



Hong Kong vanaf het water

Zeven miljoen mensen wonen er in de bruisende metropool Hong Kong. Slechts een paar honderd bezitten een boot en hebben alle ruimte in de archipel met 236 eilanden. Nautique stapte aan boord bij Antony Hung en kapitein Cheng voor een ontdekkingsstocht tussen wolkenkrabbers, langs vissersdorpjes en door Harbours, Channels en Straights.

Tekst Arthur van 't Hof Beeld Gary Tyson, F8 Photography Illustratie René van Asselt

De eigenaar van de glanzende Selene 58 die zojuist aanmeerde bij de Aberdeen Boat Club, draait er niet omheen: 'Eigenlijk wilde ik het liefst een zeilboot kopen. Dat was mijn grote wens. Maar dat bleek niet goed voor mijn gezin.' Antony

Hung doet op het feit dat hij varen geweldig vindt, maar zich pas een paar jaar geleden echt in de yachtingwereld stortte. De goedlachse Antony begon vier jaar geleden met zoeken en pakte het serieus aan: 'Ik wilde me uitgebreid oriënteren en van alles leren over jachten. Bijvoorbeeld of het beter is om een waterverplaatsend of een planerend jacht te hebben, en wat voor soort motoren dan het beste zijn in je boot. Ik kwam tot de conclusie dat je beter kunt beginnen met een motorboot.'

De hedgefund-beheerder, die voorheen bij Merrill Lynch werkte, maakte uiteindelijk de keus voor een boot die dicht bij huis gebouwd wordt; een stevige trawler van Selene Yachts. Het is de uitgelezen boot voor het woelige water rondom Hong Kong Island. Een paar

SINDS DE BEELDEN UIT *The Beach* IS KOH PHI PHI

dagen geleden scheerde er nog een tyfoon langs de miljoenenstad. En de vrachtschepen, veerboten en snelle catamarans die de inwoners van en naar de eilanden vervoeren, zorgen op gewone dagen voor heel wat golven en deining.

De trawler heeft er weinig moeite mee, net als meneer Cheng, die achter het roer staat. De oude visserman kent het water als zijn broekzak. Hij is niet alleen aan boord vanwege zijn lokale kennis, maar ook omdat papieren verplicht zijn – een "grade 1 license" voor boten groter dan 14,5 meter – en daar gaat theorie en praktijk aan



vooraf. Maar afgezien daarvan zal later blijken dat wat extra hulp aan boord erg welkom is.

Hong Kong ontwikkelt zich steeds meer tot een geliefde overstapplaats, waar vliegtuigpassagiers op weg naar verdere bestemmingen in Azië graag nog een paar dagen blijven hangen. Vaak draait de tijdsbesteding dan om uitgebreid shoppen, maar dat doet geen recht aan wat Hong Kong verder te bieden heeft: een eilandenrijk met de nodige verrassingen, natuurgebieden op het vasteland en her en der monumenten uit de nautische geschiedenis, toen het Verenigd Koninkrijk hier nog de scepter zwaaide. Oftewel, er is meer dan aanschuiven in de rij voor een van de vele Hermes of Louis Vuitton-winkels. Zo is er het kanaal tussen het eilandje Ap Lei Chau en Aberdeen, de zuidkant van Hong Kong Island. Aberdeen Harbour ligt vol vissersboten, getooid met rode vaandels en vlaggen. Ze zien er heel zeewaardig uit met een hoge boeg. Normaal gesproken gooien ze hun netten in een grote cirkel rond Hong Kong, tot aan Macau, de vroe-

