

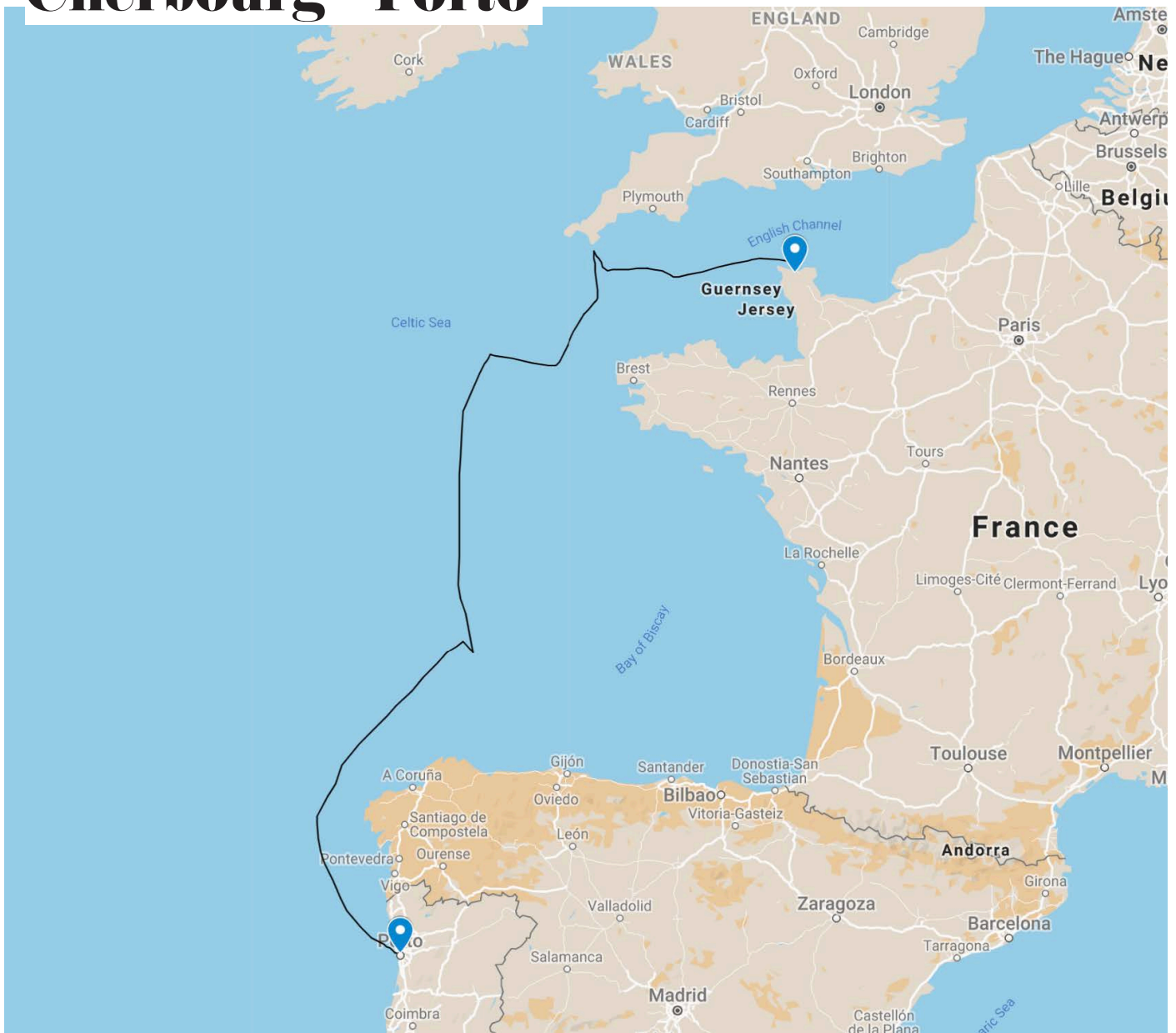
Reisverslag Eendracht

van Cherbourg naar Porto



Janou Munnik

Cherbourg - Porto



De globale reis van Cherbourg naar Porto

Zondag 24 november

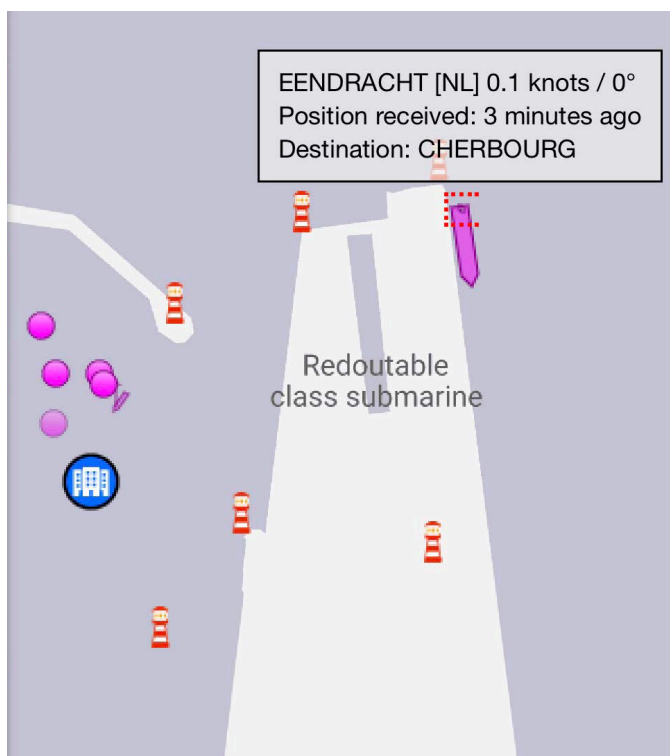
16.00

We zijn los! Het is helder en zonnig weer, en de enorme cruise schepen zoals de Stena Line zijn al voor ons uitgevaren. Met een pilot-boot langszij worden we de haven uitgeloodst. Aan wal staan een tiental inwoners van Cherbourg ons uit te zwaaien.

Aan boord ontmoet ik mijn 'hut en/of kooigenoten' Eelke en Nicole. Toevallig heeft Nicole in december 2018 via de slavenkas de atlantische oversteek van Kaapverdië naar Martinique gemaakt en is ze nu mee aan boord als aspirant Kwartiermeester.

Onder mijn medereizigers zitten een aantal studenten van de opleiding Veiligheid en Vakmanschap Maritiem samen met een sergeant en korporaal van de Koninklijke Marine om alles te begeleiden. Ik krijg direct een rondleiding over het schip van Bob onze kwartiermeester. We zien onder andere de machinekamer, droogkasten, het dagverblijf, de kombuis en de hutten van de bemanning.

