

Bertus Zijdenbos bijna thuis

In ons eerste artikel over de wereldreis van Bertus Zijdenbos (zie Waterkampioen no. 12 van 11 juni jongstleden) beloofden wij in een volgende publikatie wat meer te vertellen over de gevolgde route, het schip waarmee de reis werd gemaakt en de laatste vorderingen die de Vlaardingse wereldzeiler heeft gemaakt. Deze belofte lossen wij met dit artikel in.

Snelle vorderingen

Uit de snelle vorderingen die Bertus Zijdenbos op het een na laatste stuk – van Ascension naar de Azoren – heeft gemaakt, zou men bijna denken dat hij (of zijn schip) de stal begint te ruiken. Deze overtocht heeft hij namelijk veertien dagen sneller gemaakt dan hij zelf had verwacht. Iedereen was dan ook verbaasd te horen dat Zijdenbos al op 3 juni op de Azoren was aangekomen. Het wachten daar was op de aankomst van Louis Zijdenbos, de jongste zoon van Bertus. Die zou het laatste deel van de reis meemaken, mits hij zou slagen voor zijn eindexamen gymnasium. De uitslag was echter pas op 21 juni bekend. Op 23 juni kon Louis – zónder zware examendruk op de schouders, maar mét het gymnasiumdiploma in zijn zak – naar de Azoren vertrekken. Met Louis aan boord werd de bemanning voor de oversteek Azoren-Engeland uitgebreid tot drie man, een omstandigheid die de reistijd wel eens belangrijk zou kunnen verkorten. Er kan immers makkelijker en dus vaker zeil verwisseld worden, hetgeen de snelheid natuurlijk ten goede komt.

Het ziet er dus wel naar uit dat het 'vaarschema' aangehouden kan worden. Dat wil zeggen, aankomst Vlaardingen eind juli. Bij een reis met een zeilschip valt er echter vrijwel niets

definitiefs over aankomsttijden te zeggen, iets wat men 'thuis in Vlaardingen' heel goed weet. Op dit moment van schrijven dus helemaal nog geen vaste datum voor de aankomst. Wel kunnen we wat meer zeggen over