gere Portugese kolonie, die nu het karakter van een gokstad heeft aangenomen. 'Ze zijn allemaal de haven in gevluht voor de tyfoon van afgelopen week,' wijst Antony Hung. Net als op Nederlandse binnenschepen wonen er complete families aan boord. Ook meneer Cheng, die stoïcijns door het kanaal stuurt, is aan boord van een vissersschip in Aberdeen opgegroeid. Onze eerste bestemming is Lamma Island, een geliefde plek voor iedereen die de stad wil ontvluchten en even genoeg heeft van alle huizenhoge flatgebouwen die zich voortdurend over je heen buigen. Het eilandje is langwerpig met veel uitsteeksels en baaitjes. In een ervan ligt het plaatsje Yung Shue Wan, een oud vissersdorpje. Er is een grote pier waaraan de ferry normaal gesproken afmeert; het is onze enige mogelijkheid om comfortabel aan wal te komen. Nu blijkt hoe handig een paar betaalde extra bemanningsleden zijn. Terwijl Antony Hung ons voor gaat richting het dorp, meldt hij simpelweg aan

VANUIT DE *lucht* WERD ONTDEKT DAT VEEL VAN DE *hongs* HOL ZIJN

pagina 6-7: het motorjacht Amtha van Amanpuri yachts
linksboven: natuurpark Khao Sok
rechts: Krabi

meneer Cheng dat we over een uurtje opgehaald willen worden. De Selene 58 zal zijn tijd dobberend in het kleine baaitje doorbrengen en de pier vrijhouden voor de af en aan varende veerboten.

Lamma staat bekend als het hippie-eiland. Er is een slaperige hoofdstraat waarlangs stalletjes met gedroogd "seafood" zich aaneenrijgen, of met geïmporteerde



Franse kaasjes voor de vele blanke inwoners. We strijken op het eerste het beste terrasje neer om grote glazen vruchtensap te bestellen om de klamme warmte te bestrijden. Terwijl Antony op zoek gaat naar potten gedroogde vis en bepaalde kruiden, duik ik vervolgens zelf de grootste toeristische attractie van Lamma binnen; een klein tempeltje ter ere van Tin Hau, de koningin van de zee.

Het Chinese geloof – of bijgeloof, waarin het in onze ogen vaak ontaardt – is moeilijk te vatten voor westerlingen, maar Tin Hau snappen we wel. Zij beschermt de vissers die haar vragen de woeste zee te temperen. In het donker van het kleine gebouwtje ziet haar beeltenis eruit als een zwarte madonna, met wolken wierook eromheen. De leren zitjes zijn dusdanig versleten dat Tin Hau een veel aanbeden godheid moet zijn. Logisch, want iedereen die ook maar iets met de zee te maken heeft kan zich tot haar richten, zelfs als je kaartjes verkoopt op de ferry.

'Lamma is tegenwoordig meer yuppie dan hippie, maar het kan er hier af en toe nog wild aan toe gaan,' zegt Kaye, die in een van de Britse bars achter de toog staat. Achttien jaar geleden streek de van oorsprong Schotse Kaye neer op Lamma. 'Vroeger kwamen hier nauwelijks toeristen, totdat de SARS-epidemie Azië in zijn greep kreeg. De regering meldde dat Lamma SARS-vrij was en vanaf toen kwam er in de weekenden een invasie op gang uit Hong Kong. Gelukkig is het door de week heel

relaxed hier.' Heeft ze dan wel genoeg klandizie? 'O jawel hoor, er wonen hier nogal wat Engelsen. Die drinken weliswaar niet zoveel als Schotten, maar toch genoeg.'

Met een serieuze blik stuurt meneer Cheng de Selene 58 over het East Lamma Channel, om koers te zetten naar Middle Island. Dit onbewoonde eilandje fungeert als dependance voor de zeilkids van de Aberdeen Boat Club. Ideaal, want het sluit als het ware een baai af. Deze draagt de naam Deep Water Bay, hoewel een deel behoorlijk ondiep is. Rustig varen we richting de drijvende steigers. Het is oppassen geblazen, want een grote groep kinderen krijgt les in kleine zeilbootjes. 'Sommige zijn een beetje bang,' vertelde een van de ouders, 'want er zou een haai gesignaleerd zijn, al denken wij dat het loos alarm was.'

pagina 6-7: het motorjacht Amtha van Amanpuri yachts
linksboven: natuurpark Khao Sok
rechts: Krabi



