

Een spannende reis met de boeier Catharina

Tekst en foto's: Ir. J. Hofstede

Ir J. Hofstede zoekt een nieuwe eigenaar voor zijn boeier Catharina. Dat doen wel meer mensen. Maar de boeier Catharina is een bijzonder schip en kent een lange geschiedenis. We laten de eigenaar verslag doen van een spannende reis die hij met zijn bemanning in 1990 maakte. Over de verbouwing en de maiden-trip schreef hij eerder een verslag in SdZ 1990. Nr. 6 en 9. De boeier werd in 1904 gebouwd door Lantinga in IJlst in opdracht van jonkheer A.J. van Sminia. Van Sminia gaf de opdracht een sterk, stoer en zwaar schip te bouwen dat meer comfort moest bieden dan zijn vorige schip en dat geschikt moest zijn voor de vaart op ruim water. In 1970 werd het schip door de huidige eigenaar van de sloop gered en met hulp en subsidie van velen naar Nederland gehaald. Tussen 1979 en 1990 werd het schip volledig gerestaureerd. Vanaf 1990 heeft het schip wederom als jacht dienst gedaan op zowel de binnenwateren als de kustwateren.



Ons grootste wapenfeit, na de herrijzenis van de boeier Catharina, is de tocht geweest om Groot-Brittannië en Ierland in 1991. Na de aanlooprace voor SAIL Amsterdam in 1990 was dit de tweede keer na haar herrijzenis dat Catharina weer het zilte water proefde. Eigenlijk was deze tocht ook bedoeld als generale repetitie om de kwaliteiten van schip en bemanning te testen, omdat er toen nog plannen leefden om met Catharina in 1990 in het Columbus-500-herdenkingsjaar naar Amerika te zeilen.

Maitresse

Er is grote consternatie op een receptie waar de promiscuïteit van een van de aanwezigen wordt besproken en mijn vrouw zich stoicijs in de discussie mengt "Oh, mijn man heeft al jarenlang een maitresse!" En jij weet zelfs hoe ze heet en je tolereert dat zomaar? "Ja, wat moet ik anders, zolang ze maar goed voor hem zorgt".

Een maitresse is ze, een veeleisende en van klasse. Wie verstrikt raakt in haar netten, draagt weer verder bij aan een bewogen geschiedenis.

Het vertrek

Op 22 juni varen we met een bemanning van zes man bij Harlingen uit. De wind zit in het zuidwesten en we besluiten het rondje rechtsom te maken. Iedereen is uitgelaten en vanuit ons volgbootje worden fantastische foto's gemaakt van *Catharina* in haar element. Het thuisfront maakt zich dan al snel zorgen, omdat het weer verslechterd en we middels de marifoon niet meer bereikbaar blijken te zijn. De stemming aan boord is optimaal. 's Ochtends vroeg wordt er brood gebakken, in de namiddag is iedereen present voor een belastingvrije borrel en 's avonds wordt er een uitgebreide maaltijd geserveerd. Best om uit te houden. Als we Pentland Firth, het noorden van Schotland naderen, krijgen we onze eerste averij. De

bout van de zwaardophanging breekt ten gevolge van een ondeugdelijke las. Het zwaard wordt met een val binnenboord gehesen. We wijzigen onze koers door overstag te gaan en de haven van Aberdeen op te zoeken. Aberdeen bereidt zich voor op de Tall Ship Race, die vanuit Delfzijl hetzelfde rondje zal volgen, alleen in tegengestelde richting.

De reparatie van beide zwaardophangingen duurt twee dagen. Dan, eindelijk op naar Pentland Firth, waar we met de halfwinder van 95 m², op het juiste moment aankomen. Er staat daar zoveel stroming als gevolg van de getijden dat schepen voor anker liggen te wachten op het omslagpunt. Niet alleen hebben we het goed getimed, maar de wind is zo vriendelijk om naar het zuiden te draaien, zodat de halfwinder kan blijven staan. Om de grootste krachten echter op te vangen, wordt de grote fok voor de halfwinder gehesen. We halen een snelheid van acht knopen en met de stroom mee gaat het helemaal hard.