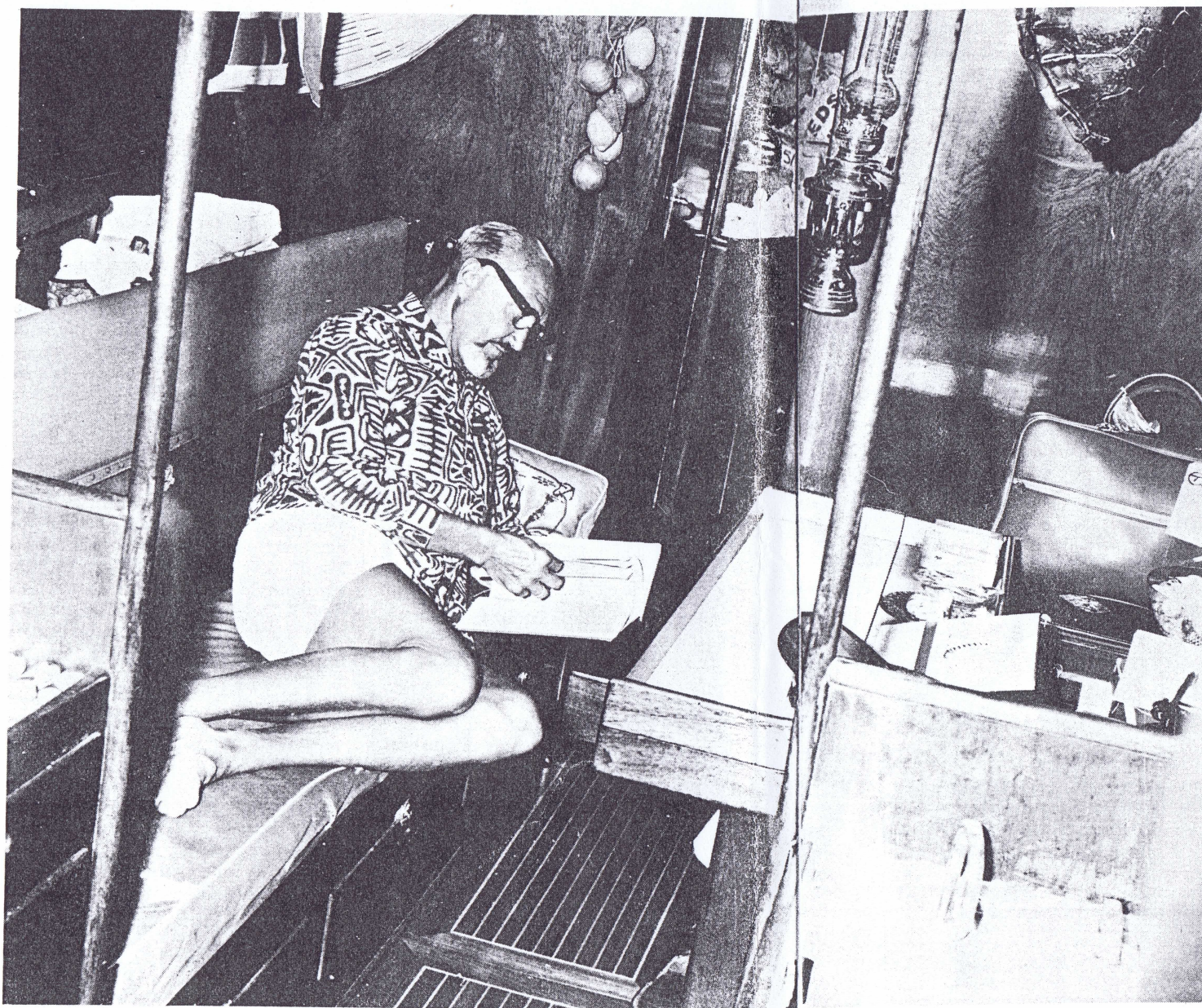
de reis, zoals die tot dusver is geweest.

