

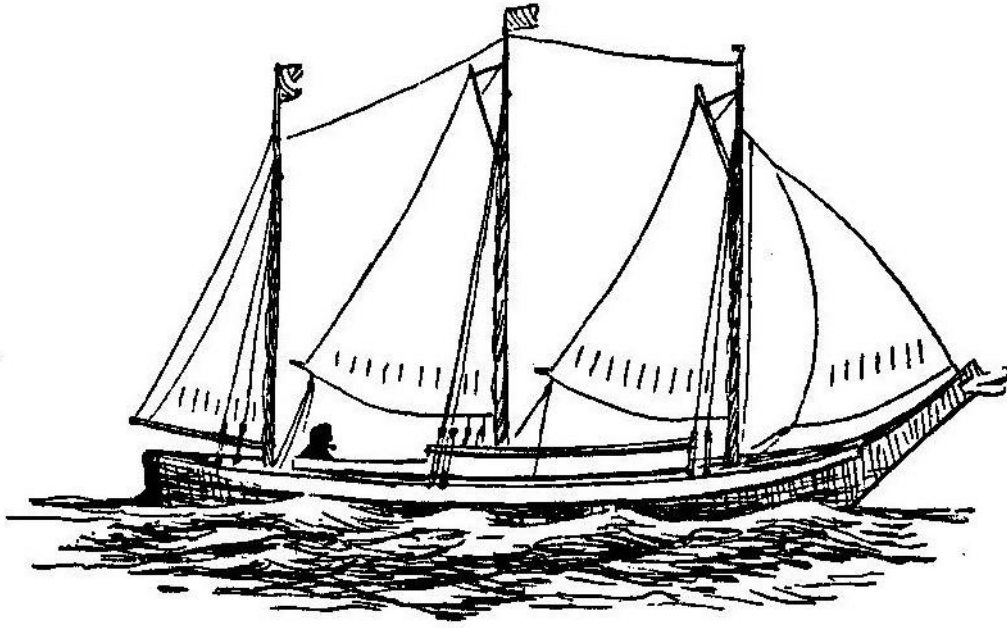
Dirk Huizinga over Captain Voss

In een zeilkano de wereld rond

De oceaan oversteken in een kleine zeilboot? Jaren geleden leek me dat wel wat. Toen stelde ik me nog niet de vraag waarom je dat zou doen. Zo'n oversteek was in die tijd nog een gevaarlijk avontuur. Dat werd me duidelijk bij het lezen van reisverslagen van zeilers die het volbracht hadden. Mijn favoriete schrijver was Captain Voss. Die zeilde van 1901 tot 1903 om de wereld in een zeilkano, de *Tilikum*. Zijn boek over die tocht, *The Venturesome Voyages of Capt. Voss*, verscheen tien jaren later, in 1913. Ik las de Nederlandse vertaling ervan, die onder de titel *In een zeilkano de wereld rond* uitkwam in 1950. Dat boek is antiquarisch nog wel te verkrijgen.

Captain John Voss was een Canadese bark-kapitein van Duitse afkomst. Hij werd begin 1900 door de journalist Luxton uitgedaagd met de vraag "of hij met een boot kleiner dan de *Spray* van kapitein Slocum rond de wereld kon zeilen". Voss zat op dat moment zonder schip en was niet afkerig van een avontuur, terwijl Luxton hem een mooie beloning in het vooruitzicht stelde als hij erin slaagde. Hij nam de uitdaging aan. Hij kocht op Vancouver Island van een indianenstam een visserskano van 10 meter lang. Het was een uitgeholde boomstam voorzien van een eendenkop. Dit primitieve scheepje bouwde Voss om tot een bijna geheel gedekt zeilscheepje dat hij voorzag van drie even lange masten, waar vier kleine zeiltjes aan gehesen konden worden. Het tuigje was geheel vanuit de stuurkuip bedienbaar. Zijn kano was slechts 1,60 meter breed, wat natuurlijk nog heel wat is voor een boomstam. De zeilboot stak 55 centimeter diep, met een lange kielbalk over de hele lengte van de bodem die circa twintig centimeter onder de romp uitstak. De waterverplaatsing van dit tien meter lange vaartuig was zo'n 1.200 kg. Met dat scheepje voer John Voss in drie jaren tijd over de drie oceanen. Dat deed hij niet alleen. Hij nam ook nog een bemanningslid mee. De journalist Luxton was zijn metgezel bij de eerste oversteek. Met z'n tweeën in dat scheepje wekenlang op zee zonder iets anders te zien dan golven, dat lijkt de elementen te verzoeken.

