

DE DRIEHOEK NOORDZEE VOLGENS HET LOGBOEK VAN DE ANTARES

Om de twee jaar wordt de Driehoek Noordzee gehouden. Een prestatietocht langs drie havens, Den Helder-Lerwick-Haugesund. Het draait meer om zeemanschap dan om pure snelheid tijdens deze tocht. Vandaar ook dat het beste logboek wordt beloond. Zeilen heeft daar een wisseltrofee voor beschikbaar gesteld. Dit keer ging hij naar Ineke en Riens Elswijk van de *Antares*. Ben Hoekendijk las hun logboek en keek terug op een ruige, tiende Driehoek.

Zaterdag is dan toch eindelijk de start. Vandaag komen al die zaken op ons af waar we afgelopen maanden over gedacht, gepraat, besloten hebben en worden twijfels misschien weggenomen. Gedachten spelen door je hoofd. Wat doet het weer? Hebben we voldoende informatie om vluchthavens aan te lopen, hoe hoog worden de golven, hoe lang is vijf dagen eigenlijk, hebben we voldoende materiaal om bij schade en ongelukjes op zee te improviseren? In de Oostzee hadden we al ervaring opgedaan met zeilen die makkelijk uit de lijken waaien. Naast de aanvulling tot de verplichte veiligheidsuitrusting, werd de zeilgarderobe uitgebreid en begon onze geneesmiddelenkist zover uit te puilen dat we bij een onverhoopt uitbrekend Shetland incident als hospitaal schip zouden kunnen fungeren.



Mariel en Toon Meis van de *Little Wing*, winnaars van de vorige Driehoek, reiken de Zeilentrofee uit aan de bemanning van de *Antares* (inzet).

Grote foto: Zomer 1997, de Noordzee toont zich van een lastige kant. De deelnemers aan de Driehoek kregen te maken met zwaar weer en totale blakte.

Harde wind op de kop Maandag 15 juni. We houden beiden uitkijk tot de diepwater route gepasseerd is. Normaal lopen we wachttjes van drie uur op en drie uur af. Maar nu de weersomstandigheden slecht zijn en we nog niet ingeslingerd zijn, gaan we twee uur op en af. 'Af' is: dommelen op de bank in de kajuit. De hele nacht en ochtend blijft de wind doorzetten en we scheuren langs de Doggersbank. Aan het eind van de ochtend nemen de buien af en kunnen we de gennua vol voeren. Met genoeg horen op het radio-uurtje van 12.00 uur dat ook de routiniers dezelfde tactiek hebben gekozen en met dit weer een slag om de Doggersbank maakten. Eenmaal boven de Doggersbank maken we bij Gorm Oil Field een slag west. Het



bestek wordt gegist, want de GPS snapt er even niets van.

Dinsdag 16 juni. Gedurende de nacht maken we slagen die ons weer langzaam in de richting van de ooit eens uitgezette koerslijn brengen. We draaien weer ons gewone wachtsysteem. Van het droogbrood-dieet gaan we over op de vette hap. De wind neemt af tot NNW-4 en we varen weer onder vol tuig. De GPS wordt opnieuw geïnstalleerd. Voor de zekerheid wordt een zonnetje geschoten. Het zonsbestek zet ons elf mijl dichterbij de Shetlands dan de GPS. Hoewel het moeite kost om het toe te geven, denk ik dat de nieuwe initialisatie van de GPS beter lukte dan het schieten van de zon.

Woensdag 17 juni. Om half twee 's nachts het Fulmar Oil Field gepasseerd.



Van blakte tot dikke zeven

Het water ruist langs de romp, de motor pruttelt, het grootzeil klappert.. De noordelijke hemel is niet donker geweest en kleurt al weer roze op de kim waartegen zich losse cumuluswolken als grote zwarte schapen aftekenen. In het zuiden is de hemel nog donker. Maar de wolken worden van onderen belicht door de flares van de olieplatforms. De bijna volle maan trekt een brede zilveren baan licht over de zee tussen de platforms door. Als een vrolijk verlichte Siamese tweeling trekken twee in tandem varende vissers hun baantjes door dit plaatje. De lichtjes achter ons worden kleiner. Wat blijft, is een lege zee. Vóór ons een roze kim en het geheel overkoepeld door een hemel die een traploze overgang laat zien vanuit het zwart van de nacht via cyaanblauw naar het wit van de dageraad die zich aankondigt op de inmiddels rode horizon.