Eenmaal weer aan dek is een van de eerste dingen die ik te horen krijg 'neem uit voorzorg maar een zeeziekte pilletje', terugkijkend op het verdere verloop van deze reis was dit absoluut geen overbodige opmerking, maar dat wordt later duidelijk.



De Eendracht is te volgen op marinetraffic.com

18.00 – 20.00

Ik ben ingedeeld in de rode wacht en loop met in totaal 11 anderen de eerste wacht van 18.00-20.00. Daarbij moeten we als eerste 'vooreten' om 17.30, normaal eten we om 18.15. Het is gelijk duidelijk dat ik (met dank aan onze kok Yorick en assistent kok Martin) als enige vegetariër aan boord niks te kort kom.

Een van de eerste taken die ik aan boord krijg is aan het roer staan en koers houden. Dat is in het begin nogal lastig, aangezien het schip langzaam reageert. Gelukkig is er altijd een stuurman in de buurt die je het een en ander uitlegt, het is handig om vooruit te blijven denken en op tijd terug te sturen. We mogen gelijk ook lijnen gaan uitleggen en zeilen hijsen.

Omdat we de volgende wacht van 04.00-08.00 lopen, is het zaak om na 20.00 genoeg slaap te pakken. 'Eat, sleep, sail' is zo'n beetje het motto van veel zeereizen met de Eendracht, als je niet eet of slaapt ben je wel aan het zeilen en vice versa.





