

Kustzeilers

Solo de wereld rond



Kustzeilers Solo de wereld rond

Jasper Bruinsma

Niet alleen beroemdheden hebben in de vorige eeuw Solo de wereld rond gezeild, maar ook een aantal Nederlanders, onder wie leden van de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers.

De eerste zeiler die solo rond de wereld voer, was Joshua Slocum met *Spray* tussen 1895 en 1898; hij zeilde de zware route van oost naar west en maakte onderweg een groot aantal stops. Francis Chichester was de tweede zeiler die solo rond de wereld zeilde; hij deed dat in 1966 met *Gipsy Moth*, in een poging om het record van de theeklippers uit de tijden van de zeilende handelsvaart te breken. Hij maakte één stop en was, exclusief deze 48 uur in Sydney, 273 dagen op zee. Alec Rose was ongeveer in dezelfde tijd als Chichester van plan om solo de wereld rond te zeilen, maar tegenslag was er de oorzaak van dat hij dat plan pas in 1967 ten uitvoer kon brengen; hij zeilde in 354 dagen non stop met *Lively Lady* rond de wereld. Robin Knox Johnston zeilde in de Golden Globe Race met *Suhaili* solo en non stop rond de aarde in 312 dagen. Chay Blyth zeilde in 1971 met *British Steel*, evenals Slocum tegen de heersende wind in, solo en non stop van oost naar west om de wereld; hij deed dat in 292 dagen.

Al deze wereldomzeilingen hebben veel publiciteit gekregen; er zijn boeken over geschreven, de zeilers zijn geridderd tot Knight Commander of the British Empire: Sir Francis Chichester, Sir Alec Rose, Sir Robin Knox Johnston en Sir Chay Blyth. Veel minder publiciteit en eerbetoon hebben de Nederlandse zeilers gekregen die dezelfde prestatie hebben geleverd. Onder hen zijn verschillende leden van de Nederlandsche Vereeniging van Kustzeilers. In de volgende artikelen, die eerder verschenen in de Drietand, wordt aan hen aandacht besteed.



Joshua Slocum op zijn boot Spray

Eilco Kasemier – *Bylgia*

1976/77/78

Rond de kapen, tegendraads en tegen de wind, van Oost naar West



- **IJmuiden** (V 22-05-76) **Cowes**
- **Cowes**, Plymouth, OSTAR (V 05-06-76) naar **Newport** (A 24-06-76) 4346 mijl
- **Newport** (V 24-10-76) over de evenaar naar **Rio de Janeiro** (A 16-12-76) 5964 mijl
- **Rio de Janeiro** (V 06-01-77) richting Kaap Hoorn, passage 50° ZB Atlantic (26-01-77) Kaap Hoorn passage 50 ZB Pacific (10-02-77) 1436 mijl. Juan Fernandez eilanden (350 mijl W van Valparaiso), Tahiti, Tonga, Fiji eilanden, Port Moresby (Papua New Guinea), Bali, Christmas Eiland, Mauritius, Reunion. **Kaapstad** (A 18-12-77) Twee oceanen overgestoken twee kapen gerond totaal 21.685 mijl afgelegd in 196 vaardagen.
- **Kaapstad** (V 15-01-78) **St Helena** (A 01-02-78)
- **St Helena** (V 08-02-78) **Paramaribo** (A 03-03-78)
- **Paramaribo** (V 16-03-78) Grenada, Beguia, Martinique, Guadeloupe, Antigua, St Kitts, St Maarten, **Bermuda** (A 17-06-78)
- **Bermuda** (V 27-06-78) **Azoren** (A Horta 09-07-78)
- **Azoren** (V 22-07-78) Cherbourg, **IJmuiden** (A 18-08-1978)

Totaal 43.195 mijl in 376 vaardagen.



Eilco Kasemier (geb. 1920) was de eerste Kustzeiler die single handed rond de wereld zeilde. Hij was niet de eerste Nederlander die dat solo deed. Bertus Zijdenbos en Herman Jansen waren hem voorgedaan, maar zij namen een route door het Panamakanaal en zij waren geen lid van onze vereniging. Hij was ook niet de eerste Kustzeiler die rond de wereld zeilde, dat was Jaap Alenson eind zestiger jaren met *Zwerfer*.



JASPER BRUINSMA

Eilco Kasemier met *Bylgia*

Eilco Kasemier zeilde, anders dan zijn voorgangers, rond de kapen en hij deed dat 'tegendraads', zoals Chay Blyth dat met *British Steel* enkele jaren voor hem had gedaan, tegen de wind in van oost naar west om Kaap Hoorn. Eilco Kasemier was in 1968 lid geworden van de NVvK. Tot 1974 was hij een betrekkelijk anoniem lid; hij stond in die jaren geregistreerd als lid zonder schip. Hij was hotelhouder in Hoog Soeren. Oudere leden van onze vereniging zullen goede herinneringen bewaren aan de 'Nautische Weekends' in de winter, die de NVvK gedurende een aantal jaren in zijn hotel Oranje Oord organiseerde. Tijdens een van deze weekends bracht hij de kustzeilers op de hoogte van zijn plannen om rond de wereld te zeilen. De plannen had hij al heel lang en hij ging niet over een nacht ijs. Het schip liet hij ontwerpen door Dick Koopmans. *Bylgia*, een aluminium jacht met een l.o.a. van 12.20m, een l.w.l. van 9.65m, een breedte van 3.57m en een waterverplaatsing van 12 ton, werd gebouwd bij Kesteloo in Brouwershaven. Het schip ging daar in 1975 te water. Opvallend was de tuigage als stagzeilkits; het zeiloppervlak van 92m² was verdeeld over 5 zeilen met daaronder een topzeil met wishbone. Kasemier was van plan om zijn wereldomzeiling in 1976 te beginnen, met deelname aan de OSTAR, een door het blad 'Observer' georganiseerde Trans-Atlantische race voor solo zeilers.

Proeftocht

In 1975 wilde hij zichzelf en het schip testen in een solotocht naar IJsland, maar doordat proefvaarten, kompassen compenseren, radiorichtingzoekers kalibreren, enz. meer tijd in beslag namen dan hij verwacht had, werd de tijd krap. Met bemanning bracht hij het schip naar Crosshaven in Zuid Ierland en daar begon de geplande single-handed tocht naar de Noordelijke Atlantische Oceaan. Dit gebied had hij gekozen, "omdat schipper en schip hier mogelijk slechter weer te verwerken krijgen dan in onze contreien" en dat was zijns inziens nodig, "om die eenheid tussen man en schip te bewerkstelligen welke er tussen de zeiler en zijn droomschip moet kunnen ontstaan", zoals hij in zijn verslag voor het Jaarboek 1976 noteerde. Bovendien moest hij "500 mijl zonder onderbreking gevaren hebben, ter kwalificatie voor de Trans-Atlantische wedstrijd voor alleenzeilers". De gewenste harde wind Bft 6 tot 8 en in de buien 9 kreeg hij over zich heen. Hij oefende stormprocedures: hoe met het schip bij te liggen onder verschillende zeilvoeringen, hoe te lenzen, enz. en hij probeerde een wachtschema uit, van een uur op een uur af. Door tijdgebrek moest hij afzien van zijn voornemen om naar IJsland te zeilen. Hij meerde af in Lerwick, zeilde vandaar naar Stavanger en via Mandal terug naar Terschelling. Onderweg brak de stuurlijn van de windvaan, die hij "plat op de buik over de spiegel" in anderhalf uur repareerde, "af en



toe ondergedompeld, maar de voldoening als het lukt, is daarna groot". Met 3232 op het log, waarvan 2155 single-handed, was hij terug in Nederland. Eilco Kasemier was klaar voor de grote uitdaging. De Kustzeilers kenden hem voor 1975 de Jubileumschaal toe voor een uitzonderlijke nautische prestatie.

OSTAR

Op 5 juni 1976 start *Bylgia* in de 5e OSTAR, als een van de kleinste schepen in haar klasse. Na Lands End ziet Kasemier geen enkel zeil meer tot de finish. Onderweg kampt hij met stormen Bft 8/9 en als er een 2e storm voorspeld wordt, gaat hij een ZZW koers voorliggen en dat doet hij naar eigen zeggen "stom genoeg" een dag te lang, waardoor hij in een gebied verzeild raakt met weinig wind, met als gevolg dat hij mogelijk te laat aan de finish zou komen. Nu had hij geen ambities om



Tonga, Papua en Bali zeilt hij naar Kaapstad, waar hij afmeert bij de Royal Cape Yachtclub, waar in het clubhuis "onze eigen drietand al hangt, door Kees den Hartoog daar achtergelaten".

