

Dwars door hoogrisicogebied

# DUIZEND MIJLEN, BOMMEN & GRANATEN

De Rode Zee is een no-goarea, vanwege piraterij en Houthi-rebellen. Terwijl in Nederland het nieuws wordt gedicteerd door de dreiging van raketten en droneaanvallen, gooien in het gebied zelf vijftig zeilboten los voor een spannende tocht naar het Suezkanaal. Onder hen zijn ook Niels en Greetje van *Black Moon*. Inmiddels zijn ze veilig aan de overkant, maar hoe hebben zij hun tocht ervaren?

Tekst en foto's GREETJE TOPS, NIELS EIKELBOOM en ARCHIEF SAILING BLACK MOON

**'S**low down!" Midden op de Arabische Zee vaart een vissersboot recht op ons af. Acht mannen wuiven, gebaren en roepen door elkaar. Nerveus zwaai ik terug. Eindelijk hebben we lekker de wind in de zeilen, nadat we dagenlang hebben gemotord na ons vertrek uit de Malediven. Bovendien willen we ze niet langsrij - stel je voor dat ze ineens aan boord springen. We negeren dus hun verzoek, maar zo makkelijk komen we er niet mee weg. Hun boot is veel sneller dan *Black Moon*. Op de vraag wat ze van ons willen roepen ze door elkaar: "Tabac, smoke." Gelukkig zijn we erop voorbereid. We stoppen een pakje sigaretten in een plastic zak, blazen het op en werpen het overboord. Juichend draait de boot om, de mannen vissen de drijvende zak uit het water.

