

**HENK DE VELDE**

**ZWAAIEN  
NAAR  
BLUFF**



**E L M A R**

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	9
<b>Inleiding</b>	11
<b>Passie</b>	15
1 Weer onderweg	19
2 De Atlantische Oceaan	29
3 De Indische Oceaan	49
4 Zwaaien naar Bluff!	67
5 De Grote Oceaan	87
6 Vermist	109
7 Homeward Bound	143
8 The Blues	157
<b>Thuiskomen</b>	167
<b>Uitrusting</b>	173
<b>Verklarende woordenlijst</b>	181

# Inleiding

Nog terwijl hij met de Alisun J&B op 24 maart 1990 Kaap Hoorn rondde, nam Henk de Velde het vaste besluit om hier zo snel hij kon terug te keren. In een tweede poging om solo en non-stop de wereld rond te zeilen. Dan met een superschip en binnen honderd dagen. Vijf ontwerpers werden uitgenodigd om voor dit schip de tekeningen te maken, vier bekende buitenlanders en de Nederlander Bernd Kohler, zelf een verwoed catamaranzeiler. De grote uitdagingen lagen op verschillend gebied. De catamaran wordt door velen ongeschikt geacht voor een non-stop reis rond de wereld. Laat staan solo. Laat staan binnen honderd dagen. Daarbij zou de reis het schip tot op de zestigste breedtegraad brengen, het gebied waar de kracht van de zuidelijke oceanen door niets wordt gebroken. Zo zuidelijk had geen catamaran ooit gevaren. Ten slotte zou het dan nog een schip moeten worden dat tot bijzondere prestaties in staat moest zijn. Ook in de hand van slechts een man.

Rhebergen Multihull Yachts werd gekozen als bouwer. Simon Rhebergen had het bewijs van zijn kunnen immers al geleverd met de Alisun J&B waarmee Henk de Velde zijn eerdere poging had gedaan om in z'n eentje de wereld rond te zeilen. Dat deze tocht in Bluff in Nieuw-Zeeland moest eindigen had niets te maken met de kwaliteit van het jacht, maar alles met het geweld van de zuidelijke oceanen.

Ook bestond er al een zekere gedachte over wie als sponsor van de tocht kon worden gezocht. Die gedachte was zelfs zo sterk dat het aannemelijk leek om eerst alle voorbereidingen te treffen, alvorens het verzoek te doen.

Dat betekende budgetberekeningen maken. Zorgen voor details zoals beslag- en uitrustingslijsten, opvragen van prijzen en technische specificaties. Kortom, inrichten en zeilklaar maken van het recordschip dat alleen nog maar in gedachten bestond. En alles in het diepste geheim, want, nogmaals, de mogelijke sponsor wist nog van niets. Bernd Kohler zorgde voor de eerste tekeningen. En Kees Radius werd verzocht om een artist impression te maken van het schip dat in fantasie een tocht ondernam voor de Nederlandse kust. Hij was ook de eerste die de naam van die sponsor te weten kwam. Diens naam immers,

moest in grote blauwe letters op de knalgele rompen en op het grootzeil worden geplaatst.

Moet een sponsor affiniteit hebben met watersport of met de zee? Nee natuurlijk niet, maar toen Henk de Velde zijn keuze kenbaar maakte, lag het verband duidelijk voor de hand. Hij zocht contact met het snelgroeiende textielconcern Zeeman textielSupers in Alphen aan den Rijn, een bedrijf met pit, waaraan niemand dacht.

Koos Matroos klom echter niet zomaar in de mast, al zag Henk de Velde al een grote gele spinaker met een Hollands jongetje aan het stuurwiel voor zich. De in geel en blauw uitgevoerde nieuwe boot had hij voor zichzelf al de naam de *Zeeman* gegeven.

De sponsoring kwam rond met Zeeman textielSupers als enige sponsor. Bernd Kohler kon snel aan de slag, want veel stond er nog niet op papier van wat de grootste catamaran ooit in Nederland gebouwd, moest worden. Alles was nog lucht.

Zowel de bedenker als de ontwerper trokken 'in' op de werf. Bernd met zijn catamaran, Henk met zijn caravan.

Rhebergen had op dat ogenblik tien man aan het werk. Eerst gedurende normale werkdagen, daarna met gewoon overwerk en ten slotte in koortsachtig tempo waarin soms dagen werden gemaakt van zestien uur.

De bouw van de Zeeman vorderde snel. Voorlopig in stilte, later in de drukte van journalisten, radio en televisie. De 5 uurshow van RTL4 zou het hele project gaan volgen. Het was natuurlijk ook een onderneming die nationaal en internationaal de aandacht trok. Maar liefst drie records zouden gevestigd kunnen worden. Non-stop vijftienduizend mijl, de wereld rond in honderd dagen solo en de zuidelijkste tocht ooit door een catamaran ondernomen. Een onderneming waaraan een aantal specialisten in public relations en op juridisch en financieel gebied moest worden verbonden om alle vragen te kunnen beantwoorden.