Thuiskomst

Hij heeft de 2 zuidelijke kapen gerond en in 196 vaardagen 21.685 mijl afgelegd. In 1978 maakt *Bylgia* de thuisreis, via het Caribisch gebied. Ten NW van Brest heeft hij nog bijna een aanvaring met een vissersboot, zodat hij tijdens zijn laatste solonacht op zee nog door het oog van de naald kruipt. Kustzeilend vaart hij terug. Op vrijdag 18 augustus 1978 vaart *Bylgia*, geëscorteerd door een vloot van Kustzeilers, IJmuiden binnen. Het verslag van Kasemier vermeldt "een geweldig schouwspel, met al die gepavoiseerde schepen, spuitende sleepboten, een grootse ontvangst door duizenden mensen op de kades". De burgemeester van Velsen brengt hem een telegram van Koningin Juliana aan boord, waarin HM hem namens haar hele familie gelukwens. Daarna is er een officiële ontvangst door het bestuur van onze vereniging in de Sixhaven. De volgende dag is er nog een vlootshow bij de Houtribsluizen door zo'n 100 jachten "bijna alle leden van onze Club". Kasemier ontvangt de Voorzittersprijs en opnieuw de Jubileumschaal. In de winter verzorgt Kasemier voor de leden een avond met prachtige dia's van zijn tocht.

Bylgia II

In de jaren 1984/85 vaart hij de wereld nog eens rond, maar dan in een klein

motorjacht *Bylgia II*, opnieuw een ontwerp van Dick Koopmans en gebouwd bij Aluboot in Hindeloopen. Van alle motorjachten die om de wereld gevaren zijn, is *Bylgia II* nog altijd het kleinste. Daarna is Ilco Kasemier uit de publiciteit verdwenen. Over zijn tocht is een stripboek verschenen: "Alleen rond de Wereld" van tekenaar

Gerard van Straaten, dat antiquarisch nog wel te vinden is.

Er is een schaalmodel van *Bylgia* te zien in het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. ■

vooraan in het wedstrijdveld te eindigen, maar hij wilde wel binnen de tijd aankomen. Op 24 juli passeert *Bylgia*, "met een gelukkige schipper", de finish bij Benton Reef Tower bij Newport als 18e en laatste in haar klasse, na 49 dagen en 4346 mijl. Van de 42 starters blijken er 24 te hebben opgegeven.

Rio de Janeiro

Kasemier gaat terug naar Hoog Soeren en laat het schip enkele maanden achter in Newport. Eind oktober verlaat hij deze haven weer met bestemming Rio. Op 2 december passeert hij de evenaar "met een toespraak van de schipper, waarbij *Bylgia* in gloedvolle woorden lof toegezwaard krijgt". Onderweg heeft hij nog een bijzondere ontmoeting: "Het was inmiddels ruim een maand geleden dat ik een schip gezien had en gesproken had via de marifoon, als recht vooruit boven de kim de opbouw van een schip verschijnt. Dolgelukkig was ik hiermee, want dat kon betekenen, dat ze mij bij Scheveningen Radio zouden kunnen melden, waardoor het thuisfront gerustgesteld kon worden." Hij trekt voor de gelegenheid een mooi wit short aan en moet, om niet al te dicht bij de tegenligger te komen, nog de koers wijzigen. De teleurstelling is groot als er geen enkele reactie op zijn oproepen via VHF en megafoon komt. Behalve teleurstelling is er ook boosheid: "We lagen op aanvaringskoers, als je je eens 10 minuten verslaapt zou het schip hoogstwaarschijnlijk over heen gegaan zijn; er werd, daar ben ik zeker van, geen uitkijk gehouden. Enfin, het mooie weer vergoedt veel en mijn aandacht voor de scheepvaart intensiveert zich." Door het rustige weer, met dagen van 71 mijl, wordt het voor Kasemier nog een "hele opgaaf" om op 19 december, de verjaardag van zijn vrouw, haar vanuit Rio op te kunnen bellen, maar dat lukt; op 16 december 1976, 54 dagen na vertrek uit

Newport en met 5964 mijl op het log, meert hij af in Rio de Janeiro, alwaar *Bylgia* (gratis) op de helling gaat voor een verse antifouling. Ilco Kasemier krijgt opnieuw de Jubileumschaal van de Kustzeilers.

Kaap Hoorn

Op 6 januari 1977 verlaat *Bylgia* Rio weer voor de ultieme uitdaging: de ronding van Kaap Hoorn. Na 10 dagen blijkt de motor het te hebben opgegeven. Het verslag vermeldt dat het "bar koud" is met regen- en sneeuwbuien en slecht zicht. De plaatsbepaling is door het ontbreken van radiobakens moeilijk. Een bijzondere ervaring is wel dat *Bylgia* kort voor het rond van Kaap Hoorn wordt opgelopen door een dwars getuigd Chileens opleidingsschip. Deze gebeurtenis geeft hem "de kracht om door te bijten". Zijn doel was "geenszins om een prestatie te leveren of om ergens de eerste te zijn. Echter het boek van Smeeton '...because the Horn is there' lag wel op m'n tafel en ik vergeleek onze dagelijkse posities". Dat weerhield hem ervan "om met zwaar weer bij Bft 9 te gaan bijliggen of te lenzen".

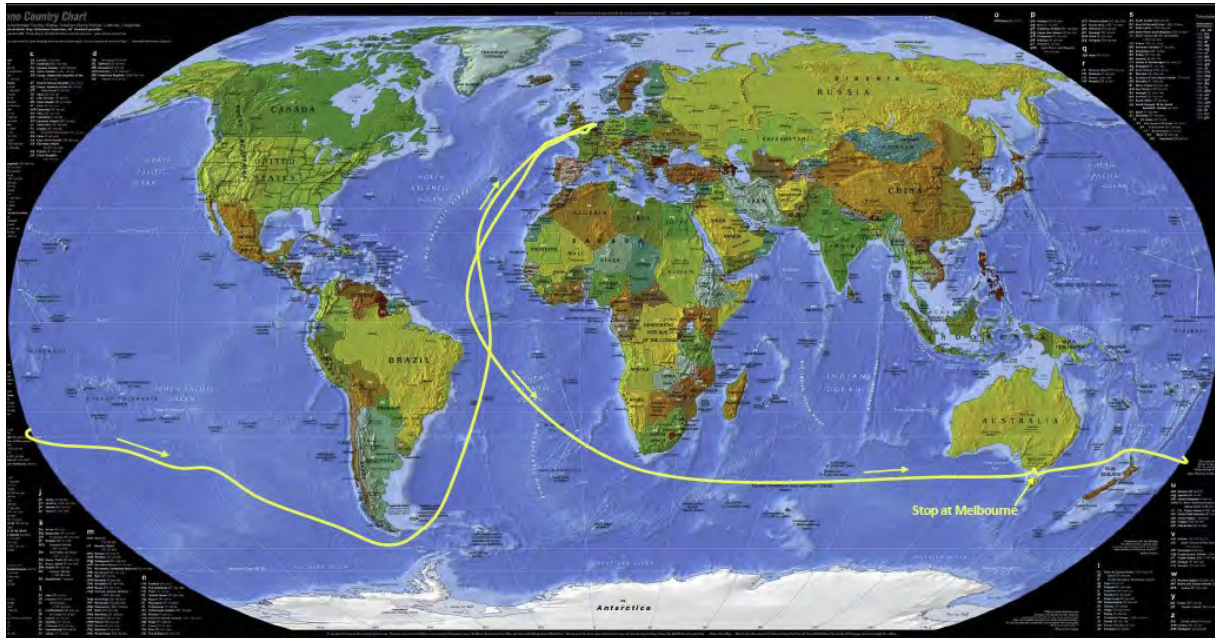
"*Bylgia* bleef doorgaan onder minuitigage". Op 1 februari rondde Kasemier Kaap Hoorn en op 10 februari passeerde *Bylgia* 50 gr ZB in de Stille Zuidzee en bracht daarmee de Nederlandse vlag rond Kaap Hoorn op de traditionele manier. "Die nacht heb ik *Bylgia* bijgelegd over bakboord en heb ik 10 uur als een blok geslapen." Daarna gaat Kasemier, zoals hij het noemt, "vakantiezeilen", al meldt hij in zijn verslag nog "een dijk van een wind", die hem noodzaakt 13 uur bij te liggen. Via Tahiti,



Kees den Hartoog - *Sentijn*

1978/79

In een recordtijd van 255 zeildagen.



- **IJmuiden** rond Kaap de Goede Hoop naar **Melbourne** in 127 dagen
- **Melbourne** in 1979 om Kaap Hoorn terug naar **Nederland** in 128 dagen

Totaal 255 dagen

Geen verslag



JASPER BRUINSMA

Op het moment dat Eilco Kasimier na zijn wereldomzeiling glorieus werd ingehaald in IJmuiden was Kees den Hartoog als tweede Kustzeiler onderweg voor een single-handed zeiltocht om de wereld. Cornelis den Hartoog (geb.1918) voelde zich al jong aangetrokken tot de zee; tijdens de schoolvakanties voer hij mee op vissersboten en hij zou zeker naar de zeevaartschool zijn gegaan als hij niet was afgekeurd vanwege zijn matige gezichtsvermogen.

