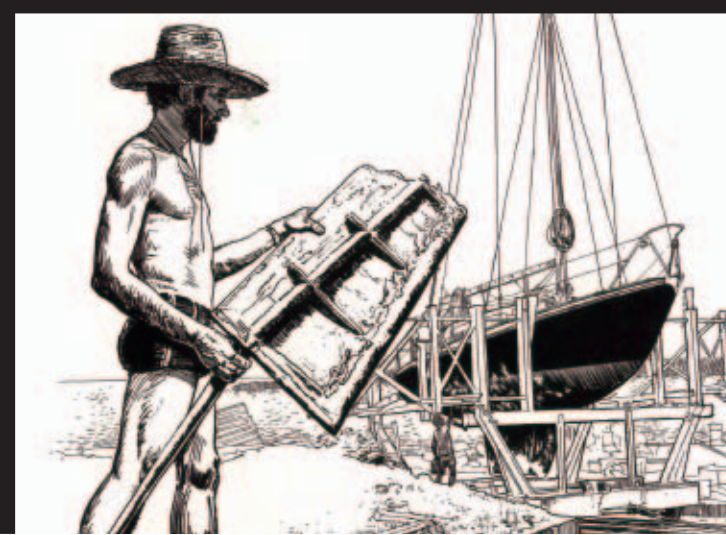
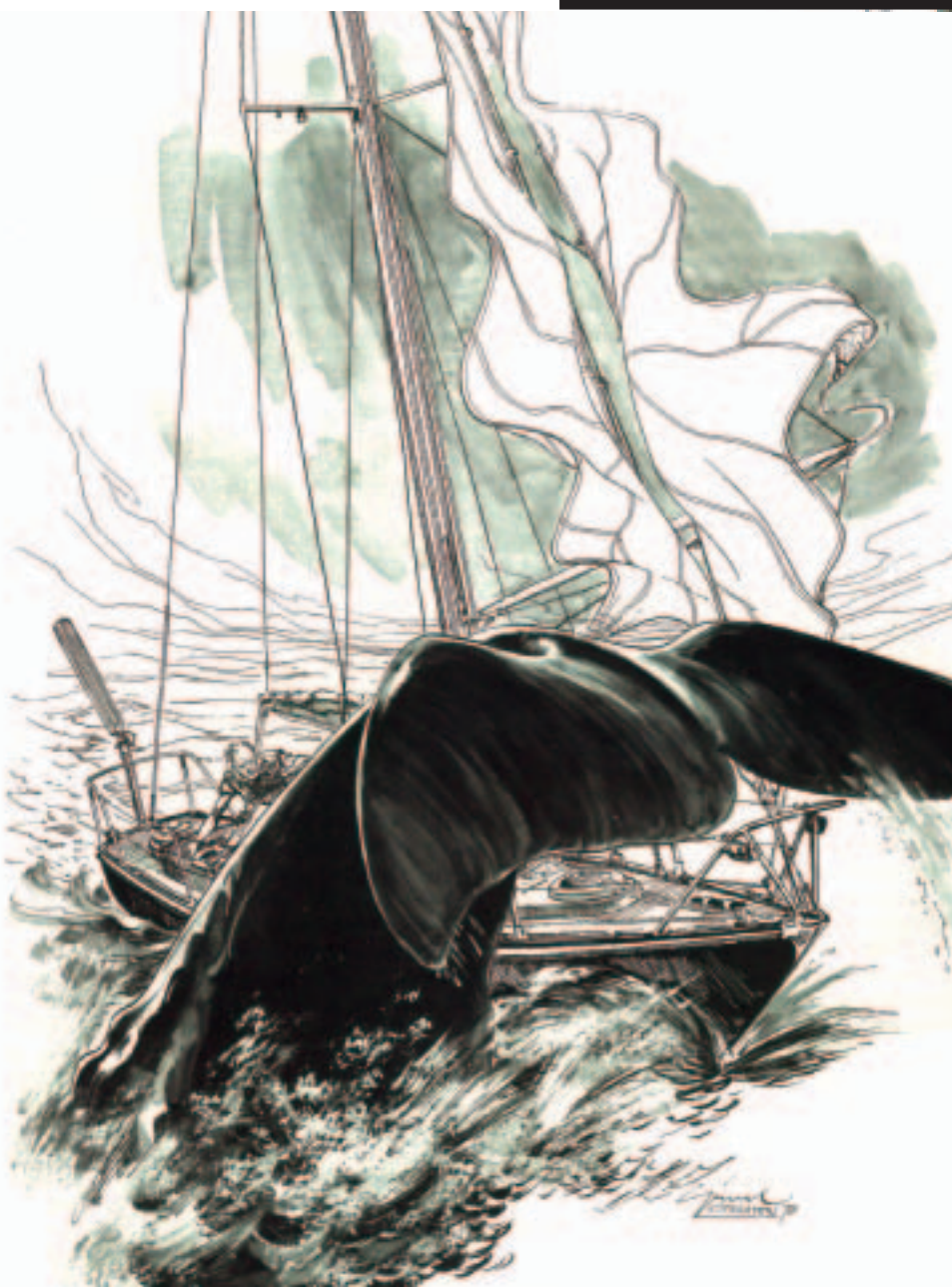
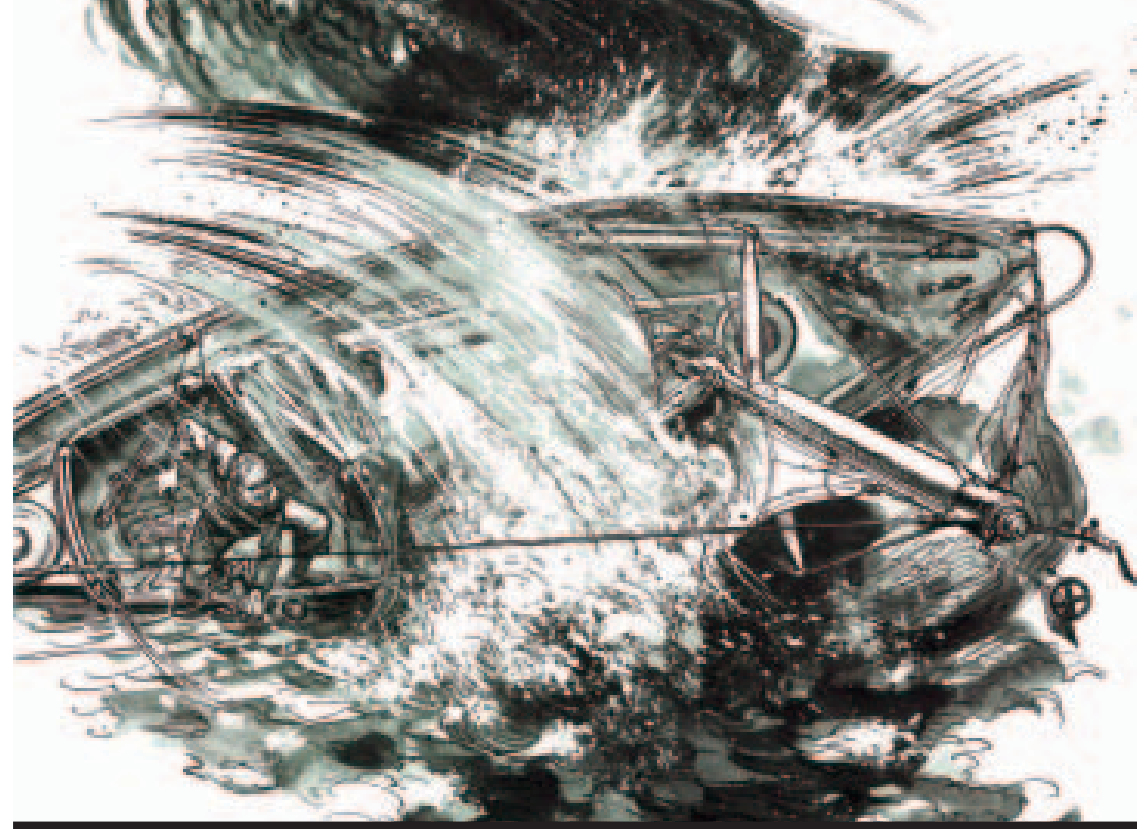


