik liep net wat langs de kust dat was alles. Toen stak ik de Bathurst Bay over naar de Flinders Group en ankerde in het Owen Chanel. Dat was erg druk. Ik ankerde halverwege in 10 meter en zeilde wat in het rond met Flatus. Ook tankte ik hier aan een foerage schip, dat in de ingang van het kanaal voor anker lag.

Hier waren knap veel vissersschepen, die zo ongeveer de laatste garnalen vingen die er nog waren. Vanaf de zestigerjaren, toen ze de afzetmarkt naar Japan ontdekten voor deze grote garnalen zijn er honderden vissers op af gekomen. Ook Nederlanders. Met hun trawler netten trekken ze ook nog alle planten van het rif. Het Walker log moest ik hier dan ook inhalen vanwege het drijvende wier. Alles bij elkaar, ze sloopten de natuur hier net als overal met het motto. 'Als ik het niet doe dan doet een ander het'.

Zondag vertrok ik, om nu rond de kop van Queensland te varen, het gevaarlijkste stuk. Verderop waren amper goede ankeringen, als het slecht weer werd. Het begon al goed. Ik was net de Flinders groep uit of de wind ging al pompend afnemen tot niks. Ik zag een vuur op een rif staan en ging aan de zuidzijde van de geul vooranker.

Even later ankerde een visser in de buurt en in onversneden Brabants werd mij goedemorgen toegewenst. Ik ging aanboord en we hadden een heel gesprek. De besomming viel de laatste tijd bar tegen. Ook hij ving garnalen voor Japan. Later ging ik nog even bij het vuur kijken, want ik zag iets raars bovenaan. Het bleek een grot vogelnest te zijn, op de bovenste omgang gebouwd, stinkend naar vis. Ik zag geen bewoners.

Later op de dag kwam de lichte zuidooster weer terug, nadat de vissende Brabander verder gegaan was. Het was niet veel en het bleef zeer licht, onder Passaattuig en windvaan schoot Passaat toch lekker op. We ankerden onbeschat

achter Hannah Islet, ik moest bij slot ergens liggen voor de nacht. De volgende dag vertrok ik naar Morris Isl.

Ik was van plan om kleine stukjes te varen om zeker te zijn van een ankering. 23° C en 1026 hPa en 88% Rv en weer lichte winden uit het zuidoosten. Toch haalden we Morris Isl gemakkelijk en de Aussie kloon ploeg hoefde eigenlijk niet eens uitgegoid te worden. Op alleen veel ketting lag Passaat de hele nacht rustig zonder de bochten uit de ketting te trekken.

Dinsdag 11 juni gingen we weer onverstoord verder volkomen gewend aan de lichte winden. De volgende halte was Night IIs. Om halftwee bereikten we de lijzijde ervan en schoven langzaam achter het beboste rif met mangroven. We rolden rustig in de lichte deining van de 2-3 Bf zuidooster.

We waren niet alleen. Een Amerikaan lag er al, en ondanks dat we geen contact opnamen waren we tot de Torresstraat bij elkaar. Op Mauritius lag ik opeens weer naast hem, bij het inklaren! Die middag moest ik opeens mijn oliefilter vervangen. Het ruim lag vol met gelekte olie. Een piep klein gaatje had voor de overlast gezorgd. Alles wegpompen met de oliepomp in een container was veel werk.

Het beviel mij uiteindelijk wel, zulke korte stukjes, je knapte er helemaal van op, rustig eten klaarmaken, vroeg te kooi en vroeg weg. Met de bijbehorende lichte winden werd 'round the top' een eitje. Toch had het zijn keerzijde. De motor ging wel eens een uurtje aan in de wegvallende wind.

Het was hier wel oppassen geblazen met de navigatie. De vaargeul was smal en de riffen waren overvloedig aanwezig, het was perfect bevuurd. Dagen was het rond de 26° C, 1015 hPa en de 85% Rv en hoog, ik bleef voorzichtig. Vooral de hoge vochtigheid baarde zorgen. Als er een koufront uit het zuiden kwam kon het ineens omslaan naar zeer slecht weer. Ik bleef dus dag zeilen.

Zondag 16 juni ging het anker op in de Portland Roads. We vertrokken naar de Margaret baai achter Cape Grenville, de laatste beschutte ankering tot de Albany Passage. De open stukken moesten nu zeer omzichtig bezeild worden.

Het lijkt nu hier in Nederland, nogal overdreven zo voorzichtig als ik was. De vele strandingen en bijna ongelukken, vooral hier, als je er denkt te zijn, komen erg stom over. Hetzelfde is het, om een tocht als deze twee keer te varen. Ik doe het beslist niet meer. Hoe langer en verder ik vaar hoe meer gevaren ik getrotseerd heb, hoe banger ik word. Ik weet ondertussen zo'n beetje wat er allemaal verkeerd kan gaan. Dat is heel veel.

Ik verwonder mij nog steeds over Passaat zijn vergeving gezindheid namens mij. Daarom maakte ik het tot, en voorbij hier. De tweede keer rond gaat meestal mis of is geen succes, vooral voor jezelf. Het herhaalt zich nog meer dan de eerste keer. De onvermijdelijke verslapping van de aandacht en concentratie slaat toe, gevolgd door een mogelijk vroegtijdig einde.

Hanibal eiland en Bushy eiland waren de volgende stops. Dinsdag 18 juni liet ik het laatste stuk achter me en bereikte Albany eiland gemakkelijk. Ik besloot om de noord te varen en in de Pioneer Bay achter Alfred Pt te ankeren. Ik lag daar zeer beschut en bleef er niet lang. Ondertussen zag ik het ene na het andere jacht voorbij varen.

Allemaal op weg naar de Thursday Passage. Die route nam ik niet. Ik ging naar de ruime Endeavour Strait. De aanloop was ruim, en weer zoals het hele rif, op zicht navigatie. Er waren verscheidene rotsen onderwater en ik moest er vrij van blijven. Toen ik Cape York de volgende ochtend rondde, zag ik enkele jachten achter de kaap bij York Isl liggen. Zeer rustig en beschut. Ik ging door naar het Zuna Isl, vlak voor het Prince of Wales Isl. Daar zag ik een prachtige wijde doorgang, het Entrance Chanel, met onderwater rotsen vergeven. Ik bleef constant handpeilingen maken en mijn positie verbeteren.

Met 29° C 1014 hPa en 75% Rv bij een 4 Bf zuidooster gingen we er door, en de wind bleef strak. Naar de koers op de windvaan had ik geen omkijken. Om 12 uur waren we voorbij het grootste obstakel Gibson rk, ik zag het niet. De daarop volgende gevaren evenmin. Daarna zette ik koers op het hart van de uitgang, 10 meter diep. Er was een eilandje om de positie te verbeteren, Red Wallis Islet. Ik voer daar ruim noordelijk van in meer dan tien meter diep water en bleef het hart volgen. Om 18 uur bereikte ik de uitgang.

De Timorzee.

Het was 18 uur, woensdag 19 juni 1991 en ik verliet de Endeavour Strait. Ik voer nu de golf van Carpentaria in. Op weg naar Gove. Gove was een aluminiumoverslag haven in de Melville baai. Helemaal beschermd. De enige reden om er heen te varen was dat ik moest uitklaren. Juist door de ellende van Sydney wilde ik laten zien hoe het hoorde en mijn ansichtkaartje naar de aardige douane in Sydney te sturen.

De avond was heel rustig, zo in lij van Queensland. De koers was iets zuid van west. Het Passaattuig werd gezet. Het alarm werd dubbel gecontroleerd. Passaat was nachtklaar. Ik zou ver zuidelijk van het lichtschip Carpentaria blijven, er was dus een vrije zee voor mij. Het was vreemd weer zeilend te gaan slapen.

Donderdag bleef de reguliere Passaat staan en de middag positie zette mij 10' zuidelijk van mijn gis. Het bleef vreemd met zo'n lichte zee in lij van Queensland. Op de dubbelfok en de bezaan voeren we rustig door in de 3 Bf Passaat. Langzaam bouwden de zeeën zich toch op en in de loop van de dag stonden er één meter hoge zeeën. Ik zette een iets noordelijker koers om niet verder de baai ingezet te worden.

Gedurende de nacht zwakte de wind af tot 2 Bf uit het oost-noordoosten en het werd buiig met motregen. Tegen de middag plensde het, daarna klaarde het weer op. De wind schiftte naar zuid tot zuidoostelijk en nam weer toe tot krachtig. De zee nam toe van 1.5 tot 2 meter. Onder de kluiver + fok #2 en de bezaan lag Passaat halverwind als een blok.

De middag positie van zaterdag zette me 160' noordoost van de Melville Bay en we maakten 119' goed. Nu hadden we 13' stroming mee. De wind bleef stevig en zondag 23 juni om 6 uur waren we net om Veronica Islet. Dat was het noordelijkste en het bevuurde eiland van de groep, noordwest van kaap Arnhem.

Gedurende de ochtend voeren we naar de immense stalen pier van Gove. Daar draaiden we omheen en ankerden beschut in de Inverell Bay tegen Belle Point, aan de andere kant van de landing bij de jachtclub. Het was vandaar een hele zeil in Flatus in de vlagerige wind. Ook was het een hele afstand naar het dorp, ik hoefde haast geen inkopen te doen en ik had trouwens haast geen Aussie dollars meer.

Op het strand gebeurde iets typisch Australisch. Er stond een felgekleurd en versierd busje, met een stel er bij dat aan een tafel zat te eten. Het leken trekkers en

ze trokken mijn belangstelling. Ik ging er op af. Toen ik dichterbij kwam stond de man op en liep op mij af. Zonder waarschuwing probeerde hij mij een slag met de zijkant van zijn hand achter mijn oor te verkopen. Hij was nogal aangeschoten en ook door mijn reactie kwam de slag ongevaarlijk in mijn nek, op de spieren. Hij schold mij uit voor vuile Jood etc. Ik begreep er niks van en vroeg de vrouw om uitleg. Zij verzocht mij zo snel mogelijk te verdwijnen of hij zou mij dood schieten. Dat deed ik dan maar ook.

Mogelijk gaf het zwart-wollen mutsje dat ik altijd op (mijn kalende kruin) heb alle moeilijkheden. Ik begrijp dat niet. Odysseus had er 2500 jaar geleden ook een op, ook de Argonauten roeiden de Dardanellen door met hoofdbedekking. Trouwens alle zeelieden in die tijd droegen er een, of een haarband. Dat deden ze om de haren uit het gezicht te houden, of de kruin te beschermen tegen verbranding. Noch de Joden noch de Moslims hebben het alleenrecht op een wollen mutsje!

Ik ben geen racist, en weiger zelfs te zeggen dat ik geen Jood of Moslim ben. Ik ben een Fries!

Dinsdag 2 juli gingen we weg na verder een rustig weekje met weinig contact. De douane was gemakkelijk en de ansichtkaartjes werden verstuurd naar het thuisfront. Het verlaten van de Melville baai en het rondenvan de Wessel eilanden gaf weinig problemen. Net voor het rondenvan Cape Wessel schavielde mijn boegspriet strop, waaraan het blok naar de fok zat, door. Ik moest het touw, na het rondenvan de kaap in rustiger water repareren.

In lijn van de kaap was de zee nagenoeg glad met een 3 Bf zuidoosten windje. Nu deed ik het handiger dan bij Fiji, toen ik er door ging. Ik demonteerde de pijp en haalde alles binnen. Met 4 mm nylon lijn werd er weer een strop gefabriceerd en de pijp ging weer terug op zijn plek. Alles werd dubbel gecontroleerd, want het moest heel blijven tot Christmas Island, zuidelijk van Java.

De koers werd west gezet richting Melville eiland, noordelijk van Darwin, wat ik niet zou aanlopen. Ik maakte dagen van over de 100' in de strakke Passaat. Na Melville eiland werd de koers iets om de zuid gezet, om tussen Scott reef en Asmore reef door te varen. Het was allemaal continentaal plat hier, dus ik moest ook nog uitkijken naar boorplatforms want er was olie in de buurt van Timor gevonden. En ja, vlak bij de uitgang zag ik zo'n gevaarte in de nacht. Ik voer tussen de Barracouta Shoal en de Vulcan Shoal van 10 meter diepte en voer de Indische Oceaan op.