Maandag 25 november

04.00-08.00

Aangezien slapen op een deinend schip me niet gelijk goed afgaat begin ik mijn volgende wacht niet heel uitgerust, dit blijkt geen recept voor succes. In het begin sta ik aan het roer en gaat het nog goed, later als we in een schommelende kombuis tosti's gaan bakken voor de rest van de wacht voel ik me steeds beroerder worden. Jawel, ik ben zeeziek geworden. De rest van de wacht houd ik niets binnen en ga ik snel weer plat in bed liggen, het ontbijt kan best maar even wachten.

16.00-18.00

Wat uren slaap, een zeeziektepil, rijstwafels en een kom soep later ben ik gelukkig weer helemaal opgeknapt. Ik kan meedraaien in een redelijk drukke wacht. We strijken alle zeilen terwijl de zon onder gaat in de zee. Langs de boeg van de boot zwemmen dolfijnen, het is bijna alsof we op een ansichtkaart staan. Wel krijgen we te horen dat de filter die ons zoute zeewater filtert naar zoet water niet goed meer functioneert. Aangezien we nog ongeveer een week op zee zitten is het beter als iedereen kort doucht en zo min mogelijk water gebruikt.

Dinsdag 26 november

00.00-04.00

Omdat we op dit moment rond de punt van Brest varen en de wind recht van voren komt kunnen we niet zeilen en gebeurt alles op de motor. Er hoeft uitgezonderd van rechte koers houden deze nacht bar weinig te gebeuren, daarom hebben we de wacht in tweeën gesplitst. De wind is daarentegen wel enorm aangezwollen tot zo'n 38 knopen, dat is windkracht 8, stormachtig dus!

Het voordeel van een rustige wacht is dat we wat meer uitleg kunnen krijgen van Magda onze stuurvrouw. In de stuurhut legt ze alles uit over koers houden, de infrarood radar die gebruikt wordt en het Automatic Identification System (AIS) waarmee informatie en communicatie tussen schepen tot stand komt.

De weersvoorspelling is dat de wind van zuid-zuidwest naar west gaat draaien in de loop van de ochtend, wat zou betekenen dat we overdag weer kunnen gaan zeilen! Dat zou goed zijn voor onze snelheid, want op de motor gaan we momenteel maar 1 knoop, wat echt heel weinig is.



