

Ik ben eigenwijzer dan soms goed voor me is, maar vaak levert dat me ook iets op. Zo keurde mijn werkgever na enig aandringen mijn onbetaalde verlof goed en kreeg ik de kans drie maanden te gaan zeilen. In mijn eentje.

Tekst en foto's ANDRÉ ROTTEVEEL

Bucketlist: solozeilen

GROTE DROMEN BEGINNEN KLEIN

Vanuit mijn werk als beleidsadviseur ben ik gewend plannen te formuleren. Ook voor mijn reis naar Noorwegen noteer ik twee leerdoelen: ik wil solo meerdere etmalen aaneengesloten zeilen (dus een slaapritme vinden) én die wonderbaarlijke Scandinavische aanlegmethodes onder de knie krijgen. Opgewekt gooi ik op 3 juni de trossen los, om een dag later vanuit Den Helder over de zee te staren: de wind zit rotsvast in de noordhoek en lijkt daar voor altijd te willen blijven. Opgeven ligt niet in mijn aard, dus ik besluit de zee maar op te zoeken en te zien hoe het gaat. Eenmaal buiten loop ik aardig op hoogte – waarom zeil ik niet door naar Noord-Engeland over één boeg? Dan los ik meteen mijn eerste leerdoel in: solo meer dan één nacht doorvaren. Het zou moeten lukken: in het midden van de noordelijke Noordzee zijn er nauwelijks getijdenstromen, wat het kruisen compleet anders maakt dan 'om de zuid'. Dat had ik me niet eerder gerealiseerd, maar het zeilt heerlijk. Alleen hierom zou je al om de noord

gaan. Sterker nog, twee dagen op één boeg naar Engeland en drie over de andere naar Noorwegen verschildt niet heel veel van het laveren in een grote sloot als de Kaag, waar ik ooit het zeilen leerde van mijn vriendinnetje (inmiddels robijnen huwelijkspartner).

Hazenslaapjes

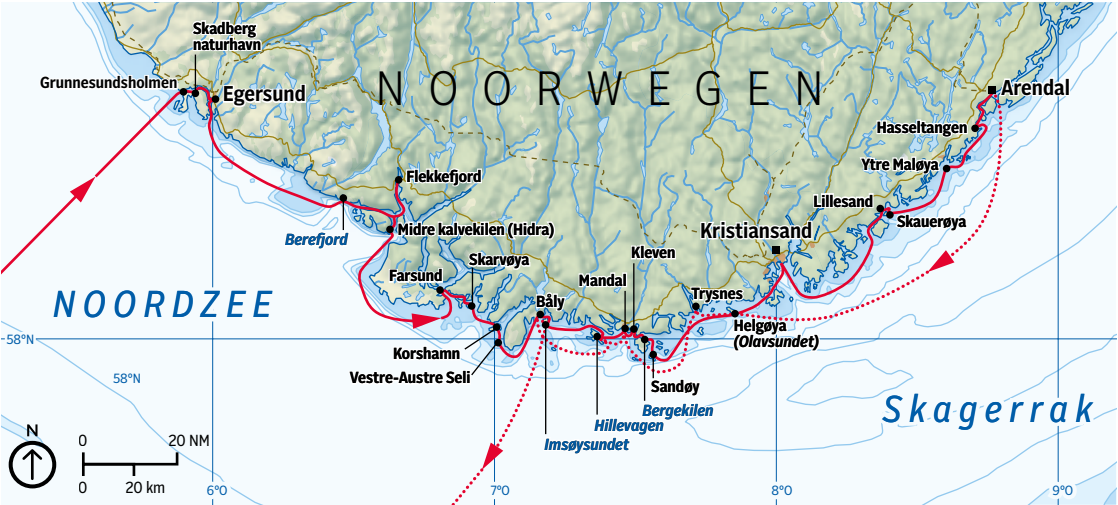
Voor de Nederlandse kust is veel scheepvaartverkeer, zijn er windmolenparken en hordes boorplatforms – niet echt een omgeving om maar eens het bed in te duiken en te vertrouwen op mijn ais-alarm. Zeker niet in tijden waarin tankers met Russische olie zonder transponder rondspoken, de spionerende Igors en Vladimirs buiten beschouwing gelaten. Toch verandert mijn scherm en de horizon niet significant in tien minuten. Dus begin ik voorzichtig met hazenslaapjes onder de vaste kap, dik aangekleed en in een ontspannen houding. De eerste keren is het misschien meer mediteren dan slapen, maar ook dat geeft rust en

