

reportage oosterschelde

Hoe is het voor een toerjachtzeiler om op een driemasttopzeilschoener te varen? Michiel van Straten, op zijn eigen scherpe jacht Fugitive II gewend aan de bediening van slechts twee zeilen, voer met Oosterschelde mee. Reisdoel is de Golfe du Morbihan, onder Bretagne.

TEKST EN FOTO'S MICHEL VAN STRATEN

VAREN NAAR 1918

Op een zonnige zondagmorgen rijd ik naar de Veerhaven van Rotterdam. Het vaandel van het klassieke zeilschip *Oosterschelde* steekt boven alle andere masten uit, om ons te verwelkomen. Het plan is om te gaan ervaren hoe het is om met een driemaster te zeilen. *Oosterschelde* vaart van thuishaven Rotterdam naar het Franse Vannes. Daar vindt het jaarlijkse maritieme festival La Semaine du Golfe Morbihan plaats, waar *Oosterschelde* het vlaggeschip is.

De aanblik van de in 1918 gebouwde schoener is indrukwekkend. Met vijftig meter lengte over alles en 36 meter hoogte, drie masten en een enorme hoeveelheid touwwerk is direct duidelijk dat het een heel ander soort tocht gaat worden dan ik op onze polyester Maxi 95 gewend ben. Samen met de andere elf gasten maak ik kennis met kapitein Sebastiaan Eikmans. Hij heeft een volle baard, dus dat zit wel goed, besluit ik. Hij geeft ons uitleg over het schip en stelt de bemanning aan ons voor. Zij zullen ons in drie wachten van elk vier trainees op sleeptouw nemen. Het zal een actieve reis worden.

HIJSEN DOEN WE SAMEN

Direct na vertrek steken we raffen. Dan hoeft dat niet op open zee, waar de wind helaas pal tegen zal staan. Al snel is me duidelijk dat het schip op dezelfde manier wordt bediend als bijna een eeuw geleden: lieren zijn er niet, alles moet met de hand worden gehesen en belegd. Veel handen, want het hijsen van de zeilen is zwaar werk. Jana, die de eerste wacht van mijn drie medetrainees en mij leidt, doet alle voorbereiding, wij volgen haar aanwijzingen op. De klauwval om het zeil mee te hijsen bevindt zich aan stuurboord, de piekeval, waarmee tegelijkertijd de gaffel wordt gehesen, zit aan bakboord. We gaan hijsen. Drie man aan elk touw – de term ‘lijn’ heb ik nog niet horen vallen.

Het waait al aardig en door onze tegenwindse koers komt daar nog zo’n zes knopen wind bij. “Eén twee!”, roept Jana, waarbij ze zelf het goede voorbeeld geeft door het hardst van iedereen aan het val te trekken. De eerste helft gaat nog rap, maar dan wordt het echt zwaar. Klaar, denk ik na een laatste vergeefse haal. “Hup jongens, nog eentje”, moedigt Jana ons aan. We trekken in een ritme. Na enkele keren “hup jongens, nog eentje”, staat het zeil goed en trekken we de schoot aan. Op mijn jachtje is dat een kwestie van doorhalen en vastklikken, maar hier komt er meer bij kijken. De schoot gaat maar liefst zes keer door de twee blokken. Ondanks die vertraging zijn er nog steeds vele handen nodig. Zo ging het in 1918 en zo gaat het op dit schip nu nog steeds. De boel staat snaarstrak; niet iets om fouten mee te maken. Een bulletalie verzekert het schootblok tegen ongewild overkomen naar de andere boeg bij een windschifting of stuurfout. “Je ligt overboord of je breekt van alles”, zegt Jana. Klare taal.

DE SPUIGATEN IN

Het water waait van de golven af. We gaan heen en weer en vooral op en neer. Af en toe spuit er een fontein over het voordek en ik ben heel blij met mijn waterdichte zeilpak. We zijn omringd door geweld: klapperend zeildoek, spattende golven, een grommende motor en een constant bewegende wereld. Terwijl wij ofwel zeeziek zijn, ofwel alles proberen om dat te voorkomen (warm blijven, eten, frisse lucht, horizon kijken), lopen de bemanningsleden over het dek alsof ze een zondagochtendwandeling in het park maken. Uit niets blijkt dat ze op een schip lopen dat stampet en deint op de golven. Albert, één van hen, draagt nog een t-shirt als ieder van ons zich al in meerdere lagen kleding heeft gehesen. Ik draag er vijf, maar heb het nog steeds koud.