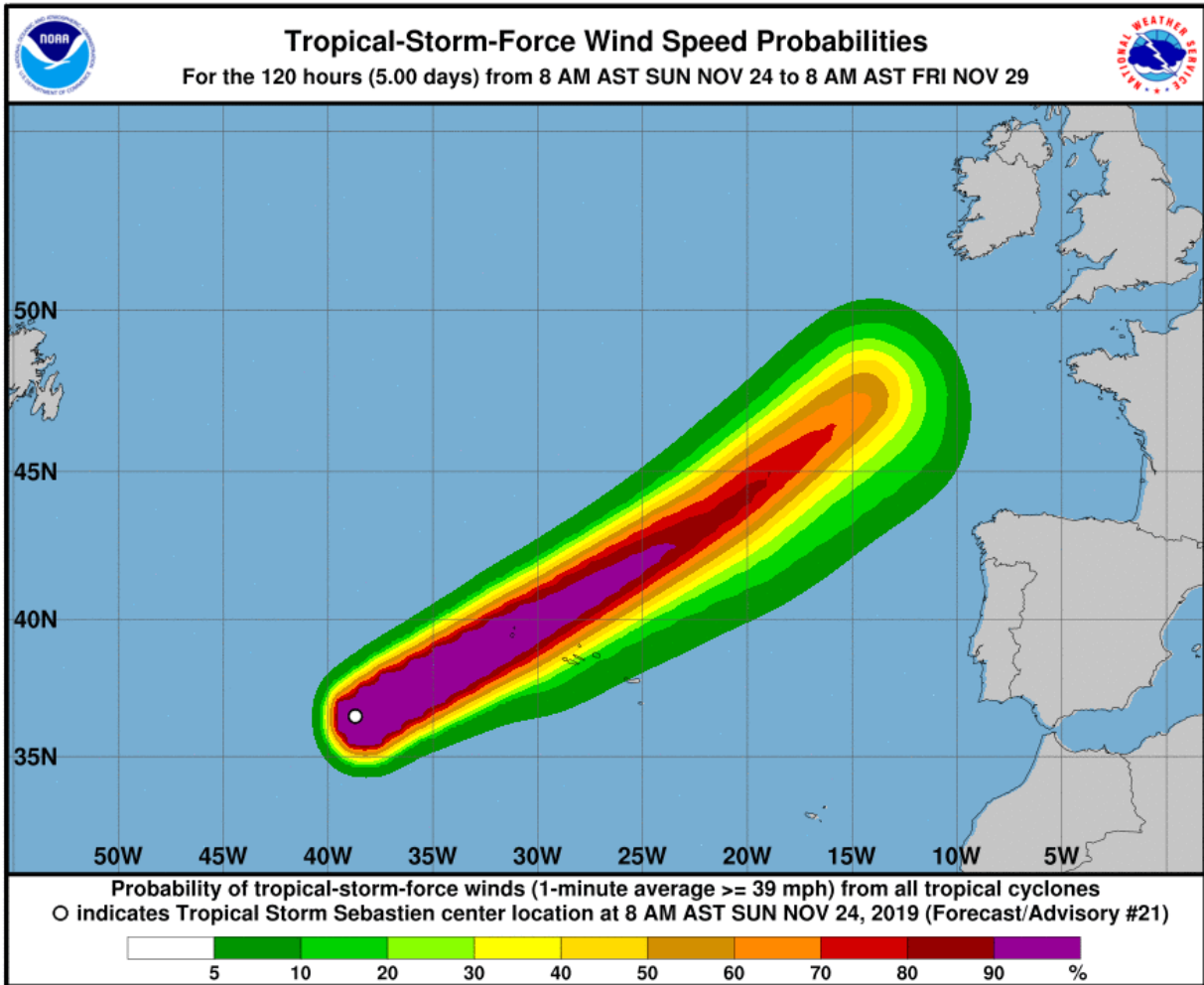
12.00-16.00

Het is duidelijk geworden dat we in het staartje zitten van de ex-tropische cycloon Sebastien. Deze 20^e Atlantische cycloon van 2019 ontstond op 19 november en trekt van de Azoren langs de Britse eilanden over de golf van Biskaje naar Engeland. (Dit jaar staat dankzij deze storm op plek vier in de actiefste orkaanseizoenen aller tijden).

De harde wind van gisteren gaat nu samen met huizenhoge golven. Er valt tijdens de lunch hier en daar een glas om en de vaatwasser kan helaas niet gebruikt worden aangezien het water door de deining eruit loopt. Het motto '1 hand voor jezelf en 1 voor het schip' wordt nu een echte werkelijkheid. Achter heeft de vorige wacht een stormzeil gehesen om te zorgen dat we iets stabiel in het water liggen. We zouden op het voordek ook een stormzeil willen hijsen, alleen dat wordt lastig gemaakt door val/glij gevaar. De golven spatten aan boord en maken dat het een gevaarlijke boel wordt.

20.00-00.00

De nachtelijke wacht wordt er eentje om uit te zitten, we kunnen wederom alleen aan het roer staan, tosti's bakken en koers houden. Wel zijn de sterren goed zichtbaar.