ontspanning. Even scherm checken, horizon afkijken, en weer lekker dommelen. De tweede nacht zit ik verder uit de routes en kom ik geen platform meer tegen. Ik verruim de hazenslaapjes naar een kwartier en dat gaat prima. Ook overdag pik ik regelmatig een sluimerkwartier. Tussendoor lees ik wat en maak ik kruiswoordpuzzels. Het zeilen zelf is rustig en – de eerste dag buiten beschouwing gelaten – zijn er niet veel zeilhandelingen nodig. Regelmatig snoep ik wat koekjes of een handje noten. Ik heb zowaar een routine opgebouwd.

Nog geen twee etmalen later arriveer ik in een prima haventje in Sunderland. Ik ben zo fit als een hoentje en voel geen enkele behoefte om direct mijn bed in te duiken. Ik maak zelfs nog een flinke wandeling om de boel te verkennen. Na een rustdag ben ik al weer klaar voor het tweede traject: richting Noorwegen, over de andere boeg. Ik verwacht er drie etmalen over te doen.

Drijvend kantoor

De eerste ochtend verloopt rustig: er is weinig wind en ik probeer wat te vissen, zonder succes overigens. In de middag trekt de wind fors aan, wat me in eerste instantie een euforisch gevoel bezorgt, maar tegen de avond draait mijn humeur 180 graden. Het gaat even helemaal niet goed met me. Ik kan het niet beter beschrijven dan een mentale breakdown. Wat ben ik hier nu aan het doen? Hoezo is dit leuk? Ineens is alles ongemakkelijk en stomvervelend. Dit nooit meer, neem ik me voor. Het is maar goed dat er geen scheepsmakelaar met een drijvend kantoor voorbijkwam, anders had ik mijn boot subiet te koop gezet. Mijn mentale breakdown maakt de nacht zwaar, maar tegen de tijd dat de zon opkomt, zakt mijn slechte bui en begin ik er weer aardigheid in te krijgen. Op dit traject is er nauwelijks scheepvaart en tot aan de Noorse kust zijn er geen platforms om rekening mee te houden, en dus verleng ik mijn slaapjes tot twintig minuten. Langer durf ik nog



Pas bij Noorwegen zie ik de eerste platforms.

niet aan: er hoeft er maar één te zijn zonder transponder. Zo laveer ik tussen wat risico nemen om iets te beleven en mijn veiligheid niet uit het oog verliezen. En buiten dat: dit ritme werkt voor mij heel goed. Een serie korte slaapjes, regelmatig herhaald door de dag, houden me fit en slaap-vrij. Mentaal ontleen ik ook veel steun aan mijn Garmin Inreach. Ik kocht het apparaat ooit als noodzender voor aan mijn harnas, maar gebruikte het verder niet veel. Nu bewijst het apparaat zijn nut: ook als er geen bereik is, kan ik zo twee of drie maal daags even een berichtje uitwisselen met mijn echtgenote aan de wal. In mijn zelfgekozen isolement geeft dat een vertrouwenwekkend gevoel van verbondenheid. Bovendien ziet zij bij ieder bericht mijn positie (je kunt ook volgen aanzetten, maar dat tikt qua kosten snel aan) en blijken de weerberichten (standaard-versie) erg bruikbaar.

O-zee-aan en Brokkelland

De afwezigheid van scheepvaart – misschien twee keer per dag zie ik ver aan de horizon iets voorbijschuiven – geeft me een besef van de onmetelijke omvang van de Noordzee hier. Wat een afstanden. Wat een leegte. Zo anders dan het zuidelijke deel, het lijkt wel een oceaan. Ik vraag mezelf af: wanneer is sprake van zee, wanneer wordt iets een oceaan? Grootte en diepte zijn vast belang-rijk, peins ik, maar daar zijn bij mijn weten geen regels voor. Ik denk terug aan wat ik las in *Woeste kusten*: dat het gebied waar ik nu vaar door Plinius de Oude ‘Oceanus Britannicus’ werd genoemd. Hij vond het dus ook een oceaan! “Welnu,” hoor ik mezelf concluderen, “het mag