De Atlantische Oceaan

De sfeer in deze noordelijke wateren is heel bijzonder. Je weet dat er een Atlantische Oceaan voor je ligt. De golven zijn lang. Helemaal duister wordt het niet. We zitten dicht bij de langste dag en een stuk noordelijker dan Friesland. 's Nachts mist het en de boeien bij Cape Wrath maken een naargeestig lawaai. De wind blijft ons gunstig gezind, maar Noord Ierland, Londonderry, de plaats waar we een bemanningslid zouden wisselen, gaan we door de ontstane vertraging in Aberdeen helaas niet halen. Via onze marifoon bellen we en spreken we af dat we ons bemanningslid op zullen pikken in Noord Schotland, Ullapool. Het is toch wel bijzonder dat als je daar afmeert een 'heavy local' aan mij vraagt "May I ask you, is this a boyer?"

Na de wisseling van bemanning en een nacht in de haven, gaat de tocht weer door. Even een haven aandoen kost veel tijd, maar met de halfwinder óp maken we weer snelheden van zes, zeven en acht knopen met uitschieters naar zelfs negen knopen. Nu we Londonderry niet meer aan hoeven te doen, komt de beslissing wat te doen, de Ierse Zee op of helemaal buiten Ierland om. In een euforische stemming besluiten we tot het laatste. Geen ongelukkige beslissing, zoals later zou blijken, want het werd slecht weer op de Ierse Zee. Veel zeilers komen we niet tegen. Wel komen we scholen zeehonden tegen die rondom *Catharina* spelen en waarvoor iedereen uit zijn kooi komt om vriendschap te sluiten. Ook twee flippers die verticaal uit het water op hun staartvinnen staan te dansen, brengen ons in verrukking. Er komt een school walvissen voorbij. Dan hebben we een ontmoeting met de kustwacht. Met een razendsnelle motorboot racen ze langs de horizon en komen vervolgens haaks op ons af. Fotocamera's vereeuwigen ons weer eens, er wordt gezwaaid en ze gaan weer door.

Tweede averij

Dan, als we al een stuk op de Atlantische Oceaan zitten, lopen we onze tweede averij op. Met een stevig windje knapt er plotseling iets. De voorstag zit los en een deel heeft zich hopeloos om de zijstagen gewikkeld, waar bovendien nog een aantal vlaggenlijnen met vlaggetjes in verstrikt raken. De bronzen bout, het draaipunt van onze mast, begint zich langzaam maar onverbiddelijk uit de mast te werken. Als ik de bout met moeite een millimeter terug heb geslagen, maakt de volgende golfbewe-

ging dit resultaat weer met twee millimeter ongedaan. Goede raad is duur. We overwegen het contragewicht van de mast te halen. Iemand oppert als we eens overstag gaan. En jawel, de bout begint terug te werken. Door het hameren heeft de stuurboordkant van de bout een flinke stuik opgelopen en als weer er ook een aan de andere kant hebben geslagen, kan de bout geen kant meer op. De bemanning krijgt de stagen en de lijnen uit elkaar en nu blijkt dat wederom een slechte las ons in de problemen heeft gebracht. Het blok waarmee de voorstag aan het dek was bevestigd, bleek van inferieure kwaliteit. Het hondsvot was met een slechte las aan het blok gekoekt en een beetje verf bedekte de schande. Gelukkig hadden wij nog oude blokken aan boord en werd het euvel hiermee verholpen. Maar dat was nog niet het laatste mankement. Praktisch alles aan *Catharina* is vernieuwd, alleen de giek hebben we zo overgenomen. Bij het lummelbeslag bleek deze evenwel rot van binnen en op deze plaats dreigde de giek te breken. Met opengesneden conservenblikken, klembanden en touw hebben we toch een wonderschone spalk aangelegd, die het de verdere reis heeft gehouden.

Boeierzwaarden

Onze boeierzwaarden hebben het op zee uitstekend gedaan; met zwaar weer geen enkel probleem en met vrijwel windstil weer zetten we ze op de klamp, omdat je anders binnen door het geklepper bijkans gek wordt. Wel heb ik mij tijdens de storm, die we later kregen te verwerken, ongerust gemaakt over de ophang-/trimconstructie, die ik zelf ontworpen had. Het geheel is slechts met epoxyhars in het dek gelijmd en zou door het geweld uit kunnen scheuren. Gelukkig heeft de constructie het zonder problemen gehouden, en nu na tien jaar zit het nog steeds.