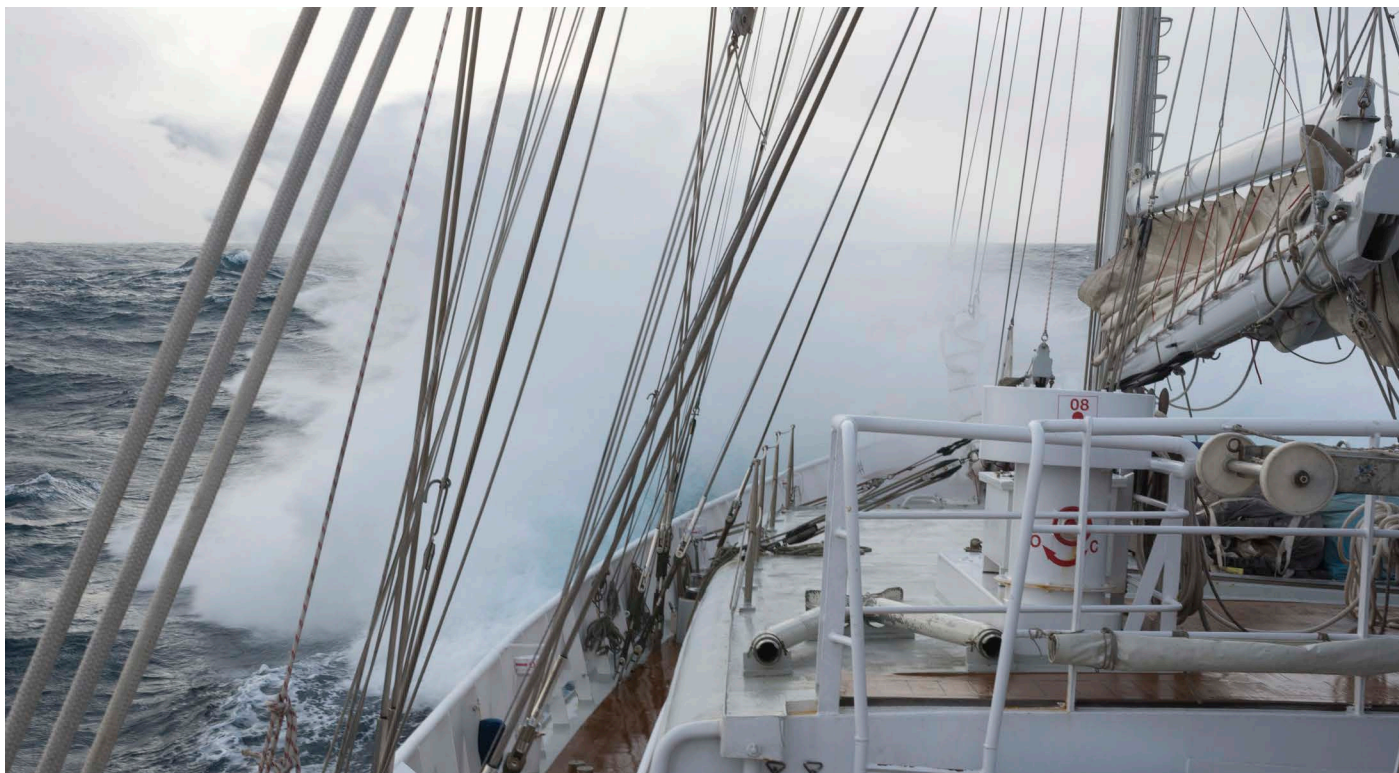
Verwachtte windsnelheid in ex-tropische cycloon Sebastien