De Indische Oceaan zuid

De koers werd iets om de noord verlegd om Christmas eiland aan te lopen. De Passaat bleef doorstaan en dagen van rond de 90' rolden er uit. Ik genoot van de Passaat routine. Alles bij elkaar drukten verscheidene stromingen mijn koers over die dagen ons nogal heen en weer. Dinsdag 23 juli om 10 uur v.m. ging mijn anker naar beneden op een nauwe strip zand. Dat was in het kristal heldere water van de Flying Fish Cove, Christmas Island. Deze keer ankerde ik met de 12 mm nylon tros en bond kleine drijvers aan de lijn om het van het koraal vrij te houden.

We lagen hier met nog vijf anderen. De ontvangst op de ankering was goed. Ook op het eiland en een aardige lokale automobilist liet me een deel van het eiland zien. Dat was helemaal 'ontgonnen' van fosfaten en dat fosfaat was nagenoeg op. De inkomsten bronnen waren opgedroogd. Het herstel van de natuur kwam langzaam op gang. Het was een hele klim omhoog, want het opgeheven koraal eiland was knap hoog.

Maandag 29 juli ging ik weer verder, nu naar Cocos Keeling. Dat was vijf dagen zeilen in een west-zuidwestelijke richting. We zaten zo ongeveer op 10° Zb en volop in de tropen. 30° C 1014 hPa en 70% Rv en meestal was het half bewolkt, allemaal normale waarden voor de tijd van het jaar. Eind juli was hier het begin van de winter en het werd dan het veilige seizoen wat orkanen betreft. Toch zaten we tegen de orkaan zone aan met 10° Zb. De tropische buien konden gevaarlijk worden. De lijn-squalls konden gaan spinnen.

Eerst ontmoette ik een noord-noordwesten wind en we worstelden er tegenin. Na een tijdje kwamen we achter het hoge eiland vandaan en kwamen we in de vrije wind na korte windstilten en draai winden. Toen ging de vaart er in. In de nacht passeerden twee buitjes en we voeren voorzichtig door onder de kluiver + fok en de volle bezaan. Later ging de dubbelfok er op. De volgende dag hadden we 118' naar 259° gevaren. Het was vrij helder en droog weer, met een rommel zee van een tot twee meter uit het oosten en zuiden. Ik had weer de kluiver/fok/bezaan combinatie gezet in de oost tot zuidoosten wind.

De barograaf zakte fors tot 1000,5 hPa tegen de avond en de dubbelfok stond er weer op. Die nacht ging de barograaf weer omhoog tot 1011 zonder vermeldenswaardige gebeurtenissen. Woensdag middag bevonden we ons 235' van Christmas Island. Recht op koers. We voeren nu met de kluiver tussen de dubbelfok en de bezaan trok ook mee. Het was wel warmer geworden met een maximum van 33° C overdag en 26° C 's nachts. De volgende dag werden we iets om de zuid gezet. 4/8° cumulus met een matig oost-zuidoosten windje. We

waren nu over de helft naar Cocos Keeling. Nog steeds onder de dubbelfok voeren we in een iets afnemende zee.

Tegen de avond kwamen er rijen cumulus nimbus wolken aanzetten. Er viel niet meer dan een spatje regen uit. Vrijdag 2 augustus was weer onveranderd fraai Passaat weer. We kwamen met noen 104' dichterbij naar 264° bij een logstand van 42.282'. Cocos Keeling was nog 95' ver, we zouden het dus voor morgen middag bereiken. Het bleef goed weer met nog steeds een deining uit oost en zuid, rommelig. Op zaterdag 3 augustus om 10.45 uur zagen we een veegje op de horizon. We voeren rustig door en koersten op de noordelijke pass Port Refuge.

Later toen ik op Cocos Keeling was liep ik naar de noordkant van Direction Island. Een smal rif met hoog brekende golven. De jungle begon direct achter het rif. Soms was er weinig ruimte om te lopen. Ook zag ik toen een jacht aankomen varen.

Het was een 12 meter kits, vaak verdween het hele jacht in de deining. Zo van de kant was het zelfs voor een zeeman een angstig gezicht. Het jacht leek zo nietig en kwetsbaar. Je vergat aan de kant dat een jacht of inlandse kano op en neer ging. Zolang er geen brekers waren was er niets aan de hand. Het was op de oceaan zo veilig als op een binnenmeertje. Ik ben geen wetenschapper en al mijn kennis heb ik van anderen of uit boeken. De golven zijn zoals veel van de zee nog steeds onverklaard en ondoorgrondelijk. Er is zelfs geen wetenschappelijke verklaring voor. Wel rekenmodellen.

Van de pas zetten we zeer omzichtig koers naar de jacht ankering van Direction Island in het noordoosten van de atol. Eerst voer ik de noordelijke kom in, de grote schepen ankerden daar. Ik nam daarna de toegang naar de jacht ankering om het zuiden. Ik zeilde langs het binnen rif, achter het eiland, naar het oosten en voer zuidelijk om het rif heen. Tot vlakbij de zuidpunt van Direction Eiland. Daar kon ik er goed doorheen.

Op het strand stond een grote tank met regenwater voor algemeen gebruik. Dat water werd opgevangen op een golfplaten afdak op palen, daar onder uit de zon konden we heerlijk verkeren in de koelte brengende Passaat. Op deze ankering lagen een paar jachten, ook de Noren met hun fraaie Colin Archer. Ik ontmoette ze in Nieuw Zeeland op de Tamaki rivier. Ze hadden grote problemen met hun grootzeil. Werkelijk een grote lap. Het achterlijk was er af. Ze waren bezig onder het afdakje op de werktafel met de hand en een priem enz, een nood reparatie uit te voeren. Ik kwam met mijn Singer als geroepen!

Met z'n drieën repareerden we het grootzeil in twee dagen en we hadden veel plezier.

De ankering was in een baai zuidwest van Direction eiland en was voor passanten gereserveerd. Dit was een van de ankeringen waar alles gemoedelijk en eendrachtig ging. Anderen gingen vissen en weer anderen zochten een omgewaaide kokospalm en haalden er het hart uit, de miljonairs groente. Die kan je voor heel duur in een blikje als delicatessen in de supermarkt kopen. Heerlijke avonden hadden we daar in rust en harmonie.

De douane kwam inklaren, alleen een paar verse aardappels gingen 'in bond' en we verbleven daar, in alle rust. De nederzetting was zuidelijk en met Flatus zeilde ik er heen, langs en over alle riffen. Home Island was bijna vol gebouwd, het was wel leefbaar en ruim opgezet. Ook hadden ze daar een museum met de historie van het eiland, vooral de boten vielen op! Verder had ik ook hier niets nodig. Alles was aan boord en de dollars bleven daar.

Donderdag 15 augustus was het weer zover. Met Flatus had ik uitgeklaard op Home eiland. We voeren ver noordelijk de pas uit, want er waren uitgestrekte riffen noordelijk van Horsburg Island, west van de pas. Toen die gepasseerd waren zette ik koers naar het westen, richting Rodriguez Island iets meer dan 1000' naar het west-zuidwesten. Dat werd een hele oversteek en het kon lastig worden.

We zouden tussen het semi stationaire hogedrukgebied en de tropen varen. De vortex kon dan wel eens klein worden, dus veel wind vooral dicht op de noordflank van het hoog. Nu zaten we nog min of meer in de moesson van Australië en Indonesië. Die ging in dit seizoen heel geleidelijk over in de Passaat.

Het verlaten van een atol was altijd fraai. Ik zeilde in lij op een vlakke zee met de volle wind. De deining kwam langzaam op gang. Op de windvaan, voorzeilen + bezaan ging het heerlijk. De ware koers werd op 260° getrimd. De volgende dag kon de dubbelfok er weer op met de bezaan. De wind nam langzaam toe tot zuidoost 5 Bf. Tegen de avond werd het buiig. De wind nam toe tot hard uit zuid tot zuid-zuidoost. De zeilvoering werd daar op aangepast. We zetten de fok #2 op de boegspriet en met de volle bezaan gingen we de nacht in met een bijna dicht trekkende bewolking. Op zee, halverwind had Passaat niet veel zeil nodig om stevig de gang er in te houden.

De volgende ochtend zetten we twee riffen in de bezaan. De wind en zee namen toe. Golven van over de drie meter kwamen nu uit het zuiden en Passaat ging met ongeveer halve wind al rollend en stampend snel verder. In de namiddag werden we twee keer fors weg gezet in zware zeeën. De hele nacht was het buiig en vlagerig weer. Wel makten we een goed behoud van 125'. Dinsdag 20 augustus-

tus nam de wind weer wat af en werd het ook droog. De middags positie zette ons op 600' west-zuidwest van Cocos Keeling, netjes op koers. Ik zat een paar mijl zuid van mijn loxodroom.

Het werd nog erger. Dinsdag leek een tropische depressie te ontstaan. Niet op de barometer, het werd regenachtig met matig zicht. De wind bleef fors en ondanks de 27° C voelde het kil aan. Zo voeren we verder halverwind in de aanschiendende zeeën. Zulk druilerig en kil weer maakte ik nog niet eerder mee in de Passaat. Passaat trok zich daar niets van aan en voer stug en zeker door. Alles bij elkaar duurde het een paar dagen, met een harde zuiden wind en het sombere weer. Toen knapte het weer op, het zicht. De wind viel volkomen weg. Ik ging een boek lezen en wachtte tot de wind terug kwam.

Zaterdag 24 augustus voeren we weer in een enorm rollerige zee onder Passaat-tuig, vol grootzeil en de beide fokken. Een strak 3-4 Bf windje, met cumulus en alles leek weer op een heuse Passaat. Dat mocht wel, want we waren al over de helft. Ondanks de matige omstandigheden hadden we geen panne of bijzondere reparaties. Maandag was de wind weer op. De barograaf rees nu snel naar 1020 hPa en even later voeren we in een stormachtige wind onder stormzeil. Waar was de Passaat gebleven?

Woensdag de 28^e was het half bewolkt met cumulussalto, een 4-5 zuidooster stond er met helder droog weer. De middagbreedte zette ons op 18° 48' Zb, 71° 04' Ol. Vrijdag waren we op 309' van Rodriguez, naar het west-zuidwesten. Het bleef buig met een holle zee.

Zondag ging ik de motor nakijken. Ik constateerde dat de start accu's bijna leeg waren. Ik maakte alle contacten schoon. Sommige contacten, onder andere de start knop konden niet meer gemaakt worden. Ik maakte de draadjes los en hield ze tegen elkaar. De motor startte moeizaam. Ik was blij met mijn twee zonnepanelen. Die zorgden er voor, dat de slechte accu's niet helemaal leeg raakten. Ik liet de motor enige uren draaien om de slechte accu's weer wat kracht te geven. Passaat was klaar voor landval.

Maandag 2 september zetten we de klok weer een uur terug en kwamen we in zicht van Rodriguez.

Een vreemd eiland, gedeeltelijk basalt gedeeltelijk uit zee opgerezen koraal. Pas van een ramp herstellend. Een orkaan spoelde de meeste humus van de talrijke ontboste hellingen en nam de meeste bouwgrond mee. Nog erger was het, dat de humus op de uitgestrekte koraal ondieptes bleef liggen en het koraal verstikte. Het was nu vrijwel overal dood. Het koraal groeide wel weer aan, dat was het

probleem niet, de visvangst was voor jaren, net als de landbouw volkomen tot stilstand gekomen.

Aan het oosten en zuiden waren er in het, uit zee gerezen, koraal enige imposante gangen en zalen sommigen van wel 20 meter hoog. Daar gingen we, enige dagen later, in een gehuurde Land Rover heen met drie boot bemanningen. De Aussies wilden er heen en hadden nog ruimte over en nodigden ons uit voor de rondrit.

De gids had een fakkel van in peterolie gedrenkte doeken aan een stok in zijn hand. We liepen van het ene gat in de vlakke naar het andere, onder de grond door, honderden meters verder. Zulke gangen waren oude geulen door het koraal die van boven weer dicht groeiden met koraal, toen het eiland nog zakte. Nu steeg het en kwam het koraal weer boven water. Vanaf de heuvels kon ik de diepe donkere geulen door het rif trouwens perfect zien op het licht groenige koraal.