Het schip

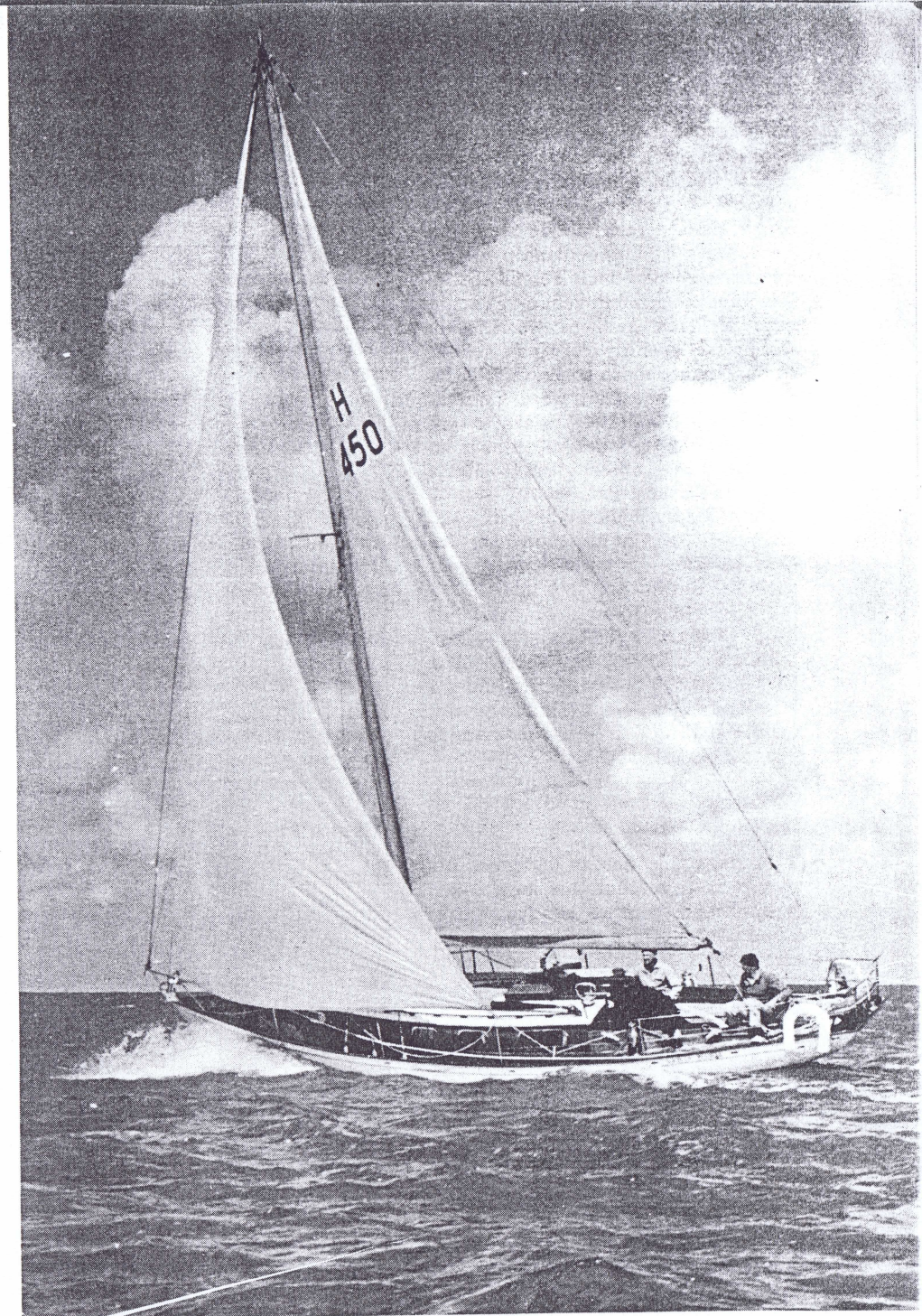
Boeh

Minstens even belangrijk als de gevolgde route, is het schip waarmee de

zeilreis nu bijna volbracht is. De Santa Maria is niet een jacht dat speciaal voor een dergelijke reis is ontworpen en gebouwd. Het is namelijk een jacht van de welbekende Sabina-klasse, ontworpen door Frans Maas en gebouwd



De oversteek Australië - Zuid-Afrika maakte Zijdenbos alleen; op 7 december kwam hij in Durban aan, waar zijn vrouw deze foto maakte.



De Santa Maria in Zeeland, toen Bertus Zijdenbos nog slechts droomde van een wereldreis. (Foto J. Dutilh)

bij de Gebr. Maas in Breskens. Bij deze 11,10 meter over alles metende cruiser/racer ligt het accent wellicht iets meer op het wedstrijdzeilen op zee dan op het maken van toertochten. Een schip van deze afmetingen biedt echter voldoende accommodatie voor lange reizen, zeker ook door de flinke breedte van 3,10 meter.

Voor hedendaagse begrippen doet vooral het onderwaterschip van de Sabina's wat ouderwets aan, gewend als wij zijn aan vinkielen en vrijhangende roeren al of niet met een scheg ervoor. Ook de vrij volle kop met de grootste breedte zeer voorlijk doet in 1969 wat

ongebruikelijk aan. De lange kiel met het roer eraan vast, geeft een goede koersstabiliteit, iets wat men op een wereldreis best kan gebruiken. Trouwens, de Santa Maria heeft wel bewezen dat de vaareigenschappen van dien aard zijn dat geen oceaan voor dit schip – uiteraard met een goede bemanning – te groot is. Het zeilplan laat de voor dit type schip gebruikelijke masttoetigage zien, waarbij het grootzeil wat groter is uitgevallen dan wij de laatste tijd gewend zijn. Tijdens de reis was er aan slaapkooien uiteraard geen gebrek: de kooien in het voorschip werden meestentijds niet

1970

Waterkampioen



Journal

Proficiat Bertus!