“Zeezeilen is geconcentreerd bezig zijn”



waarmee solozeilers de aarde rondden waren van hout (*Suhaili* van Robin Knox-Johnston) of staal (*Joshua* van Bernard Moitessier en *British Steel* van Chay Blyth). Jansen had doordachte redenen om voor een Pionier van E.G. van de Stadt te kiezen. ‘Een zeiljacht moet onder alle omstandigheden door de bemanning onder controle kunnen worden gehouden. Een jacht van elf meter lengte met een waterverplaatsing van rond de acht ton en met een bemanning van vier tot zes koppen is mijns inziens de ideale combinatie voor de toerzeiler’, staat er in Jansens boek *De horizon zeilde mee, dag na dag...* Maar Jansen wilde geen bemanning. “Daar ben ik niet geschikt voor”, vertelt hij me. Het moest dus kleiner. “Bij een lengte van negen meter nadert men de onderste grens van doeltreffendheid. Beneden de negen meter lengte wordt de boot te veel een speelbal voor de golven.”¹ Ontwerper Van de Stadt onderscheef Jansens keuze: “Toen ik, korte tijd voordat Herman vertrok, van zijn ambitieuze plannen hoorde, was het voor mij na vijf jaar zee-ervaring met een Pionier duidelijk dat het schip een dergelijke reis kon maken.”¹