Kees den Hartoog en “Sentijn”

Maar het avontuur lokte en toen hij zijn HBS-diploma had gehaald, tekende hij een contract met een handelsmaatschappij en vertrok naar het voormalige Nederlandsch Oost Indië. Erg goed beviel het hem daar niet en hij werd “gered” door de mobilisatie van 1939, waardoor hij, vanwege de militaire dienstplicht, terug moest naar Nederland. Hij verloofde zich en trouwde later met Gerda van IJzerloo, die hij nog van de HBS kende. Kees ging aan het werk in het schildersbedrijf van zijn schoonvader; hij volgde een opleiding en bracht het tot meester-schilder. Het schilderen beviel hem wel, maar begrotingen maken en onderhandelen over prijzen dat lag hem niet; zijn schoonvader opvolgen was voor hem dan ook geen aantrekkelijk perspectief.

In 1947 op de leeftijd van 29 jaar, hakte hij de knoop door en ging geneeskunde studeren in Leiden. Gerda en Kees hadden inmiddels drie kinderen (er kwam later nog een vierde bij). Hij studeerde blijkbaar “met stoom en kokend water”, want hij haalde in 6 jaar zijn bul, terwijl daar destijds ten minste 8 jaar voor stond. Na waarnemingen in Purmerend en Landsmeer kon hij de huisartsenpraktijk in Broek in Waterland overnemen. Huisarts op het platteland betekende in die tijd het hele “pakket”, met verloskunde, kleine chirurgie en apotheek. Gerda had inmiddels een opleiding tot apotheekassistente gedaan en nam het werk in de apotheek voor haar rekening.



Kees en Gerda de Hartoog

Grote Tochten

Kees was een grote markante man en een sportieve figuur die, als er ijs was, zijn visites op schaatsen aflegde. Over het ijs was het in het waterrijke praktijkgebied vaak korter dan per auto. Zeilen was zijn passie, in 1958 werd hij lid van de NVVK. In de vakanties maakte het echtpaar den Hartoog grote tochten. In 1966 zeilden ze met “Bestevaer”, een stalen spitsgatter, een ontwerp van Henk Tingen met een l.o.a. van 9 m en een l.w.l van 7,15m, in 3 weken heen en terug naar Bornholm, wat Gerda de damesprijs opleverde.

In 1967 zeilden ze opnieuw met “Bestevaer” nu naar Oslo; dat was geen rustige tocht. Op de tweede dag nam de wind toe tot 8 bft uit NNW en gingen ze in de ruwe en hoge zee met vastgesjorde stormfok, driemaal gereefd grootzeil en de helmstok vastgezet aan lei, bijliggen. “Bestevaer” maakte nog ongeveer 1 mijl per uur

voortgang, rijzend en dalend. Ze kregen zo nu en dan een “flinke klap”. Uit het verslag in het Jaarboek: “Gerda sluit de gordijntjes en we gaan te kooi. Wanneer ik mijn goede vrouw, schuin boven mij, tamelijk rustig slapend in haar kooizeiltje zie hangen, vind ik dat ik het heel erg met haar getroffen heb”.

In het verslag komen allerlei zaken aan de orde: de navigatie onder moeilijke omstandigheden, de nadering van de onbekende kust, het gebruik van een draagbare radio-richtingzoeker, enz. Via Zweden en Denemarken gaat de tocht terug. In de Duitse bocht krijgen ze nog een enorme lap dik plastic in de schroef; er moet gedoken worden “om dit bijverschijnsel van onze beschaving bij stukken en brokken los te snijden”. Kees krijgt voor dit onopgesmukte en leerzame verslag de Journaalprijs en de Damesprijs is opnieuw voor Gerda.



Bestevaer



Sentijn voor het ijs

Het volgende jaar gaat het met hetzelfde schip in 3 weken uit en thuis naar Zuid-Ierland, goed voor de Zeepaardbeker en opnieuw de Journaalprijs. In 1969 varen ze met "Bestevaer" naar Portugal, het wordt een moeizame tocht, waarbij onderweg een keer 28 uur en een keer 36 uur moet worden bijgelegd. In zijn verslag schrijft hij: "de schipper is van nature in zee-zaken een optimist, maar ziet de toekomst somber in. Gelukkig blijkt zijn onvolprezen echtgenote ook onder deze omstandigheden een vaste steun". De tocht naar de Portugese kust heeft 17 dagen in beslag genomen, de terugtocht 12 dagen, "we zijn zo thuis aan boord, dat het ons niet zou spijten door te mogen zeilen naar Noorwegen, maar er wordt thuis op ons gerekend en dankbaar voor de goede afloop, nemen we het dagelijks juk weer op de schouders". De Zeepaardbeker valt opnieuw toe aan den Hartoog.

"Senta"

Hoe betrouwbaar "Bestevaer" zich ook heeft getoond, voor de plannen die Kees voor de toekomst heeft, is het toch niet het geschikte schip; hij besluit een nieuw schip te laten bouwen; dat wordt de "Senta" ontworpen door Dick Koopmans, een aluminium jacht, gebouwd bij Huisman met een l.o.a van 11m, breedte 3.00m. en een l.w.l van 8,80 m. en een waterverplaatsing van 7,5 ton. Het is een fraai gelijnd schip, geen karakteristiek Koopmans schip. Kees den Hartoog heeft blijkbaar een grote stem gehad bij het ontwerp en de bouw van het schip. De lengte/breedte verhouding, de zeeg, de vrij grote overhangen, zijn niet karakteristiek voor de ontwerper; de mast staat op de kajuit en het in die tijd voor Koopmansontwerpen typische brede brugdek, ontbreekt.

In 1970 zeilt den Hartoog in 5 weken heen en terug naar de Azoren. Uit het verslag: "Is het raadzaam om met een nieuw schip

direct een lange reis te maken. Neen zeggen de deskundigen en ze hebben natuurlijk gelijk, maar wij menen, dat eventuele moeilijkheden met het schip een schone kans bieden om zeemanschap en vindingrijkheid op een hoger plan te brengen"

Het schip loopt goed, maar al gauw blijkt "in de fraaie, officieel voorgeschreven stroomvretende navigatielantaarn, de Noordzee vrijelijk rond te klotsen, met als gevolg elektrolyse en kortsluiting". Demontage en reparatie op "het wippende voorschip is een torment". Als de volgende nacht de accu's leeg zijn en als we de motor laten draaien en er geen stroom komt, weigert Gerda terecht zo verder te zeilen". Er is meer mis, want: "onze voorraad vlees-in-blik blijkt te bestaan uit vleesafval met peper of eigenlijk meer, peper met vleesafval". "Gelukkig snort Gerda in Cowes zeer eetbare vleesconserven op". Ook de problemen met de navigatie-verlichting worden opgelost. Ze hebben een mooie reis en "meestal is het aardig bezeild". Op de Azoren kan Kees aanmonsteren op een Nederlandse coaster die zijn zieke stuurman moet achterlaten, "de schipper heeft er wel zin in, maar bij de stuurvrouw zegeviert het gezonde verstand". Het echtpaar den Hartoog krijgt de Voorzittersprijs, de Journaalprijs en de Damesprijs voor 1970.

Met "Senta" denkt Kees een jacht te hebben waarmee hij zijn ambitie om zeer

grote tochten te maken kan vervullen, in 1971 zeilt hij er mee naar IJsland in 1972 naar Groenland. "De reden waarom een hardwerkende plattelandsarts zijn hele vakantie besteedt aan het moeizaam bereiken van een zeer afgelegen bestemming, is ook hemzelf niet altijd even duidelijk", maar volgens den Hartoog verschaft het "dezelfde voldoening als een lange schaatstocht onder barre omstandigheden, of het zwemmen in de branding bij een stijve bries uit zee". Eigenlijk wilde hij in 1971 al naar Groenland, maar toen waren alle voor hem bereikbare havens nog bezet met zwaar pakjes, zodat het bij IJsland moest blijven, maar in 1972 kon het wel, maar Gerda zag het niet zitten en "zij besluit terecht, dat dit wel wat teveel gevraagd is van een grootmoeder en dus moest ik alleen vertrekken. Niet gezellig maar wel leerzaam".