dan misschien officieel geen oceaan zijn, voor mij is het een o-zee-aan!” Solozeilen en filosoferen blijken hand in hand te gaan. Op weg naar de kust die versnipperd is in duizenden eilandjes, vraag ik mezelf af: als er duizenden kleine en grotere eilandjes bij elkaar liggen, noem je dit dan nog wel eilanden? Is het niet gewoon vaste wal die afgebrokkeld is? De grote leegte op het water schept een grote leegte in mijn innerlijk. Dagenlang heb ik tijd om na te denken. Geen internet, geen radio, geen nieuws. Geen idee waar ze in Den Haag of op het werk druk mee zijn. Er is alleen de boot, de zeilen en het grote water. Het is lastig deze impact onder woorden te brengen. Het is een unieke beleving die ik een ieder toewens. Hoe moet dat wel niet zijn als je solo de wereld rond zeilt?

Het zeilen gaat soepel. Tot ik een Noors platform nader dat precies op mijn route ligt. Keurig houd ik een afstand van 1200 tot 1500 meter aan, ruim buiten de veiligheidscirkel. Veel gang heb ik niet, er is even weinig wind (en dus 2,5 tot 3 knoop bootsnelheid). Maar kennelijk ben ik verdacht: achter het platform komt een groot serviceschip mijn kant op gevaren. Zonder marifooncontact koerst het dreigend op me af. Als ze er ook nog een hoornsignaal bij plaatsen, neem ik toch maar contact op met de marifoon. Er volgt een flauw verhaal over het belang van afstand houden. Ik geef aan dat ik me niet kan voorstellen dat ik te dicht ben genaderd en vraag wat er mis is. Dan blijft het stil en draait de boot om. Ik beschrijf dit akkefietje vanwege het effect wat dit op me had. Het duurde uren voor ik mijn slaapritme weer te pakken had. Dit is dus wat adrenaline met je doet. Ik neem mij voor om, als ik solozeil, in mijn route en keuzes altijd mijn ontspanning voorop te stellen. Gelijk hebben of de snelste route doet er niet toe; ik ben onderbemand en daar dien ik rekening mee te houden.

Zelfevaluatie

Na drieënhalf etmaal zie ik aan een heilige horizon langzaam de zonnige Noorse kust tevoorschijn komen. Ga ik naar Stavanger of Egersund? Ik kies voor de laatste:

de afstand is iets korter en ik kan er ook zonder motor-gebruik naartoe. Genietend vaar ik de Sund in aan de noordkant; het landschap is hier fabelachtig. Die middag gooi ik mijn anker uit bij de Grunnesundsholmen. Net als in Engeland heb ik ook nu geen merkbaar slaap-gebrek – ik ga die avond hooguit een uurtje eerder slapen. Ik maak de balans op: het slapen in korte stukjes gaat best goed, het kost me geen moeite om wakker te worden. Belangrijk is wel dat de route klopt (in de Duitse Bocht zou ik nog geen vijf minuten zonder uitkijk durven!) en dat ik zeiltechnisch een lekkere koers kies, zodat ik het stuur-werk aan de autopilot kan overlaten. Volgens mij is continu ontspanning zoeken belangrijker dan echt slapen. Veel kleine beetjes eten geeft afleiding en je spijsvertering trekt dan ook geen energie weg. Veel, heel veel water en thee drinken helpt eveneens. Mijn breakdown halverwege was vervelend, maar leerzaam. Wel vond ik de drieënhalf etmaal erg lang. Voor ik plannen maak voor nog langere trajecten, ga ik dit eerst eens vaker

doen, om te onderzoeken of het wel echt iets voor me is. Anders gaan de plannen voor de Azoren overboord en blijf ik lekker langs de kusten scharrelen. Hoe dan ook, leerdoel één heb ik in ieder geval behaald: ik ben solo naar Noor-wegen gezeild.

Typisch Noors

En dan is er nog mijn tweede leerdoel: het onder de knie krijgen van die wonderbaarlijke Scandinavische aanleg-methodes. Om mijn onzekerheid op dit vlak te temmen heb ik voor vertrek nog een middagje geoefend achter een Friese rietkraag op het Heegermeer. Maar gebrek aan voorbereidingstijd (of, als ik eerlijk ben, een teveel aan valse schaamte) was deze oefening niet echt succesvol. Ik voelde me opgelaten en bekeken. Wie gaat er nu twintig keer achter elkaar opnieuw aanleggen? Het gevolg is dat mijn gehele leerproces nu in Noorwegen moet plaatsvinden. Gelukkig bevind ik mijzelf aan de westkust en is het geen vakantietijd: ik heb alle ruimte en

Aangelegd bij moorings in Rausvågen.