Wij komen ook niets anders tegen dan de waarschuwbordjes, en de zeilinstructeurs, die later met ons in een dinghy stappen om op volle snelheid de Selene 58 te fotograferen, tonen geen spoor van angst. Middle Island is een waar kinderparadijs met een verder overvolle zomende, brommende en stampende stad op de achtergrond. Het clubhuis is de enige bebouwing op het eiland en wordt door ons gebruikt om voor een goede lunch met liters ijswater om af te koelen. Aan de overkant, op de heuvel boven de baai, staan volgens Antony een paar van de duurste villa's van Hong Kong. Een uurtje later gebruiken we het gladde water van de baai om de Selene eens goed de sporen te geven. Antony Hung, die zich tot nu toe niet echt een wildebras heeft getoond, staat te glunderen van plezier als de trawler het water uit klimt om vol in plané langs de rotsen te scheu-

pagina 6-7: het motorjacht Amtha van Amanpuri yachts
linksboven: natuurpark Khao Sok
rechts: Krabi

ren. Roffelend jagen de motoren de boot voorbij de kruissnelheid richting de topsnelheid van een knoop of twintig. Het is een ronduit indrukwekkend schouwspel; de trawler is niet bepaald een lichtvoetige speedboot, maar meer een robuust appartement dat over zijn eigen boeggolf probeert te klauteren.

Als de snelheid weer terug is gezakt naar kruissnelheid nemen we eens goed de gelegenheid de Selene van binnen te bewonderen. Het houtwerk ziet er keurig uit, Hollands degelijk bijna, met niet al te veel tierelantijnen en weinig glimmend vernis. In Nederland wordt het merk geïmporteerd door Albert Gerritsma, die de werf op zijn beurt weer in contact bracht met ontwerper Guido de Groot. De Groot ontwierp onlangs in samenwerking met Howard Chen, de grote man achter Selene, een 92-voeter die de robuuste elementen van een traditionele trawler koppelt aan modern design. Chen laat de Selenes bouwen op zijn Jet-Tern Marine werven net buiten Hong Kong. Er zijn er twee: in Dong Guan worden de kleinere schepen gebouwd, terwijl in Zhuhai alle boten vanaf 58 voet van stapel lopen. 'De twee werven staan volledig op zichzelf,' meldt Gerritsma. 'Het polyesterwerk en interieurs worden op beide locaties gebouwd. Zhuhai is overigens zo'n typisch Chinese, planmatig opgezette locatie. De overheid heeft er de scheepsbouw geconcentreerd en je vindt er bijvoorbeeld ook de productiefaciliteiten van Brunswick en Kingship.'

Omdat het tropisch warm is, lopen we op onze blote voeten vooral buiten op het dek rond. De flybridge wordt overkapt door een vaste bimini, die voor voldoende schaduw zorgt, en ook op het achterdek kun je de zon ontvluchten. Niemand van de bemanning maakt gebruik van het zonnezitje voor de karakteristieke Portugese brug, de verschansing direct onder de ramen van de stuurhut, als we richting Victoria Harbour varen. Deze zeestraat, waar de negentiende-eeuwse Star Ferries heen en weer tuffen tussen Hong Kong Island en het vasteland van Kowloon, is het hart van de stad. Het krioelt er van schepen, bootjes, veerboten en zelfs jachten. 'Kijk,' wijst Antony, 'daar gaat de boot van Li Ning.' Op onze vragende blik kan hij niet anders dan reageren met een uitgebreidere beschrijving. 'Li is de man die als eerste olympische turnmedailles won voor China in 1984. In 2008 ontstak hij in Beijing het olympisch vuur, door met een fakkel door de lucht te zweven. Maar hij werd pas rijk dankzij zijn eigen kledingmerk.'