Het volgende jaar 1973 zijn de doelen wat bescheidener, "op verzoek van de bemanning tevens echtgenote en stuurvrouw" wordt het Noorwegen, Faroer, Schotland en het Caladonian Canal. "Het was leuk maar het verschaft niet helemaal de voldoening van een lange overtocht "

Onvoltooide Reis

In het verslag van de tocht in 1972 naar Groenland staat terloops de opmerking dat de huid van "Senta", "tussen de spanten was ingedeukt". Blijkbaar was er bij de bouw niet verwacht dat het schip aan

Kaap Hoorn





Kaap de Goede Hoop

extreme omstandigheden zou worden blootgesteld. Maar bij den Hartoog was geen twijfel ontstaan aan de geschiktheid van "Senta" voor een wereldomzeiling, want dat was de bedoeling van den Hartoog voor 1974 en wel om Kaap de Goede Hoop en terug rond Kaap Hoorn. Enkele honderden mijlen ten NW van Tristan da Cunha wordt "Senta" door een zeer zware storm "belopen" en de volgende dag waait er een orkaan uit het N en, terwijl het schip lenzend voor een kolossaal hoge zee en den Hartoog in de kajuit gedichten van C.S. Adema van Scheltema ligt te lezen, worden de "zetboorden in één klap uit de kajuitingang geslagen" en verandert de kajuit in een "kil moeras". Het lukt hem om het water uit de kajuit te krijgen en ook verder buitenboord te houden, maar er is "geen scheepsbouwkundige kennis nodig om te zien dat dit niet lang zo door kan gaan", dus besluit hij 1000 mijl ten ZZW van Kaapstad, om deze haven aan te lopen. Na overleg met zijn vrouw en deskundigen op scheepsbouwkundig gebied besluit den Hartoog terug te zeilen naar huis, want "het is onmogelijk de voor deze reis structureel te zwakke "Senta" voldoende te versterken". In 1975 zeilt den Hartoog met "Senta" nog eens naar Reykjavik, maar daarna neemt hij afscheid van het schip dat hem heeft teleurgesteld in zijn verwachtingen.

Met "Sentijn" rond de wereld.

De ambitie om rond de wereld te zeilen heeft den Hartoog echter niet opgegeven. In 1978 gaat een nieuw aluminium schip te water, "Sentijn" evenals "Senta" een ontwerp van Dick Koopmans, gebouwd bij Aluboot in Hindeloopen. Het schip is 12,70m lang met een waterlijn lengte van 9,90m, 3,30m breed en een waterverplaatsing van 12 ton. Het schip doet uiterlijk denken aan "Senta", maar het is volgens de bouwer Henk Borneman, zo "sterk als een tank" en dat bewijst het tijdens een

proefvaart als het een nachtelijke aanvaring krijgt met een vistrawler en daarbij slechts geringe schade oploopt. Na uitdeuken vertrekt den Hartoog voor de solotocht. De huisartsenpraktijk wordt waargenomen door zijn zoon en een neef. Hij zeilt naar Melbourne, waar tot zijn verassing Gerda op de kade staat om hem te verwelkomen. In 1979 zeilt den Hartoog om Kaap Hoorn terug naar Nederland. Op 10 februari 1979 rondt den Hartoog Kaap Hoorn, daar wordt "Sentijn" in zware zee plat geslagen, waarbij Kees een bekkenfractuur oploopt.

Melbourne



Evenals in 1978 bij de thuiskomst van Eilco Kasimier, zijn de kustzeilers van plan hem tegemoet te zeilen en hem zo een glorieuze intocht te bereiden. Ze verzamelen zich binnen de sluis van IJmuiden, maar als ze 's morgens ontwaken, ligt "Sentijn" al naast hen afgemeerd; geen drukte, geen gedoe, Kees is rond geweest, dat was zijn ambitie en hij heeft het gehaald.

Recordtijd

Den Hartoog blijkt overigens sneller rond de wereld te zijn gezeild, dan het op dat moment staande record van Sir Francis Chichester, die 272 dagen nodig had, exclusief een stop in Sydney. Kees den Hartoog deed er, exclusief een stop in Melbourne, 255 dagen over. Deze prestatie heeft weinig publiciteit gekregen; den Hartoog ging gewoon weer aan het werk in zijn praktijk in Broek in Waterland.

Kees den Hartoog schreef zeer leesbare en leerzame verslagen over zijn tochten voor het Jaarboek van onze vereniging, maar van zijn tocht om de wereld heeft hij geen schriftelijk verslag gedaan. Voor de Kustzeilers heeft hij tijdens een winteravond in Emmeloord, voor een stampvolle zaal, verslag gedaan van zijn tocht. In de aankondiging werd aangegeven dat het verhaal gepaard zou gaan met "fraaie beelden", maar die had den Hartoog niet, "alleen water en nog eens water en daar is niets aan te zien". Het schip had zich goed gehouden, de windvaanstuurinrichting had beter gekund, daar had hij veel aan moeten repareren. Interessant was om te horen welke invloed zo'n eenzame tocht heeft op het psychische en lichamelijke functioneren van de solo-zeiler. Huisarts is een bij uitstek sociaal beroep en solozeilen is wel het andere uiterste. Hoe bleef hij op z'n eentje bij de les. Hij las veel, schooldde zich bij in zijn vak en vergrootte zijn culturele bagage. Ook vertelde hij over bijzondere ervaringen onderweg. Later sprak den Hartoog nog eens op een symposium van de Kustzeilers over lange afstandzeilen; samen met kustzeiler en solozeiler Dick Huges, ook medicus en Wytze van der Zee, solowedstrijdzeiler en architect van bijzondere gebouwen (o.a. Thialf) en voor die tijd extreme constructies. Dit leidde tot een interessante samenspraak.

Den Hartoog is in 1983 op 65 jarige leeftijd met pensioen gegaan en daarna in Hindeloopen gaan wonen, waar hij het huis van Henk Borneman, de bouwer van "Sentijn", kon kopen, die zelf dichter bij zijn



Broek in Waterland

werf ging wonen. In dat huis hebben Kees en Gerda samen nog 23 jaar gewoond, alvorens naar een appartement in Wassenaar te verhuizen.

Kees en Gerda maakten later nog grote reizen; zo zeilden ze in 1986 samen naar de VS; ze hadden op de heenreis harde westenwinden en vier stormen en deden er 50 dagen over. Ook op de terugtocht zat het erg tegen, het woei voortdurend uit de verkeerde richting en tenslotte stormde het 8 dagen achtereen uit het Oosten. Gerda was tenslotte uitgeput en daarom besloot Kees 500 mijl ten W van Ierland het schip te verlaten en werden ze met moeite door de bemanning van een bulkcarrier van boord gehaald. "Sentijn" zeilde zonder bemanning verder en werd enkele weken later door vissers aan de westkust van Ierland binnengebracht; waarna Kees zoals hij het uitdrukte zijn schip moest "terugkopen". Kees sprak over

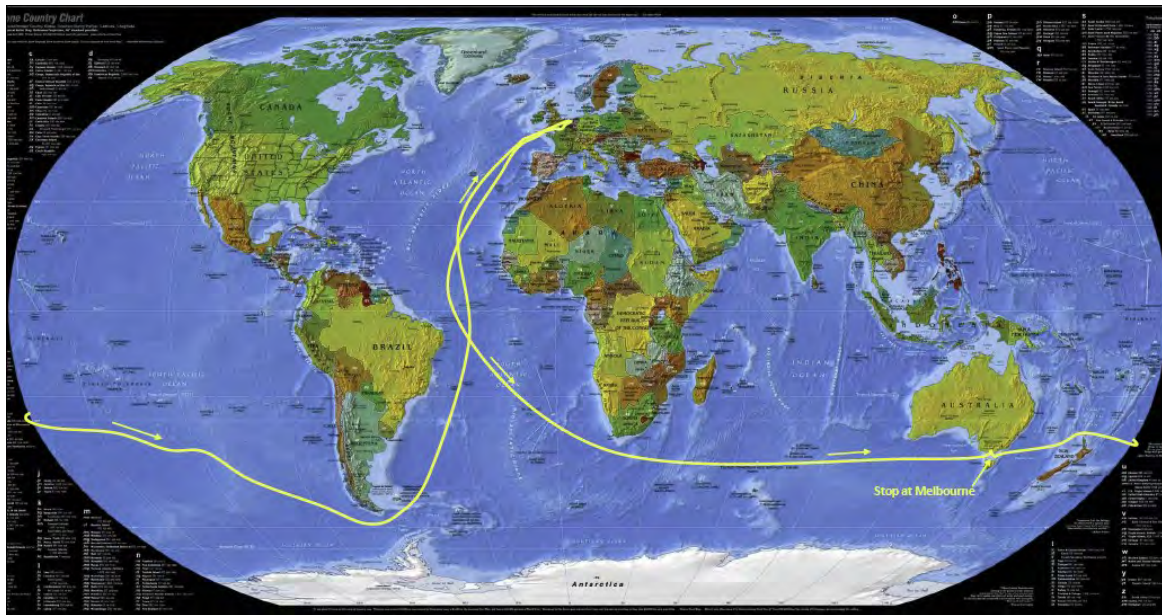
deze moeizaam verlopen tocht in 1987 nog eens voor de Kustzeilers, er kwam volgens het verslag in de Drietand "geen film, dia of zeekaart aan te pas, maar de kustzeilers hingen aan de lippen van deze bijzondere man". "Sentijn" is nog steeds in onze vereniging en er worden door haar tegenwoordige eigenaar, Jaap van der Velde nog altijd grote tochten mee gemaakt