Ierland

De westkust van Ierland is woest en grillig. Zelfs met rustig weer zie je de aanstormende golven huizenhoog opspatten en in allerlei spleten en spelonken uitrazen. *Catharina* zeilt daar op een respectabele afstand langs, maar indrukwekkend en een tikkeltje beangstigend is het wel.

Ter hoogte van Zuid Ierland draait de wind naar het zuidoosten. In Bantry zouden we wederom een bemanningslid oppikken, maar dat blijkt niet te bezelen. We besluiten naar de kust te

motoren, hetgeen voor een zeilboot in wezen een ramp is. Door de zware mast en de golfslag stamp het schip enorm en we komen daarbij slechts stapvoets vooruit. Op onze laatste druppels diesel lopen we diep in de nacht Bantry binnen, waar we afmeren in Castletown. De dag daarop halen we per taxi ons nieuwe bemanningslid op in Bantry en we vieren dit weerzien door in een restaurant, gerund door een Nederlands echt-paar, te dineren.

Het zwaarste deel van de reis staat ons dan nog te wachten. Het weer slaat om. Ondanks waarschuwingen van de lokale bevolking zeilen we toch uit. We maken een fly-by langs Fastnet Rock, waar de vuurtorenwachter uitbundig staat te zwaaien. We komen tot vijftig mijl voor Land's End, maar dan zit de wind helemaal in het zuidoosten en beginnen we met onze boeier niets. De dag daarop zitten we weer ergens bij Cork met het plan om daar af te meren en te wachten op beter weer, maar dan ruimt de wind weer en besluiten we nogmaals een aanval op Land's End te wagen.

Windkracht 8

De tweede keer krijgen we het echt zwaar te verduren. Windkracht acht minstens. De stormfok staat op, het grootzeil is gestreken, aan de mast en de overloop zit een trysail en verder is in de kuip iedereen aanglijnd en niemand hoeft iets op het voordek te zoeken. De sleeplijn, van ons volgbootje met startklare motor, schavielt door en het bootje verdwijnt in de bruisende zee achter ons. Kansloos om zoiets op te pikken en we realiseren ons terdege dat hetzelfde zal gelden als er een man overboord zou slaan. Het enige dat we dan kunnen doen is onze Epirb noodboei uitgooien en de kustwacht waarschuwen. Cornwall Coast lijkt dichtbij en ik kan mij levendig voorstellen hoe angstig dergelijke situaties vroeger waren voor onze VOC schepen. Wij kunnen tenminste nog snel overstag, maar zij niet.

De romp van *Catharina* vangt veel wind en de zwaarden functioneren als zeilen op zichzelf. De stormfok heeft hiertegen nauwelijks iets in te brengen. We varen evenwijdig aan de kust richting Swansea en in een natuurlijk baai bij Dale gaan we voor anker. Schip en bemanning hebben zich goed gehouden, maar de schipper, mijn oudste zoon Hans, verdient het grootste compliment. Uitgeput en moe douchen we in de marina, waar we zeer hartelijk worden ontvangen.

Geen paniek

We waarschuwen de kustwacht dat niemand zich ongerust hoeft te maken, als ons volgbootje gevonden mocht worden met de motor standby en geen opvarenden erin. Als het bootje twee dagen later wordt opgepikt door de bemanning van een Nederlandse tanker, zorgt de kustwacht vervolgens zelf voor paniek bij ons thuisfront door in plat Whales te melden dat het bootje zonder bemanning is gevonden en in Swansea opgehaald kan worden. Mijn vrouw was gelukkig niet thuis, maar mijn jongste zoon die het telefoontje aannam, heeft het een paar uren knap benauwd gehad. Een week blijft de wind in de verkeerde hoek zitten en wordt er storm na storm voorspeld. Elke ochtend krijgen we het weerbericht aangereikt door andere zeezeilers met het advies om niet uit te varen. Na een week wachten zijn van de meeste bemanningsleden de vakantiedagen op. Bij iets rustiger weer proberen we toch een keer uit te zeilen, maar we schepen dermate veel water en we gaan zo scheef dat we na vier uren ploeteren besluiten de veilige haven in Dale weer op te zoeken. In een half uurtje zijn we dan weer terug.