Een Nederlander is voor het eerst in de geschiedenis met een klein zeiljacht de wereld rondgevaaren. De laatste jaren staan de kranten vol van mensen, die in de meest uiteenlopende soorten vaartuigen wereldreizen ondernemen. Schokkend nieuws is dit dus niet.

De reis van Bertus Zijdenbos zinkt zelfs een beetje in het niet vergeleken met die van andere illustere zeilers, die Zijdenbos voorgingen rond de wereld. Onze landgenoot verbeterde geen snelheidsrecords, hij zeilde niet non-stop, meestentijds had hij één of soms twee bemanningsleden aan boord, hij nam de tijd rustig in de aangelopen havens en hun omgeving rond te kijken, waarbij hij ook de nodige rust kon nemen.

Men zou daardoor bijna geneigd zijn de reis van Zijdenbos te bagatelliseren. Maar het beeld dat wij hier vluchtig schetsten is verre van compleet. Zijdenbos is in alle opzichten self-supporting, iets wat beslist niet gezegd kan worden van veel van zijn collega-wereldzeilers. De reis werd uitsluitend door Zijdenbos en zijn familie bekostigd. De nautische kennis, die broodnodig is om een dergelijke reis tot een goed eind te brengen, vergaarde Bertus Zijdenbos helemaal zelf. Hij kon niet terugvallen op een gedegen schoolopleiding, want deze strekte zich niet verder uit dan de lagere school. Vooral dit laatste aspect van de zeilreis van Zijdenbos willen wij hier nog graag even onderstrepen. Zonder de nodige ondergrond, vooral op wiskundig gebied, is het waarachtig geen sinecure om jezelf de nodige navigatorische kennis bij te brengen, vooral omdat de astronomische navigatie zeker geen kwestie van praktijkervaring is. Voorbereiding en vertrek vonden in alle stilte plaats; dus geen persconferenties en uitgebreide publiciteit vooraf, maar eerst laten zien wat je waard bent. Daar kunnen al degenen, die ook zo nodig een wereldreis moeten maken en deze met veel tam-tam aankondigen, eens een voorbeeld aan nemen.

In dit korte bestek konden wij slechts enkele kanttekeningen plaatsen bij de reis van Bertus Zijdenbos. Over de reis zelf, ten dele samen met zijn zoons en andere bemanningsleden gemaakt, repten wij niet. Wij willen het kort en goed aldus zeggen: Bertus Zijdenbos heeft een geweldige en prachtige daad gesteld. Heel Nederland, maar vooral allen die de watersport een warm hart toedragen, kunnen trots op hem zijn.

J.A.K.

algemeen stukje

Jubileum boek!

gebruikt om te slapen omdat de hoofdkajuit met zijn twee loodskooien en sofa's aan beide zijden voldoende slaapaccommodatie biedt.

In het voorjaar van 1962 kwam de Santa Maria gereed op de werf van Gebr. Maas. Tijdens de daarop volgende drie seizoenen heeft Bertus Zijdenbos ruim gelegenheid gehad zijn schip goed te leren kennen. Gezien zijn woonplaats voer hij veel op de Zeeuwse en Zuidhollandse stromen, waarbij ook menige wedstrijd werd gevaren. Zijn ervaring breidde zich echter ook veel verder uit, onder meer naar de Engelse oost- en zuidkust, Duitse Bocht en Denemarken.