Er is alleen de boot, de zeilen en het grote water. Het is lastig deze impact onder woorden te brengen. Het is een unieke beleving die ik eenieder toewens



MINDER SCHADE

Waarom ankert men in Scandinavië eigenlijk dwars? Is het omdat je dan makkelijk langsij stapelt of eenvoudiger uitvoegt? De reden blijkt nog simpeler: het voorkomt schade aan het roer, voor het geval er een rots onder de steiger of ring uitsteekt. Je ankert dus alleen met de spiegel naar de wal als dat overduidelijk de bedoeling is, zoals bij grotere schepen in grote havens.

Ik ben op avontuur, ik geniet volop van het vrijbuitersleven. Dit smaakt onbetwist naar meer

geen toeschouwers. Ik duw mezelf uit mijn luie comfort-zone en ga het avontuur aan. Hier mijn ervaringen, *ter lering ende vermaeck*.

Noors ankeren: de tips

Hoe doe ik dat in mijn eentje, afmeren met de boeg aan een rots en het hekanker uit? Mijn ervaring is dat de voorbereiding misschien wel het belangrijkste is: blijf even *sur place* en vorm je een beeld van de situatie en de opties. Mijn langkieler blijft, met de spiegel in de wind en de motor stationair in achteruit, heerlijk op zijn plekje. Heb je bemanning, bespreek dan het plan en voer het uit zoals afgesproken. Wijzig niet halverwege de strategie:



je kunt niet verwachten dat je voordekker langs telepathische weg begrijpt wat de nieuwe orders zijn. Haal de bijboot ook langsij: een hekanker dat in de bijboot belandt, houdt niet zo goed. Laat je bovendien niet ophaasten door mensen op de wal die al klaar staan om je lijn aan te pakken. Als jij ze niet hebt gevraagd, ben je ze ook niets verplicht. Bij ringen en haken aan rotsen moet je even kijken welke geschikt zijn qua hoogte. Let ook op de rots eronder: loopt deze naar boven weg, dan ligt de ring horizontaal en is deze lastiger te pakken. (Kijk ook even goed of de ring wel een ring is. Het kan aan mijn opticien liggen, maar veel rotsen hebben kringen van korstmoss die van een afstandje irritant veel op een ring lijken!) Een ring die plat op de rots ligt, is met een mooringhaak lastig te pakken. Beter leg je hem eerst ondersteboven met de pikhaak en steek je dan de haak erdoor. En als het nodig is: gewoon omdraaien en opnieuw proberen. De boeg aan een steiger of aan een rots is qua procedure vrijwel hetzelfde. De variatie zit aan de spiegelzijde. Soms liggen er meerboeien. Die zijn niet bedoeld om op zijn ‘Engels’ aan te gaan liggen, maar om een achterlijn aan te bevestigen. Soms liggen er ankerlijnen voor je klaar vanaf de wal. Solo varende zijn die wel verdraaid lastig op te pakken als er veel wind staat. Je kunt altijd je eigen hekanker gebruiken, maar er is enig risico dat onderwater de hele boel verstrikt raakt. Als het half kan, neem dan zo’n klaarliggende lijn op. In dat geval dus: eerst de boeg vast, de lijn oppakken en dan achteruit. Soms ligt er een drijvende lijn aan drie boeien. Die is prima geschikt en vrij te gebruiken, tenzij er een bordje aan hangt dat het privaat eigendom is. In alle andere situaties gooi je eerst het hekanker uit. Een boeitje met neuringlijn is gedoe, maar wel aan te raden. Uit ervaring weet ik nu ook dat het verstandig is de harp tussen anker en lijn te borgen.



Een hekboei is vooral solo varende prettig.

Liefst wil je pal voor de wind aanleggen. Doe dus alsof je spiegel de nieuwe boeg is en voer een omgekeerde normale ankerprocedure uit. Gooi het anker niet te snel uit. De afstand tot de wal is in werkelijkheid altijd groter dan het vanachter het stuurwiel lijkt. Heb je geen dekbemannen, durf dan een beetje verder door te gaan dan je plezierig vindt. Lafheid op dit punt vertaalt zich in eindeloos heen en weer lopen, wat niet zonder gevaar is: de meeste gangboorden lenen zich niet voor snelle passage van het staande want. Dicht bij de wal is vaak nog veel diepte: de bodem is hier nu eenmaal veel steiler dan langs het Heegermeer. Bovendien: zelfs tegen de helling graaft een anker zich best goed in. En ook: als de bodem niet geschikt zou zijn, hadden ze hier vast geen ankerplaats gemaakt. Net als boomklimmers bewaar ik mijn lange lijnen (die je hier zeker nodig hebt) gewoon in een *big shopper* die vastgemaakt zit aan de voet van de reling. Dat werkt net zo goed als een ankerrol, maar is veel voordeliger.