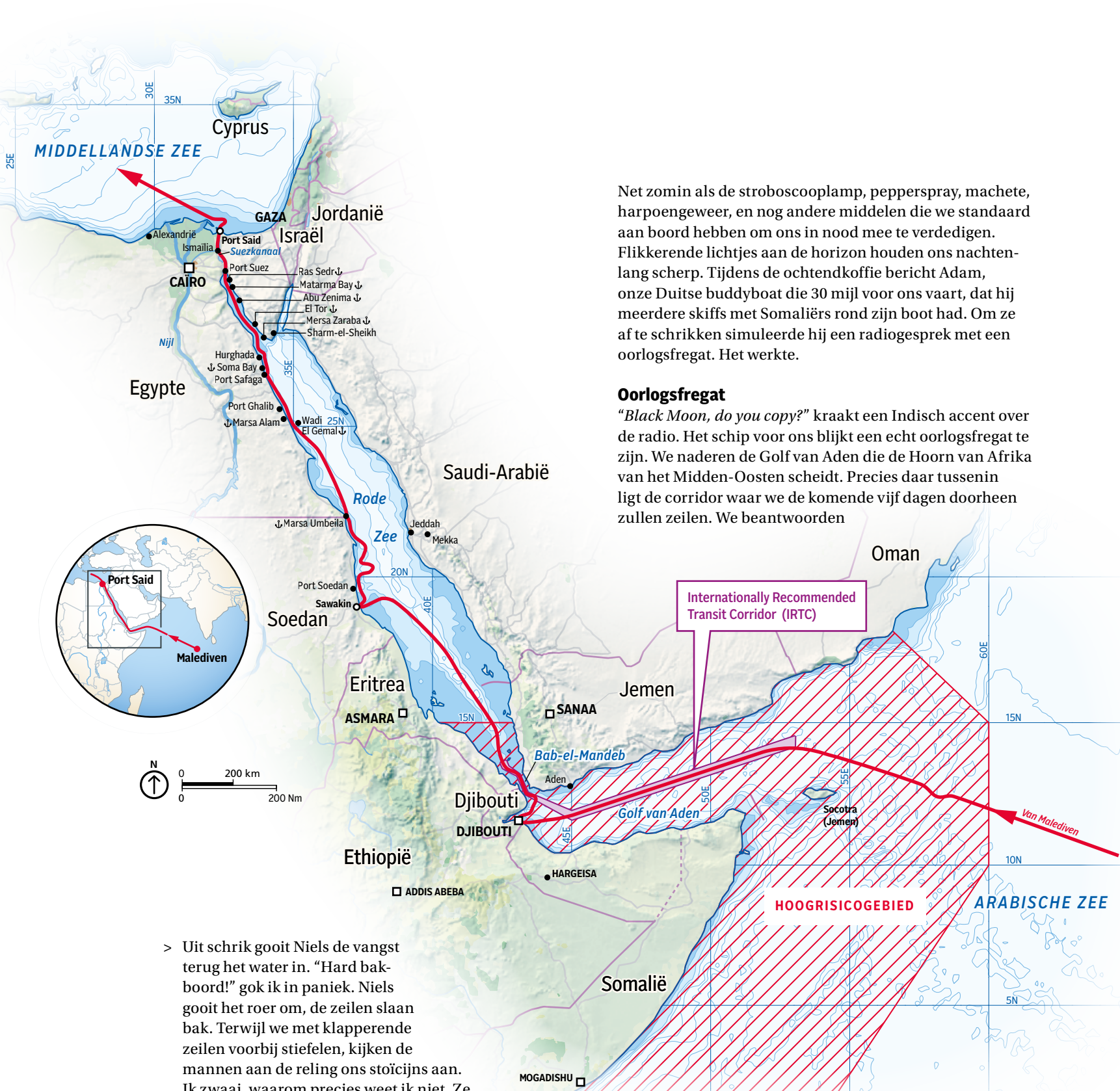
## Karma

Dit 'gebedel' kun je vervelend vinden en in de ideale wereld zouden we het misschien niet moeten belonen, zoals we nu gedaan hebben. Maar we bevinden ons niet in de ideale wereld, verre van. De sigaretten hadden we speciaal gekocht van onze laatste Thaise *baht*. Als je de vissers niets aanbiedt, blijven ze mogelijk langer rondhangen tot vervelends aan toe, of erger. We zien het maar als een extra ticket voor een veilige oversteek of op z'n minst als bonuspunten voor een goed karma. Soms krijgen we ook wat terug, bijvoorbeeld vis of koekjes. Doordat de vissers zo vrolijk reageren zien we er ook wel de lol van in, totdat...

## In de val gelokt

"*Black Moon, change your course to 310 degrees,*" klinkt het over de radio. "*Otherwise prrrooblem.*" Een paar mijl voor ons ligt een visvloot met enorme netten. Niels bevestigt de koerswijziging. "*Thank you, my brother,*" zegt de visser enthousiast. En hoe dichterbij we komen, hoe meer opgewonden hij wordt. Hysterisch tettert hij "*Hollanda*" en in rap tempo somt hij allerlei Nederlandse voetballers op die ik zelf niet eens bij naam ken. "Hij klinkt niet Indisch zoals de voorgaande vissers," merkt Niels op. "Eerder Afrikaans of Iraans." Het schip is inmiddels in zicht. Gek, denk ik nog, dat we zo vlak langs worden geleid. Volgens de ais vaart het schip niet, maar manoeuvreert het met een halve knoop. We komen dichterbij. Ik tel meer dan tien mannen, werkeloos staan ze ons op te wachten. Eén gebaart vanaf de uitkijkpost welke zijde we moeten passeren. En uitgerekend nu gaat onze vishengel af. Niels stapt het achterdek op, ik sta op het voordek. Terwijl Niels de vis binnen hengelt, bekijk ik met een verrekijker de houten schuit, zo'n honderd meter voor ons. Ligt het nou voor anker? Vanaf de boeg zie ik een strakgespannen kabel het water in verdwijnen. Ik volg de denkbeeldige lijn van de kabel en zie een boei, en nog een, en nog een recht voor ons, en verderop nog meer, tientallen boeien met netten. Ik gil: "Neeee, het is een val!"





Net zomin als de stroboscooplamp, pepperspray, machete, harpoengeweer, en nog andere middelen die we standaard aan boord hebben om ons in nood mee te verdedigen. Flikkerende lichtjes aan de horizon houden ons nachtenlang scherp. Tijdens de ochtendkoffie bericht Adam, onze Duitse buddyboot die 30 mijl voor ons vaart, dat hij meerdere skiffs met Somaliërs rond zijn boot had. Om ze af te schrikken simuleerde hij een radiogesprek met een oorlogsfregat. Het werkte.