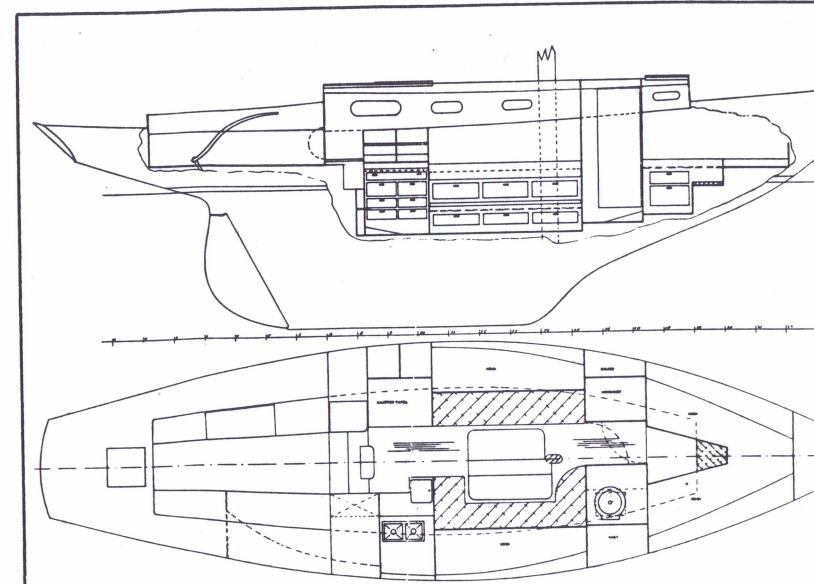
Toen Bertus Zijdenbos in juli 1966 met drie van zijn kinderen naar zee ging, in eerste instantie op weg naar de Middellandse Zee, kon men moeilijk zeggen dat hij over één nacht ijs ging. Ook met betrekking tot zijn hulpmotor nam hij het zekere voor het onzekere. Voor het begin van zijn wereldreis liet Bertus Zijdenbos een nieuwe zware (40 pk) viercilinder Peugeot diesel inbouwen.

De reis

De route, die Bertus Zijdenbos op zijn reis heeft gevolgd, zou men als de 'gebruikelijke' kunnen aanduiden, ofschoon gebruikelijk hier wel wat misplaatst is. De heenreis - voor zover men daarvan kan spreken - ging via het Panama-kanaal en de terugreis via Kaap de Goede Hoop. Ongetwijfeld één van de opmerkelijkste en ook gevaarlijkste delen van de tocht was de vaart door de beruchte Torres Straat ten noorden van Australië; dit stuk zeilde Zijdenbos alleen, evenals de hele oversteek van de Indische Oceaan. Maar laten wij bij het begin beginnen.

Daar Bertus Zijdenbos lid is van de Watersportvereniging 'De Nieuwe Waterweg' is de thuishaven van de Santa Maria Schiedam, omdat deze vereniging in die stad zijn jachthaven heeft. De laatste proviand werd ingenomen in Vlaardingen, waarna in Breskens, uiteraard bij de Gebr. Maas, een laatste inspectie van de uitrusting en tuigage volgde. Uit deze haven vond dus het feitelijke vertrek uit Nederland plaats. Voordat de grote oversteek naar Lissabon begon, werden eerst nog verscheidene havens aangedaan, te weten Oostende, Duinkerken, Cowes en Falmouth. In Cowes bleek dat de V-snaar van de nieuwe motor slipte, waardoor de accu's niet opgeladen waren.

Na een voorspoedige overtocht voer de Santa Maria op 31 juli de Taag op, waarna een verblijf van een week in Lissabon volgde. Het volgende reisdoel was Menorca, waar in feite de definitieve beslissing viel om de familiereis naar de Middellandse Zee te



De tekeningen van de Sabina-klasse. De afmetingen bedragen: lengte over 11,10 meter, lengte waterlijn 7,87 meter, breedte 3,10 meter, diepgang 1,80 m, waterverplaatsing 7,5 ton, zeiloppervlak 43 tot 63 m².