Victor de Bloq van Kuffeler stelde eens voor om aan Gerda de damesprijs toe te kennen als een soort "Oeuvreprijs" maar dat vond ze maar onzin, want ze was, volgens haar oordeel, alleen maar "meegevaren", voor de gezelligheid. Gerda den Hartoog van IJzerloo is in 2008 overleden en, zoals in de Drietand van december 2012 is vermeld, is Kees den Hartoog op 22 oktober op de hoge leeftijd van 94 jaar overleden en begraven in zijn dorp Broek in Waterland. ■



Jan Wit - *Bastaert van Campen*

1991/92 *via een tussenstop in Hobart/Tasmanië*
Klassieke navigatie met sextant



- **Plymouth** (09-07-1991) zonder stops langs Kaap Verdische eilanden en Tristan da Cunha naar **Hobart** in 118 dagen
- **Hobart** om Kaap Hoorn in 42 dagen (17-01-1992) daarna langs de Falklands en de Kaap Verdische eilanden terug naar **Plymouth** (22-03-92) in 108 dagen

1995/96 *Non stop*



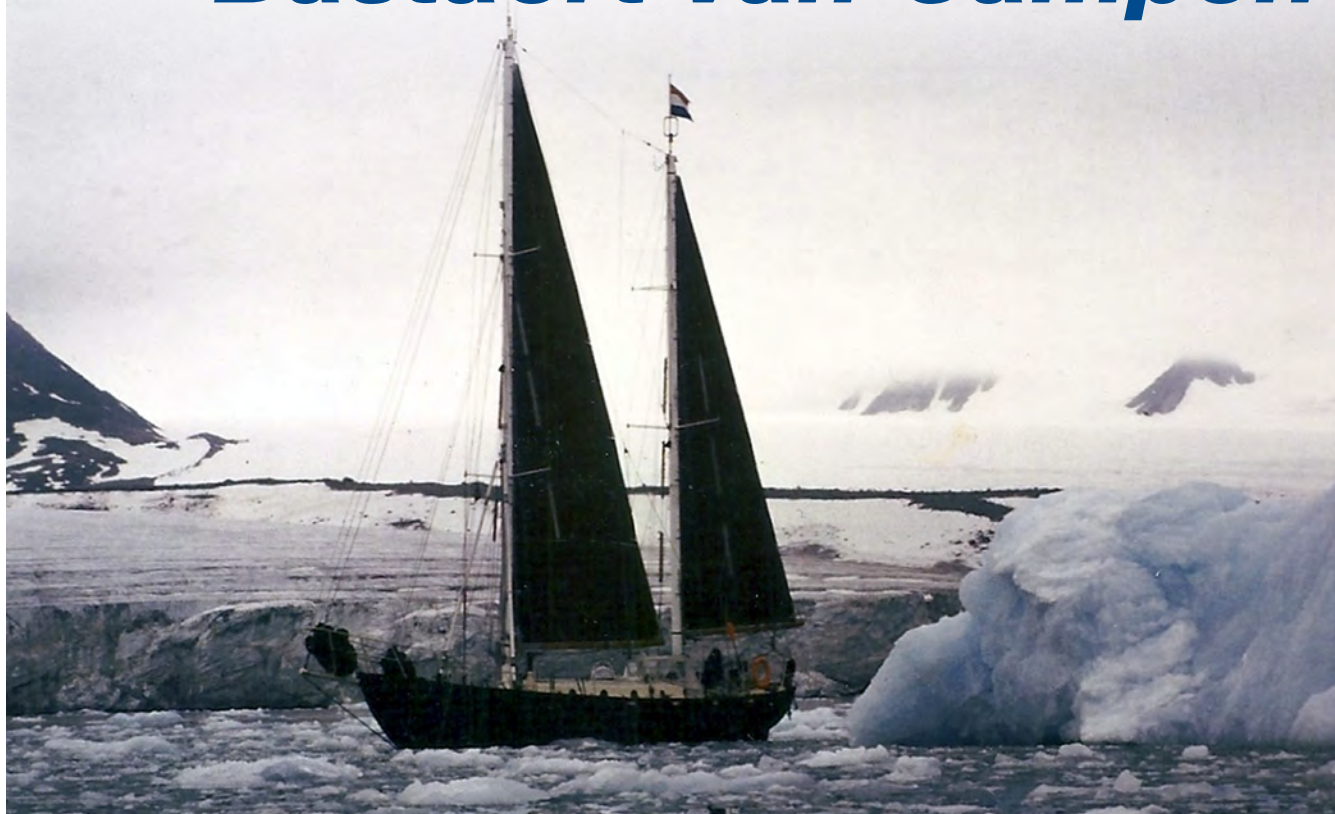
- **Plymouth** in 120 dagen naar Hobart , op 04-01-1996 (169 dagen) Kaap Hoorn dwars en na 263 dagen (07-04-1996) terug in **Plymouth**



JASPER BRUINSMA

KUSTZEILERS SOLO ROND DE WERELD

Jan Wit en de *Bastaert van Campen*



Na Eilco Kasimier en Kees den Hartoog is Jan Wit de derde Kustzeiler die single-handed rond de wereld is gezeild. Hij deed dat zelfs twee keer. De eerste maal in 1991/92 met een stop in Hobart in Tasmanië en de tweede keer in 1995/96 non-stop.

Jan Wit (1942) is sinds 1966 lid van de NVVK; aanvankelijk staat hij geregistreerd zonder schip. In 1973 laat hij de *Bastaert van Campen* bouwen, een stalen torenkits naar ontwerp van G.S.Kroes en gebouwd bij de werf W.Visscher in De Zande. L.o.a. 9.65, l.w.l. 7.90 en een waterverplaatsing van 7 ton. In 1977 maakt hij met dit schip een tocht naar de Lofoten, in 4 weken uit en thuis; het verslag is summier en eindigt met "wie in de details van de reis wat meer geïnteresseerd is, die komt maar eens langs en is van harte welkom". In het verslag wordt wel vermeld dat de bemanning bestond uit twee "koppen"; naast Jan Wit is dat zijn vriendin Paula de Ruiter; aan haar wordt dat jaar de Damesprijs toegekend.

Het volgende jaar gaat de tocht opnieuw naar de Lofoten, het verslag is iets uitgebreider, de gemonteerde windvaan begeeft het na een etmaal bijliggen ten NNE van de Shetlands. Licht weer was het dus zeker niet, maar "*Bastaert* is een best schip en Paula een heel goede bemanning". In 1979 zeilt hij grotendeels single-handed naar Jan Mayen. Het verslag begint met: "Vanuit Kornwerderzand varen we in een kleine week naar de Shetlands,



waar Paula op Papa Stour, een eilandje aan de westzijde, verstoken van alle moderne comfort, bij vrienden achterblijft, teneinde de *Bastaert* en mij de gelegenheid te geven alleen te varen over een wat langer traject". In het verslag citeert hij uit 17e eeuwse logboeken over het eiland waarvan de ontdekking in 1614 wordt toegeschreven aan Jan Jacobsz May van Schellinkhout. Onderweg verzeilt hij in mist in een Russische trawlvloot: "Ik ruik ze wel (ze stinken een uur in de wind), maar ik zie ze niet, totdat ik onderdeks een schroef hoor en er eentje 50 meter voor me langs gaat". In Lerwick "staat Paula op de kade om de landvasten aan te nemen". Daarna gaat het terug naar de thuishaven Ketelhaven, waar hen een hartelijke ontvangst van de Kustzeilers ten deel valt.

Daarna zijn er enkele jaren geen verslagen van tochten, hetgeen te maken heeft met de verkoop van de oude en de bouw van de nieuwe *Bastaert van Campen*, een sta-

len kitsgetuigd jacht naar ontwerp van Dick Koopmans, l.o.a. 11.87, l.w.l. 9.80, br 3.59, dpg 1.80, waterverpl. 14 ton, evenals de vorige *Bastaert* gebouwd bij Visscher in De Zande. De eerste tocht in 1983 gaat naar Spitsbergen. De omstandigheden zijn op de negende dag van de tocht zo extreem, dat het schip bij bft 10 binnen het uur 3 maal plat slaat. Na 14 dagen lopen ze de Barentssee binnen en ankeren na 1600 mijl aan de oostzijde van het Boreneiland. In het verslag citeert de schipper uitgebreid uit het journaal van Willem Barentsz uit 1596. Na 38 dagen, waarvan op de terugtocht 5 dagen op de Shetlands, is de *Bastaert* weer terug in de thuishaven.