We meren de boot af in de marina en besluiten met de trein en de ferry naar huis, terug te keren. Het afscheid nemen van een boot waar je drie jaren aan hebt gewerkt en je ziel en je zaligheid in hebt gestoken, valt warempel niet mee. Twee weken later, toen de wind weer als gebruikelijk in het westen zat, heeft Hans met een nieuwe bemanning *Catharina* naar huis gezeild. Land's End ronden is nog spannend geweest en in het kanaal is er nog enige paniek geweest toen een containerschip met een bloedgang op *Catharina* afkwam en de stuurman niets beters wist te doen dan te gijpen, terwijl de halfwinder nog opstond. De enorme plas zeil slaat dan om het voorstag en is niet meer te ontwarren. Met elastieken is alles om de stag vastgebonden en alleen op grootzeil, maar uren over tijd zien we dan vanaf de pier in IJmuiden *Catharina* aankomen. Bij het schutten in de sluis merkt een oude schipper op dat zulke schepen ook niet op zee horen en dat er het jaar daarvoor bij SAIL Amsterdam ook al zo'n soort schip geschut was met een gebroken zwaard. Wel dat was dan twee keer hetzelfde schip, zoals ik deze oude rot moest opbiechten. Na het ontwarren van de halfwinder heb ik *Catharina* behouden teruggezeild naar Friesland.

Agnesje werd Catharina

Sindsdien hebben we nog vele reizen op zee gemaakt, zoals naar Brest, Douarnenez, Guernsey, Alderney en de zuidkust van Engeland. *Catharina* heeft in haar leven meer op het zoute water dan op het zoete water gevaren. Onze tochten zijn nog bescheiden bij de tochten die een van onze voorgangers met *Catharina* heeft gemaakt. Tijdens de tweede wereldoorlog heeft *Catharina*, of *Agnesje* zoals het schip toen heette, tien jaar lang in de Egeïsche Zee gevaren. Een Britse legerofficier, brigadegeneraal Forrestier Walker, neemt in 1949 het schip over van de Engelse Consul in Athene. Vanaf de *Agnesje* dient hij zijn ontslag in en Forrestier Walker bezoit vervolgens de Middellandse Zee. Onder andere via Malta en de Balearen zeilt hij met zijn vrouw naar Marseille om via de Franse kanalen naar Le Havre te varen. Vandaar zeilt hij eerst naar Rotterdam en vaart de Rijn op, dan keert hij om en vaart de Thames op om uiteindelijk af te meren voor het Engelse parlamentsgebouw.

Vanuit zijn werkkamer ontwaart sir Winston Churchill de *Agnesje*, hij herkent het vaandel van de zeilvereniging waar hij zelf commodore van is en nodigt zich vervolgens uit op de thee aan boord van *Agnesje*. Volgens F.W. junior, met wie ik momenteel een levendige correspondentie voer, zal het waarschijnlijk wel whiskey zijn geweest. Deze avonturen staan vermeld in *Yachting World*. Wie het schip ooit de naam



Agnesje heeft gegeven, blijft tot nu toe onbekend. Het schip is genoemd naar de dochter van de eerste eigenaar, Jonkheer Van Sminia. Tijdens de restauratie in 1990 hebben wij het schip de naam *Catharina* weer terug gegeven. De oude naam *Agnesje* is terug te vinden in de roef en op de maststeunen.

Tot slot, *Catharina* heeft een ziel, het schip leeft en dat ervaren alle mensen die met haar hebben gezeild. Mijn vrouw noemt haar mijn maitresse en daar zit veel waarheid in, maar ons hele gezin kan goed met deze classificering uit de voeten.

Geïnteresseerden in de boeier kunnen contact opnemen met Mariette Blaauwhof van Blaauwhof Jachtmakelaardij in Goes, tel. 0113 231666. Er ligt een uitgewerkt rapport klaar van deze 10,56 x 3,94 x 0,88 metende boeier.