**Oorlogsfregat**  
 "Black Moon, do you copy?" kraakt een Indisch accent over de radio. Het schip voor ons blijkt een echt oorlogsfregat te zijn. We naderen de Golf van Aden die de Hoorn van Afrika van het Midden-Oosten scheidt. Precies daar tussenin ligt de corridor waar we de komende vijf dagen doorheen zullen zeilen. We beantwoorden

> Uit schrik gooit Niels de vangst terug het water in. "Hard bak-boord!" gok ik in paniek. Niels gooit het roer om, de zeilen slaan bak. Terwijl we met klapperende zeilen voorbij stiefelen, kijken de mannen aan de reling ons stoïcijns aan. Ik zwaai, waarom precies weet ik niet. Ze zwaaien niet terug. Waarschijnlijk wilden ze ons in de val lokken om schadevergoeding voor hun netten op te eisen. Aldus de verhalen uit de zeilers-tamtam.

**Somalische piraten**  
 Na de visvloot is het stil op de Arabische Zee. Akelig stil. We naderen het hoogrisicogebied dat bekend staat vanwege Somalische piraten. Vanaf dit punt sturen we dagelijks onze positie naar de coalitie van de UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) en de MSCHOA (Maritime Security Centre Horn of Africa), volgens protocol, iedere ochtend om 08.00 utc. We nemen nogmaals ons calamiteitenplan aan boord door. Het noodnummer hier, de sos-knop daar. We hopen ze niet nodig te hebben.

de oproep en vertellen dat we vanuit de Maldiven naar Djibouti varen. Zonder meer woorden eraan vuil te maken escorteert het fregat ons een paar mijl, tot de avond valt. Of we ons realiseren dat we een hoog risicogebied betreden, vraagt de stem nog voor die ons de duisternis in laat varen. We antwoorden bevestigend. Nu we de corridor invaren, voelen we ons eerlijk gezegd veiliger dan de dagen daarvoor.

Hoewel het risico op piraterij hier minder is, varen we nog steeds door een conflictgebied. Dagelijks worden vrachtschepen beschoten met raketten en drones; plezierjachten worden tot nu toe met rust gelaten. Als we naar links kijken zien we geen Somalië, als we naar rechts kijken zien we geen Jemen, maar ons navigatiescherm bewijst dat we wel



RODE ZEE

◀ Het Rode Zee-konvooi op de Maldiven.  
 ▼ "Sailor's plans are written in sand at low tide."

degelijk tussen de twee woestijnen in varen. De Golf van Aden is zo'n 150 mijl breed en voorzien van een IRTC-corridor (International Recommended Transit Corridor): we varen in de middenberm tussen de vrachtschepen en tankers. Terwijl we ieder zuchtje wind proberen te benutten, worden we links en rechts ingehaald met snelheden van 15 knopen. Allemaal schepen met Chinese bemanning, zien we op hun ais, héél toevallig, omdat de Houthi's geen ruzie met China willen.

