

onbekende beroemdheid aldert van nieuwoop

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zeilen belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer 'Onbekende beroemdheden'.

ONZICHTBARE PASSAGIER

Aldert van Nieuwoop wilde de eerste Nederlander zijn die met een zeilboot de wereld rond zou varen. Dat willen er misschien wel meer, maar Van Nieuwoop vaart in 1946 werkelijk uit. Het eerste deel van zijn reis is een en al rozengeur en maneschijn. Na het passeren van de datumlijn keren de kansen. Er komt zelfs een 'onzichtbare passagier' aan boord.

TEKST MICHEL VAN STRATEN FOTO'S UIT DE ARCHIEVEN VAN BART HOOGSTRATE

Op de cover van het boek *Met de Alk de wereld rond* is een aan de wind varende *Alk* te zien, onder vol tuig. Er is een aardige zee die de spitsgatter wat lijkt te laten stampen. De lucht is vlekkelig, maar biedt ook blauwe stukken. Het plaatje is sfeervol. Pas na goed kijken zie ik dat er niemand aan dek is. Op zichzelf is

dat niet zo heel bijzonder, want het gaat om een jacht dat een wereldreis aan het maken is en dat laat je zoveel mogelijk zelf sturen. Maar twee zaken vallen hierbij wel op. In de eerste plaats is de kust vlakbij. Dan zou een uitkijk toch wel gewenst zijn? En in de tweede plaats doet het me wel erg denken aan de 'onzichtbare passagier' waar de auteur in zijn verhaal over zal spreken. Staat die aan het roer?

Allemaal fantasie misschien? Het is immers maar een sfeerimpresie van tekenaar Rein de Jonge. Of neemt de tekening op subtiële wijze een voorschot op een dramatisch einde van deze *Alk*?

Van dromer tot commandant

Aldert van Nieuwoop wordt geboren op 3 maart 1893, op Kaag-eiland, in een vissersfamilie. Het bestaan is hard voor de jonge Aldert: zijn moeder overlijdt wanneer hij nog maar vier jaar jong is, zijn vader zes jaar daarna. Aldert en zijn drie broers worden, zonder elkaar, ondergebracht bij verschillende familieleden. Bij zijn oom in Sassenheim heeft Aldert het weinig naar zijn zin. Geboren op een eiland heeft de jongen de misschien wel onvermijdelijke drang van een eilander om naar zee te willen. Maar na het afronden van de lagere school moet Aldert werken op de bloembollenkwekerij van zijn oom, voor f 1,50 per week. Een groter contrast tussen droom en werkelijkheid is nauwelijks denkbaar.



Vmr Wessel van Grevenstein, Willem Hoogstrate en Aldert van Nieuwoop.



De kombuis – met echt granieten aanrecht.



'De kaarten die ze aan boord hadden, waren niet erg gedetailleerd.'



De thuishaven van *Alk* in Schiedam.

De frictie groeit,
maar de droom
ook



Bij het passeren van de evenaar komt Neptunus natuurlijk aan boord.



In een dok op Curaçao.



Op Curaçao krijgt *Alk* bezoek.



Wessel van Grevenstein wordt geschoren door Neptunus.



Zo lang op elkaar gepakt in een kleine ruimte moet wel strubbelingen opleveren.



Drie volwassen mannen hebben heel wat proviand nodig.

aldert van nieuwoop **onbekende beroemdheid**

Aldert loopt zijn eigen avontuur tegemoet. Tenminste, dat denkt hij. Dertien jaar is hij, wanneer hij de deur uit loopt richting Noordwijk aan Zee. Misschien wel gelokt door de naam van dat kustplaatsje alleen al. Via het strand wil hij naar IJmuiden lopen, om daar een schip te vinden dat hem wil meenemen. De nacht brengt hij door in een hooiberg, ergens bij een boer. De tweede nacht ligt hij weer in zijn eigen bed, want de politie heeft zijn weg gekruist en zijn jongensboekavontuur ingekort. De frictie met zijn oom groeit, maar zijn droom ook. Dat laatste komt tot een goede wending wanneer zijn oom hem toestaat om zich aan te melden aan de Kweekschool voor Zeevaart in Leiden. Later wordt hij matroos en bootsman-jongen en al op zijn achttiende is Aldert derde stuurman op de grote stoomvaart. Hij is 28 wanneer hij zijn eerste commando krijgt.