Li mag als voorbeeld gelden voor de dubbele rol die Hong Kong voor Chinezen speelt. De stad was ruim anderhalve eeuw een kolonie van het Verenigd Koninkrijk, maar werd in 1997 weer bij China gevoegd, hoewel het een hoge mate van autonomie mag behouden. Ook

VANUIT DE *lucht* WERD ONTDEKT DAT VEEL VAN DE *hongs* HOL ZIJN

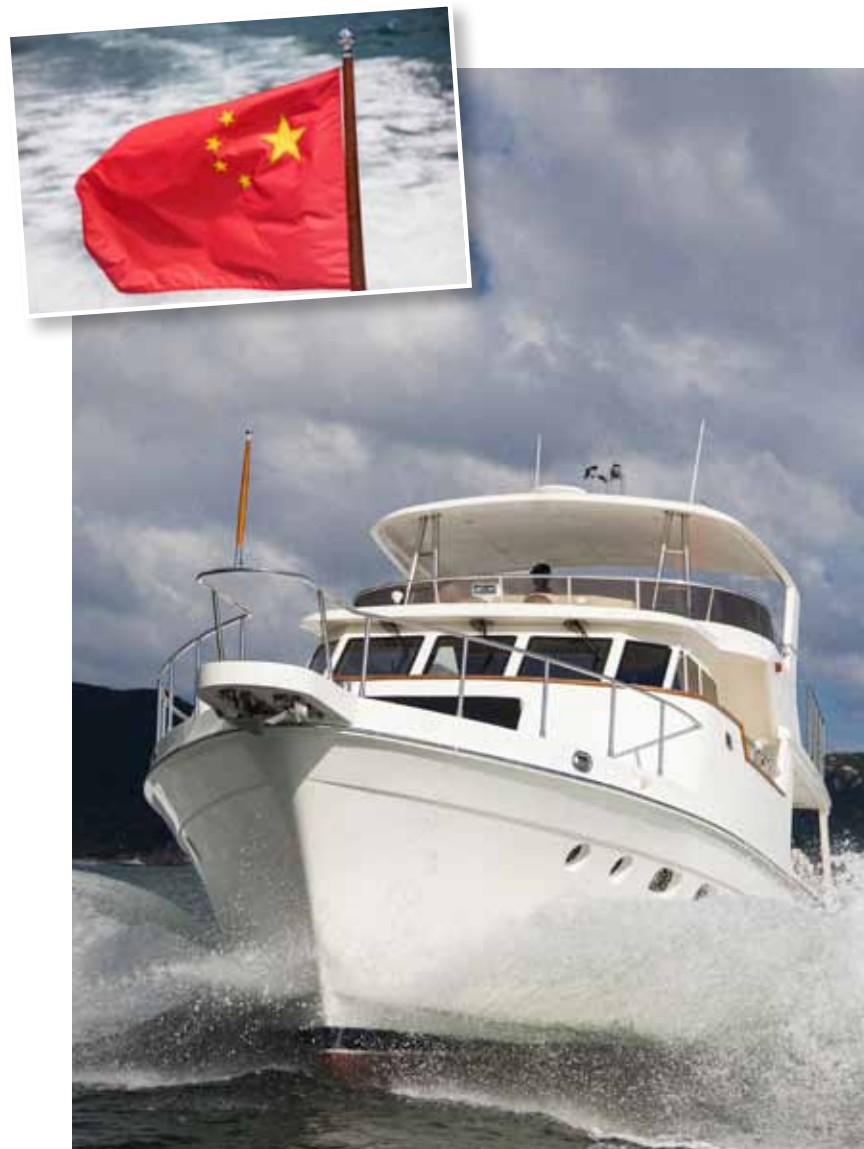
pagina 6-7: het motorjacht Amtha van Amanpuri yachts
linksboven: natuurpark Khao Sok
rechts: Krabi

de bevolking, nog steeds gewend aan Brits burgerschap, is veel mondiger. Als in 2012 de Chinese premier het derde lustrum van de Chinese zeggenschap over Hong Kong komt vieren, staan in een aantal straten de demonstranten klaar met spandoeken en vlaggen. Daarnaast is Hong Kong uitgesproken kosmopolitisch, en dat trekt geslaagde Chinezen als Li aan. Ze kopen de tientallen winkels leeg met merk- en designproducten. Berucht zijn de rijen voor de Louis Vuitton-winkel aan Canton Road. Grote zeeschepen passeren onze Selene aan bakboord. Gelukkig is er sprake van een verkeersscheidingsstelsel; ▶



jachten blijven dicht langs de oever van Hong Kong Island en varen achter een paar kleine eilandjes langs om de oceaanreuzen te ontlopen. De trawler heeft weinig moeite met de golven die ze produceren, en vaart tussen twee ranke torens door die als poortwachters aan weerszijden van Victoria Harbour staan. Poortwachters van het grootkapitaal wel te verstaan, want de ene toren is