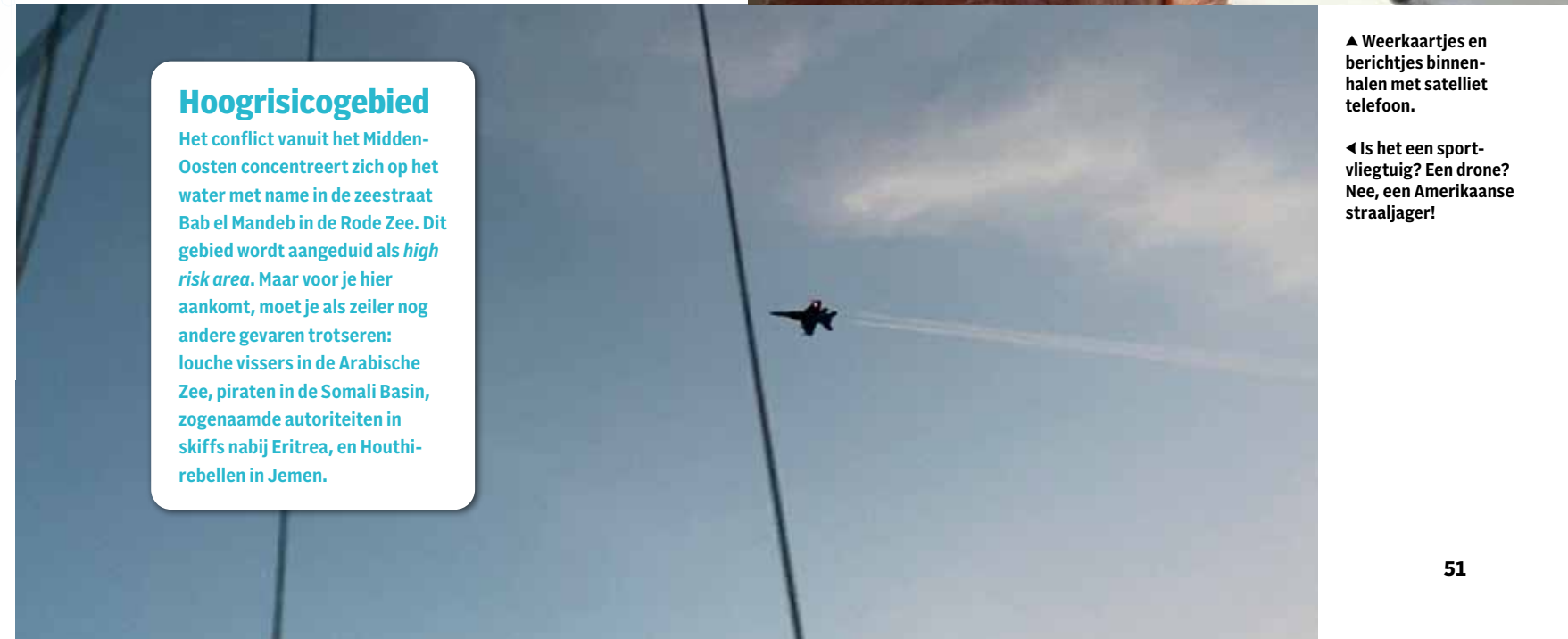
Via de satelliettelefoon ontvangen we een mail van het thuisfront, met het verontrustende nieuwsbericht dat Houthi-rebellen zojuist maar liefst 37 drones hebben afgevuurd. Het is de dag voor de start van de ramadan. Een slotoffensief? Eén vrachtschip is geraakt. Gelukkig zijn de meeste drones uit de lucht geschoten. Ondanks dat er sprake is van een mogelijk staakt-het-vuren in Israël worden de dagen erna alsnog twee drones en twee raketten afgevuurd. Wij varen daartussenin.



**Hoogrisicogebied**  
 Het conflict vanuit het Midden-Oosten concentreert zich op het water met name in de zeestraat Bab el Mandeb in de Rode Zee. Dit gebied wordt aangeduid als high risk area. Maar voor je hier aankomt, moet je als zeiler nog andere gevaren trotseren: louche vissers in de Arabische Zee, piraten in de Somali Basin, zogenaamde autoriteiten in skiffs nabij Eritrea, en Houthi-rebellen in Jemen.

▲ Weerkaartjes en berichtjes binnenhalen met satelliet telefoon.

◀ Is het een sportvliegtuig? Een drone? Nee, een Amerikaanse straaljager!





## Regels en tips

- Schakel tijdig een "kanaalagent" in (Captain Heebi vinden wij een aanrader). Voor het Suezkanaal ben je sowieso verplicht een kanaalagent te gebruiken. Onderhoud goed contact, een kleine misstap levert je zo een boete van duizenden euro's op.
- Overhandig nooit je originele papieren of paspoort aan onbekende autoriteiten – enkel tijdens een officiële procedure, begeleid door je kanaalagent. Zorg voor kopietjes van alle documenten. Als je ze lamineert, oogt het nog formeler.
- Word lid van de besloten Facebookgroep Red Sea Passage voor tips, nieuws en contacten.
- Raadpleeg Noonsite.com voor nieuws en reglementen over de Rode Zee, zeilen door Egypte en het Suezkanaal.

- Officiële Ports of Entry in Egypte (om in te klaren of de boot achter te laten) zijn Port Ghalib, Port Hurghada, Port Suez, Port Sharm-el-Sheik, Port Said en Port Ismailia. Let op: je kunt niet inklaan bij de een en uitklaren bij de ander.
- Toegestane ankerplekken in Egypte zijn Wadi El Gemal, Marsa Alam, Soma Bay, Mersa Zaraba, El-Tor, Abu Zenima, Matarma Bay en Ras Sedr. Let op: zwemmen en met de bijboot aan land gaan is verboden.
- In Marsa Alam en Soma Bay zijn er mensen uit de omgeving die je tegen een vergoeding helpen met diesel, boodschappen en internet.
- Neem voldoende contant geld mee (Egyptische ponden, euro's of dollars). Pakjes sigaretten zijn ook gewild als fooi.
- Het Suezkanaal kost je twee dagdelen met een tussenstop in Marina Ismailia. Tijdens beide