Met de *Alk* de wereld rond

Al vroeg in zijn leven stelt Aldert van Nieuwkoop zich ten doel om met een zeilboot de aardbol rond te varen. Hij wil de eerste Nederlander zijn die dat als sportzeiler voor elkaar krijgt. Het blijft niet bij een voornemen. In 1939 geeft hij opdracht aan scheepsbouwer Gebr. van Grevenstein om de boot te bouwen waarmee hij dat avontuur wil gaan realiseren: *Alk*, een kitsgetuigde spitsgatter van 12,6 meter. In de zoon van de bouwer, Wessel van Grevenstein, vindt Van Nieuwkoop een willig bemanningslid om hem bij te staan in de verwezenlijking van zijn droom. Wessel is vijf jaar jonger dan Aldert en een stuk minder ervaren, maar weet wel veel van de boot. Willem Hoogstrate wordt het andere bemanningslid. Hij zal zich belasten met een groot deel van het onderhoud, zo is de planning. Op 1 juli 1946 vaart *Alk* de Wilhelminahaven van Schiedam uit, om de wereld te gaan veroveren. En zoals dat gaat bij de meeste wereldreizigers: ze hebben twee dagen later al hun eerste bijna-avarie. Bij de Goodwin-Sands zijn ze voor anker gegaan, omdat ze in de mist en het donker van de nacht niet meer goed kunnen zien waar ze precies zitten. Maar het anker gaat krabben en ze drijven richting de romp van een voor anker liggend vrachtschip. Van Nieuwkoop redt de *Alk* met het doorsnijden van de anker-tros, net op tijd om averij te voorkomen. Later komen ze bij Wight vast te liggen, maar ook dat overleven ze. In omstandigheden waarvan zeelui in die tijd zeiden 'het is geen weer om zonder schip op zee te zijn' schieten ze met ruime wind onder Engeland langs. Bij het werken op het dek verliest Van Nieuwkoop zijn evenwicht en valt overboord. Hij kan zich nog net aan de reling vastgrijpen en klimt terug aan boord. Na dit vermoeiende begin, vol kinderziektes van wat moet uitgroeien tot een groot avontuur, zetten ze koers naar de Gelukzalige Eilanden, oftewel de Canarische Eilanden.

Zon en haaien

Verder is de reis vooral vrij van incidenten. Via Las Palmas passeert *Alk* op 2 september de evenaar, volgens de opva-

renden als eerste Nederlandse zeiljacht. Het gaat verder voortvarend. Ze bereiken Olinda in Brazilië met een perfect uitgevoerde navigatie. Ze doen Paramaribo aan en Curaçao, terwijl ze onderweg genieten van de zon en de haaienvangst. Het Panamakanaal wordt de deur tot de Stille Oceaan. Wanneer ik eind 2012 spreek met Bart Hoogstrate, zoon van bemanningslid Willem, vertelt hij me dat de keuze voor het Panamakanaal niet bij iedereen aan boord lekker zat. "Afgesproken was om via Kaap Hoorn te gaan, maar de schipper besloot anders. Dat kwam de sfeer aan boord niet ten goede." Auteur Kees Borstlap spreekt, als het over de periode op de Stille Oceaan gaat, over een 'onzichtbare passagier' tijdens de 45 dagen op open zee. 'Het is of een onzichtbare passagier aan boord is gekomen, die zich ten doel heeft gesteld de onderlinge goede verhoudingen te verstoren.' Zaken als onnauwkeurigheden in het bestek, een moeizame voortgang, de al lang uitgelezen boordbibliotheek en vooral het delen van de kleine ruimte met elkaar gaan hun tol eisen. Heel langzaam, onderhuids. Tot felle botsingen en conflicten zal het allemaal niet leiden.