De nacht is onrustig; ik slaap slecht. Om acht uur mag ik aan mijn wacht beginnen. Het is windkracht zes met vlagen van zeven Beaufort. De zee bouwt op. Blijkbaar zijn in de nacht de zeilen opgedoekt. De motor doet het meeste werk en alleen het grootzeil staat bij als steunzeil. Het is echter niet voldoende. Door de zeegang komen we steeds vaker bijna stil te liggen. Er moet meer doek omhoog. Als dat is gebeurd, zegt Jana: “Kom Michiel, wij gaan nog eventjes het piekeval doorzetten.” Handelingen klinken ook bij windkracht zeven niet moeilijk uit haar mond. Alles gaat anders dan op een jacht, maar tegelijkertijd zijn er geen wezenlijke verschillen: reefoog, smeerreep, val, gaffel, bakstag. De dikste vallen kun je beter op het dek opschieten, in de hand houden is ondoenlijk door het grote gewicht.

HET WANT IN

Na drie dagen stampen, motorzeilend tegen de wind in, is de zee weer rustig en zijn de magen kalm. Thuis had ik al tegen mijn vriendin gezegd ook wel een keer de mast in te willen. Na een korte stilte gevolgd door: ‘denk ik.’ Ach ja, thuis op de bank ziet alles wat ver weg is er vaak een stuk gemakkelijker uit dan ter plekke. Maar we varen nu rustig, dus dit moment moet ik pakken. Bemanningslid Albert is bereid om met mij mee te gaan. Hij geeft me, nadat we beiden een harnas hebben aangetrokken, een uitgebreide instructie. “Handen aan de verticale delen, voeten op de horizontale. Klimmen vanuit je benen, je handen gebruik je alleen voor de stabiliteit. Kijk geregeld naar beneden onderweg, zodat je niet ineens schrikt van de hoogte. En neem de tijd, we hebben geen haast.” Moet ik aan de verticale delen aanklikken? “Dat hoeft niet tijdens het klimmen, het harnas is alleen bedoeld voor als je bovenin bent”, zegt Albert. Dat dacht ik dus niet. Ik stap de zeereling op en draai mezelf aan de buitenkant van het want. Ik sta daarmee boven zee, waarvan het water met een knoop of zes onder me doorgaat. Een bijzondere gewaarwording, nu al. Ik klik mezelf vast, elke paar treden opnieuw. Albert volgt mij.

“Je loopt eigenlijk gewoon een ladder op”, had hij vooraf ook nog gezegd. Maar ik merk nu dat die ladder, waarvan de treden bestaan uit slap hangend touw, behoorlijk begint te wiebelen zodra je hem gebruikt om op naar boven te klimmen. Bij het



De motor staat dagenlang bij om er nog wat vaart in te houden.



Alle zeilen worden met de hand gehesen, net als vroeger.



Kapitein Sebastiaan Eikmans.



Pas na een aantal dagen wordt de zee wat rustiger.

Na drie dagen stampen is de zee weer rustig en zijn de magen kalm



“Het mooie van zeilen is dat alles hier samenkomt”, zegt Albert. “De hele wereld is gecomprimeerd tot één plek en deze plek is het enige dat er nu toe doet.”

DRIEMASTTOP- ZEIL SCHOENER OOSTER-SCHELDE

Het schip maakt gedurende het hele jaar diverse tochten, waarop (actief) meegevaren kan worden. Bestemmingen variëren van Noordzee tot de Kaapverdische eilanden. Ook kan ingescheept worden voor dagtochten. De klassieke driemaster doet ook diverse maritieme festivals aan. www.oosterschelde.nl



platform gekomen moet ik licht overhangen om mezelf daarop te hijsen. Ik ben er! Het uitzicht is prachtig. De zee is donkerblauw en vormt een enorme cirkel van water die langzaam met het schip mee voortbeweegt. De lucht is helderblauw, een groepje meeuwen verderop steekt er fel tegen af, alsof ze er met het witste wit zijn opgeschilderd. Albert staat naast me. We kijken samen neer op onze wereld voor deze week. “Het mooie van zeilen is dat alles hier samenkomt”, zegt Albert. “De hele wereld is gecomprimeerd tot één plek en deze plek is het enige dat er nu toe doet.” Dat is mooi gezegd, Albert. Op deze positie dringt die zienswijze goed tot me door. Land is nergens in zicht, dat bestaat even niet. Ik kijk naar beneden en de zee laat rond het schip mooie kleuren zien, waarvan de juiste mengverhouding afhankelijk is van waar je kijkt: voor de boeg ontstaat bij elke neergaande beweging helder wit schuim, dat zich naast de romp mengt met het blauw, terwijl het kielzog een groene tint krijgt door de ontstane wervelingen. “Weet je”, vertelt Albert, “als je op de Middellandse Zee vaart, bij Italië, en je zit hier boven, dan zie je soms verzonken steden. Vanaf deze hoogte kun je de contouren zien van hele straten.”