NOORS AVONTUUR

- De kust van Noorwegen biedt prachtige natuurhavens met fantasievol aangelegde steigers, vaak voorzien van picknicktafels en barbecueplekken. Een nadeel: vaak liggen de ringen achter een houten rand, wat het onmogelijk maakt om er vanaf de boot een lijn doorheen te krijgen. Staan er al mensen op de steiger, roep dan: “*Vil du ta tauet mitt, takk?*” En als het gelukt is: “*Takk, du er veldig snill!*” Zeker dit laatste zinnetje – dat je diegene aardig vindt – werkt in alle sociale contacten ontwapenend, heb ik ervaren. Voor deze steigers neem ik een volgende keer een enterhaak aan een lijn mee. Dat zou best weleens goed kunnen werken.
- Vaar ook eens diep een fjord in. Die bij Farsund leent zich hier goed voor.
- Als je graag verse vis eet, koop dan een eenvoudige vislijn met paravaan. Dit staat hier garant voor dagelijks verse vis. Ik ving onder andere makreel, koolvis en geep. Voor kabeljauw en grotere vissen heb je een hengel nodig en is meer kennis vereist. De wonderpan is een uitkomst: leg de vis in de pan, zonder kookvocht, en gaar deze op een laag pitje. Zo behoudt de vis optimaal zijn structuur zonder aan te bakken.
- Naast – uiteraard – de *Vaarwijzer Scandinavië* en de *Oostzee* van René Vleut vind je veel informatie over anker- en aanlegplaatsen op de app Navily en natuurlijk op de Facebookgroep ZeilNoord. De dure *Havenguides* lijken mij achterhaald door alle digitale informatie die je kunt vinden.

BUCKETLIST: SOLOZEILEN

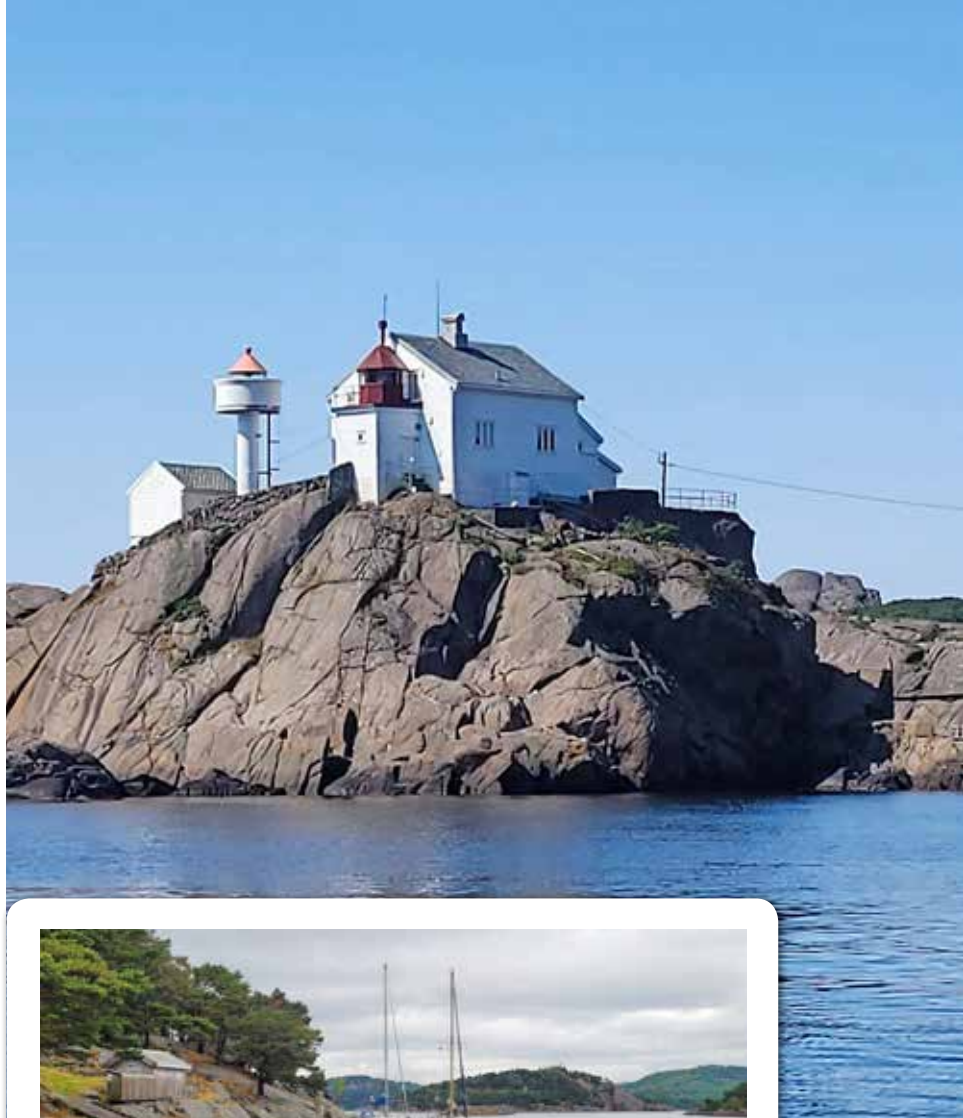
Mijn routine is als volgt: ik hang het hekanker klaar aan de spiegel. De lijn beleg ik langs (niet: aan) een kikker op de schootlier: hierdoor kan ik het anker losgooien zonder naar achteren te gaan, of het met de lier weer makkelijk op spanning brengen. Overigens gooien de Noren zelf het anker gewoon uit en halen ze pas aan als ze aan de voorkant goed liggen. Ze vertrouwen er gewoon op dat het altijd houdt.