VANUIT DE *lucht* WERD ONTDEKT DAT VEEL VAN DE *hongs* HOL ZIJN



het International Commercial Center (ICC), de andere draagt de naam International Financial Center (IFC). Iedere avond maken ze deel uit van een spectaculaire lasershow, die de wolkenkrabbers van de stad met elkaar opvoeren.

Aan stuurboord ligt het “oude” Hong Kong, met de wijk Central, aan bakboord Kowloon, met het gezellige Tsim Sha Tsui. Aan de waterkant van Kowloon vind je ook de meeste restanten van het Britse maritieme erfgoed. Natuurlijk het fenomenale en hoogst koloniale Peninsula Hotel, waar tegenwoordig een aantal boetieks in gevestigd is, zodat iedereen er een kijkje kan nemen of een prijzige espresso kan bestellen. Een korte wandeling verder stuit je op “1881 Heritage”; een stadsdeeltje dat gelukkig net op tijd gered kon worden van alle bouwwoede die er in Hong Kong heerst. Hullet House maakt er onderdeel van uit, het oude hoofdkwartier van de politie. Het pand is nu verbouwd tot boutique-hotel, maar in de bar kunnen de bezoekers elkaar in een wilde bui opsluiten in de politiecel die bewaard is gebleven. In de oude paardenstallen is nu een grill-restaurant gevestigd. Voor Hullet House staat een kleine ronde toren. Je kunt er nog steeds binnenlopen om een kijkje te nemen bij het apparaat dat vroeger het tijdsein gaf voor de schepen in Victoria Harbour. Een grote bal kon over een stang op de toren heen en weer schuiven. Die bal werd omhoog gehesen en viel op een vast tijdstip naar beneden. De kapiteins konden dan hun chronometer aan boord gelijk zetten, de klok die vroeger nodig was om een juiste lengtegraad te kunnen berekenen. In 1907 werd het apparaat in een nieuw torentje geplaatst op een conische rotsbult, die “Signal Hill” werd gedoopt. De heuvel ligt nu verscholen tussen de enorme hoogbouw, en je moet goed zoeken om de trap naar boven te vinden. Maar eenmaal boven aanbeland is er een schitterend uitzicht over een groot deel van Victoria Harbour. Het is een bijzondere plek, omgetoverd tot een klein park, waar je even tot rust kunt komen.

Terug aan boord stomen we verder door in oostelijke richting. Enorme pontons sluiten een deel van de haven af om zo een langwerpige baan te maken voor de drakenboottraces die morgen plaats zullen vinden, vertelt Antony. ‘Er komen teams uit de hele wereld.’ Iets verder aan bakboord ligt de Royal Hong Kong Yacht Club, verzamelaarsplaats voor de rich and famous van de stad, net als The Landmark Mandarin Oriental Hotel, waar in restaurant Amber de Nederlander Richard Ekkebus de pollepel zwaait. We passeren de schuilhavens voor de gevreesde tyfoons en varen nog een half uur door, totdat we eindelijk het eind van de miljoenenstad bereiken bij Lei Yue Mun, waar een paar kleine vissersdorpjes liggen met huizen op palen. Er is een vismarkt waar je prima kunt eten, maar helaas is de Selene van Antony iets te groot en te glimmend om tegen het ruwe beton aan te leggen. Meneer Cheng geeft een slinger aan het roer en stuurt de bonzende stad weer in om via Victoria Harbour terug te varen naar zijn eigen Aberdeen

Reistips

Vliegen

Hong Kong is een waar verkeersknooppunt in Azië, dus luchtvaartmaatschappijen te over die naar de stad vliegen. KLM en Cathay Pacific vliegen rechtstreeks, in circa 12 uur. Houd rekening met een jetlag op de heenreis, vanwege het “tegen de tijd in vliegen”. Een groot aantal vliegmaatschappijen bereikt de stad via een tussenstop. Voor Hong Kong is een geldig paspoort voldoende. De lokale munteenheid is de Hong Kong dollar.