- dagdelen komt er verplicht een loods aan boord om de boot te besturen en met de autoriteiten te communiceren. Extra bemanning is niet nodig.
- De beste plek voor een landexpeditie is Ismailia Yacht Marina. Dit is verreweg de voordeligste, veiligste, schoonste en makkelijkste plek van heel Egypte. Ook hier heb je een agent nodig om alles geregeld te krijgen. Let goed op wat je ondertekent vanwege de hoge boetes op overtredingen. Er zijn standaardfaciliteiten zoals water, douches en brandstof, plus een kampwinkeltje en een thuisbezorgservice.
- De doortocht door het Suezkanaal, inclusief kosten voor de agent, kostte ons 500 euro plus 150 euro vanwege vrij- en feestdagen.
- Zodra je door het Suezkanaal bent, mag je nergens meer stoppen. Wacht dus vanuit Ismailia op een goed weervenster voor het tweede deel naar de Middellandse Zee.



▲ De Indische vissers zijn blij met koek en zopie.

▲▲ Zak met sigaretten voor vissers.

### Vallende sterren

Tot zover merken wij zelf niets van alle dreiging en incidenten. Het enige dat we door de lucht zien schieten, zijn sterren. Het is een nieuwe maan met een heldere hemel. Bij iedere vallende ster doe ik een wens. Wensen gaan uit naar dierbaren, naar een goede vervolgreis door de Rode Zee, naar vrede in het Midden-Oosten. En ik wens Niels een onwijs saai veertigste verjaardag, waarbij er niets of niemand op bezoek komt, dat we voldoende diesel en wind houden, dat we veilig en heelhuids in Djibouti aankomen. Al deze laatste wensen zijn in vervulling gegaan.

### Botenkonvooi

De Rode Zee ligt voor onze boeg. Vanaf hier is het nog 1500 mijl tot aan Suez. Samen met vier andere boten vertrekken we wederom in konvooi vanuit Djibouti.

Deze havenstad, omlijst door vrachtschepen uit de hele wereld en oorlogsfregatten uit Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Nederland, India en Amerika, was twee weken lang – letterlijk – onze veilige haven. We hebben er uitgerust en de boten zo goed mogelijk voorbereid op het vervolg van de reis. De eerste etappe voert ons door Bab el Mandeb. Deze smalle zeestraat is slechts 20 mijl breed en 70 mijl lang, en wordt ook wel 'De poort der tranen' genoemd. De straat dankt zijn bijnaam aan een Arabische legende, over hoe een aardbeving Arabië en Afrika van elkaar scheidde. Sindsdien bleven de tranen vloeien, door de vele schepen die vergingen toen ze erdoorheen probeerden te navigeren. Aan het begin en einde van de zeestraat patrouilleren nu internationale fregatten, waaronder de Nederlandse *Maarten Tromp* en *Karel Doorman*.

# DRIE INCIDENTEN

Jaarlijks passeren zo'n 70 zeiljachten de Rode Zee. Dit seizoen (van februari tot juni 2024) zijn er in totaal 54 jachten naar de overkant gezeild. Geen enkele zeilboot is aangevallen door Houthi-rebellen, wel heeft zich een drietal incidenten voorgedaan.



**Naam schipper** Barbara Euser met twee bemanningsleden  
**Boot** *Islander, Bristol 34*  
**Locatie incident** Bab el Mandeb, zuidwest van Hanish islands

"Op 11 maart voeren we door de Rode Zee. We waren slechts vijf mijl uit de scheepvaartroute, zuidwestelijk van de Hanish Eilanden, toen we rond zonsondergang werden benaderd door een motorboot met 75 pk erachter. Er stonden hoge golven en ik was op de hand aan het sturen. De mannen, van wie eentje in uniform, schreeuwden en wezen dat we koers moesten wijzigen richting Afrikaanse kust. We haalden het zeil in en startten de motor, niet in de richting van Eritrea, zoals bevolen, maar terug naar de scheepvaartroute. Toen ramde de boot ons en haalden de mannen hun machinegeweren tevoorschijn. Een AK47 werd afgevuurd, maar gelukkig kwamen de kogels in de romp en raakte niemand gewond. Terwijl de boot op *Islander* in bleef beuken, zond mijn bemanningslid een mayday uit en onderhield hij contact met de coalitie. Om tijd te winnen voeren we een tijdje op met de motorboot richting land. Pas toen het donker begon te worden, vroegen ze waar we eigenlijk vandaan kwamen. Daarna gebaarden ze dat we konden gaan."