Bron: National Hurricane Center



Verwachtte koers van ex-tropische cycloon Sebastien

Bron: NASA



Woensdag 27 november

08.00-12.00

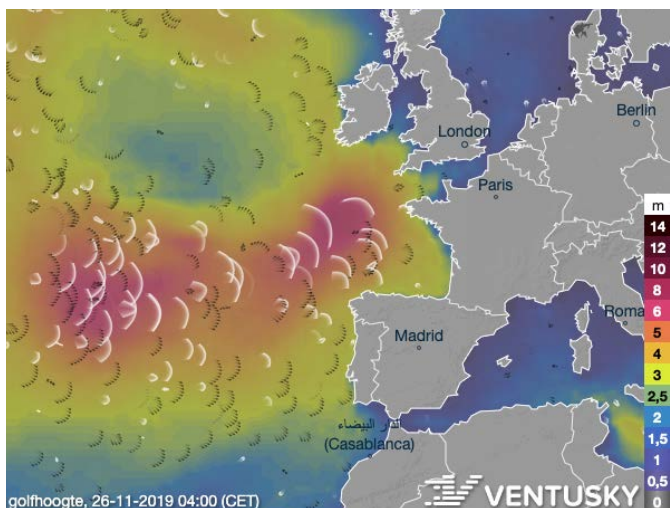
Een half uur voor de daadwerkelijke wacht word je wakker gemaakt (of gepord zoals dat hier gezegd wordt) door de voorgaande wacht. Aangezien we nog moeten vooreten, betekent dat voor ons dat we om 07.00 moeten opstaan.

Je denkt dat het niet mogelijk is, maar de wind is wederom harder dan eerst. Zo'n 58 knopen zijn af te lezen op de windmeter vlakbij het roer. Dit komt overeenkomt met windkracht 11/12 en wordt door het KNMI aangeduid als zeer zware storm. Ondanks dit ruige weer, kan ik er ook wel de schoonheid van inzien. Tijdens het zeunen (= uitserveren en opruimen van ontbijt/lunch/avondeten) schenken we de kopjes halfvol en lopen we uiterst voorzichtig met alle schalen door het dagverblijf.

We worden snel naar buiten geroepen zodra we klaar zijn, want tussen de hoge golven komen ook groepen dolfijnen tevoorschijn. Afgaande op hun zandgele tekening, wordt deze soort de 'gewone dolfijn' genoemd. In formatie van soms wel 6 dieren zwemmen ze mee met de boot. Later zien we ook een Jan van Gent vliegen, een grote, sierlijke zeevogel met een okergele kop en blauwe ring om de ogen.

18.00-20.00

'S middags worden er veel kaartspelletjes gespeeld. Het dagverblijf heeft soms iets weg van een bruin café waar oude mannetjes klaverjassen, hartenjagen en bridgen, alleen zijn wij dan die oude mannetjes ;-). Deze wacht ben ik geen moment buiten geweest maar heb ik de hele wacht in de kombuis en het dagverblijf gestaan. Tafels dekken, uitserveren, drinken inschenken, afruimen en afwassen. Misschien niet het leukste werk, maar het moet wel gebeuren.



Golfhoogte in de Golf van Biskaje



Zonsopgang vanaf zee

Donderdag 28 november

04.00-08.00

's nachts moeten er zogeheten brand en lekrondes gelopen worden. Dat betekent dat je een lijstje afgaat en langs vaste punten over het schip loopt, waaronder ook de machinekamer. Je checkt met behulp van een apparaatje bepaalde brandpunten en kijkt of er geen water in de verschillende ruimtes staat. Ook ga je na of alles nog 'zeevast' staat, je wil natuurlijk niet dat het eten voor de volgende dag over de gehele lengte van het schip rolt.

Naast deze rondes blijft er nog genoeg tijd over voor sterren kijken. Soms is het zo helder dat ik bijna het idee heb dat ik de contouren van de melkweg kan onderscheiden. Orion is in ieder geval goed zichtbaar, net als de grote beer en de poolster.

Er kwam vannacht een vissersbootje langs zij die we eigenlijk niet goed hadden zien aankomen. De radar pikte hem af en toe op, maar hij was eigenlijk te klein om daar goed op gevolgd te kunnen worden. Ook de boardverlichting was met het blote oog niet goed te onderscheiden en de AIS was niet te ontvangen. Dit alles zorgde ervoor dat we elkaar eigenlijk iets te dicht dan wenselijk passeerden. Naast alle apparatuur die we aan boord hebben bewijst dit wel dat op de uitkijk staan met je ogen als instrument net zo belangrijk is.