Het verslag van de tocht in 1984 begint zo: "Liefde, hoop en bijstand, dat waren de pijlers, zei de ambtenaar van de burgerlijke stand. Hij wekte de indruk of hij die ochtend zelf uit een gelukkig huwelijksbed was gestapt. Wij trouwden om tien uur in, denk ik, het mooiste stadhuis langs het IJsselmeer, dat van Enkhuizen,

Dorade



Derde rif Indische Oceaan

onder het grote doek van Abraham Verwer, toepasselijk voorstellend de "Slag op de Zuiderzee" en kruisten twee uur later op een mooie NW wind naar Makkum". Op de eerste huwelijksnacht leek "niet veel zegen te rusten: NW 9 en aangevaren door een sportvisser". De tocht gaat opnieuw naar Spitsbergen, de laatste zinnen van het verslag: "Op het IJsselmeer wassen we alle zout weer van ons af en terwijl ik de *Bastaert* een paar welgemeende dankklopjes onder haar berghout geef, hoor ik Paula onderin zingen: "Goed schip, best maatje". De Jubileumschaal is dat jaar voor Jan Wit en de Damesprijs voor Paula Wit-de Ruitser.

Elk jaar daarna is er, altijd in fraai Nederlands, een verslag van de eenzame tochten van het echtpaar naar het hoge noorden. Het verslag in 1988 begint met: "Voor de zesde achtereenvolgende maal de *Bastaert* op een koers naar Svalbard gelegd. Voor veel anderen, zo blijkt steeds weer, een onbegrijpelijk reisdoel. Maar, zoals de Uitvreter zegt: "Nee maar, ik kom hier vast terug. Ik zit hier goed", behoeft dat eigenlijk geen verdere verantwoording, dus zonder ons over mogelijk diepere motieven zorgen te hoeven maken, zeilen we de Noordzee over in Noordelijke richting, comfortabel en droog". Spitsbergen is onhaalbaar, want "er lag meer ijs dan we gewend zijn", de tocht gaat dat jaar naar Jan Mayen. In 1980 raken ze in de Hindeloopenstraat een etmaal vast in het pakijns. De tochten naar deze ijzige bestemmingen worden gezeild in 5 weken, tijdens de schoolvakanties die Jan Wit als leraar beschikbaar heeft. Voor 1986 is de Voorzittersprijs voor Jan Wit en de Damesprijs nogmaals voor zijn echtgenote.

Rond de Wereld

De eerste solo zeiltocht rond de wereld maakt Jan Wit van 1 juli 1991 t/m 22 maart 1992; de enige tussenstop wordt gemaakt in Hobart op Tasmanië waar vrienden wonen. Het verslag in het Jaarboek begint met: "Op 9 juli liep de *Bastaert van Campen*, wier wereld tot op die dag uitsluitend noordelijke wateren behelsde en daar begrensd werd door het eeuwige ijs, Plymouth uit, met het oogmerk de oude zeilroute uit de tijd der barken en volschepen naar Australië en rond Kaap Hoorn terug naar Europa te bezeilen." "Paula zwaaide ons dapper uit. We gaan door de wind, brulde ik, eenmaal buiten, uit gewoonte en toen er geen antwoord kwam, pas werkelijk beseffend, dat ze deze reis niet aan boord zou zijn." Jan Wit bediende zich tijdens de tocht uitsluitend van conventionele navigatiemiddelen, als kompas, sleeplog en sextant. Met seinvlaggen en wimpels, "door mijn moeder zorgvuldig genaaid", was hij onderweg zes maal in staat een schip te paaien die zijn positie dan doorgaf aan Scheveningen Radio.

Ook gebruikte hij de leeggedronken flessen als "flessenpost" met een watervaste brief met positie en een vriendelijk praatje erin. En ofschoon hij zich daarbij "een vervuiler voelde", gooide hij ze "toch altijd opgewekt over de muur". Er kwam na 10 maanden een bericht van een vinder uit Honduras. In het verslag vermeldt hij dat hij geen moment het gevoel had dat zijn manier van navigeren onvoldoende was of onverantwoordelijk. Hij verveelde zich nooit, er was veel tijd om te lezen en hij kon "nog veel proeven van de grandeur van het leven, zoals dat door de zeelieden



Op helling in Noorwegen



Navigatie

uit de grote zeiltijd werd beleefd". "En een groot voorrecht en geluk was het, deze reis te kunnen maken zonder enige vorm van sponsoring dan die welke Paula leverde." De *Bastaert van Campen* zeilde in 118 dagen van Plymouth naar Hobart en had 108 dagen nodig voor de thuisreis, waarvan 42 dagen van Hobart naar Kaap Hoorn. Thuisgekomen maakte Jan Wit nog een tocht met zijn echtgenote naar Spitsbergen, waar hij wel een landverkenning deed, maar zijn doel door het pakijns niet kon bereiken. Hij eindigt het verslag met: "Toch lekker gezeild evengoed. Met Paula er weer bij realiseer ik me nog eens duidelijk hoe vertrouwd en goed het was weer met z'n tweetjes aan boord te zijn. Ik snap die solo-zeilers niet". Zowel de Voorzittersprijs als de Jubileumschaal vallen hem ten deel.

Voor de Tweede Keer rond de Wereld

Ondanks zijn ontboezeming over solo zeilers vertrekt Jan Wit in juli 1995 opnieuw voor een wereldomzeiling. Hij heeft tijdens zijn eerste rond de wereld een stop van enkele dagen in Hobart gemaakt, misschien heeft hij dat achteraf betreurd; deze keer was zijn ambitie om het non-stop te doen. Over zijn beweegredenen om voor de tweede rond te gaan, schrijft hij in zijn verslag: "Sommigen menen dat je in je leven hooguit één grootse ervaring kunt hebben en dat het geheim van het leven is die ervaring zo mogelijk te reproduceren. De manier om van die verleiding af te komen, is er aan toe te geven". Hij navigeert opnieuw uitsluitend met de klassieke middelen, kompas, sleeplog en sextant. "Het was nog maar 4 jaar geleden dat Paula ons hoog vanaf de breakwater

uitzwaaide en het leek of ze daar niet weggeweest was. Wat is ie mooi, zag ik haar roepen, toen de *Bastaert* met een stel nieuwe zeilen onder haar voorbij voer. Onderweg komen Jan Wit en *Bastaert* naar zijn oordeel nauwelijks in moeilijkheden, hoewel de omstandigheden regelmatig zeer zwaar zijn. Hij vermeldt: "Dwars van Tristan da Cunha liggen we een nacht bij. De lengtes voorbij Kaapstad bij de ingang van de Indische Oceaan vormen een hoge drempel waar we bijna struikelen. Na twee wat de Engelsen "knock downs" noemen, de kiel uit het water, blijft het onthutsend als het koude zeewater met geweld door de spleten rond het schuifluik naar binnen spuit. Daarna E winden van 10 bft tot 0 en alles wat daar tussen ligt." Op de ochtend van de 120e dag gooi ik onder ideale omstandigheden in Stormbay onder Tasmanië m'n post over naar mijn vrienden van de vorige reis en vang van hen een zak verse uien en de brieven van thuis. Ik had ze 's nachts per VHF kunnen bereiken en ze hadden meteen de trossen losgegooid. "Mooi moment. In zeven weken liepen we tot Kaap Hoorn. Op 4 januari, op dag 169, waren we daar dwars van. Op de vorige tocht rondden we Kaap Hoorn op 17 januari, op dezelfde dag als Robin Knox Johnston en nu, na 169 dagen hetzelfde aantal als Bernard de Moitessier nodig had vanuit Plymouth. Ik had er al op gehoopt, ik bevond me in best en zeer bewonderd gezelschap." Jan Wit spreekt altijd over "wij" als hij het over zichzelf en *Bastaert* heeft, daarmee de twee-eenheid van schipper en schip uitdrukking. "Na de evenaar hebben we geen lopende wind meer gehad, twee maanden kruisen; zeer

voldaan liepen we op 7 april na 263 dagen Plymouth weer binnen. Paula stond er nog."

Jan Wit is de 3e kustzeiler die single-handed rond de wereld zeilde, hij is de eerste en tot nog toe enige, die dat non-stop deed. Voor deze unieke prestatie in de geschiedenis van de Kustzeilersvereniging ontving hij de Voorzittersprijs en de Jubileumschaal. In datzelfde jaar zeilen Jan Wit en zijn echtgenote Paula naar Jan Mayen, "een sociale vakantie, zeker om weer onder de mensen te komen, werd gezegd". Over zijn wereldomzeiling verzorgde Jan Wit in 1997 een zeer geslaagde avond in de Salentein. Het hoge noorden blijft trekken, in de jaarboeken na 1997 vinden we jaarlijks vermeldingen van tochten naar IJsland of Spitsbergen. In 2000 was Spitsbergen weer het beoogde reisdoel, maar een stationair Hoog boven de Britse eilanden en een onverzettelijk Laag boven Scandinavië brachten hen er toe om het steven te wenden naar de Azoren. Na twee ligdagen in Fayal zeilden ze naar Lerwick. Ook daarna maakt Jan Wit nog grote tochten; in 2008 wordt aan hem en nog steeds dezelfde *Bastaert van Campen* de Jubileumschaal toegekend voor een tocht naar New Foundland. ■

Weer op Ketelmeer



Dick Huges - Gladys

1999/2009

Klassieke navigatie met sextant, met vele stops en onderbrekingen



- **Makkum** (augustus 97) via Canarische eilanden, de Kaap Verdische eilanden, Martinique, Panama, de Galapagos, Marquesas (3100 mijl in 24 dagen) Tahiti, **Nieuw Zeeland**
- **Nieuw Zeeland** tot april 2002, naar Brisbane (1200 Zm), langs Great Barrier Rif naar Darwin.
- Darwin, Christmas Island, Z langs Madagascar, Mauritius (2368 Zm) Een stop in **Richard Bay** (Z-Afrika)
- **St. Helena** dec. 2004 (A 31/12), via Ascension naar Barbados en Martinique, waar hij de koerslijn uit 1999 kruist via st. Maarten naar **Florida**
- Na verblijf van het schip in de VS en verschillende tochten aldaar na 10 jaar terug in **Nederland**.