We hebben om 10.00 uur nog 196 mijl te gaan. Dan duikt er een walvisachtige vis op. Hij is zwart, heeft een lengte van acht meter, korte rugvin, gewelfde rug. Het volgende radiocontact met de *Shalom IV* maakt vrijwel zeker een vriend

van onze vis. Als we wat dichterbij willen naderen om hem beter te kunnen zien, gaat hij dwarsuit.

De geschoten middagbreedte klopt tot de decimaal met de GPS. Het vertrouwen in de GPS stijgt. Om 18.00 gaat de dieptemeter op tilt en geeft waarden aan rond de vijf meter. We controleren alle kabels, stekkers en de voeding. Daarna geeft de log 0. Waarschijnlijk krijgt de dieptemeter boven de 140 meter last van pleinvrees en gaat reageren op de verschillende lagen water in de inmiddels azuurblauwe zee.

Dalend dieselniveau Donderdag 18 juni. Motoren op een oliegladde zee. Op de *Shalom*, twee mijl achter ons, wordt in verband met het dalend dieselniveau ook naar wind uitgekeken. Maar om 09.30 komt er een vreugdekreet van Ben die aanspoort alle lappen te voorschijn te halen, om de opstekende wind op te vangen. Het motorgebrom verstomt.

In de loop van de dag neemt de wind toe tot zuidoost 5. We jagen voort tot Lerwick. Een half uur lang worden we geëscorteerd door een school dolfijnen die van alle kanten onder

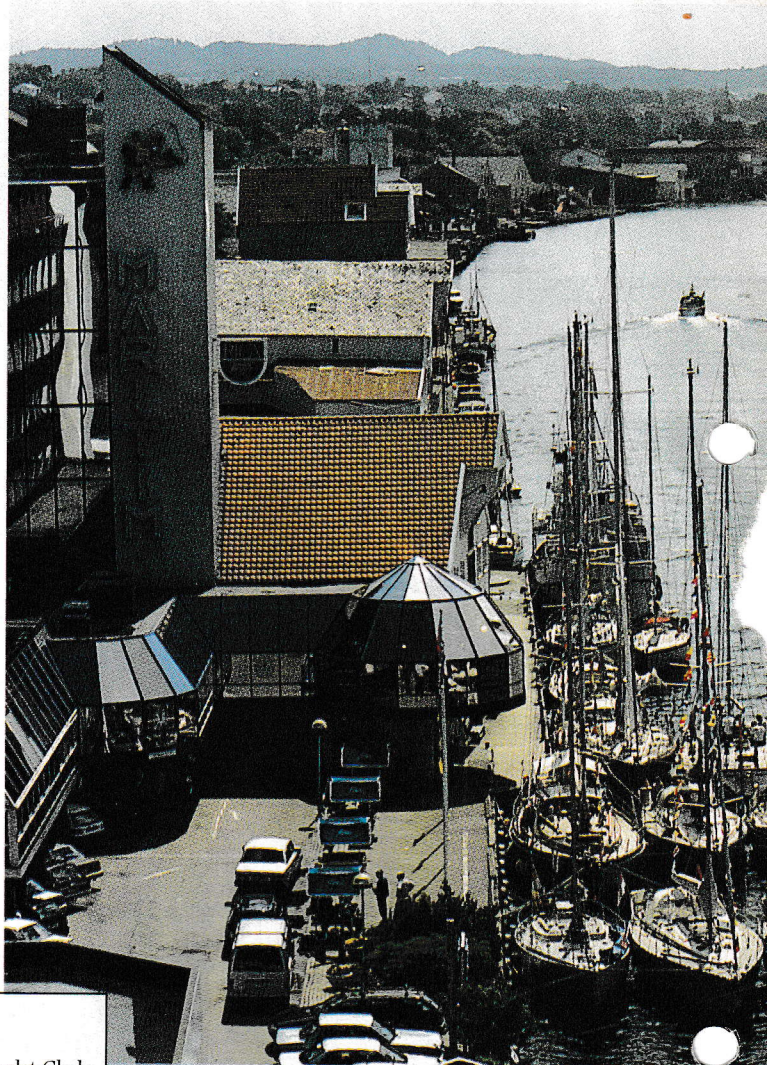
de boeg doorschieten en vlak voor ons tevoorschijn komen uit de golftoppen. Ze voeren flitsende wendingen uit zonder dat de gestroomlijnde lijven meer dan vijf centimeter van elkaar wijken. Als het zwarte oog van een dolfin vlak onder het wateroppervlak goed te onderscheiden is, bekruipt me het gevoel dat we elkaar echt bekijken. De eerste heuveltoppen van de Shetlands komen aarzelend tevoorschijn. In een voorzichtig avondzonnetje is het aanlopen van Lerwick een fascinerend kijkspel waarbij steeds meer details van de heuvels, kliffen, huisjes en de vuurtoren zichtbaar worden. Bij het punt waar de Bressay Sound zich vernauwt, neemt de wind toe tot een dikke zes. De Nederlandse vlag bij de jachtclub vertelt ons dat we onze bestemming bereikt hebben. Om 19.00 uur liggen we afgemeerd in de Small Boat Dock van Lerwick.