En dan het wegvaren. Probeer de boot zo veel mogelijk aan de hekankerlijn naar achter te halen. Let erop dat de lijn op de boot zich aan 'de binnenbocht' bevindt bij het wegdraaien, anders loop je de kans dat de lijn in de schroef vastdraait, zo weet ik helaas uit ervaring. Het gebruik van een ontkoppellijntje is persoonlijk. Bij mij zit dit extra lijntje altijd in de weg. Je kunt ook gewoon even in de bijboot stappen. Wat je in ieder geval nooit moet doen: voor het stag op de preekstoel klimmen in een alles-of-nietspoging om de ring nog te pakken. Dit eindigde bij mij in een nat pak tussen wal en schip.

En dan: geniet!

De zuidoostkust van Noorwegen is werkelijk paradijselijk. Er liggen hier honderden eilandjes, geen twee zijn er hetzelfde. Tussen de eilandjes is het goed zeilen; met een digitale kaart wijst het zich vanzelf, geen getijden om rekening mee te houden bij de planning. Aan de zeekant is er zelfs op zonnige dagen altijd een frisse wind en hoppend van eiland naar eiland vang ik mijn eigen avondeten. Ik ben op avontuur, ik geniet volop van het vrijbuitersleven. Dit smaakt onbetwist naar meer.

In mijn hoofd buitelen nieuwe plannen over elkaar heen. Het solozeilen geeft een verre horizon. Worden het de Azoren, zoals ik van plan was? Of ga ik eerst meer oefenen dichterbij huis? Voor het paradijs kan ik in ieder geval altijd terug naar Noorwegen, weet ik nu. [Z](#)



ALLEMANSRETTEN

Dankzij het Allemansretten (allemansrecht) heeft iedereen in Finland, Zweden en Noorwegen het recht om van de natuur te genieten, ook al ligt deze natuur op particuliere grond. Je mag dus zonder meer op privaat terrein komen, alleen niet in omheinde tuinen.

In de praktijk betekent dit dat je dus overal mag landen met de bijboot. Je mag zelfs één nacht overnachten op andermans terrein! Blijf wel 150 meter van de woning en liefst buiten zicht. Voor twee nachten heb je toestemming nodig. Het rare met privésteigers is dan wel weer dat je er wel over mag lopen, maar niet zonder meer mag aanleggen.

Maar deze wet geeft je wel comfort bij het zoeken naar een plekje om aan de wal te gaan. Uiteraard is het wel zo vriendelijk om, als er iemand in zicht is, even te vragen.