Ik vulde de tanks met water en diesel en ik gaf weinig roepies uit. Dinsdag 10 september vertrok ik, nu naar Mauritius, mijn laatste stop voor Kaapstad. Dan was ik fysiek rond gevaren met Passaat, want in 1985 was ik er ook met Passaat.

Rodriguez was aan het westen omgeven door uitgestrekte riffen en daar moest ik wel om heen. Daarom staken we eerst een paar mijl naar het noorden, want de stroming stond naar de riffen. Op de meest noordwestelijke punt zag ik een stel palen, en bleef daar vrij van. Even later pikte ik de deining op en was weer op volle zee.

Mauritius was iets meer dan driehonderd mijl ver, dus grof drie dagen varen. Veel zeilers gingen naar de Seychellen. Ik had wel de kaarten. De tijd factor speelde een rol. Het lag weliswaar in de tropische orkaanvrije zone en ik wilde niet een heel seizoen daar doorbrengen. De ronding van de Kaap in de winter was ook niet mis. Ik wilde dat voor de jaar wisseling, hartje zomer, op mijn akkertje doen. Dan een maand in de Kaap met al zijn faciliteiten mijn wonden likken alvorens de forse oversteken naar Recife en Martinique.

Ik had de detailkaarten van de Rode zee aan boord en had ook de overzeilers van de Middelandsezee. Toch kwam het geen moment in mij op om die route te nemen. De Rode zee is een hel voor singlehandend zeilers. Toen ik de zeilaanwijzingen las sloeg de schrik me om het hart. In het midden lag meestal een windstijte gordel, een lagedruk gebied. Van noord en zuid bliezen harde tot stormachtige winden daar naartoe. Het noorden van de Rodezee was ook vergeven met slecht bevuurde koraal riffen. Op het oostelijke puntje ervan liggen de resten van een Nederlands zeiljacht.

Met z'n drieën gingen ze de wereld rond. Een fataal aantal. Tussen twee klikte het en de derde verloor op laatst zijn interesse en concentratie. Op een nacht zeilde hij met een knik in de schoot in de Rodezee. Hij moest hoog varen om vrij van het rif te blijven. Omdat het wat sneller ging en hij minder nat werd, voer hij met een knik in de schoot recht op de punt af. Het was boem en ho en het einde van een illusie. Voor alle drie.

Overdag was het nu rond de 29° en 's nachts zakte het tot 22°. 1025 hPa bij een 71% Rv met een forse 4-5 Bf uit het zuidoosten. Af en toe was er een buitje uit de 4-7/8° cumulus hemel. We verlieten Rodriguez met een twee meter hoge achterlijke zee. Nu moesten we nu weer goed uitkijk houden want we kwamen in de scheepvaartroutes.

Vrijdag 13 september om 16 uur meerden we af, diep in de haven van Port Louis langs zij een Amerikaanse kits. Die kits zag ik voor het laatst toen ik rond de top ging van Queensland. We hopten dagenlang van ankering tot ankering zonder elkaar te spreken. Het was eenvoudig om voor een maand in te klaren en die rust had ik wel nodig. Ik vertrok snel naar het zuiden, naar de Grande Rivière Noire Bay. Daar ankerde ik ver in de baai tegen het rif aan de noordkant. Met Flatus ging ik zeilend naar de kant en in de tropische omgeving was het goed wandelen in de ochtend. Hier werd veel suikerriet geteeld. Toen de maand over was kon ik nog twee weken verlengen. Dat was alles wat ze toestonden. De reden was eenvoudig.

Toeristen en bezoekers mochten niet charteren. Omdat sommige jachten zich daar niets van aantrokken beperkte de immigratie de duur van de visa en het probleem was eenvoudig opgelost. Zoals meestal moesten de jachten die ter goede trouw waren de prijs betalen. Ik kon naar La Réunion, ik had de kaart, nu wilde ik wel naar Kaapstad en mijn laatste ruk naar Nederland. Op weg daarheen moest nog een obstakel genomen worden. Madagaskar. De stroming stond fors op de kust, het hele jaar door, dus moest ik fors om de zuid koers zetten.

Het leek zo op de kaart wel een aardig tochtje, het is echter vol gevaren. Het weer was er extreem, aan het einde van de Passaat. Ook was het in het seizoen een orkaan snelweg. De zee was warm, de vele stromingen uit vele richtingen waren sterk. Ook voor de kust van Zuid Afrika en vooral voor Durban, Natal was het levensgevaarlijk. Op de rand van het continentale plat rond de honderd vademmen en iets verder naar zee kon erg veel stroming staan. De Agulhas current. Dat was het verlengde van de Mozambique stroming uit het noorden en de Zuid Equatoriale stroming rond Madagaskar gecombineerd. Dan kon op de rand van het continentale plat tot over de 5 knopen staan. Zuidwest gaand.

Dit gecombineerd met een deining van de stormen in de Fourties, uit het zuidwesten, zuiden en het zuidoosten van de Passaat. Als al die golf treinen en de sterke stroming elkaar tegelijk op hetzelfde moment troffen op hetzelfde punt dan ontstonden er gigantische golven. Hoger dan 20 meter en recht overeind, dus GEEN sinus vorm. Deze golven leefden niet lang en waren alles vernietigend. Complete tankers verdwenen hier. In de Kaap zag ik een tanker met een volkomen platte neus. Zij had geluk gehad.

In Kaapstad las ik een verhaal over een jacht met overlevenden. Zij kapseide en de bemanning aan dek sloeg overboord. Een van de overlevenden zag wat naast zich en greep het beet toen hij boven kwam. Hij kwam tot bezinning boven in de mast van het zich weer oprichtende jacht. Hij had zo ongeveer het masttopje bij de VHF antenne vast. Een van de ware sterke verhalen van de eeuwig verrassende zee.

We waren pas bij Mauritius, en dat alles lag voor mij. Het was nu dinsdag 15 oktober. In het begin zette ik een vrij zuidelijke koers en daggemiddelden van 100' waren normaal. Op de zesde dag zaten we 200' zuidwest van Pta Itaperia van Madagaskar.

Hier herhaalde het fenomeen van sterke stromingen zich nogmaals. 2,5' stroming op de kop. Ik herinner mij nog scherp, mijn verbijstering toen ik de middags breedte klaar had. Zo onverwacht en zo veel. Een paar dagen worstelde ik er tegen in naar het zuidwesten en donderdag 24 oktober leek ik los. Het behoud schoot weer omhoog en we zetten koers naar Port Elizabeth. Door de stroming zou ik nog wel voldoende naar zee gedrukt worden, het viel toch tegen. Een paar dagen werd ik scherp naar het noorden gezet!

Met vallen en opstaan kwam ik bij de kust van Zuid Afrika. De bedoeling was om bij Port Elizabeth de Agulhas bank op te varen. Dan niet ver uit de kust blijven en naar kaap Agulhas en Kaap de Goede Hoop door te varen. De Passaat was ondertussen echt op. De ruggen van hoge druk en de troggen lagen vrij vast, dus moest ik er zelf door varen. Prachtige wolken formaties zag ik daar. Soms ging een front steil omhoog en leken de fronten te slalommen. Dat speelde zich hoofdzakelijk af in de hogere luchtlagen. De winden kwamen nu van alle kanten, toch zuidoost was nog steeds overwegend.

Zaterdag 9 november zat ik 150' zuidoost van Oost Londen, de kust kwam nader. Toen veranderde ik mijn zuidwestelijke koers naar pal west om vlak voor Cape st. Francis het continentale plat op te varen. Vrijdag 8 november zat ik ongeveer 10' zuidelijk van Cape st. Francis. Daar kwam ik weer eens in wind stiltten, ach, na het wisselvallige weer voelde ik mij nu knap veilig op het continentale plat. Buiten de stromingen. De zeegang bleef echter wel over de twee meter.

Bijslot, we zaten op 35° zuiderbreedte en de Roaring Forties waren niet ver weg. Ook de winden werden meer west en daarom had ik mijn nieuwe Minnies grootzeil er op gezet. Dat was een racezeil, iets te kort en het had een rif, bijna een meter te kort op de giek. Vanwege de lange zeil latten was ik er niet zo gek op, aan de wind trok het goed.

Dinsdag 12 november was ik voorbij Kaap Agulhas, nog niet op de Atlantische Oceaan. Die oceaan begon pas na Kaap Punt, het einde van het Kaapse schiereiland. Deze kust kende ik. Tijdens de eerste maanlanding was ik in Zuid Afrika. Ik trok als vertegenwoordiger in horloges en foto apparatuur, de hele kust langs, de 'Garden route'. Ik overwoog nog om naar Knysna te varen, dat heeft een prachtige lagune, en zelfs wilde olifanten en een 2000+ jaar oude boom bij de Stormsrivier. Ik kende mijzelf al te goed. Na zo'n lange oversteek moest ik doorgaan, anders bleef ik ergens hangen, waar niet alles te krijgen was. Kaapstad was mijn doel.

Ik bleef een eindje uit de kust en voer op Kaappunt af.

Toen besloot ik om mijzelf te verwennen en een chocolade boterkoek te bakken om de ronding van Kaappunt te vieren. Alle ingrediënten waren aanboord dus zogezegd, zo gedaan. De wind nam toe en met een stijve 5 Bf zuidooster rondde ik Kaap de Goede Hoop, midden in de nacht van 12-13 november 1991. Ik was de kloot rond, heerlijk boterkoek etend.

De Atlantische Oceaan Zuid 2

Toen was ik in bekend water. Het Kaapse schiereiland was niet zo hoog, pas bij Constantia begon het bergmassief van Kaapstad. Tot daar ging het gemakkelijk onder de kust. Woensdag 13 november 1991 laat in de middag meerde ik Passaat aan een houtvlot tegen de Globewall, bij de jachtclub van Kaapstad. Dat was wel wat veranderd sinds mijn laatste bezoek. Nelson Mandela was vrij. De apartheid was officieel afgelopen, de onrust was toegenomen.

Bij de jachtclub ging het achterbaks toe. De buiten ingang naar de toiletten was afgesloten. Ik moest door de hoofdingang van de jachtclub, die was alleen toegankelijk voor 'leden' en passanten. Alleen door de hoofdingang kon ik dus naar de toiletten gaan. Voor 'nie blankes' waren geen faciliteiten. Hier in Kaapstad had ik veel te doen om Passaat weer klaar te maken voor de oversteek naar West Indië.

Ik ontmoette een Zwitserse computer deskundige die zelf een stalen scheepje had gebouwd. Alles deed hij zelf en met verve. Het scheepje zag er fantastisch uit. Hij was bezig met de binnenbetimmering en die was bijna klaar. Toen de zeilen kwamen gingen we begin januari proefvaren in de baai. Zij zeilde prima. Met mijn naaimachine maakte ik een zonnenscherm en spatzeiltjes aan de zeerailing voor hem.

Ondertussen werd het bekend in Kaapstad dat er een 'zeilmaker' in de haven lag. Ik was een maand druk met mijn eigen zeilen en dat van anderen en verdiende meer dan \$1000- USA, in Randen. En dat werd een probleem. De boycot van Zuid Afrika was nog niet voorbij. Toen ik aankwam had ik wat dollars gewisseld, ik had nu genoeg Randen. Voor een jacht eigenaar verbouwde ik een grootzeil en de volgende ochtend kwam hij aanzetten met een HP 42s RPN wetenschappelijk programeerbare rekenmachine. Ik werkte met een Casio en had hem niet echt nodig, ik wilde echter niet meer Randen hebben.

Ik overwoog om Kruger randen te kopen. Dat zijn gouden munten met een ounce of een deel van een ounce puur GOUD. Vlak voor dat ik die wilde kopen vond ik Kaapstad, mijn poes. Die was in eind november geboren in de jachthaven en de moeder en het nest werd verzorgd door een paar kleurlingen die in de jachthaven werkten. Van een van hen hoorde ik dat de hoertjes van Kaapstad hun dollars inwisselden bij Cooks. Ik ging naar het kantoor van Cooks. En ja, ik kon er net zoveel dollars wisselen voor mijn Randen als ik wilde en tegen een gunstiger koers dan American Express.