In de caravan rolde de ene fax na de andere binnen. De telefoon stond daarbij roodgloeiend. Kostbare tijd moest worden besteed aan technische en organisatorische voorbereidingen.

En, Henk de Velde moest ondertussen z'n vaarbewijs halen. Dat

hij het op achttwentigjarige leeftijd al had gebracht tot gezagvoerder op de koopvaardij, dat hij met de *Orowa* en de *Alisun* tweemaal rond de wereld was geweest en behoorde tot de bekende zeezeilers in Nederland, speelde daarbij geen enkele rol. Wet is wet. Henk bevoer een zeegaand schip. Henk moest dus examen doen en kreeg officieel het bewijs dat hij gerechtigd was om te doen wat hij wilde.

Op de werf was het intussen zagen, passen, lijmen, schuren, plamuren en kwasten met de grootste zorgvuldigheid.

Het verven werd een drama, maar de Zeeman werd geel. Daarna moest de voorgevel uit het werfgebouw want de deur was geen elf meter en dertig centimeter breed.

Uitzonderlijk was dat de Zeeman niet te water werd gelaten maar op de wal werd gedoopt. De wal, wat heet! Voor deze plechtigheid was de Dam in Amsterdam als lokatie gekozen. Hiermee kreeg de Zeeman de betekenis van een soort nationaal symbool. Vlaggenmasten, verkeersborden en -lichten, tramkabels en abris moesten worden verwijderd om het transport van het schip over het Damrak mogelijk te maken.

Op 4 maart, lag de Zeeman, geweldig groot, geweldig geel, te wachten op de doop door Stefan de Velde, Henks zoon. Onder de genodigden bevonden zich de burgemeesters van Alphen aan den Rijn en Amsterdam en de heer en mevrouw Zeeman.

De proefvaarten bestonden uit verschillende korte promotietochten voor de sponsor. Dat wilde zeggen, waar er feest was, was de Zeeman. Visserijdagen, havendagen, vlootschouwen, het maakte niet uit. Ook moest de Zeeman voor een evenement uit het water. De public relations-adviseurs vonden het een aardig idee om het schip als een soort triomfpoort voor de tent te plaatsen waarin het personeel van Zeeman een feestje kreeg aangeboden. Natuurlijk moest de boot zeil voeren, dat maakte het echter. En maakte dat Henk de Velde en zijn scheepsmaat Martijn op de bewuste dag, op het droge, aan de zeilen stonden. Het personeel vond het een mooie show, die twee mannen die een heuse imitatie van zeezeilen weggaven. Niet beseffend dat Henk en Martijn het echt niet makkelijk hadden. Want hoe hou je het zeil van een vastliggende boot in de hand als er toch wel wat wind staat?

De promotietochten brachten ook het eerste ongeluk. Op het IJsselmeer brak de mast. Nederland in rep en roer. Zover had Zeeman het inmiddels al wel gebracht.

Het officiële afscheid van Nederland vond plaats in de 5 uurshow. Nog eenmaal werd daar de catamaran-song gezongen door het Van Gemerens familiekoor: *I left home, to find adventure, on the water, face destiny...*

Henk de Velde kreeg een verrassingspakket mee, met goodies voor elke week. Hij zou ze stipt op de gewenste tijd open maken.

Dezelfde avond nog reisde Henk de Velde naar Brest, waar de Zeeman klaar lag. De reis, waarvan iedereen zich een andere voorstelling maakte, hoewel niemand de dramatische afloop kon voorzien, nam een aanvang. Aan boord, in het documentenkoffertje, bewaarde hij de krant waarmee hij, volgens een belofte aan zijn vrienden, naar Bluff zou zwaaien. Binnenkort dus, naar hij veronderstelde.

# Passie

Gedreven, zo noemden ze hem toen hij zijn vorige boot na een dramatische schipbreuk voor de kust van Frankrijk moest laten bergen. Henk de Velde, 43 jaar, lange-afstandzeiler, gepassioneerd. Niet te kort, want wat heet lange afstand: solo non-stop-de-wereld-rond. En dat binnen 109 dagen. Het wereldrecord. Onder de zeezeilers geldt het als de absolute top. Sinds de Amerikaan Joshua Slocum in zijn eentje de globe rondde en in 1968 de Engelsman Robin Knox-Johnston – ‘een goede vriend van me’ – als eerste met zijn sloep *Suhaili* datzelfde zonder ergens af te meren – non-stop – deed in 313 dagen, zijn veel pogingen gedaan om die prestatie te overtreffen.