JASPER BRUINSMA

Dick Huges en Gladys



In augustus 1999 vertrekt Dick Huges uit Makkum voor een solo zeiltocht rond de wereld. Dick is op dat moment 55 jaar en van beroep longarts in Leeuwarden. Hij is vervroegd uitgetreden om zijn droom, om rond de wereld te zeilen, waar te kunnen maken. Hij zeilt single-handed, “niet uit passie, maar uit noodzaak”. Zijn echtgenote houdt niet van lange tochten en opstappers zijn in het verleden niet zo goed bevallen. Bemanningswisselingen vergen tijdschema’s en dat betekent een “moeten” en dat is iets wat hij juist niet wil. Het schip waarmee hij de tocht onderneemt, *Gladys*, genoemd naar zijn vrouw, is een kottergetuigde stalen S-spant, naar ontwerp van Henk Lunstroo, in 1978 gebouwd bij Engelaer in Beneden Leeuwen; l.o.a. 10.40, l.w.l. 8.50, br. 3.40, dpg. 1.50 en een waterverplaatsing van 9.5 ton.

Reisbrieven

Huges is een ervaren zeiler, met dit schip heeft hij verschillende grote tochten gemaakt o.a. naar de Shetlands, de Azoren en in 1984 een geslaagde deelname aan de OSTAR. De Kustzeilers stelt hij gedurende de tocht op de hoogte door middel van reisbrieven in de Drietand. De eerste reisbrief verschijnt in maart 2000. Hij schrijft dat hij zich in zijn brieven zal beperken tot het beschrijven van de route, van nautische en andere voor Kustzeilers interessante zaken, waarmee ze “misschien hun voordeel kunnen doen”. Van deze zichzelf opgelegde beperkingen is hij niet afgeweken; in zijn brieven dus geen anekdotes of beschrijvingen van landen en volken, maar overdracht van kennis en ervaring.

Opknappbeurt en reparaties

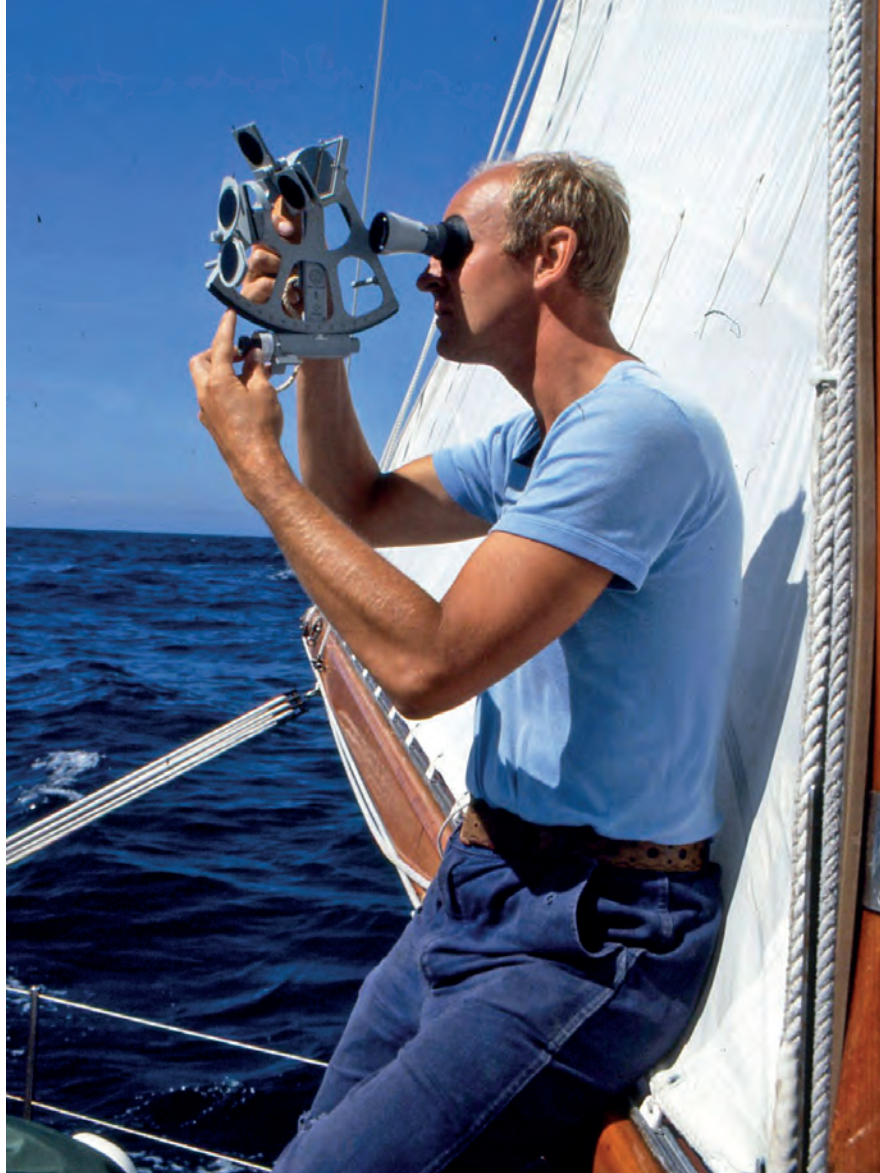
Voor vertrek krijgt het schip een grondige onderhoudsbeurt, waarbij o.a. het teakdek wordt verwijderd in verband met roestgevaar. Hij neemt maar liefst 4 ankers mee, waarmee hij op Madeira testen doet. Op Gran Canaria haalt hij zijn duikbrevet en schaft hij zich een duikuitrusting aan, die hem gedurende de tocht in staat stelt de positie van zijn anker te inspecteren. De oversteek over de Atlantische Oceaan wordt gecompliceerd doordat de rolfokeinstallatie in de masttop losraakt. Het lukt hem niet om dat op zee te repareren, zodat hij op aangepast tuig koers zet naar de Kaap Verdische eilanden. Na reparatie gaat hij verder met traditionele leuver-voorzeilen. Navigatie doet hij op de traditionele manier met sextant. Hij heeft wel een GPS aan boord, maar pas in de Pacific bestudeert hij de gebruiksaanwijzing; "een geweldige uitvinding" is zijn oordeel, maar het sextant houdt zijn voorkeur.



Gladys onder zeil

Medisch in actie

Onderweg verlegt hij zijn koers om een andere zeiler te hulp te komen. De overtocht Port Mogan-Mindeloo (900 mijl) gaat in 7 dagen, Mindeloo-Martini-que (2100 mijl) in 17 dagen. Van Panama zeilt hij naar de Galapagos en verder naar Tahiti. De reisbrieven behandelen de communicatiemogelijkheden met zendamateurs, de weersystemen, stromen, zeilvoering, enz. Na 24 dagen en 23 nachten arriveert hij op Marquesas; 3100 mijl over de grond, 2914 mijl op het log; ongeveer 9 mijl stroom mee per dag. Op Marquesas komt Dick medisch in actie; hij stuurt een ernstig zieke zeiler in naar een ziekenhuis en zeilt de patiënt achterna en bezoekt hem dagelijks.



Klassieke navigatie



Voor anker in Bora Bora



Bora Bora - Het eiland is gevonden

Hij kan in het ziekenhuis “gelijk aan de slag”, maar op die uitnodiging gaat hij niet in. Maar onder de zeilers verspreidt het verhaal zich, want zo merkt hij dat “daarna het aantal consulten sterk toeneemt”. Op Marquesas neemt hij de beslissing om in Nieuw Zeeland terug te vliegen naar Nederland; daarvoor geeft hij in een reisbrief een aantal redenen. Hij wil zijn vrouw en zoon langer dan alleen tijdens korte vakanties zien, hij is aan een “nautische rust” toe na al die mijlen en hij wil regelmatig contact met zijn beroep houden en zo zijn inschrijving als medisch specialist handhaven.