Met de jaarwisseling had ik een fikse griep opgelopen. Die griep ging niet zonder problemen voorbij. Feestvierende medewerkers van de Globe werf wilden tegen kerstavond met hun dronken koppen met Flatus gaan varen. Flatus lag aan een lijn onder de boegspriet. Ik waarschuwde de dronkelappen nog, het bootje met rust te laten, ze kwamen aan boord. Ik vluchtte naar binnen, pakte mijn Arminius .38 revolver, laadde het en joeg de hele bende van boord.

Dit alles met tegen de 40° C koorts. De opgeroepen politie gaf mij groot gelijk en verzochten mij het wapen aan boord vlak bij mij te houden. Ze beloofden de directie van de Globe te waarschuwen. Alles bij elkaar liep het met een sisser af. Wel kwamen elke dag bedelaars langs die wat geld vroegen om eten te kopen. Elke keer bood ik ze brood met kaas aan, daar hadden ze geen trek in. Geld wilde ze hebben. De onrust van Zuid Afrika drukte zwaar op de grote steden.

Toen ik mij weer wat beter voelde zette ik Passaat droog tegen de kade in de hoek tegen de Globekade aan. Toen maakte ik het onderwaterschip schoon en smeerde wat antifouling op de huid.. Tegen half januari was alles klaar en kon ik weg. Ik was twee maanden in Kaapstad gebleven. Woensdag 15 januari vertrok ik weer naar zee. Mijn vertrek was niet vlekkeloos.

Op de een of andere manier sprong Kapie mijn poes, zo klein ze was, op het laatste moment van boord op het houten vlot. Het was knap nauw daar, dus ik moest eerst de hele haven uitvaren, draaien en weer terug naar het vlot. Langzaam kon ik niet achteruitvaren met Passaat. Ze trok scheef weg. Achter de schroef aan. Ik bond Kapie aan een lijn, binnen in mijn kooi, met water en voer onder bereik. Het beestje was erg levendig en zelfstandig. Zij wilde altijd buiten zijn, dus bleef ze voorlopig aan een lijn. Spoedig kwamen er vliegende vissen in het gangboord gedurende de nacht en na een paar dagen liet ik haar d'r gang gaan.

Zes weken oud, klein als een rat en fel op de vissen. Van de eerste pakte Kapie de vissen vlak achter de kop en beet de ruggengraat door. Daarna werkte ze de vissen in zijn geheel van kop tot staart naar binnen. Ze groeide als kool en werd heel aanhankelijk.

Zo ondertussen was singlehanded varen voor mij als lopen of ademen geworden. Passaat en ik begrepen elkaar en voelden elkaar aan. Ondanks dat verslapte mijn aandacht niet. Ik wist dat kon het einde van de tocht zou betekenen. De oversteek naar Recife werd een non-stop oversteek naar Martinique. Dat was niet de bedoeling, het kwam zo uit.

Vanaf toen was ik ook heel druk met programma's maken voor mijn HP42s. Een krachtige programmeerbare machine met een handig alfanumeriek program-

meerbaar menu systeem. Ik werkte eerst nog met de Casio, na een week waren de basis programma's van de HP klaar. Alles werd vervolmaakt met zoveel mogelijk zelfwerkzaamheid van de HP.

Deze keer nam ik de vrijwel directe route naar Recife en kwam bij de Walvisrug, ruim 700' noordwest van de Kaap in windstilten. Ik zat ongeveer 250' zuidelijker dan de vorige keer, na een paar dagen brak de Passaat door en maakten we weer 100'+, elke dag. Dat ging door tot bij de kust van Zuid Amerika. Daar werd de wind minder en minder. Ik had daar geen trek in en verlegde, met de kust in zicht, koers om de noord en ging door naar West Indië.

De Atlantische Oceaan Noord 3

Het was woensdag 19 februari en ik was 40 dagen op zee. Vanaf hier was het bekend. Ik was hier een keer met het Waarschip en voor de derde keer met Passaat. Deze keer stak ik niet zover noord. Ik volgde de kust van Brazilië op ongeveer 300' uit de kust.

Hier staat wel minder wind dan in het noorden, er is wel beduidend meer stroming en méé. Ook zijn hier haast geen doldrums.

De andere oversteken van Brazilië naar West Indië gingen steevast naar Martinique. Nu ik zo zuidelijk voer was Grenada een logischer landval. Het was ook mijn laatste eiland van de Benedenwindse Eilanden toen ik op weg was naar het Panama kanaal. Vanwege de noordoostelijke heersende wind zette ik dus koers op de noord punt van Grenada. Dinsdag vroeg in de ochtend, 8 maart zag ik de zuidelijkste van de Grenadines.

Rond de noon zat ik bij Bird Island, onder vol tuig met een knik in de schoot, naar het zuid-zuidwesten varende. We schoten lekker op. Om 1800 uur zat ik bij Glover eiland in 7 meter diep water met matige wind en droog weer. We gingen door. Om halftien die avond zat ik vlak bij de haveningang van St George, ik ging er niet in. Ik herinnerde mij nog mijn Waarschip, op mijn eerste tocht naar West Indië. Ik liep midden in de nacht vast vlak bij de pass naar de oostelijk gelegen ankering. Ik stapte toen overboord en duwde haar terug. Nu wilde ik slapen.

West Indie 2

Ik ging buitengaats voor anker, net noordelijk van de haveningang, buiten de geul in 12 meter diepte. De volgende ochtend ging ik rustig door de pas naar de ankering. Het was er niet druk, het was bij slot van rekening al laat in het seizoen. De eerste dagen sliep ik veel en kwam bij van het laten gaan van al de spanningen van het single-handed zeilen. Twee maanden op je tenen lopen is niet mis en je weet ondertussen wat er allemaal mis kan gaan.

Ik deed de nodige reparaties en maakte een programma dat de 5 polynomial wortels uitrekende in een vergelijking met 5 onbekenden, uurhoek en declinatie. De waarden haalde ik uit de Nautical Almanac. Water en diesel werden aangevuld en ik vertrok naar het noorden. St. Maarten was mijn einddoel. Het was zaterdag 28 maart. Rond de noon zat ik bij Isle de Ronde.

Ik ankerde later die dag net zuidelijk van de laad- en loskade van Kingston, st Vincente, en ging wat winkelen op de markt. Ik liep toch iets anders door zo'n stad dan de reguliere toerist. Dozijnen 'handige' jongens boden mij voor een USA dollar een verse kokosnoot aan. Ik had er al zoveel voorniks leeg gedronken. En dat was ook met zoveel andere tropische exotica. Ik was geen toerist meer maar een gewone zeeman op doortocht.

Even later wilde ik naar mijn boot terug keren. Mijn Flatus was pleite. Met alles er op en er aan. Toen ik naar Passaat keek zag ik twee idioten zo'n 50 meter van de kade. De één met een riem en de ander met mijn zitplank, met Flatus klojogen. Ze schoten niet veel op. Ik ging resoluut naar de politieagent in de buurt en deed aangifte van diefstal. Dat en ik werd niet serieus genomen. Ze werden wel al schreeuwend door de politie gesommeerd terug te komen. Ze gingen eerst naar een ander schip. Daar was gelukkig niemand aan boord.

Een half uur later kwamen zij hoogst verontwaardigd terug en maakten zich druk omdat ik mij zo druk maakte. Ik kende de West Indiër met zijn onschuld ondertussen en speelde het spelletje als zij. Daarom was ik subiet naar de politieagent gegaan. Zij waren knap uitgeput, want de mini-jack houdt niet goed koers. Met veel poeha werd er nog wat heen en weer verwenst en gescholden en het was spoedig over. Ik was verrast dat ze mij niet voor het ongemak 'ten dollar' rekenden, want als toerist dien je hun comfort. Gelukkig had ik uit gewoonte mijn wrikdol er uit gehaald, anders was daar beslist wat mee gebeurd. Na een goede nachtrust op de open rede ging ik verder richting st Lucia.

Met meer zeilen dan motoren kwam ik door de windstilten achter de twee eilanden en in de nacht van 30 maart arriveerde ik bij Martinique. Ik zeilde wat door en wachtte de dag af. Toen laveerde ik naar de rede van Fort de France. Ik ankerde dicht tegen de kade tussen het veld jachten en was zo aan de wal. Daar verwissel ik mijn Kevlar zeil voor het zelfgemaakte uit de kluiver van de Uhi Bene. Het Kevlar grootzeil begon bijna uit elkaar te vallen.

Ik gooide het versleten grootzeil in een afval container. Daar werd het door een schuimer er weer uitgehaald. Zo behoort het te gaan. Tijdens de hele tocht had ik druk gewerkt aan mijn HP 42s programma. Het was heel imponerend geworden. Ik hoefde alleen de Hw, UTC en de datum in te voeren plus de log stand en koers. Alle in- en uitvoer met een alfanumerieke weergave. Het Mws rolde er gelijk uit. De astro navigatie was nog makkelijker dan ooit.

Ik had een routine geperfectioneerd om de polynomial wortels te berekenen voor een hele maand. De astronomische gegevens haalde ik uit de Nautical Almanac voor de zon en planeten. Het jaar is voor de zon en sterren niet belangrijk. Je corrigeert die met een vaste waarde, en corrigeert die weer in een schrikkeljaar. Alles werd opgeslagen en met het menu programma was astronomische navigatie een fluitje van een cent geworden. Jammer dat ik niet nog eens rond ging om het grondig uit te proberen.

Ik vertrok voeg in de morgen van 14 april naar st Maarten. Om 06 uur v.m. was ik bij de noordkop van Dominica, wat ik nooit aangelopen heb. Daar pikte ik een lekkere 4 Bf oostelijk wind op en ik bleef lekker opschieten. Het ging daar bij de Bovenwindse eilanden veel gemakkelijker. Ik voer ondertussen noordwest om de eilanden rij te volgen. Dit keer stopte ik slechts een nacht bij st Eustatius. Het was knap rollerig. 17 april kwam ik in Grootebaai aan, van st Maarten. Ik ankerde ongeveer in het midden, niet te ver van de stad.

Dit keer landde ik met Flatus op het strand bij de grote pier en daar kon ik gratis water tanken. Verder was het onderhoud plegen en mijn vertrek naar Europa voor bereiden. Ik was niet de enige, want het was einde seizoen. De meeste zeilers stiefelden langzaam naar het noorden en vertrokken hier of van st Bart of Antigua. Het rolde nogal, want veel sloepen van de grote toeristenschepen passeerden mij dagelijks. De Amerikanen waren wel als toerist in de meerderheid. Alles was nog steeds steen duur. Ik kocht dus nagenoeg niks. Van mijn verdiende dollars in Kaapstad had ik nog niets uitgegeven.

Ik vertrok 29 april naar het Engelse kanaal. Het was vreemd, ik heb nooit tegen een vertrek en vooral een lange oversteek opgezien. Nu ging er toch iets door mij heen. De laatste grote oversteek en bijna zeker weer non-stop.

De Atlantische Oceaan Noord 4

Als je niet snel bent of hoog aan de wind kunt varen moet je slim zijn. Ik wachtte op een westelijke golf. De wind was ruim zuid van oost geworden. Ik stak iets oost van het noorden, nadat ik vrij van st Maarten was en voer de oceaan op. Ik hield dit vijf dagen vol en zat toen 340' noordoost van st Maarten. Toen ging de wind wat noord van de oost zitten en ik kon dagen lang pal noord varen.

Op de twaalfde dag zat ik 370' oost-zuidoost van Bermuda en 840' noord-noordoost van st Maarten. Ik bleef in beweging met een naar zuid krimpemde wind. De koers werd om de noord naar noordoost gezet en vreemd genoeg, die koers kon ik tot aan het Engelse Kanaal houden. Geen paardenbreedte ervoer ik dit keer. Het kon met het seizoen te maken hebben ik weet het niet. Ik had weer mazzel.

De zesentwintigste mei zat ik 300' noordwest van Flores, Azoren, en we maakten het laatste etmaal 72', gisteren zelfs 124' naar het noordoosten. Het bleef voorspoedig. De tweeënveertigste dag zat ik op de Great Sole bank, 150' west van de Scilly's. Nog een dag kon ik opschieten en toen sloeg het lichte weer toe. Ik voer wat om de zuid om landval bij Lands End te maken vanuit het zuiden.