Op het rif

Halverwege, na het passeren van de datumlijn, lijkt het geluk gekeerd. Van Nieuwkoop krijgt malaria en er zijn ineens ratten en honderden kakkerlakken aan boord. En misschien is die onzichtbare passagier er ook nog. Via het Suezkanaal begint *Alk* aan het laatste stuk richting huis. Meerdere keren worden Van Nieuwkoop en zijn bemanning gewaarschuwd voor piraten, die passerende schepen bij nacht en ontij overvallen. Ook liggen er mijnen in het water. De motor weigert dienst, net op het moment dat ze tegen een straffe wind in moeten kruisen en nauwelijks voortgang maken. De vele slagen leveren nauwelijks terwinst, tot frustratie van de man aan de helmstok. Van Nieuwkoop, die inmiddels sterk is verzwakt door meerdere aanvallen van malaria, gaat 's nachts te kooi en vraagt Hoogstrate om hem om 04:00 uur te wekken. Hoogstrate zou over dat moment later in zijn persoonlijke verslag schrijven: 'Het was nog een wild feestje buiten, brekende



Lekker maaltje bij Corifena.



WIN EEN BOEK

In 1966 verscheen het boek *Met de Alk de wereld rond*, van de hand van maritiem auteur Kees Borstlap. We hebben een gebonden exemplaar van dit boek in ons bezit. Wilt u dit winnen? Stuur dan een e-mail naar info@zeilen.nl, met daarin een korte motivatie waarom juist ú voor dit boek in aanmerking komt.



ALK
De *Alk* was een kitsgetuigde spitsgatter. Spitsgatters worden door achteropkomende zeeën opgetild in plaats van overspoeld. Een kitsgetuigd jacht heeft twee masten, waarvan de voorste de grootste is. De achterste mast (bezaanmast) voert een bezaan met gaffel. Ook de voorste mast heeft een gaffelgetuigd zeil. Daarvóór kunnen twee voorzeilen gevoerd worden.
L.o.a.: 12,60 m
L.w.l.: 10,56 m
Breedte: 3,60 m
Diepgang: 2,00 m
Rompmateriaal: staal
Waterverplaatsing: 20 m³
Motor: 34 pk Kromhout-Hercules dieselmotor
Zeiloppervlak: 75 m²
Bouwer: Gebr. van Grevestein, IJsselmonde
Bouwjaar: 1940

golftoppen opzij, voor en achter, buiswater over het schip en de wind fluitend door de takelage. (...) Plotseling krijg ik een harde ruk van de helmstok en meteen dreunt een zware stoot door het stalen schip, gevolgd door een gruizelend, schurend geluid. Mijn hart staat stil, ik weet wat dit betekent. Het schip valt af, geremd als het is door het stoten. We zijn op een rif gesmeten!’

Het is direct het einde van *Alk*, hoewel de bemanning nog wel tijd heeft om zichzelf en wat spullen in het vletje over te laden. Ze worden opgepikt door een vissersboot. Er is geen levensgevaar, maar *Alk* is verloren en de droom van Van Nieuwoop ook. ‘Nooit in mijn leven heb ik iets meer betreurd dan dat ik in die rampzalige nacht niet wat langer aan dek ben gebleven’, zal hij later schrijven. Maar ook: ‘De stuurman, die de wacht had gehad, onthield zich van enig commentaar en ik maakte hem geen verwijten. Het was eenvoudig mijn eigen schuld. Ik had nog enkele uren aan dek moeten blijven, dan was dit niet gebeurd en ik schaam me niet voor de tranen die ik stortte toen steeds meer tot me doordrong dat dit het einde was van de droomreis en, bovenal, van het goede schip *Alk*.’

Aldert van Nieuwoop junior

Nadat ik het verhaal van de *Alk* had gelezen en met Bart Hoogstrate had gesproken, kwam ik in contact met Aldert van Nieuwoop, kleinzoon van de schipper uit dit verhaal. Ik vroeg hem naar zijn opa. Heeft hij hem nog gekend? “Ja, tot mijn twaalfde, toen is mijn opa overleden. Maar ik herinner me nog goed dat ik op zijn knie zat en hij mij verhalen vertelde over de zee. Mijn opa woonde toen in Vlaardingen en langs de waterweg bracht ik veel tijd met hem door. Hij vertelde dan van alles over de schepen die langs voeren. Zo ben ik toch ook wel enthousiast geraakt voor het varen en voor de zee.” Aldert junior volgde in zijn jeugd zelf de zeevaartschool, ging bij de Marine, werd reder en is nu uitgever van een maritiem vakblad (www.marinematters.ca). “Hij was een stille man”, vervolgt Aldert junior. “Hechtte veel aan filosofie. Hij hield knipsels bij van uitspraken die hem raakten, van schrijvers bijvoorbeeld. Ja, mijn opa was romantisch. Hij leefde erg met de zee, de natuur. Hij had