Gasfles in de bun

In zijn brieven daarna beschrijft hij een aantal potentieel gevaarlijke situaties die hij heeft ervaren; zo wil hij op een bepaald ogenblik de gasfles verwisselen, de volle fles is moeiteloos in de gasbun opgeborgen, maar is onderweg zo uitgezet dat hij er slechts met grote moeite uit te krijgen is, “ik voer dus rond met een bom aan boord”. Op een bepaald moment is er een tegenliggend jacht op ramkoers; er is niemand op de uitkijk, de

schipper heeft niets gemerkt, “hoe vaak ben ik zelf misschien zo ontsnapt”. Hij beschrijft stormprocedures, bijliggen in zware omstandigheden, de weersystemen, de wet van Buys Ballot. Het passeren van de datumgrens bij Tonga krijgt een verhandeling. Iedere dag verdiept hij zich in een nautisch technisch thema en ook iedere dag doet hij enkele uren medische studie. Van Tonga zeilt hij naar Whangarei in Nieuw Zeeland waar hij het schip een jaar achterlaat.

Na een jaar terug

In december 2001 is hij na een langdurige waarneming en herregistratie als medisch specialist terug in Nieuw Zeeland. Het schip is toe aan groot onderhoud, het onderwaterschip wordt gestraald en in een nieuw verfsysteem gezet; de houten mast wordt vervangen door een aluminium exemplaar, alle “functies” worden gecontroleerd. Een infectie aan een knie veroorzaakt uitstel, maar uiteindelijk vertrekt hij medio april 2002 voor de 1200 mijl naar Brisbane. Aangekomen in Australië blijkt dat alle voorraden van boord moeten; voor de vernietiging moet

ook nog 200 dollar worden betaald, maar, aldus de schrijver, “ik had toen wel het gevoel het continent voor een ramp te hebben behoeft”.

Daarna zeilt Huges langs het beroemde Great Barrier Rif, met aan boord het boek van Captain James Cook, die de route als eerste Europeaan zeilde en in kaart bracht. De tocht wordt onderbroken door een oproep uit Nederland voor een dringende waarneming; hij laat het schip voor enkele maanden achter. Na terugkomst zeilt hij naar Darwin, waar hij het schip nu voor negen maanden achterlaat om opnieuw waar te nemen in Nederland. Bij terugkomst worden nog enkele zaken aan het schip gewijzigd, o.a. wordt de gevaarlijk gebleken gasinstallatie vervangen.

Naar Zuid Afrika

Tegen het traject van Darwin naar Kaapstad, met ruim 7000 mijl meer dan een kwart van de aardomtrek, ziet hij wel op en dat steekt hij in zijn reisbrief niet onder stoelen of banken. Er is weinig scheepvaart, dus minder kans op aanvaringen, maar “als er echt iets



Gladys komt over

gebeurt, b.v. mastbreuk, is er ook geen hulp te verwachten”.

Het schip is met de lichtere mast en een gewichtreductie van 600 kg een betere zeiler geworden en de stevige stalen romp geeft hem een gevoel van zekerheid. *Gladys* maakt een stop op Christmas Island en op Cocos Keeling, daarna kiest Huges als enige van de zeilersgroep voor de route zuidelijk van Madagaskar. De reisbrieven bevatten verhandelingen over de bevoorrading voor zo'n lange oversteek, het koken onderweg, de nodige variatie in het menu, de kleding in de tropen; het gewone "oliegoed is te warm en geeft risico's, maar het blote lijf is te kwetsbaar"; hij kiest voor een wetsuit. Verder zijn er verhandelingen over weer- en golfpatronen en stromingen. Hoe goed de voorbereidingen ook waren, problemen komt hij wel tegen. Onderweg vervangt hij het waterslot en lost een probleem op met het elektrisch laadcircuit. In de reisbrief legt hij grondig uit hoe hij het defect opspoorde en oploste. "Het is zo getypt, maar het was een hele klus." Met de verbeterde tuigage is het schip duidelijk sneller geworden; de overtocht

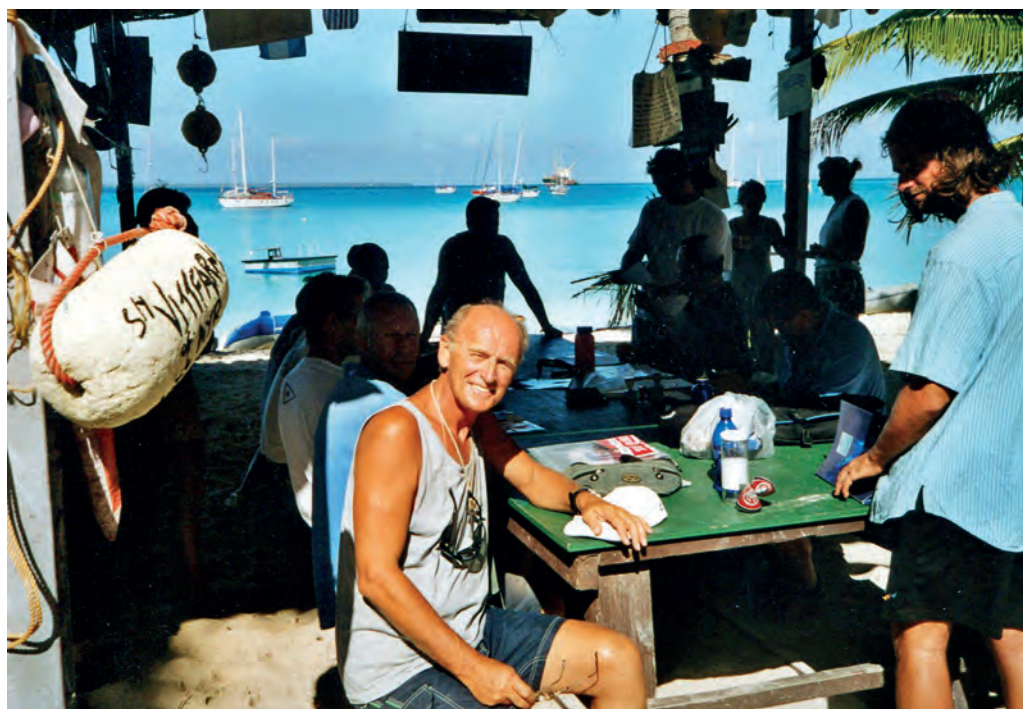
naar Mauritius, 2368 mijl, gaat met een gemiddelde van 131,6 mijl per dag. Het laatste traject naar Zuid Afrika geeft door het te verwachten weer, de stromingen, enz. de nodige hoofdbrekens, reden waarom hij voor dit gedeelte een vriend meeneemt als opstapper. Onder zeer moeilijke omstandigheden loopt *Gladys* Richard Bay binnen; volgens de commodore van de jachtclub "perfect getimed". Als hij vroeger was aangekomen zouden er nog te weinig leden aanwezig geweest zijn om hem aan te pakken, maar was hij later gekomen dan zouden de hulptroepen niet meer geheel sober zijn geweest. In Richard Bay blijft het schip weer geruime tijd achter.

Rond geweest

Medio december 2004 vertrekt *Gladys* uit Zuid Afrika. In de reisbrief die aan het vertrek is gewijd, geeft Huges een uitgebreide verhandeling over de mogelijk te zeilen routes, de passaatwinden, de stromen en de keuzes die hij maakt. Op 24 december passeert hij 50 25' E, de lengtegraad van zijn thuishaven Makkum. *Gladys* is daarmee de wereld rondgezeild, "natuurlijk niet echt, dat is pas het geval als haar zog van de uitreis wordt gepasseerd". Op 31 december komt hij aan op St. Helena, waar hij een week blijft, o.a.

een ziekenhuis bezoekt en het verblijf waar Napoleon zes jaar in ballingschap doorbracht. Vandaar naar Ascension, waarna begonnen wordt aan de 3000 mijl lange oversteek naar Barbados, vandaar naar Martinique, "daar kruiste *Gladys* met haar schipper haar oude koerslijn uit 1999 en was de reis om de wereld in alle opzichten een feit". Via St. Maarten zeilt Huges naar Florida waar het schip weer geruime tijd achterblijft. Huges zeilt daarna met onderbrekingen langs de kust van de US. De reisbrieven die hij hierover heeft geschreven zijn niet in de Drietand gepubliceerd. In augustus 2009, 10 jaar na haar vertrek, is *Gladys* terug Makkum.

Dick Huges ontving voor zijn prestaties de Voorzittersprijs van de NVvK in 2000 en 2003 en werd onderscheiden door "Trans Ocean", een in Duitsland gevestigde club van oceanzeilers. Hij hield in 2005 een voordracht voor de Kustzeilers over zijn beweegredenen, zijn voorbereiding en alles wat met zo'n tocht samenhangt. In de afgelopen jaren heeft hij aan kustzeilers cursussen gegeven over klassieke navigatie en het gebruik van de sextant. De reisbrieven die over een reeks van jaren in de Drietand verschenen, zijn een bron van informatie voor alle zeilers die een grote tocht overwegen. ■



Cocos Keeling in de Indische Oceaan