Het Engelse Kanaal 2

Zondag 14 juni met noen zat ik ongeveer 25' zuidelijk van de Lizard en voer het Engelse Kanaal in, zonder land te zien. Er was weinig wind en ik voelde er niet veel voor om naar het noorden op de motor naar Falmouth te varen. Ik had er nu niks meer te zoeken. Ik dreef door. Om 1800 uur was er weer een licht windje uit het noorden. Dat bleef niet. De volgende dagen zeilde ik als het kon, anders motorde ik langzaam. Voor mijn gevoel zat het er op. Op volle zee kon ik lang in een windstilte zitten, nu werd ik onrustig en sloeg de motor aan. Nu gebruikte ik de Autohelm weer om kompaskoers te houden.

In lichte wind en met een motregentje zat ik de 16^e tegen de avond 10' zuid van Startpoint. Ik voer door en ondanks de lichte wind schoten we opmerkelijk goed op. Een paar uurtjes de motor aan hielp natuurlijk veel. 17 juni, tegen de avond zaten we 10' zuid-zuidwest van Anvil's point. De volgende avond zat ik bij Owers en was ik door de drukte van het Southampton verkeer heen. Nu dook ik dicht onder de kust.

Dat wilde ik, de wind begon weer aan te trekken tot 5 Bf uit het noordoosten. Ik laveerde tussen de shippinglane en de kust. Ik kreeg een lek in de brandstofleiding en moest ruim 5 liter diesel uit het ruim pompen. Ik zat nu krap in mijn diesel.

Ik rondde Beachy Head dichtbij met een noordwesten windje van 3-4 en karde door. Ik wilde in Dover gaan tanken, de wind verstoorde dat plan. De wind ruimde en wakkerde aan tot 5 Bf uit het oosten, later noordoosten. Ik ging voor anker dicht onder de kust iets voorbij Rey. Toen de wind tot een volle storm toenam merkte ik dat er nogal wat zee om Dungeness kwam. In een vrij zware zee brak mijn spring van 8 mm schotetouw. Met een klap van jewelste kwam Passaat tot stilstand aan alleen ketting en zo bleef ik liggen. De volgende ochtend vertrok ik naar Dover en halverwege Dungeness werd ik om de zuid gestuurd. Ik moest uitwijken voor een militaire oefening. Ik wist er niks van en een kotter waarschuwde mij netjes.

Ik had beter nog een dag kunnen wachten, want de zee was fors, na het ronden van Dungeness. Ik laveerde zo goed als ik kon in de nog stevige noordoosten wind. Laat in de middag van zondag 21 juni voer ik onder zeil de haven van Dover binnen. Ik ankerde dicht onder het strand en blies uit.

Zaterdag 27 juni zeilde ik weg uit Dover, op weg naar IJmuiden. Het Nauw van Calais vond ik altijd eng. De twee shippinglanes zaten vlak bij elkaar en er stond veel stroming en ik moest een lane haaks kruisen. De radar op de kust hield me in de gaten en ik nam daar dan ook contact mee op. Zij hielpen mij er goed doorheen. Ik sloeg de motor aan toen de wind weer minnetjes werd en zette hem er bij. Op eens hoorde ik een grote klap en de motor sloeg af. Door alle zeeën en het stampen was de fundering al zwak geworden. Ik moet iets in de schroef geraakt hebben. De motor was losgebroken en kon geen kant uit, verboog de schroefas en dat was dat.

Met licht weer voer ik door en ik verbaasde me weer dat de motor volkomen overbodig was. Veel eerder dan ik verwachtte kwam IJmuiden in zicht. Lichte wind en toen ik bij de buiten ankering kwam viel de wind helemaal weg. Het was middernacht. Ik ging voor anker en nam contact op met de havenmeester. Ik wilde ze waarschuwen dat ik daar als ukkie tussen de groten lag. Voor ik uitgepraat was brak een ander in. Een gigantische hopperzuiger, vol met zand, kwam er aan. Op weg naar de haven.

Hij zag mij op de radar en ook mijn toplicht zag hij. Ik moest als de wiedeweerga mijn anker ophalen en een sleeplijntje klaarleggen. Hij wilde niet veel tijd verliezen. Zo gevraagd zo gedaan. Ik werd doodsbang toen ik die gigant zo dichtbij zag, hij wist van wanten. Vijf minuten later scheerde ik als een vletje achter de gigant aan.

Tussen de pieren kwam een havenvletje het overnemen. Die bracht mij rustig naar de haven. Ik was weer in Nederland, 6 jaar later. De douane confisqueerde al mijn schiettuig want alle vergunningen waren al jaren verlopen. Toen ik wilde bellen kon dat niet. Ondertussen waren de munt telefoons vervangen door strippenkaart telefoons. Zo'n kaart werd dus de volgende dag gekocht van het weinige, 6 jaar oude wisselgeld wat nog over was van mijn vertrek. Mijn oude moedertje was opgelucht. In mijn eenzaamheid was ik vergeten haar te bellen of te schrijven sinds Kaapstad, bijna een half jaar geleden. De dollars van Kaapstad werden gewisseld. Ik had weer voldoende geld.

Een paar dagen later ontmoette ik een kennis die ook de singlehanded tochten van Reid zeilde. Hij had een grote zeilkotter en kwam van Schotland met een charter. Hij bood mij aan naar het centrum van Amsterdam te slepen. Hij had een ligplaats achter het Centraal Station. Daar pikte ik een jacht op dat mij naar de Oranjesluizen sleepte. Aan de remmingwerken hielp ik de arriverende jachten met aanleggen en vroeg om een sleepje naar Muiden. Dat gaf geen enkel probleem voor een passant. Zij moesten verder naar Harderwijk, ze zouden mij in de buitenhaven slepen tot vlak bij de sluis.

De Drususgracht 2

De Vecht gaf helemaal geen problemen. Het was hartje zomer en er was voldoende motorboten verkeer. Het kostte alles bij elkaar 3 of vier sleepjes. Kapie keek wel zijn ogen uit. Het eerste land sinds Kaapstad en ze was erg schichtig in het begin. Het viel me mee dat ze nooit erg ver van de boot liep. Toen ik in Oud Zuilen aankwam wikkelde ik haar in een stuk visnet en stopte haar in mijn draagtas. Ze kermde en kon geen kant uit, ik wilde niet achter een op hol geslagen panische kat rennen.

De Afbouw

Mijn oude moedertje van was knap opgelucht toen ik thuis kwam. In het begin had ze niet veel aan mij. Zo erg was ik op het laatst in mijzelf gekeerd. Ik wilde niet terug ik moest wel terug vanwege de slechter wordende Passaat, en ik wilde wel terug. Passaat werd later verkocht aan iemand voor 1 gulden. Ik wilde er van af en kon haar niet meer onderhouden.

Mijn geld was nagenoeg op en er was zat werk in de aantrekkende economie, niet voor mij. Ik was te zelfstandig en ik stak uit. Ik ben geen grijze muis die je kunt besturen. Ook was ik 51 jaar en dat is oud voor een bedrijf. Teveel risico. Ik werkte wat bij uitzendbureaus. Daar verdiende ik voldoende om later in het jaar een pc 486DX te kopen en ik nam mijn computer hobby weer op. Kocht Masm6.1 en sloeg aan het programmeren. Net voor mezelf. Een paar jaar later begon ik aan mijn memoires. De eerste hoofdstukken werden met Wordperfect 5.1 geschreven en dat programma staat nog steeds op mijn machine. Het is snel en goed. Toen volgde de Netscape Composer. Weer later in 1999 met Word 97-SR-1, SR-2.

Vervolgens schafte ik een Pentium Cyrix200 (begin 98) aan en later een Pentium III 450 (midden 99) met genoeg geheugen. Word97 maakt redelijk uitzienende HTML pagina's, als je in de HTML mode werkt. Ik werkte in de DOC mode. Ook werd er in de hoofddocument mode gewerkt. Ik kon dan alle documenten (+50) in een keer openen en uitvouwen. In die mode konden alle bestanden in een keer geconverteerd worden naar een primitief soort HTML.

Eerst was de lay-out van het boek zonder vensters. De composer ondersteunde geen vensters. Toen ik later de frames zag schreef ik in html code de lay-out. In het voorjaar van 99 vond ik de Arachnophilia en dat werd mijn vaste HTML editor. Het was niet beter dan anderen. Wel bood het me volkomen vrijheid om bijna alles aan te passen. Met knoppen macro's werd een project menu gemaakt.

De klunzige vertaling van Word-DOC naar HTML kon met vaste macro's en zoeken en vervangen in ALLE open documenten plaats hebben. Alle koppen moesten vervangen worden, net als alle links. Een link naar *doc#En hier was ik, ging niet. Geen spaties toegestaan. *doc#En_hier_was_ik, was ok. Ook *doc#EnHierWasIk. Bij de vertaling van doc naar htm bleef de doc extensie in de links zitten! Verder ondersteunt Word97 HTML geen frames, noch TARGET, noch style-sheets. Die doel vensters moesten er dus ook met zoeken en vervangen in aangebracht worden.

Woord 2000 html produceert een eigen versie van de style-sheets, Netscape en Opera hebben er moeite mee. Het volgt de css conventies niet strikt en volledig, dus blijf ik ver van Microsoft's wangedrag. Microsoft is als koning Midas; alles wat ze aanraken verandert in goud voor henzelf, de klant wordt er alleen maar afhankelijker van. Ik niet! Download Topstyle light. Dat is de freeware omgeving om keurige stylesheets te ontwikkelen. Je ziet gelijk wat je doet, voor de browser van uw keuze!

Alles bij elkaar had ik 6 macro zoek en vervang sessies, die in een vaste volgorde uitgevoerd moesten worden. In een kwartiertje was het gepiept. Perl (Unix) heb ik nooit gebruikt, die zou het ook kunnen.

Later kreeg ik commentaar, dat twee vensters niet duidelijk was. Men wist op laatst niet meer waar ze waren, na het schakelen tussen hoofdstukken en onderwerpen. Toen ging ik aan de drie-venster versie werken. Nu is er voor elk venster een zelfde type, inhoud, hoofdstuk en onderwerp en verwarring lijkt mij niet meer mogelijk. Uiteindelijk pakte ik het rigoureuus aan. Ik ging met style sheets werken. Alle slechte code van Microsoft werd er uitgehaald en door slechts een paar style-tags vervangen. Het kostte veel tijd om alles uit te werken, toen er lijn in kwam werd een schema opgesteld.

Het boek werd in twee blokken verdeeld. Permanente tekst en variabele. De permanente waren de indexen. Alle vier opening bestanden. In woord werkte ik met de variabelen. Die tekst werd uitgebreid, veranderd en gecorrigeerd.

Dus toen Perl5.6 voor Windows32 arriveerde probeerde ik het maar eens uit. Binnen een week had ik, met mijn assembler ervaring en snelle en smerige stijl, een script klaar. Ik heb nu een Perl script, 5 bat files en 4 tekst files. De tekst files bevatten regels met commando's voor Perl, elke regel een. De eerste lijn geeft de file naam die gecorrigeerd dient te worden. De volgende regel, de commando-subroutines (regular expressions zoek en vervang tekst e.a.). Volgens de folders waar de gecorrigeerde file opgeslagen moet worden enz.. Een dump log noteert het aantal opdrachten en nummert en print elke handeling die Perl uitvoert. B.v. het blok hoofdstukken heeft 594 opdrachten, 37 files, een temp ramdisk voor 4 tussenwaarden, 2 mappen om op te slaan en 7 subroutines voor bewerking. Nu neemt de aanpassing slechts een paar minuten in beslag. Geïnteresseerden kunnen in Test.zip kijken in PassaatEnHein.zip, dat is het kale script met een voorbeeld en enige uitleg.