Naar Haugesund Voor het vertrek is een bezoek aan het havenkantoor nodig om het journaal door de havenmeester te laten afstempelen, als bewijs dat we in Lerwick geweest zijn. Ik realiseer me niet dat ik ook gewoon aan de balie een stempeltje zou kunnen halen. Dus ik vraag naar de 'harbourmaster'. Zonder dralen spurt het meisje van de balie het gebouw in om de havenmeester uit zijn kantoor te plukken. Ze komt terug met de van veel goud voorziene, hoge ambtenaar die mij heel bezorgd aankijkt en gespannen is naar het drama dat zich ongetwijfeld ergens af moet spelen, want anders laat je tenslotte de 'harbourmaster' zelf niet optrommelen in een haven als Lerwick. Ik realiseer me mijn blunder en enigszins schaapachtig leg ik uit dat ik kom voor een stempeltje in mijn journaal. Gewoontegetroou vroeg ik, net als in een jachthaven daarbij naar de 'havenmeester'. Zijn gezicht breekt open en met een vette lach worden mijn zonden me vergeven. Sterker nog, hij vindt het leuk om een van die maffe zeilers te ontmoeten. Hoogstpersoonlijk zoekt hij een mooi stempel uit en bekrachtigt het journaal.

Grote witte schimmen Vrijdag 20 juni. De ervaren driehoekers verzekeren ons ook dat het ook beter is om aan het eind van de

middag te vertrekken. Met 180 mijl te varen heb je een goede kans op een prettige aankomsttijd in Noorwegen. Tegen de avond nemen de buien wat af en de wind zakt tot oost 6. Om 18.00 vertrekken we op de fok en met een rif in het grootzeil. Bij Brassay is de wind dwarrelig. Eenmaal buiten neemt hij weer toe tot 5 Beaufort, maar blijft wel oost.

Zaterdag 21 juni. De hele nacht beschrijven twee Jan van Genten reusachtige cirkels rond de boot. Soms denken we dat we ze kwijt zijn, maar tien minuten later duiken de grote witte schimmen weer op, met de zwarte vleugeltips over de golftoppen scherend zoeken ze de zee af. Om 04.00 uur



De zee had het laatste woord

Op 14 juni hebben 43 jachten zich verzameld in de haven van de Marine Jacht Club in Den Helder. Schippers en bemanning vol goede moed. De schepen vertrekken naar zee en de ellende begint; noordwest 7. Over bakboord varende kom je onder de Engelse kust en over stuurboord onder de Noorse. Een aantal jachten lukt het om tegen de zee in te beuken en hoogte te behouden. Zij blijven daarmee redelijk dicht bij de ideale koerslijn.