ook een grote collectie boeken, las alles over avonturiers als Joshua Slocum en Alain Gerbault.” Aldert van Nieuwoop junior heeft daar ook het een en ander van meegereggen, zo is duidelijk wanneer hij vervolgt: “Mijn zoon heet Joshua Aldert. Die is vernoemd naar Slocum en mijn opa.”

Hoe heeft de schipper het verlies van zijn schip ervaren? “Mijn opa was heel emotioneel over dat zijn droom niet was uitgekomen, dat hij zijn reis niet heeft kunnen voltooien. Hij zag dat als eigen falen en heeft dat zichzelf zijn hele leven verweten. Hij zag de reis en de veiligheid van schip en bemanning als zijn verantwoordelijkheid en zou nooit iemand anders iets verwijten over de stranding. Ook in de rest van mijn familie heb ik nooit één kwaad woord gehoord over de anderen.” Ten slotte vraag ik of hij iets kan zeggen over waardoor het op het laatst nou zo mis is gegaan met *Alk*. Van Nieuwoop junior: “Nee, daar heb ik geen gegevens van. Ik weet het niet. Er waren natuurlijk sowieso niet zo heel veel navigatiemiddelen als tegenwoordig. Een zonnetje schieten en *dead reckoning* [gegist bestek, MvS], dat was het zo’n beetje. De twee bemanningsleden hadden het navigeren inmiddels wel goed onder de knie gekregen tegen die tijd, maar vertrouwden misschien toch nog wel veel op de expertise van beroepszeeman Van Nieuwoop. En die was sterk verzwakt door de malaria.”

Zoals kapitein Van Nieuwoop niemand verwijten maakte over de stranding behalve zichzelf, zo klinkt er in de vaststelling van Aldert junior ook geen beschuldiging door aan welk adres dan ook. “Trouwens, de kaarten die ze aan boord hadden waren niet erg gedetailleerd”, voegt Aldert junior nog toe. Ook dat is niet meer dan een vaststelling. Duidelijk is dat *Alk* aan het opboksen was tegen een tegenwind en er weinig voortgang werd gemaakt bij het opkruisen. Zou het kunnen dat men, al dan niet bewust, wat langere slagen is gaan maken dan gepland? Het klinkt allemaal als een mix van factoren. Een mix die de boot fataal werd.

Epiloog in de 21ste eeuw

Aldert van Nieuwoop junior is nog niet klaar met het verhaal van zijn opa. “Ik ben nu 52 jaar. Mijn droom is om nog eens een replica te bouwen van de *Alk*, en daar de reis van mijn opa mee af te maken. Vanuit het Suezkanaal dus. Als een soort eerbetoon aan mijn opa, zijn droom en zijn reis. Hij was er bijna, moet je rekenen, had nog maar een klein stukje te gaan. Ik heb nog geen concrete plannen, hoor. Maar als ik er ooit nog de tijd voor vind en de middelen voor heb, dan wil ik dat wel gaan proberen.” ●

Dank

Dit artikel is mede tot stand gekomen met de hulp van de heer Bart Hoogstrate (zoon van bemanningslid Willem Hoogstrate) uit Krimpen aan den IJssel, en Aldert van Nieuwoop (‘kleinzoon van’) uit Ontario, Canada.



Een Amerikaanse priester en zijn crew.



Ossenwagens op Ceylon.



De gestrande *Alk*.

‘Het was eenvoudig mijn eigen schuld’

Een kapper en zijn klant.



Haaienvangst.



Voor anker in Port Moresby.



Haai is heel goed te eten.

Watervliegtuig in Priok.