Tijdens de vertaling was het scherm in twee delen gespleten. Dezelfde hoofdstukken in het Nederlands en het Engels kwamen na elkaar. Nederlands boven, Engels onder. Als ik een woord niet wist clickte ik er met de cursor op, en klikte daarna op de Euroglot icoon op mijn werkbalk. Ogenblikkelijk opende het verta-

lingvenster en gaf mij de mogelijke vertaling, inclusief de thesaurus mogelijkheden en een overzicht. Desgewenst konden alle meervoud, enkelvoud, geslacht, uitgangen en tijden geproduceerd worden, Morfologie. Ook draaide de American Heritage Dictionary van softKey international, die was ook een grote hulp.

Dat was het zo ongeveer.

Samenvatting

Passaat was een mahonie op eiken spanten, karveel gebouwde sloep, kits getuigd. Ze leek op een reddingboot, ze was echter een Bretonse Loodsboot. Ze was vol in de boeg en slank in het scherpe hek. Ze had een lange, 1,20 meter diepe kiel van 2 ton, van de hoofdmast tot de bezaan. Het aangehangen roer zat aan een korte vrijstaande scheg. Leeg was ze 6 ton. Ondanks haar 9 meter gedroeg zij zich als een groot schip, vooral in zwaar weer.

Er was een 25 pk Volvo Penta 2 cilinder diesel ingebouwd. Ik gebruikte die om stroom te laden en om de havens in en uit te varen. Eigenlijk had ik de motor niet echt nodig en de puts grote schroef remde enorm af. Ook beïnvloedde de schroef, in een groot gat in het roer, het vaargedrag op een onaanvaardbare manier. Tijdens licht weer zeilde zij maar met moeite hoog aan de wind. 60° was normaal. Met erg licht weer verminderde het tot 70°. Toch liet ik de motor er in. Achter af is het makkelijk oordelen, er zijn omstandigheden dat de motor mijn leven gered heeft. Ik weet jammer genoeg nog steeds niet hoe Passaat zich op zee gedraagt zonder motor en schroef. Ik betreur dat en ik mis het.

Doordat Passaat zo'n vast stuurbedrag had vanwege haar onderwaterschip zocht ik naar een mogelijkheid om haar ook op de ruime koersen zelfsturend te krijgen. Zoals alle kits getuigde jachten was de hoofdmast niet te lang, ruim 9 meter en zat vrij voorlijk. Aan de wind zeilde ze als een blok, strak op koers en er niet af te krijgen. Met een knik in de schoot werd ze iets loefgieriger, meer en meer tot halverwind. Dan kon ik beter de bezaan of het grootzeil innemen. Onder bezaan en fok lag Passaat ook als een blok, ook op ruime koersen, zij was altijd loefgierig. Met ruime wind niet veel, toch na enige tijd draaide zij langzaam naar halverwind en bleef daar hangen.

In Kaapstad, in de Proloog uitvoerig beschreven, vond ik de oplossing. Een bijna verloren en nog zelden toegepaste techniek. De verlengde boegspriet. Jibpole in het Engels. Joshua Slocum zeilde zo ook 100 jaar geleden als eerste singlehanded de wereld rond. In het hoofdstuk van Samoa verving hij zijn Jibpole met een bamboe. In een boekje met overlevings technieken om bij averij toch nog thuis te komen zag ik in Kaapstad een illustratie. Een foto van een scherp jacht met een echt lange bamboe. De bamboe was bijna zolang als het jacht zelf en een stormfokje was er vliegend op gehesen. Het grootzeil was ruim uitgeschoot en het jachtje zeilde voordewind. Volgens zeggen uitgetrimd. Dat was dus de aloude techniek van de schepen uit voorbije tijden. Een lange tot zeer lange boegspriet.

Op de tocht van Kaapstad naar West Indië probeerde ik het uit en perfectioneerde het. Uiteindelijk zeilde Passaat met alle windsterkten met ruime wind zelfsturend. Lees de experimenten en beschrijving er op na in de Proloog. Voor een verdere beschrijving, lees a.u.b verder.

Een van de belangrijkste zaken op zee was een goede kickingstrap aan de gieken. Zonder dat was ik niet ver gekomen en ze werden geregeld nagezien. Ze bestonden uit een kort lijntje van 5 mm. Nylon. Dat lijntje was aan de onderwanten bevestigd. Het werd aan een van de reefkickers gebonden, midden op de giek, aan de andere kant.

De neerhouder van het grootzeil bestond uit twee enkele blok systemen. Een aan Bb en een aan Sb. Beiden blokken met hondsvot waren bevestigd aan een lijjoog in het dek, iets achter de mast, met een musketonhaak. De andere kant werd ook bij de reefkickers van de giek bevestigd met 10 mm nylon strop dubbel om de giek. De takel kon ik vanuit de cockpit bedienen. Het werkte ook enigszins als kicking stap. De bezaan had alleen een kickingstrap, de giek was zwaar genoeg.

Alleen het overstag gaan werd vaak opgegeven, halzen, mits goed getimed is verre te prefereren. Vlak voor de gijp trok ik het grootzeil plat midscheeps. Dan gijpte ik met de bezaan, trok die aan tijdens het oploeven, terwijl ik de fok strak trok. Alles met het handje en zonder een lier te gebruiken. De 100 meter 'verlies' vielen in het niet, plus dat de loglijn altijd onder het roer bleef hangen met het drenzen, als de overstag mislukte.

Het helmhout werd d.m.v. een lijntje met knoopjes tussen 'flexibel tubing' beperkt' in zijn beweging naar beide kanten. Een stuk 'tubing' werd aan de beide hekstoelen bevestigd. Een lijntje met heel veel knoopjes werd ertussen gebonden. Onder het helmhout was een onderdeel van een kastsluiting, waar de knoopjes niet door konden, de lijn wel. De knoopjes, op één cm van elkaar, verzekerden een nauwkeurige afregeling van de trim. Een borglijntje werd er overheen geslagen, zodat het knoopjeslijntje er niet uit kon vallen. Het lijntje was ongeveer 10 cm 'te lang'. Dat was de bewegingsruimte van het helmhout.

De fok #3 ofwel de stormfok is weer een apart verhaal. Hij werd meestal gebruikt als stuurfok op de lange boegspriet. Die was zo'n 4 meter lang en dubbel gestaagd, Passaat was 9 meter. De fok stond gewoon gestaagd op ongeveer een meter van de boeg. De stuurfok werd vliegend gehesen.

Aan de punt van de boegspriet zat een enkel-schijfs blok met een hondsvot vast gemonteerd. Dat vormde een takel met een enkelschijfs blok. Aan dat laatste blok zat een stuk touw met een paalsteek een los lang einde. De fokvoet werd aan het blok bevestigd met een schootsteek.

Het einde van de lijn van het takel was vast gemaakt aan de lus aan het blok. Door aan het takel te trekken trok ik de fok dus kort aan de boegspriet punt, zonder een voet te verzetten. De fok lag dan op de boegspriet. Dan pas ging ik naar de mast en hees de fok vliegend op aan de tophoek.

Ik fixeerde het takel aan een kikker op de boegspriet. Dan frommelde ik de lange takellijn onder de boegspriet. Het einde van de takellijn zat ook aan de lus van het blok zat onder de fok. Ik trok de fok strak midscheeps met de schoot die op dezelfde kikker als het takel vast zat.

Door het takel los te gooien en aan het einde te trekken trok ik het onderlijk met de schoot naar mij. Ik liep met fok en al naar de mast om de val los te gooien. Het einde van de val zat aan de mast vast met een strop om de kikker. Alle vallen, want ik houd niet van los vliegende eindjes. Ook waren alle vallen aan de mastkant van een enkel blok voorzien. Ik hees dus met een enkel takel. Ik gebruikte geen lier aan de masten

Ik borg de fok op en bond de val aan de lus van het takel, waar de fokkevoet aan vast zat. Daarna trok ik het takel aan tot het blok ongeveer een meter van de punt was. Ten slotte trok ik met de val de hele zaak strak. Dan moest het einde van het takel nog strak getrokken worden en vast gezet worden op de kikker aan de boegspriet. Het lijkt ingewikkeld, ik kon niet bij de punt van de boegspriet komen. De boegspriet was te dun.

Alles moest op afstand bediend worden en zo, dat er geen eindjes zoek raakten. Als dat gebeurde dan moest de hele boegspriet naar binnen gehaald worden, om aan de punt te werken. De vallen bond ik altijd met een schootsteek aan het toplijk van de fok.

De twee schoten voor de fokken en genua waren aan elkaar geknoopt met een schootsteek met twee lange rest eindjes. Een daarvan werd door de schoothoek oog gestoken en weer met een schootsteek aan het andere eind bevestigd. De fok bleef nooit ergens achter steken en de schoot raakte zelden los. Ik had 4 lijogen in het dek om de fokken uit te trimmen

De boegspriet is het volgende verhaal. In Kaapstad eind '84 begon het. Ik kwam aan boord van een Duits jacht dat ik ook in Salvador op de ankering had zien liggen. Ik was toen niet aan boord geweest. We liepen elkaar bijna omver bij de toiletten van de jachtclub in Kaapstad en een gesprek begon. Het eindigde bij hem aan boord al kletsend.

Hij had vele boeken over zeilen, veel in het Engels en o.a. een boek over het zelfsturen van zeilvaartuigen. De naam is mij ontschoten. De bekende techniek

van stuurfokken, met een fok of genua en een voorzeil strak midscheeps geschoot voor de wind weg lopen enz.. Ook een artikel met een bamboe boegspriet van bijna scheeps lengte. Een stormfokje werd vliegend op de punt er van gehezen. Het bamboe boog op de foto als een gek, het scherpe jacht lag wel in balans.

In dit artikel herkende ik ogenblikkelijk de oplossing voor mijn ruime wind probleem. Stuurfokken slaan zichzelf en het roer aan gort. Passaat is van zichzelf iets loefgierig. Die loefgierigheid neemt toe met de hoek van de wind. Aan de wind kan het helmhout bij licht weer losgelaten worden met genua grootzeil en de bezaan. Volkomen op trim.

Bij iets ruimere wind werkte het goed met de grote fok en grootzeil en bezaan. Helmhout werd op de pin gezet om de toenemende loef weg te sturen. En ook met de zeilen sturen, dus de bezaan en het grootzeil iets laten vieren. De wind liet ik er net inscheren totdat de voorlijken net niet klapperden. Tot halve wind werkte dat perfect. Bij ruime wind sloeg Passaat langzaam door naar voor de wind. Niet tot zelfsturen te bewegen.

Ik dacht en voelde, dat als er een stuurzeiltje op een lange boegspriet zat, dat lady Passaat volledig zelfsturend zou worden. Met ruime wind net als aan de wind. Iets loefgierig aan de wind, iets lijkierig bij ruime wind.

Ik lag aan de Globewall in het jachtbassin. Een van die dagen werd er een grote iroko kits te water gelaten. Een feest met drank en eten. Engels, dus Berenburger hadden ze niet. Whisky genoeg, dus sloot aan. Later, toen iedereen weg was gingen de pompen nog steeds. De iroko romp was aardig uitgedroogd Er ontspan zich een gesprek met de eigenaar en bouwer over de bouw, ontwerp enz.. Hij vertelde mij dat hij een buiten tent van bouwpijpen had gemaakt. Daaronder had hij haar gebouwd.

Er ging een bietslichtje op en ik vroeg of hij misschien een bouwpijp over had, voor mij als boegspriet. Jazeker en wel een met een knikje, die was over. Mijn kinderhand was gauw gevuld en ik was gelukkig. De volgende dag bracht hij hem en ik ging alles proberen met passen en meten.

Aan de Globewall lig je tegen een vlot aan de kant, dus als je het schip iets scheef trekt kun je overal gemakkelijk bij. De 4 meter lange pijp stak een halve meter over het dek, net onder de winch. Het werd verder op het voordek aan de bolder vast gebonden. Het leek heel wat. De knik was kort aan het begin op het dek bevestigd, dus ik had er geen last van.

In de punt sloeg ik een stuk hout van een halve meter en 25 cm stak er nog uit. Daarop schroefde ik wat blokjes hout, om er stroppen achter te bevestigen. De pijp werd met een takeling langs de punt van de eigenlijke boegspriet gesjord. Ook werd er een touw verstaging naar opzij en iets naar onderen bevestigd.