Wat mij bij Voss bijzonder interesseerde, was het gebruik van drijfankers om stormen te overleven. Bij slecht weer ankerde hij op zee achter een zak van zeildoek in de vorm van een fuik. Dat drijfanker moest ervoor zorgen dat hij slechts langzaam met de wind mee dreef. Hij had ontdekt, dat een schip in een storm in de problemen komt door de vaart die het maakt. Het water staat immers stil. De golven beroeren het oppervlak van de zee, maar het water blijft vrijwel op dezelfde plaats. Door stil te gaan liggen in dit water, had Voss alleen nog wat last van de op- en neergaande beweging van de golven. Zijn *Tilikum* nam achter het drijfanker daarom nauwelijks water over. Voss werd zo bedreven in de techniek met het drijfanker, dat hij onderweg bij havenplaatsen demonstreerde hoe je met een klein schip door een gevaarlijke branding heen het strand kon bereiken zonder om te slaan. De mensen op de kant betaalden voor zijn kunsten.



Uit het boek een fragment uit hfst. 4 over 'De zeewaardigheid van de Tilikum', waarbij Voss zijn maat Luxton onderwijst over hoe een storm te overleven: (p. 96-100)

‘Grote schepen liggen bijgedraaid onder stormzeil en aangezien hun lading gewoonlijk goed gestouwd is, liggen ze doorgaans droog en vrij rustig. (...) Indien het ook bijliggend nog gevaarlijke, brekende zeeën overneemt, is dat slechts een overtuigend bewijs dat het schip nog te veel zeil voert. Je zult daarom begrijpen dat wij met ons kleine scheepje, met een dek van cederhout van nog geen driekwart duim dik, ons zeker niet de weelde kunnen veroorloven om zelfs maar één zee over te krijgen, aangezien één enkele breker ons zonder enige twijfel buiten gevecht zal stellen. En om te voorkomen dat wij onder een brekende zee worden bedolven, moeten we dus op tijd bijdraaien en het schip in een zodanige positie brengen, dat het zelfs bij de hevigste storm geen water overneemt. En dat is dus wat we nu gaan doen. Je hebt het geval nu toch wel begrepen, nietwaar?’ Mijn maat keek eerst naar mij en daarna naar de hoge zeeën en ik voelde dat hij zich een ogenblik aan de wal wenste. Vervolgens bond ik hem een reddingslijn om en zei hem naar voren te gaan en zich daar gereed te houden om het zeeanker over boord te zetten, zodra ik hem daartoe een teken zou geven. Ditmaal gaf hij aan mijn verzoek gevolg, terwijl ik hem de verzekering gaf, dat ik hem weer aan de lijn binnenboord zou slepen, indien hij onverhoopt overboord mocht spoelen. Hij slaagde erin op handen en voeten naar voren te krabbelen, waar hij zich aan de voorste mast vastklampte teneinde daar mijn verdere orders af te wachten. Er stond nu een hoge, holle zee en hier en daar zagen we zware brekers. Ik wachtte nu en niet te hoge golf af en toen het schip zich op de top daarvan bevond, gaf ik hard roer, waarna het schip binnen enkele seconden in de wind kwam. Even voordien streek ik het kleine zeil dat ik speciaal voor deze gelegenheid had bijgezet. Op hetzelfde moment dat het schip recht op de zeeën kwam te liggen, kwam er een zware breker aanrollen, die veel op een hoge, steile muur geleek. Ik brulde nog: ‘Zet het zeeanker overboord!’, maar in plaats van dat te doen, liet hij het op dek vallen en klauterde schielijk in de voorste mast. Ten gevolge van de geringe afmetingen van ons schip scheelde het maar een haar of we waren gekapseisd door het gewicht van mijn maat boven in de mast.

Uit alle macht trok ik aan de reddingslijn en riep hem toe naar beneden te komen. Gelukkig passeerde de zee ons schip en mijn maat kwam daarom weer even snel naar beneden als hij naar boven geklommen was. Nadat we het zeeanker overboord hadden gezet, begon de *Tilikum* voor wind en zee te deinzen, doch reeds spoedig kwam er spanning op de ankerlijn. Het schip lag op dat moment ongeveer twee en een halve streek van de wind en de toestand van wind en zee in aanmerking nemende, lag het er vrij rustig bij en was het kennelijk buiten onmiddellijk gevaar. (...) Ik wendde me nu weer tot mijn maat. De *Tilikum* is nu veiliggesteld en op dit moment zijn we even safe als in het Victoriahotel in Victoria B.C., maar vertel me nu eens, waarom klom je in de mast in plaats van het zeeanker overboord te zetten zoals ik je had gevraagd?' 'Wel', antwoordde Luxton, 'toen ik die zee recht op ons af zag komen, dacht ik niet anders dan dat wij daaronder bedolven zouden worden.'

Toen we gedurende de middag nog voor wind en zee weglieden, hadden we nogal wat water over gekregen, zodat mijn maat en ik een beetje vochtig waren geworden; om het wat juister uit te drukken: we waren tot op onze huid nat. Doch nu we bijgedraaid lagen, bleef het dek volkomen droog met uitzondering van het voorschip. We trokken andere kleren aan en nuttigden ons avondmaal. Daarna gingen we samen in het kajuitje zitten om wat te roken en om ons medelijden met die arme mensen op het land uit te spreken, wie op ditzelfde ogenblik waarschijnlijk bomen, dakpannen en huizen om de oren vlogen.'