### HOUTHIS OF PIRATEN?

De drie incidenten vonden plaats binnen of net buiten de zeestraat Bab el Mandeb (20 mijl breed, 70 mijl lang). Aan de westzijde ervan ligt Eritrea (Afrikaans grondgebied) en aan de oostzijde Jemen (Midden-Oosten). Omdat in beide landen Arabisch gesproken wordt en de straat zo smal is, is het onduidelijk of de mannen vanuit Eritrea of vanuit Jemen komen. Zonder officieel uniform en legitimatie is het ook onduidelijk of het lokale autoriteiten betroffen. De kans is dus groter dat de boten te maken hadden met piraterij dan dat ze autoriteiten of Houthi-rebellen troffen. Uit deze incidenten blijkt dat bij kalme condities de kans groter is dat zeiljachten worden benaderd. De meeste zeiljachten hadden dit seizoen namelijk met ruigere condities te maken toen zij de zeestraat passeerden en bleven bewust in het midden van de scheepvaartroute. Beide factoren lijken de kans op incidenten dus te verkleinen.



**Naam schipper** Maria Lagerström met gezin  
**Boot** *Alice, Conrad 46*  
**Locatie incident** Bab el Mandeb, op de grens naar de Rode Zee

"Half april 2024 zetten we koers vanuit Djibouti richting Soedan. In lichte weercondities zeilden we door de nauwe zeestraat Bab el Mandeb. Ter hoogte van de grens naar de Rode Zee kwam er plots een skiff op ons afgevaren, met een handvol mannen aan boord. We konden niet zien met hoeveel ze waren: het was een maanloze nacht en we werden verblind door een enorme lamp. Na wat heen en weer geschreeuw belde ik de coalitie met de satelliet-telefoon. Uiteindelijk, zo snel als ze kwamen, gingen ze ook weer weg. De mannen zetten koers richting Jemen, maar ik geloof eerder dat ze uit Eritrea kwamen. Onze twee kinderen lagen onwetend in de achterhut te slapen. Ze waren niet bang; ze vonden het vooral vervelend dat de motor aanging. De volgende dag kwam er een patrouilleschip om ons te escorteren naar veiliger gebied."



**Naam schipper** Robin Brassart (solo)  
**Boot** *Enamorada, Dufour 455 GL*  
**Locatie incident** Bab el Mandeb, dicht langs de Eritrese kust

"In de ochtend van 11 april zeilde ik midden in de zeestraat Bab el Mandeb. Er stond een lichte wind, zo'n 10 knopen. Ik besloot dicht bij de kust te varen om het laatste beetje telefoonnetwerk vanuit Djibouti te benutten. Ineens was daar een skiff, niet heel groot, maar wel met drie mannen erin en 75 pk erachter. Ik sprak ze in het Frans aan, om te testen of ze uit Djibouti kwamen, maar ze antwoorden met Arabisch accent: "English." De kapitein, zijn hoofd bedekt en met uitgestoken armen, dreigde aan boord te stappen. Ik snelde naar binnen om de vhf te pakken en toen ik met zowel marifoon als telefoon in zicht terugkwam, hield de kapitein ook iets omhoog. Onder een deken kwam een machinegeweer tevoorschijn. Na deze dreiging draaide de boot resoluut 90 graden oostelijk en zetten ze koers op Jemen."





Eerste stop na het hoogrisicogebied: de ruïne van Sawakin.

**Explosie aan emoties**

“Dit stond niet in de voorspellingen!” brult Niels boven het gebeuk uit. De eerste drie dagen zijn meteen het allerlastigste stuk. Een westenwind stuurt ons urenlang de verkeerde kant op, terug richting de Golf van Aden. Terwijl de grote boten in onze vloot er zeilend doorheen ploegen, wordt *Black Moon* na iedere drie golven volledig stopgezet. We zetten de motor bij om niet te veel achterstand op te lopen. Het weervenster tot aan Sawakin is krapjes en hoe meer tijd we hier verliezen, hoe groter de kans dat we op dag 4 wederom tegenwind krijgen.