Alles bij elkaar een paar dagen werk. Passaat werd volwassen. De handel werd weer afgebroken en op dek vast gesjord. In Saldanha Bay werd het definitief gemonteerd. Toen ik in de Passaat was, enkele dagen later, hees ik voor het eerst de storm fok er vliegend op.

Het werkte voor geen kant. Fok #2 werd er bij gezet, strak geschoot. Nog geen verbetering. Toen werd rigoureuus fok #1 op de boegspriet gehesen en mid-scheeps aan de mast geschoot. Met vol grootzeil werkte het. 1 à 1.5 streken van voordewind bleef ze hangen met los roer. In balans.

Ik schootte de fok gewoon en zette de storm fok wat lossere. Het helmhout ging op de pin. Passaat loefde op tot een bakstag koers. Na enig rommelen bleef Passaat tussen voor de wind en halve wind, een ruime bakstag, hangen. Vaak zette ik de autohelm in het begin aan om het balanspunt voor een bepaalde k.k. koers te vinden. Dan ging het verder met de stuurstok of de tubing. Passaat liep dan beslist niet uit het roer.

Alles bij elkaar is het principe eenvoudig. Vorm een gesloten driehoek van zeilen en laat de wind komen van de gesloten hoek. Doordat de driehoek gesloten is, ontstaat een relatief grote ruimte van onderdruk achter het grootzeil. De voortstuwing is groter dan je in eerste instantie zou denken. De wind moet om de fokken en het grootzeil om de luwte opvullen, het schip vaart ook mee.

Het zelf sturen is nog eenvoudiger. Het grootzeil zet je bijna plat, zo ver mogelijk naar voren, met dubbele kickingstraps voor de veiligheid. Het schip vaart voordewind. De fokken doen eerst niets, bijna voor de wind. Dan loeft zij langzaam iets op door de druk in het grootzeil. De wind komt om het hoekje. Het vult de fokken en het schip krijgt meer en meer lijddruk. Totdat de fokken vol in de wind staan en de druk van het grootzeil opheffen. Dan ligt het schip in balans. Ze draait dan nog iets door en valt weer wat af. Het leek eng in het begin. Zoveel tuig gehesen met zoveel wind. De Passaat is nu eenmaal geen zomerbriesje. 4-5 Bf is regel en 5-6 Bf ook vaak, met uitschieters van 7-8 Bf in de buien.

In het begin minderde ik tuig, later liet ik het staan. 100% uitgetrimd bij alle winden raasde Passaat met harde wind. Bijna surfend van de hoge golven rond de 6-7 knopen. Ik had mijn armen over elkaar. Natuurlijk moet wel de kano kont van Passaat niet vergeten worden. En de bolle, volle kop. En het aangehangen

roer. En de ruimte tussen de scheg en de lange volle kiel. En de lange kiel van de hoofdmast tot de bezaan.

Met achter op lopende zeeën met een bakstag slingerde Passaat met gelijke hoeken heen en weer. Nooit liep zij uit haar roer met deze zeilvoering. Met zwaar weer werkte ik 's nachts vaak met 1 of 2 raffen in het grootzeil. Met de stuurfok #2, 1 à 1.5 streken van voor de wind ging Passaat wat langzamer. Dat was een ZEER sterk punt in ZWAAR weer van Passaat.

Niet als een modern lichtgewicht racemonster, niet af te stoppen. Passaat BLEEF onder controle, zoals ik dat wilde. Met een volle storm, draaide ik bij. 2 raffen in het grootzeil en 1 of 2 in de bezaan. Strak aangeschoot en het helmhout los. Passaat loefde over Bb of Sb iets op en boord wisselend sukkelde Passaat in de richting van de wind. Zonder zeilen, ook met de bezaan alleen was Passaat altijd DWARS op de wind en dus ook meestal op de golven. Levens gevaarlijk. Rollend als een willige maagd. Uitgeprobeerd en verworpen.

Dan was Passaat natuurlijk een kits. Met, naar mijn idee, alleen voordelen. De grootste is dat de masten laag zijn en tot een frisse bries met vol tuig gezeild kan worden. In een bui liet ik het grootzeil zakken en ging door op bezaan en fok. Dat Passaat zo goed zou bevallen had ik niet kunnen dromen..

In zwaar weer was Passaat op zijn best. Ik voelde mij volkomen veilig met 2 raffen in het grootzeil en twee in de bezaan. Beiden strak midscheeps geschoot. Passaat lag nu rustig bijgedraaid met nagenoeg de kop in de wind. Ze zwabberde langzaam heen en weer afwisselend bak- of stuurboord. Zo kon ik dagen blijven liggen. De drift was minimaal. De Kevlar zeilen konden wel tegen een stootje. De kop van Passaat ook.

Navigatie:

Ik had een Observator sextant MK4 met in de kijker gebouwde filters. Het werkte goed en zuiver en het lag goed in de hand. Van het begin af had ik er geen problemen mee. Je kon traploos de helderheid regelen met twee knoppen aan de zijkant van de kijker. De kleur veranderde van zwart via diepblauw naar rood en geel. De kijker was een goed compromis voor dag en nacht gebruik. Ik kon feilloos een ster op de horizon laten vallen in een haal.

In het begin gebruikte ik de Nederlands Zeevaartkundige tafels voor de bestek berekeningen. Later kocht ik de Record Tafels van J. C. Lieuwen, uit '53. Een heruitgave van Slovis Hamburg. Die Record Tafels bevielen mij beter dan de Air Tables. Het was een paar millimeter dik en van a4 formaat. Het grote voordeel was dat met de alle Breedte en Declinatie hoeken gewerkt kon worden, tot

een halve boogminuut nauwkeurig. De minimale bewerking was geen bezwaar, want ook alle sterren konden berekend worden. Één boekje volstond.

Ik had wel in het begin een eenvoudige Casio wetenschappelijke rekenmachine aan boord. Met 50 programmeer lijnen kon ik de cosinus en de tangens formule er inzetten en de Hc en Zn konden er snel mee berekend worden. Na de Proloog kocht ik een Casio FX-602P met 20 geheugens en 512 programmeer lijnen. Die gebruikte ik tot Kaapstad. Daar kreeg ik een HP42S en die was voor die tijd het summum. Alle programma's werden zelf geschreven en dwongen mij vaak tot grote concentratie.

Ondanks het gemak van de elektronische plot berekeningen in de Casio FX-602P en de HP42S plotte ik altijd mijn positie op een a4 vel. Ook alle berekeningen van de Recordtafels of de resultaten van de rekenmachines stonden daar op. Temidden van alle metingen en tijden en logstanden en natuurlijk de datum.

Als ik twee redelijke positielijnen had construeerde ik een positielijn. Ik zette een punt in het midden op de onderste helft van de a4, onder de berekeningen. Dat was mijn gegiste positie. Van daar uit construeerde ik mijn positie lijnen en verzilde ze. Waar de positie lijnen elkaar kruisten was mijn Mws Met de geodriehoek kon de lengte correctie (cosinus) op de mijlen afgelezen worden.. De afstand tussen de gis en mijn Mws was mijn misgis. De betekenis daarvan was vaak onzeker. Stroming, windschifting of gewoon een verkeerde gis.

De navigatie op de kaarten ging met twee plot driehoeken. Ik heb nooit iets anders gebruikt.

Ik wijk nogal af van het algemene gedrag met het schieten van hemellichamen. In het algemeen slinger ik de sextant met mijn pols net zolang tot ik zeker van mezelf ben. Ik blijf een cirkelsegment maken van de zon op de kim tot ik zeker ben dat ik de kleinste hoek te pakken heb. Ik zat dan op een golf en ik zag de vrije kim. Gelijktijd.

Ik neem er niet vijf en middelde ze dan, of op papier of met lineaire regressie met de rekenmachine. Ik voel daar niets voor. Het neemt te veel tijd. Ook wen je jezelf aan een systeem dat veronderstelt 5-15 minuten de tijd te hebben voor een positielijn. Als je net een gaatje in de wolken hebt weet ik of mijn Hw betrouwbaar is. Dat is goud waard.

Kaarten kocht ik onveranderd in Engeland. Daar wordt geen BTW berekend op boeken en kaarten. Daarnaast is de prijs minstens de helft van in het buitenland. Ik nam niet altijd detailkaarten. Wel werd de Admiralty Pilot (zeilaanwijzing) aangeschaft. Je moet er even aan wennen, je kunt zo van de beschrijving van de

details een goede voorstelling maken van de situatie. Mijn eerste tocht met het Waarschip ging zo; Wegens een breuk van de zelfstuurinrichting moest ik naar de Azoren. Ik had net de Oceaan kaart overzeiler. Toen ik bij de oostkop van San Miguel kwam volgde ik de kust op een fikse afstand. Steeds zocht ik in de zeilaanwijzingen naar details om mijn positie te verbeteren. Toen ik bij de haven kwam zag ik de ingang liggen en ik kon er zo invaren. Het was wel overdag. 's Nachts vaar ik vrijwel nooit een haven in. Ik heb geen nachtblindheid. Toch voel ik mij erg onzeker in het donker. Lichten zijn onbetrouwbaar. Afstanden kan ik dan helemaal niet schatten. Een voorbeeld.

Ik voer naar Honolulu in het Kaiwi kanaal en ontmoette een boot. Midden in de nacht. Westelijk zag ik een groen licht. Op mijn rood. Een mogelijke aanvaringskoers. We naderden elkaar, ik zag haar aan bakboord langzaam naar achteren bewegen. Dat betekende dat het geen aanvaring werd. Toen de sleepboot dichtbij was zag ik dat zij de kop in de wind had om de grote sleep op koers te houden. Toen zij bijna dwars was werd het rood op rood. Het was puur gezichtsbedrog.

De Volvo 2 cilinders, 25 pk was een beste motor, ik was hem niet waard. Ik waardeerde hem ook niet. Ik betreur het ten zeerste hem er niet voor mijn vertrek uitgehaald te hebben, of minstens de schroef er uit gehaald te hebben.

Al zeilend merkte ik bij licht weer dat Passaat wel wilde, maar niet hoger en sneller aan de wind kon. Een puts grote schroef die alle gevoeligheid uit het schip haalde. Dat was niet alles. Een vreselijk groot gat zat in mijn roer om de schroef te laten draaien. Passaat wendde daardoor slecht.

Eerst bakte ik gewoon brood met dr. Oetker gedroogde gist, langzaam ben ik overgegaan op zuurdeeg, met vallen en opstaan. Het volgende brood recept werkte onder alle omstandigheden.

Ik nam een vlakke theelepels droge gist en stopte het in een jampot met enige lepels meel. Ik nam meestal twee bruine en een witte. Dan deed ik er flink water bij, het moest vrij dun zijn en vervolgens roerde ik het wat en zette het weg. Ik roerde het enkele malen per dag. Eerst rees het fors, later nam dat af. Om beslag te maken nam ik de hele inhoud van de pot. Ik mengde het, voor 1 brood, met 3 bekers volle en 1 beker witte meel. Ik voegde er zoet, zout water en wat melkpoeder bij. Het kneden was zwaar want het moest zó droog blijven dat het niet uit je handen droop. Ik maakte dit klaar in de namiddag en liet het de hele avond en nacht rijzen. Ik nam een handje van het deeg en deed dat in de jampot voor het volgende brood. Bij zonsopgang sloeg ik het neer en deed het in de bakpan. Ik legde een theedoek over de volle bakpan en een paar uur in het zonnetje de-

den de rest. Het rees tot 150%. Dan ging het in de oven met 10 min volle brander(s) en dan 30/45 minuten rustig, de geur was onweerstaanbaar.

Mij alarm was ook iets bijzonders. De eierwekker of een gewone wekker was niks. Ik was voor mijn vertrek abonnee op het blad Radio Bulletin. In een van de afleveringen stond een artikel over een parkeer of eierwekker. Het was rond de cmos IC 4521 gebouwd. Dat is een digitale deler, met twee oscillators. Ik paste het ontwerp zo aan, dat het aan mijn eisen voldeed. De twee oscillators werden zo veranderd dat de basis tijd 5 minuten was en beide een verschillend hoorbare toon gaven. Achter de 5 minuten deelde ik het weer met een andere IC. Van 10, 20, 40, 80, 160 tot 320 minuten UIT of AAN en TWEE TONIG kon ik het toen instellen.