Slapen

Slapen aan boord kan natuurlijk, maar vanuit Aberdeen Harbour betekent dat steeds een taxirit van een half uur naar het centrum. Dus beter is een locatie in Kowloon of de wijk Central op Hong Kong Island. Central is zakelijk georiënteerd met grote glazen torens; kleinere boutique-hotels zijn in de wijk Tsim Sha Tsui in Kowloon te vinden. De Butterfly-keten kiest in Hong Kong de beste “mensenlocaties” uit, en staat dus garant voor een gezellige hotelomgeving. Wij slapen in Butterfly on Prat Av. (www.butterflyhk.com) Wie koloniale luxe wil ervaren, logeert natuurlijk in The Peninsula. (www.peninsula.com) Bijna net zo legendarisch is The Mandarin Oriental Hotel aan de overzijde van Victoria Harbour. (www.mandarinoriental.com) De kleinere hotels op Hong Kong Island bevinden zich daarachter, op Hollywood Road (bijvoorbeeld Como Como; www.comocomo.com.hk) en in Wellington Street.

Eten en drinken

Eten en drinken is overal in Hong Kong en vaak verrassend goed, van westers tot Aziatisch. Maar iedereen wil in ieder geval een keer de zee-egels van Richard Ekkebus gegeten hebben in Amber, het restaurant van The Mandarin Oriental. Wie geen reservering weet te regelen, verkast richting de wijk Soho, waar legio restaurants te vinden zijn. Aan de overzijde van Victoria Harbour op Kowloon heeft de stad een meer Chinees karakter als het om eten gaat; hier vind je complete straten met eetstalletjes, bijvoorbeeld in de omgeving van Temple Street. Hier wordt ook de nachtmarkt gehouden, met allerlei stalletjes vol snuisterijen.

Shoppen

Wie “Hong Kong” zegt, zegt “shoppen”. Alle grote merken zijn met zogeheten flagship-stores neergestreken in de stad om te voldoen aan de vraag van de nieuwe rijken, vooral ook uit “mainland China”. Giorgio Armani zit direct naast Hullet House en Louis Vuitton aan de overkant, verder zijn Fendi, Chanel, Cartier, Gucci en vele, vele andere ook prominent aanwezig. Canton Road op Kowloon is echter de prettigste aaneengesloten winkelstraat.



Must Sees & Do's

- De pieren van de Star Ferry en de Star Ferry zelf; een overtocht met de veerboot laat de bezoeker weer even vertoeven in het Hong Kong van 1920 en biedt een fenomenaal uitzicht op de krankzinnige hoogbouw.
- Signal Hill, een uniek parkje met antieke toren voor tijdsein en uitzicht over Victoria Harbour.
- The Peninsula, het koloniale hotel met Bulgari- en Cartier-shops, waar je ook prima een kopje koffie kunt drinken om de Financial Times te lezen.
- Neem de “escalator” in het stadsdeel Central om met de ellenlange roltrap de heuvel te beklimmen en uit te stappen bij de Jamia Moskee uit 1915, een mooi groen geschilderd exotisch gebouw met tuin waar je volledig tot rust komt.
- Hollywood Road is een gezellige straat, maar de Man Mo Tempel is de echte bezienswaardigheid waar ook westerlingen hun toekomst kunnen laten voorspellen.
- Een bijzondere tip is de Chi Lin Nunnery op Diamond Hill, het boeddhistische klooster waarvan het grootste deel te bezichtigen is, inclusief de Zen-tuin. Te bereiken met de metro, die overigens fantastisch functioneert. ■