Marsa Umbeila: Dat doe je ook niet iedere dag: ankeren in de woestijn.

De eerste nacht blijven we allebei op wacht. Er is weinig verkeer, maar we laten onze ais en navigatieverlichting aan, zodat schepen ons kunnen identificeren. De heldere sterrenhemel geeft geen blijk van de onrust om ons heen. De lucht roffelt en licht zo nu en dan volledig vanaf de horizon op. “Onweer of toch...?” vragen we ons hardop af. Ons nachtzicht wordt verblind door een flikkerend licht vanaf een fregatschip, vermoedelijk een mobiele radar om een lokaal bootje in de buurt te identificeren. Met een groene laser wordt er om hen heen geschoten. Star Wars is er niets bij. Wij piepen er gewoon tussendoor.

We voeren lange gesprekken. Doen we hier wel verstandig aan? Nee, misschien niet. Hadden we andere keus? Ja, maar we volgen ons gevoel. En dat gevoel dreunt soms tegen alles en iedereen in. Net als toen we vier jaar geleden vertrokken voor deze wereldomzeiling. Ik pak mijn telefoon voor een potje Patience, om mijn gedachten te verzetten en de tijd te doden.

**Drones**

“Een drone, ik zie een drone!” gil ik. Het is dag 3 op de Rode Zee, ik sta net op het dek te douchen. Houthis vallen hier vrachtschepen aan met drones ter grootte van een sportvliegtuig, maar nu komt er een op ons afgevlogen. Ik duik ineen. Niels lacht. “Nee, hij is te groot voor een drone.” Zo’n 50 meter boven onze mast kantelt hij zijn vleugels en dan zien we het pas: het is een straaljager! Na een korte inspectie accelereert het toestel en laat hij ons in een dreunende atmosfeer achter. Met trillende handen

schiet ik snel wat aan. Want er volgt er nog een, en nog een, en nog een. De straaljagers vliegen in formatie hun ronde tussen Eritrea en Jemen, op de grens van het hoogrisicogebied.

“Ik zag zojuist een vliegdekschip,” zegt Niels tijdens de wisseling van de wacht. Ik kijk hem vragend aan. Zo’n schip is een varend dorp met een bemanning van maar liefst vijfduizend mariniers. Het vlakke dek doet dienst als landingsbaan voor onder andere straaljagers. Maar vooral weet ik dat een vliegdekschip de grens van het hoogrisicogebied bewaakt, aan het begin en aan het eind. De formatie van straaljagers eerder die dag kondigde dus ook het officiële einde van het hoogrisicogebied aan. We zijn erdoorheen! Dolfijnen escorteren ons het veilige gebied in.

Er is een last van onze schouders gevallen, en van iedereen die op afstand met ons meereisde. De resterende 600 mijl door de Rode Zee leggen we kusthoppend af. Zorgvuldig kiezen we onze weervensters, om de korte, steile golven en harde noordenwind zo goed mogelijk te vermijden. We zijn al laat in het seizoen en hebben de pech dat het dit jaar ruiger is dan anders. Zuidgaand kun je het hele jaar door, maar noordgaand is normaliter het best tussen januari en april.

We hebben veel wind tegen en doen er voor ons gevoel een eeuwigheid over om van Djibouti naar Port Saïd te geraken. Door de vele noodgedwongen stops om te wachten tot de wind gaat liggen doen we er uiteindelijk zes weken over om bij het Suezkanaal te geraken.



Na alle spanning en het hardnekkige gevecht met de wind vallen plots alle andere uitdagingen in het niet. Onze tweedaagse tocht door het Suezkanaal voelt aan als een formaliteitje: weer iets wat we van onze to-do kunnen afvinken.

Loodstender aan het einde van het Suezkanaal, in Port Saïd.

Terwijl *Black Moon* de Middellandse Zee opvaart, waaien de laatste restjes stof van het dek. We ademen de frisse, zilte lucht diep in en blazen de spanning van afgelopen maanden uit. Voor onze boeg ligt de poort naar Europa, met een zee aan mogelijkheden. [Z](#)

Met de klok mee: • Woestijnstof tot in de poriën. • Nederlands fregat *Karel Doorman*. • Niels en Greetje met hun loods.



SY VAGEBOND