EEN STAPJE HOGER

Nadat ik wat foto's heb gemaakt, zegt Albert: “De mooiste plek van het schip is het Ezelshoofd, de bovenkant van de mast. Daar moet je echt naartoe.” Ik kijk boven me: nog een stuk of vijftien treden op een nog iets smaller want leiden naar de masttop. Zit Albert me te plagen? Nee, hij is serieus. Ik was niet van plan nog hoger te gaan dan waar ik nu zit, maar Alberts aanmoediging doet me besluiten nog wat verder te gaan dan de twintig meter hoogte waarop we ons nu bevinden. Na het laatste stukje bedwongen te hebben, zit ik bovenop de voorste mast van een driemastschoener, op volle zee. Albert heeft niets te veel gezegd. Ineens horen we een bel en kijken elkaar aan. We schieten in de lach: de lunch is klaar.

SCHUIMVLOKKEN

De komende nacht wordt er windkracht acht verwacht, uiteraard uit het zuidwesten, de richting waarin we al dagenlang moeizaam onze mijlen maken. Het is de bedoeling om voor anker te gaan in een klein baaitje bij Alderney en te schuilen voor de wind. Eerst toont het eilandje vooral zijn vijandigheden. Rotsen steken aan bakboord stiekem boven het water uit en op het geaccidenteerd eiland bunkers die in de Tweede



De loodshoet bij aankomst in de Golfe du Morbihan.



Tijd genoeg om te genieten.



Wouter presenteert het afscheidsdiner.



Voor anker in de Golfe du Morbihan.



Na enig oefenen durf ik overal te zitten.

Wereldoorlog deel uitmaakten van de Atlantikwall. Maar vooral toont de schoonheid van het moment zich in de ondergaande zon die de over het eiland verspreide huisjes warm kleurt, tussen het groen van de pijnbomen. Het ankeren gaat snel en direct daarna gaan we met de rubberboot even naar de wal, *Oosterschelde* in al haar statigheid achterlatend.

’s Nachts komt de beloofde wind, die ons de volgende dag nog lang achter ons anker houdt. Toch moeten we verder om op tijd onze eindbestemming te halen. Het beste moment voor vertrek is ’s avonds, tijdens de kentering. Aan de andere kant van het eiland ligt de befaamde Race of Alderney, een engte tussen het eiland en de vaste wal, berucht om zijn krachtige stromingen tot wel elf knopen. Hier, meer op open zee, zal het minder erg zijn, maar toch ogen de omstandigheden niet erg uitnodigend. Grote golven water worden over de pier tot woeste regens van wit schuim de lucht in geblazen. Dat belooft wat voor het moment dat we buiten de pier gaan komen. Maar wanneer we op het moment van kentering ankerop gaan en naar buiten draaien, blijkt het mee te vallen. Deels is dat te danken aan de afleiding: alle hens aan dek om zoveel mogelijk zeil te zetten. Of is het de gewenning? “Power hebben we nodig”, had kapitein Sebastiaan gezegd, ‘anders worden we stilgezet door de golven. Ik wil flink veel zeil.’ De bezaan heeft twee raffen, het grootzeil en het schoenerzeil slechts één. Daarvóór staan nog de binnenkluiver en een stormkluiver. Al dat zeiloppervlak duwt ons stevig op één oor en gelukkig meer óver dan in de golven, die zich op dit moment van het tij niet van hun gemeenste kant laten zien. Het zal nog wel iets van windkracht zes zijn, dus grote sissende velden wit schuim omringen *Oosterschelde* en af en toe knalt er een zoute douche over het voordek heen. Het is prachtig. Ik ben na de eerste dagen goed gewend geraakt aan het geweld om me heen: de golven, het schuim, het gekraak van de masten en het borrelen van de zee. Nu kan ik echt genieten.