16.00-18.00

We kunnen weer zeilen! De boot heeft nu een mooie snelheid en we kunnen lekker rechtdoor varen. Het hoogtepunt van deze wacht (en wellicht de hele reis) waren de pluimen die we in de verte uit het water zagen komen. De stuurman had al verteld dat dit echt walvissen gebied is, maar je moet ze maar net tegenkomen. November is daarvoor niet de perfecte maand aangezien de meesten dan al verder naar visrijker gebied zijn getrokken. Maar deze dwergvinvis (zoals we hem gedetermineerd hebben) was net als ons nog onderweg. Het is mogelijk dat er meerdere bij elkaar zaten. Van 1 exemplaar zagen we ook heel goed zijn rug en rugvin boven water komen. Hoewel dit de kleinste vinvis is, kunnen ze toch al gauw zo'n 10 meter in lengte worden. Het schijnen redelijk nieuwsgierige dieren te zijn, die vlakbij boten durven te zwemmen. Wat het nog schrijnender maakt dat er nog steeds op deze beschermde dieren wordt gejaagd.





Vrijdag 29 november

00.00-04.00

Het weer heeft echt een omslag gemaakt. Van krachtige wind komen we nu juist in een soort stiltegebied. Aan het begin van onze wacht klapperen alle zeilen, en moeten we in het donker alle zeilen strijken. Normaal hebben we daar wat meer mensen voor, dan maar één wacht. De bootsmannen worden gewekt en samen met hen gaan we aan de slag. Zo zijn we toch nog in een drukke wacht terecht gekomen.

12.00-16.00

Het is duidelijk dat wanneer we eenmaal een goede snelheid hebben met de zeilen gehesen er meer tijd komt voor andere dingen. We hebben een marineschip gespot, hoogstwaarschijnlijk uit Noorwegen, op weg naar de Middellandse Zee. Deze schepen zenden expres geen informatie uit dus met een 'ouderwetse' verrekijker moeten we erachter komen waar hij vandaan komt. We naderen de vaargeul op weg naar Porto, daar mogen we niet zeilen dus alle zeilen moeten gestreken worden.

20.00-00.00

Momenteel varen we in een zogeheten shipping lane, met veel andere containerschepen om ons heen. Deze schepen halen ons in, dus het is voor ons belangrijk om een rechte koers te houden. Schepen kijken ook naar wat onze koers is en het zou te verwarrend zijn als we alleen maar aan het slingeren zijn.



Zaterdag 30 november

08.00-12.00

Er ligt een drukke wacht voor de boeg maar met als traktatie de zonsopgang. De verschillende compartimenten moeten schoongemaakt worden en alle zeilen worden weer gehesen want we gaan halve wind varen. Dit wordt ons laatste dagje zeilen voordat in Porto aankomen. Na het hijsen trimmen we nog wat zeilen en kunnen we genieten van een zonnige ochtend op het water. Het vooruitzicht is dat we vanavond of vannacht aan kunnen meren.

18.00-20.00

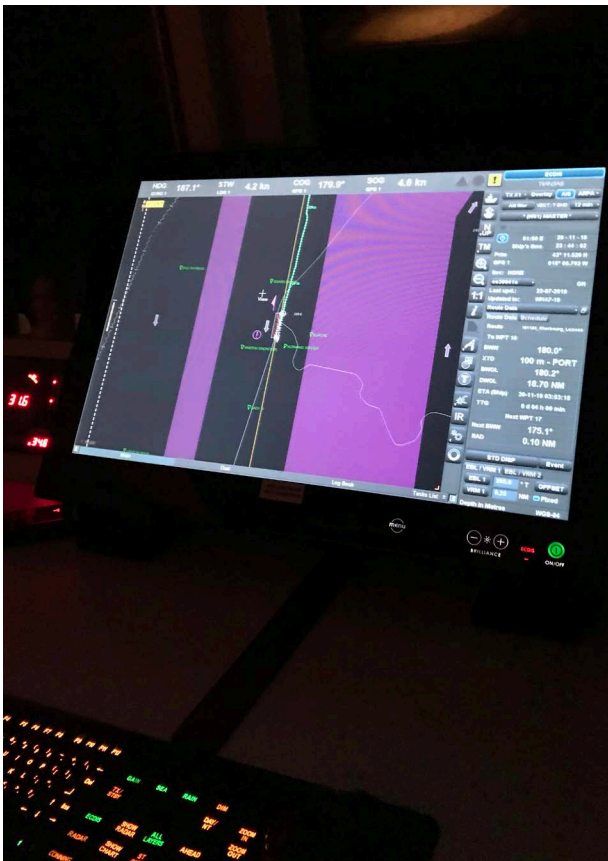
De laatste wacht van deze reis sta ik in de keuken om af te drogen en hebben we eindelijk de bluetooth functie van de boxen ontdekt, met muziek gaat alles sneller!