Het weer decimeert het aantal deelnemende jachten. Maar liefst drieëntwintig schepen haken af. Na het stormachtige weer doet zich een heel ander probleem voor: windstille. Na een dag motoren beginnen de dieselp Problemen. Op de radio horen we steeds vaker de verzuchtingen: 'Ik ben bijna door m'n voorraad heen.' Joop Kuik van de *Simon de Danser*, heeft de euvele moed een booreiland op te roepen en om diesel te vragen. En jawel, een rubberboot met twee man brengt een jerrycan diesel in ruil voor een fles whisky. De volgende dag tankt hij bij een Duitse coaster. De zee is zo rustig dat hij langszij kan komen om ditmaal een fles brandy te ruilen tegen diesel.

Op vrijdag 20 juni trekt de vloot verder naar Noorwegen, met een noordoosten wind, dus opnieuw tegen. Op open zee begint weer het gevecht om hoogte te houden. De Driehoeksvloot beukt tegen de zeeën in. De meeste jachten lopen 's zondags Haugesund binnen.

Voor de reis terug naar Nederland zijn de verwachtingen niet al te best. Storm, gelukkig nu van achteren. Met weinig zeil sleuren we over de hoge golven terug naar Nederland. Door de afmattende weersomstandigheden maakte de tiende Driehoek Noordzee de reputatie van een echte prestatietocht weer helemaal waar.

Ben Hoekendijk

breekt de beugel van de stuurautomaat. De Navtex is er ook mee opgehouden. Als troost zijn de Jan van Genten gebleven en draait de wind iets naar oost-noordoost.

Zondag 22 juni. De wind zit eindelijk in helemaal het noordoosten en de toegang tot Haugesund via de Karmsundet is te bezeilen. Het vastzetten van een los contact in de Navtex doet wonderen, het groene oog is weer terug. Om 04.00 uur komt de deining in van stuurboord, terwijl de wind en golven van bakboord inkomen. Maar de zee trekt vlak, de motor gaat bij en een puntje van Utsira komt op de kim te voorschijn. De kust komt dichterbij en langzaam laten zich dorpjes en torentjes beter onderscheiden.

Orca's Tegen deze achtergrond trekt de zee spiegelglad en we ontwaren tien tot vijftien orca's. De meeste zwemmen in een traag tempo waarbij de spits toelopende zwarte rugvin langzaam boven water komt en weer rustig wegzakt. Met een slag van de staart wordt de witte vlek op de flank even zichtbaar. Een van de orca's komt boven op vijftienvijftig meter aan bakboord. Dan realiseren we hoe groot deze jongens zijn. Spelen ze? Met iets...? Even later varen we over een naschuimend gladgetrokken stuk water. Een beklemmend gevoel bekruipt ons als de net ondergedo-

ken orca niet te traceren is. In een klein hoekje tussen mijn oren begint de 'Jaws' tune te spelen, die al snel weer wegzakt als we de zwarte rugvin op een paar honderd meter afstand weer zien opduiken.

Het begint te regenen, de machtige rugvinnen worden aan het oog onttrokken. Gehuld in één van de buien varen we de Karmsundet in. We hebben ons erop verheugd de Sund onder zeil te kunnen opvaren, maar nadat de zeilen drie keer op en neer geweest zijn, ondergaan we gelaten ons lot en tuffen we verder op de motor. De Sund is prachtig. Ondanks de regelmatig overtrekkende buien genieten we van

Hoogstpersoonlijk zoekt de havenmeester een mooi stempel uit en bekrachtigt het journaal

Zomer in gastvrij Noorwegen, de Driehoekvloot in het Noorse Haugesund.

anticlimax, de tocht zit er bijna op. Voor de schepen van de duotocht is het nu alleen nog zaak om binnen het totaal van de zestien zieldagen binnen te komen in Den Helder. In stilte gooien we los en maken een ruime bocht in het havenkanaal. De overgebleven groep schepen ligt nog stilletjes langs de kade en bij het passeren blazen we als afscheid nog even

op de hoorn. Ogenblikkelijk komen er slaperige hoofden tevoorschijn en worden we vanaf de andere schepen uitgezwaaid. Deze kleine gebaren laten het lege gevoel snel verdwijnen en we starten voor de laatste 400 mijl.