MENTALE NOTITIE

Tijdens mijn hondenwacht razen we met veel geweld het donker in. Achterop het schip in het stuurhuis bestaat de wereld behalve uit een hoop lawaai uit de noodzakelijke apparatuur. Sebastiaan legt me van alles uit over de blauwe, gele en rode vlekjes op het radarscherm en mij wordt duidelijk dat mijn eigen zeiljacht onder deze omstandigheden vrijwel onzichtbaar zou zijn voor de stuurman in dit stuurhuis. Mijn smalle radarreflector is onvoldoende om onderscheid te bieden tussen alle golftoppen, die ook hun positie op het schermpje krijgen. Mentale notitie. Af en toe voelen we een schok door het schip gaan. Dat komt van de masten die een zwiep krijgen en aan de stagen rukken elke keer dat de boeg zich in een golfdal werpt en weer overeind komt. Alles bij elkaar is het een boel geweld. Sebastiaan blijft er uiterlijk kalm onder. Dat doe ik dan ook maar.

We schieten lekker op, de twee volgende etmalen. De wind is iets geruimd en met halve wind koersen we ten noordwesten van Frankrijk in de richting van Ile d’Ouessant, voor de kust bij Brest. Ten westen van het uiterste puntje van Bretagne krijgen

Al dat zeiloppervlak duwt ons stevig op één oor en gelukkig meer óver dan in de golven

we zelfs ruime wind. De 150 vierkante meter grote breefok hangen we aan de ondersta ra. Het duurt even, maar dan hebben we ook twee rechthoekige en één vierkant zeil boven elkaar hangen aan de voorste mast – de handtekening van een piratenschip.

TOP

’s Nachts heb ik de wacht van vier tot acht uur – de mooiste, want ik zie de zon opkomen. Drie dolfijntjes vergezellen ons heel even aan bakboord. Het slot van de reis ligt letterlijk voor de boeg: de Golfe du Morbihan. Na een heerlijke ochtend zeilen passeren we het eerste van de vele eilandjes die dit gebied kent. Hoe verder we komen, hoe het wordt: alles ademt hier bootjes. Vele honderden aan moorings gelegen vaartuigen liggen rechts en links van ons met hun neus richting de vloedstroming, die onze vaarsnelheid nu verdubbelt tot twaalf knopen. De talloze opdoemende baaitjes en bochtjes in het vaarwater geven telkens nieuwe maritieme miniwereldjes prijs, met bootjes, moorings, schepen, kano’s, sloepen, vissers, zeilers, ponten, meeuwen, boeien, zon, wind, vlaggen, gezang, golfjes, spetters, zout, rotsen en strandjes, cafés en restaurantjes, petten, hoeden, zonnebrillen, bochtjes en baaien, lachen en zwaaien: één en al varende vrolijkheid. Ik overzie het allemaal vanaf de beste plek die het schip op een moment als dit kent: vanaf circa dertig meter hoogte, gezeten op de bovenste ra. Ik klauter inmiddels zonder aarzelen naar het hoogste zeil. Wat een klein beetje oefening al niet teweegbrengt. Ik help Jana met het opdoeken van het topzeil en, ach waarom ook niet, ook met het daar nog boven zittende bramzeil. Staande op het paard, de wiebelende kabel die aan de ra hangt, blijkt het adagium ‘één hand voor het schip, één hand voor jezelf’ moeilijk vol te houden bij het opvouwen van het nieuwe en dus nog stugge bramzeil. Ik hang over de ra en houd mij vast aan de zeilplooien die ik mijn wil probeer op te leggen. En ik geniet. Na gedane arbeid zit ik nog een uur op de ra en zie hoe de majestueus varende *Oosterschelde* nagestaard en -gezwaaid wordt door honderden Bretonse bewonderaars.

Ik zou willen blijven zitten, maar moet toch een keer naar beneden. *Oosterschelde* zal de komende week haar rol gaan spelen in La Semaine du Golfe Morbihan. We beëindigen onze zeilweek met een afscheidsdiner aan boord. We kijken terug op een week die wat stug begon door de vele dagen tegenwind en golven, maar zich daarna ontwikkelde tot een onvergetelijke ervaring. Als jachtzeiler kun je ontzettend veel leren van het pure zeilen, zoals dat bijna honderd jaar geleden ging, concludeer ik. Langzaam, heel langzaam en met lichte tegenzin keer ik terug van 1918 naar 2011. ●