Met een vast snoer ging het aan mijn boordnet van 12 volt. Met een schakelaar kon ik de tellers alleen 'herzetten', dan begon het proces opnieuw met de ingestelde tijd en het alarm. Ik ben er zeker van dat ik mijn tocht levend heb volbracht door dit apparaatje. Vele medezeilers heb ik een kopietje van mijn ontwerp gegeven. Helaas, nu ben ik het kwijt.

Een Dag op Zee

De eerste volle dag op zee van een oversteek was meestal druk. Op de vertrek-dag liet ik veel dingen voor wat ze waren, maar de dag er na, dan moest alles wel op zijn plek liggen. De regelmaat moest opgebouwd worden. Dat lijkt eenvoudiger dan het was. Op een varend zeiljacht, single-handed bemand, moet alles goed georganiseerd zijn. Anders willen de zaken wel eens uit de hand lopen.

Allereerst werden de scheeps zee en weer zaken elke zes uur in een eenvoudig schoolschrift genoteerd, vooral als naslag voor later, maar ook om enige uren later als referentie te gebruiken. Dit was de kern van de navigatie en de weersverwachting.

Om bij 0 uur 0 te beginnen zag mijn dag er als volgt uit: Aan de pompen zo nodig, nadat mijn digitale alarm af ging, elke 20 minuten. Goed rondkijken en lichtjes op de kim vergelijken met de vorige keer. Rond middernacht werden alle scheepszaken in het logboek genoteerd en de zeilen windrichting, kompas-koers gecontroleerd en zonedig bijgesteld. Eens in de drie dagen, als er brood gebakken moest worden, werd het deeg gekneed. Dan werd er weer goed rondom gekeken, werd het alarm weer gereset en ging ik te kooi, om weer 20 minuten slaap te nemen. Dat ging zo door tot 5 uur of iets later, meestal voor de maritieme schemering, om nog een paar sterren te schieten.

Vooraf bij landval waren die sterren posities kritiek. De berekening met de Casio fx602p met zelfgemaakte programma's nam niet meer dan enkele minuten in beslag. De positie, behoud en ware koers sinds de laatste fix rolden er moeiteloos uit. Ondertussen waste ik mezelf met zeewater soms met shampoo, als ik echt vuil was. De eerste thermosfles thee werd gezet en het eerste bakje thee met wat zuurdeeg boterhammetjes gleden er moeiteloos in.

Op brood bak dag werd het deeg in de pan gedaan en met een theedoek er over in het opkomende zonnetje in de kokpit gezet. Net zo lang tot het deeg de theedoek raakt en wat opbult. Dan ging het de oven in en drie kwartier later was er weer brood voor de volgende drie dagen.

Rond zes uur werden alle gegevens weer eens genoteerd. En ondertussen kwam de scheepsdag op gang. De zeilen werden aangepast aan de veranderde omstandigheden. Vooral in het begin van de tocht, toen er nog intensief gebruik werd gemaakt van de stuurautomaat werd er 's nachts zeil verminderd, want het elektronische windvaantje hield nauwelijks koers, dus was het altijd op een kompas-

koers. Met het kompas was het veel gevoeliger op de zeilvoering. Bij windschifting bleef je wel op koers, maar je boot lag wel wreed op zijn roer, dus wat afstoppen was een veiligheidsfactor.

Overdag hield ik de zaken goed in de gaten en kon alles uit het schip gehaald worden. Alles bij elkaar was ik daar druk mee tot 8 a 9 uur, en ondertussen ging elke 20 minuten het alarm af. Van enige verpozing was nog niet veel gekomen.

In de Passaten werden alle vliegende vissen door de kat al opgegeten. Ik vond her en der de staarten en vleugels, de rest werd in een stuk verorberd. De kat doodde het beest door het net achter de kop de ruggengraat door te bijten. Het hield kennelijk niet van een spartelende vis in de maag. Zelf mocht ik ze graag bij het ontbijt verorberen, maar ja...

Rond negen uur werd meestal de zonsdoorgang voorbereid. De noen positie werd berekend of geschat. Dan werden de voormiddag, noen en namiddag UTC tijden berekend voor een optimale verzeiling. Daar kom ik later uitgebreid en in detail op terug.

Het alarm op de (kwarts) wekker werd op de voormiddag tijd gezet en in principe had ik tot die tijd de tijd aan mezelf. Soms ging ik een boekje lezen, of wat buiten zitten in de schaduw en naar de omgeving kijken. De golven, wolken of de verscheidenheid aan vogels en vissen trok aan me voorbij. Een enkele keer zag ik wel eens een walvis.

Vaak genoot ik van de goudmakrelen die zo stug langs de boot mee zwommen. Ze wachtten op de vliegende vis(en) die door de drukgolf van de boeg uit het water gejaagd werden.

Als de wekker ging maakte ik mij klaar om de voormiddag zonnehoogte serie te nemen. Daarna was het wachten tot de meridiaans doorgang. Vijf minuten van tevoren begon ik het hemellichaam al te volgen en wel elke minuut een shot. Meestal wachtte ik de neergang niet af en stopte ik als er twee hetzelfde waren. Dan verzeilde ik de morgen naar de noen, rekende de noen uit en de positie was er. De namiddag kwam er ook nog, ter controle. Die werd terug gezeild. Het hele noen bestek was binnen vijf minuten na het shot klaar en de positie werd in het logboek genoteerd en de positie op de kaart geplot.

Dan werd er meestal een siësta gehouden en indien mogelijk het alarm op 40 minuten gezet. Zo'n tukje er tussendoor deed een wonder aan mij. Ik denk dat ik het zonder siësta niet volgehouden had. De middag was meestal rustig met weinig te doen en werd meestal lezend en mijmerend doorgebracht.

24 uur per dag moest ik natuurlijk klaarstaan voor eventualiteiten. Ik nam rust en vooral geestelijke rust, wanneer maar mogelijk, om in een goede conditie te zijn. Ik moest in de gaten houden dat ik niet kon voorslapen en slaap inhalen maar een moeilijke zaak was.

Zo omstreeks vijf uur werd met de warme maaltijd begonnen. Tijdens het eten werd vaak een sterrenbestek geschoten en na het eten uitgerekend. Dan begonnen de voorbereidingen voor de nacht. Zeil verminderen en enige tijd later de zaak in balans brengen en uit trimmen. Het belangrijkste was om veilig de nacht door te komen zonder zeil te veranderen en strak een zelfde (kompas) koers te zeilen.

Elke twintig minuten ging het alarm en werd alles nog steeds nauwgezet gecontroleerd en waar mogelijk gecorrigeerd. Bij goed zicht en uit de routes werd het alarm wel op 40 minuten gezet. Dat was een zaligheid. Ik kreeg mijn rems en sliiep zwaar, en bij snel inslapen, op volle zee gebeurde dat binnen enige minuten, was de rust volkomen.

Hein Hobma

Ik werd geboren op 14 mei 1941, als de vierde IJsheilige. 11, 12 en 13 mei zijn de IJsheiligen, een dip in de temperatuur gemiddelden. Daarna is de nachtvorst voorbij. Op de Westerkade nummer 8 in Utrecht woonden wij. Ik was de derde op een rij. Als ik jarig was scheelden we een jaar. Het water trok mij vanaf het begin van mijn leven. Verscheidene keren ben ik in de Vaartserijn gevallen vanaf de kade van de Wester- of Oosterkade. Vlak na de oorlog had mijn moeder een dikke duffelse jas voor mij gemaakt van een jas van een volwassene. Heel dik. Mijn moeder zat heerlijk op een zondagmiddag thee te drinken in de voorkamer op de eerste verdieping.

Ze keek uit het raam en zag opeens een kind in zijn jas in de Vaartserijn drijven. Ze schoof het raam open en gilte om hulp. De latere man van de dochter van mijn latere tweede vader, Joop Stekelenburg, die op de Oosterkade woonde en op bezoek bij zijn schoonouders was geweest op de Catharijnesingel, hoorde het geroep om hulp.

Hij sprong pardoes in het water en sleepte mij naar de lage kade bij de Vaartserijn brug van het Ledigerf. Daar konden ze mij er zo uitvissen. Ik werd naar het wijkgebouw gebracht op de Oosterkade en daar merkte mijn toegestormde moeder dat het Heintje was. Voor de zoveelste keer!

Door al die bijna verdrinkpartijen had ik ietwat watervrees opgelopen. Mijn moeder liet mij wijselijk mijn gang gaan. We zwommen veel in het zwembad de Liesbos en het duurde een paar jaar voor ik mijzelf zwemmen geleerd had. Daarna was het water mijn grote vertrouwde vriend. Ik dacht dat ik in de zesde klas van de lagere school naar de zeverkenners ging. De boten lagen aan het einde van het Merwedekanaal. Op een landtong tussen de schutsluis naar het Amsterdam Rijnkanaal en het Merwedekanaal, vlak bij de duiker naar het Amsterdam Rijnkanaal.

Ondertussen ging ik naar school vlak bij de Domtoren op het Domplein bij de Nederlands Hervormde Burgerscholen, tegenover de universiteit. Vlak voor onze neus braken ze het hele Domplein open en groeven diep naar de eerste nederzettingen van Utrecht. Vroeger lag het Domplein aan de zuidoever van de Rijn. Die kwam Utrecht (Ultrajectum) binnen bij het Tolsteeg en stroomde in de (oude) bedding van de Tolsteegsingel, Nieuwe Gracht, Kromme Nieuwegracht. Zij slingerde door het centrum, noord van het Domplein naar het Vredenburg. Daar ging het verder in de Oude Rijn. Onder het Domplein werden Romeinse neder-

zettingen gevonden. Vlak bij de universiteit liggen de resten van het eerste Christelijke kerkje van Dagobert, door Willibrordus opgeknapt, dat door de Friezen vernietigd was. U kunt de contouren in de bestrating zien. Dat kerkje was gebouwd bij de oud Frankische burcht Trecht.

Vroeg in de oorlog waren er razzia's bij ons, nadat er een paar dronken Duitsers in de Vaartserijn verdronken waren. Ze kwamen uit de Wulpstraat en een behulpzame Nederlander riep ze vanaf de Westerkade toe. Ze liepen pardoes van de Oosterkade de Vaartserijn in en opeens was er niemand om ze te helpen.

Ons huis was toen een doorgangshuis voor Joden. Er werden pasfoto's gemaakt en ze wachtten om verder te trekken. Dat onze familie nog leeft begrijp ik niet. Mijn vader zat dik in de ondergrondse. Ook zat hij enkele malen in de gevangenis op de Gansstraat. Op een keer kwamen de Duitsers de fotowinkel binnen en arresteerden mijn vader. Die raakte bijna in paniek, maar bleef kalm. Hij vroeg nog afscheid te mogen nemen van mijn moeder. Dat mocht.

Koelbloedig stak hij het adresboekje van de ondergrondse in de rokband op de rug van mijn moeder toen hij haar omhelsde. In ieder geval maakte hij zijn stommititeit goed. De Duitsers waren niet zo gelukkig met hem. Hij verzwakte sterk in de gevangenis.

Toen mijn moeder via-via tyfus kreeg, kreeg hij het ook en zijn verzwakte lichaam kon het niet aan. Penicilline was in die tijd voor de Duitsers. Hij was kansloos. Toen mijn moeder van zijn overlijden hoorde gaf zij het op. Een verpleegster begreep haar en kwam de zaal op met twee weesjes. "Morgen zijn jou drie kinderen van een, twee en vier ook weesjes."

Mijn moeder schrok op uit haar apathie en overleefde het. Met Sinterklaas 1942 werd mijn vader begraven, ik was anderhalf jaar oud. Mijn moeder zette de fotowinkel met optiek door en leerde het vak met vallen en opstaan. Het waren harde tijden maar mijn moeder zorgde er op de een of andere manier voor, dat wij in de oorlog nooit zonder eten naar bed gingen.

Het enige wat ik mij nog van de oorlog herinner is dat ik op de spoorlijn liep met mijn broer Wim en zus Dien. We liepen naar het noorden, richting Centraal Station, en zagen parachutes met 'wittebrood uit Zweden' neerkomen. Het was eind april 1945, de oorlog was bijna over.