Bij het verlaten van de kust breekt de lucht open. Overal hebben zich grote cumuluswolken opgebouwd. Een aantal van deze wolken groeit uit tot grote aambeelden die vervolgens weer oplossen. Buiten deze wolkenformaties is er totaal niets te zien. De Noorse kust is verdwenen en de oranje spinnaker van de *Shalom IV* is al een uurtje achter de horizon verdwenen. Juist als ik concludeer dat we kennelijk een impopulaire koers volgen worden we vanuit vier windstreken belaagd door een ferry, een vrachtschip en twee vissers.

Noordoost 7 Donderdag 26 juni. In de loop van de nacht zakt de wind weg tot noord 3 en sukkelen we voort totdat de motor bij gaat. We sprokkelen de weerberichten en de waarschuwingen bij elkaar van de Nederlandse Kustwacht, Rogaland Radio, Cullercoast en de BBC 4. Alles duidt erop dat een naderende noordoost 7. Aan de horizon tekent zich een zwart front af. Nu het nog relatief rustig is wisselen we de genua voor de fok en zetten alvast een rif in het grootzeil. We verorberen een stevige warme hap, nu het nog kan. Na de afwas realiseren we ons dat er nog zo weinig wind staat dat we amper vooruit komen, maar daarna neemt de wind snel toe. Het tweede en derde rif volgen al snel voor de nacht. Het is alweer donker 's nachts, we komen weer zuidelijker. Het grootzeil moet uiteindelijk helemaal weg om snelheid te minderen. We willen in het don-

ker niet uit het roer lopen.

Vrijdag 27 juni. Alleen op de halve fok lukt het om de snelheid onder de zeven knoop te houden. Voortgejaagd door golven en wind geeft de snelheid een trilling in de romp, een sensatie alsof je op een surfplank staat en met je voeten zou kunnen sturen. In dit weer sturen we constant met de hand en lossen elkaar om het uur af. De vermoeidheid slaat toch toe. Je verbaast je over de oplichtende schuimende golftoppen. Om 08.00 uur is de wind afgenomen, nog 130 mijl te gaan.

Zaterdag 28 juni. Na de onweersbui is de wind plots op. We zijn de diepwater-route voorbij, er is veel verkeer. Met het opkomen van de zon is het leed geleden en mengen we ons om 07.30 uur tussen de zeilers die uit de Stortemelk komen. Is het maar twee weken geleden is dat we hier vertrokken? De kust zien we nu met andere ogen, na de ruige kusten van de Shetlands en Noorwegen. De verwachtingen zijn vervuld, het ongemakkelijke gevoel voor het onbekende heeft plaatsgemaakt voor de voldoening dat we de tocht met z'n tweeën volbracht hebben. Om 12.00 uur liggen we afgemeerd in Den Helder. De Driehoek is rond, of kan dat niet?

Ineke en Riens Elswijk

de ruige rotsen, afgewisseld door rood, geel of blauw geverfde huizen. Na 15 mijl, een hoge brug en wat dorpjes doemt Haugesund op en meren we om 19.00 uur af, voor het Rica Maritim Hotel. De ironie wil dat degene die 12 uur later vertrokken uit Lerwick, gemiddeld slechts twee uur later in Haugesund binnen komen omdat ze direct konden profiteren van de krimpwind en een min of meer bezielde koers konden lopen.

Het onverwacht hoogtepunt van de Driehoek wordt gevormd door de aanwezigheid van Darlene. De blonde Noorse beschikt over de diepblauwe ogen waarin menig zeeschuimer zou kunnen verdrinken. Haar accordeonspel vanaf de veranda van het clubhuis oogst grote belangstelling van de bemanningen. Dat krijg je als je gedurende een hele week geen accordeon gehoord hebt... Het wordt tijd voor de romantiek van het kampvuur. De brand gaat in de houtstapel en ook de accorderende Darlene krijgt een prominent plaatsje aan het vuur.

Terug naar het Vaderland Woensdag 25 juni. Ondanks een zwaar betrokken lucht maken we ons woensdagmorgen klaar voor vertrek. Het feit dat dit alweer het laatste traject van de Driehoek is, geeft een leeg gevoel van