Later op de avond meren de studenten van de marine ons aan in Porto. Eerst komt er een pilot-boot langs die een loods afzet op onze boot. Deze man manoeuvreert onze boot de haven van Leixões in. Aan wal staan nog twee medewerkers van de haven om onze trossen aan te pakken en vast te knopen. Vannacht gaan we nog niet aan wal maar morgen kunnen we alvast Porto in en gaan we nog genieten van een laatste captains dinner!

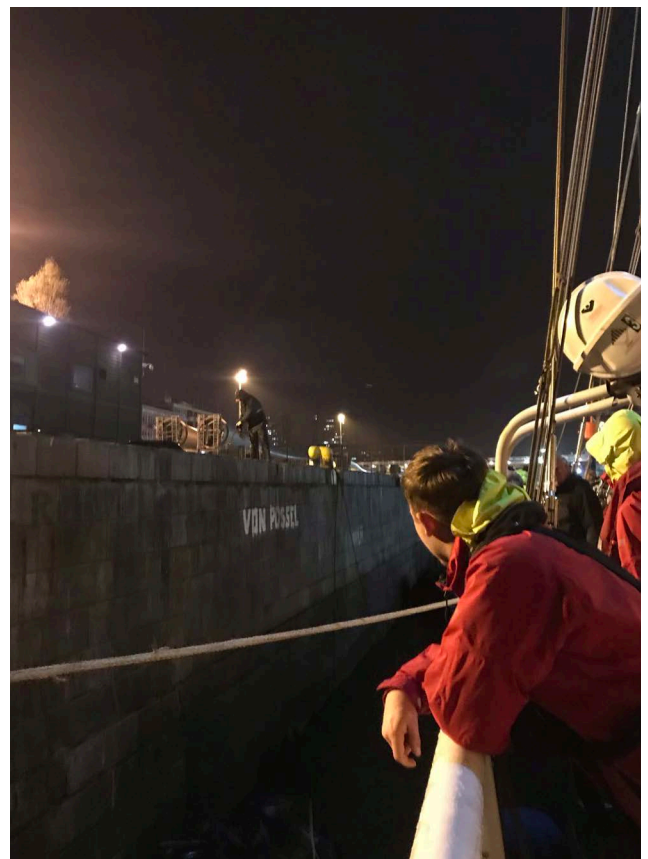
Ter voorbereiding op deze reis heb ik meerdere zeemansverhalen en logboeken gelezen. Wat me is bijgebleven is dat het helemaal niet vanzelfsprekend was om in vroegere tijden levend en wel aan wal te kunnen stappen. Men was lang op zee en communicatie was onmogelijk. Een logboek bijhouden was in die tijd een hoopvolle handeling, eerder noodzaak dan vertier in de hoop dat als het schip verging er nog iets zou overleven.

Ik vond het mooi dat enkele van deze aspecten nog steeds aanwezig zijn op open water. De zee wordt fysiek alomtegenwoordig zodra je aan boord stapt. Je bent op jezelf en je medereizigers aangewezen en je wordt overgeleverd aan de natuurelementen.

Van huizenhoge golven tot rustig vaarwater en van windkracht 12 tot windstil; deze reis was met stip de ruigste en avontuurlijkste die ik tot nu toe gemaakt heb. Ik kan iedereen aanraden om eens het ruime sop te kiezen aan boord van de Eendracht!



Een kijkje in de stuurhut



Aanleggen in Leixões (Porto)