Als ik Herman Jansen later in het gesprek vraag wat zijn grootste zorg onderweg was, antwoordt hij: “De boot.” Daarmee bedoelt hij niet dat hij zich zorgen maakte, maar dat zijn aandacht ernaar uitging. “Er zijn twee dingen die je op zee constant bezighouden: waar ben ik en wat komt er op me af? Zeezeilen is geconcentreerd bezig zijn en tegelijkertijd meditatie openstaan voor je omgeving. Ik sliep zoveel mogelijk buiten, in contact met alles om me heen. Je ziet zonder te kijken en hoort zonder te luisteren. Als je ervoor open staat word je nooit verrast, altijd gewaarschuwd door de zee of je lichaam. En als er iets is: direct reageren.”

Met slechts zeer beperkte ervaring – “Eén keer bij IJmuiden eruit, naar Scheveningen en terug” – begon Jansen zijn reis. ‘Na elk traject wordt een bepaald deel van de boot zeewaardiger gemaakt’, schreef hij in zijn verslag. Datzelfde gold voor de schipper. Als ik vraag wat Jansen het meest opvallende aan zijn reis vindt, krijg ik een verrassend antwoord: “De sextant.” Erg enthousiast over het 21^{ste}-eeuwse zeilen met moderne apparatuur lijkt hij niet te zijn.

Ontmoetingen

Jansens reis was er een van ontmoetingen. Zoals met de flarden zeilgeschiedenis die hij op zijn weg tegenkwam. In de Torres Straat, boven Australië, was Jansen zich bewust van andere Nederlandse zeilers. ‘Zijdenbos heeft op die plaats gelegen in 1968’, schreef hij. (Zie *Onbekende Beroemdheid* in *Zeilen* 2/2011). En: ‘Een groet aan Maurenbrecher, die hier in 1966 op een rif strandde en zijn einde vond.’ (*Zeilen* 11/2011). In Nieuw-Zeeland lag hij voor anker naast *Joshua* van Bernard Moitessier. Die had vijf jaar eerder in de eerste Golden Globe race in een winnende positie gelegen, waarna hij aan het wedstrijdcomité liet weten er nog een half rondje wereld aan vast te plakken. De Fransman was zo begeistert geraakt door de voor hem

meditatieve reis, dat hij nog niet naar huis wilde. Herman Jansen zou op zijn terugreis iets vergelijkbaars doen. In plaats van de kortste weg naar huis langs de Afrikaanse kust koos hij voor een omweg via Barbados. Ook Jansen wilde langer op zee blijven, omdat hij een meditatieve werking ervoer van het alleen op zee zijn.

Jansen kwam ook in aanraking met gevaar. Na Panama, op de Stille Oceaan, voer hij in een gebied met orka's en walvissen. Enkele dagen vóór hem zeilden Maurice en Maralyn Baily daar ook, toen hun boot werd aangevallen door een potvis. De Baily's waren genoodzaakt in hun redingvlot over te stappen, waar ze ruim drie maanden in rondreiden voordat ze werden opgepikt (zij schreven er het boek *117 Dagen op een rubbervlot* over). Jansen kon dit op dat moment nog niet weten, maar wel kreeg hij even later de schrik van zijn leven door een voor hem opduikende walvis, in de buurt van de Marquesas eilanden. “Dan schrik je hoor”, vertelt hij met stralende ogen. Squalls waren ook niet ongevaarlijk, net zomin als enkele brekers die hij in de kuip te verwerken kreeg. Maar echt op het randje werd het toen Jansen overboord ging. In de aanloop naar Tahiti voelde Jansen plotseling een zacht geschuif langs de onderkant van *Sounion*. Toen hij opstond om te kijken wat er aan de hand was, helde de boot sterk over en wierp hem overboord. *Sounion* was op een rif gelopen. Half buitenboord hangend werd Jansen gered door zijn lifeline, hoewel er een haak van afbrak. De boot lag vast op een ondiepte. De bewoners van Kaukura, een klein atol, kregen *Sounion* later op menskracht vlot. Herman Jansen kon na wat kleine reparaties verder varen.



SOUNION

Ontwerp en bouw	E.G. van de Stadt
Rommateriaal	polyester
(als eerste van Nederland)	
L.o.a.	9,05 m
L.w.l.	7,32 m
Breedte	2,40 m
Diepgang	1,40 m
Waterverplaatsing	3 m ³
Bouwjaar	1965
Grootzeil	19,0 m ²
Genua	23,0 m ²
Fok	15,8 m ²
Spinnaker	50,0 m ²
<i>Sounion</i> ligt in de Westerhaven in Medemblik.	