Drie jaar geleden deed Henk met zijn van Knox-Johnston overgenomen catamaran *Alisun J&B* een poging.

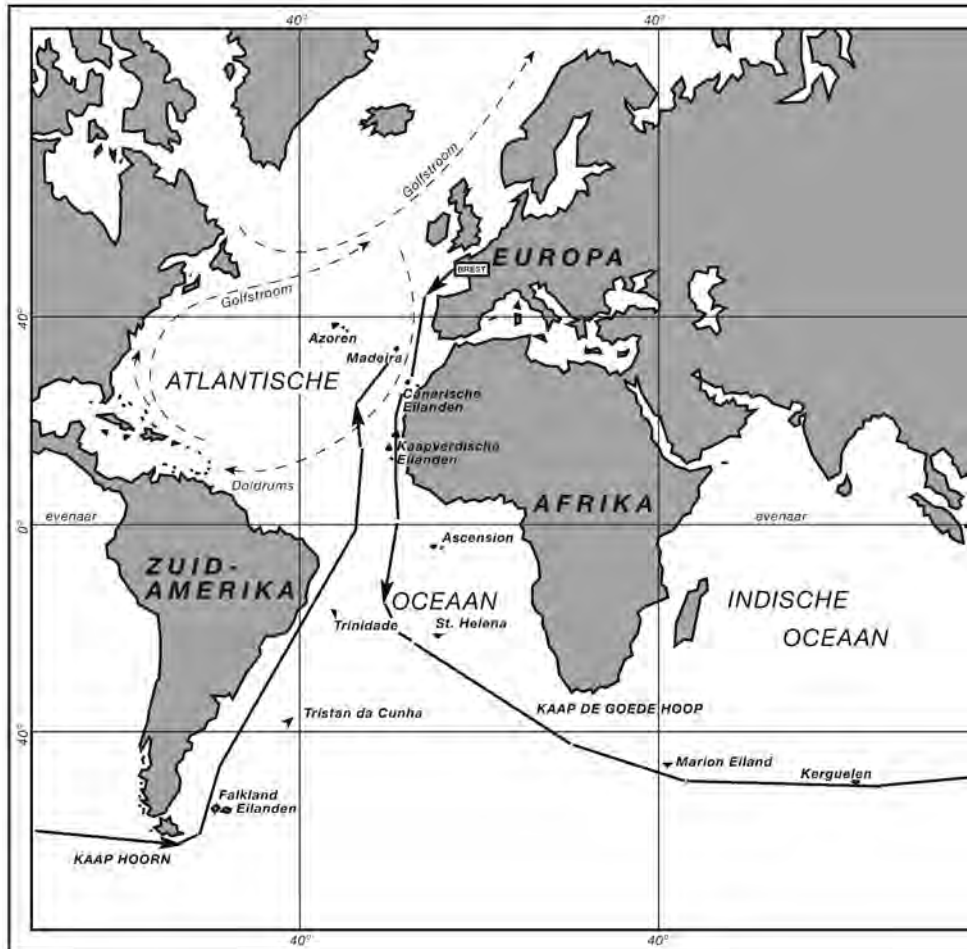
Het werd een lijdensweg. Een serie zeer zware stormen teisterde hem in de Zuidelijke IJsee, sloeg zijn kuip eruit, waardoor hij gedwongen werd bij ontij in Bluff, Nieuw-Zeeland, binnen te lopen. Non-stop was over, maar hij voltooide de reis desondanks in 158 dagen en negentien uur. De helft van de tijd die zijn vriend Knox-Johnston nodig had. En dat met een gebroken voorbeam.

‘De Alisun was natuurlijk niet te vergelijken met de Franse miljoenenmachines. Ik kon meestal slechts met gereefd tuig varen, het schip zakte diep in het water en kwam niet hoog genoeg aan de wind.’ In zijn boek, *Een sfeer van onrust* beschrijft hij zijn ontberingen.

Henk de Velde heeft er alles op gezet om het record van de Fransman Lamazou te verbeteren. Als hij tenminste niet op een ijsberg loopt, kentert, op een walvis vaart, lek slaat, een mast overboord zeilt, een been of een arm breekt of wat voor ander onheil ook ontmoet. Als hij slaagt is hij onsterfelijk.

Is dat de reden voor zijn hartstocht?

‘Het is gegroeid. Een uit de hand gelopen jongensdroom. Het is begonnen in mijn geboortestad Kampen (IJsselmuiden). De kapitein/wereldreiziger/zending noemden ze me op school.’ De koopvaardij werd het. Op zijn achtentwintigste was hij gezagvoerder, gaf er

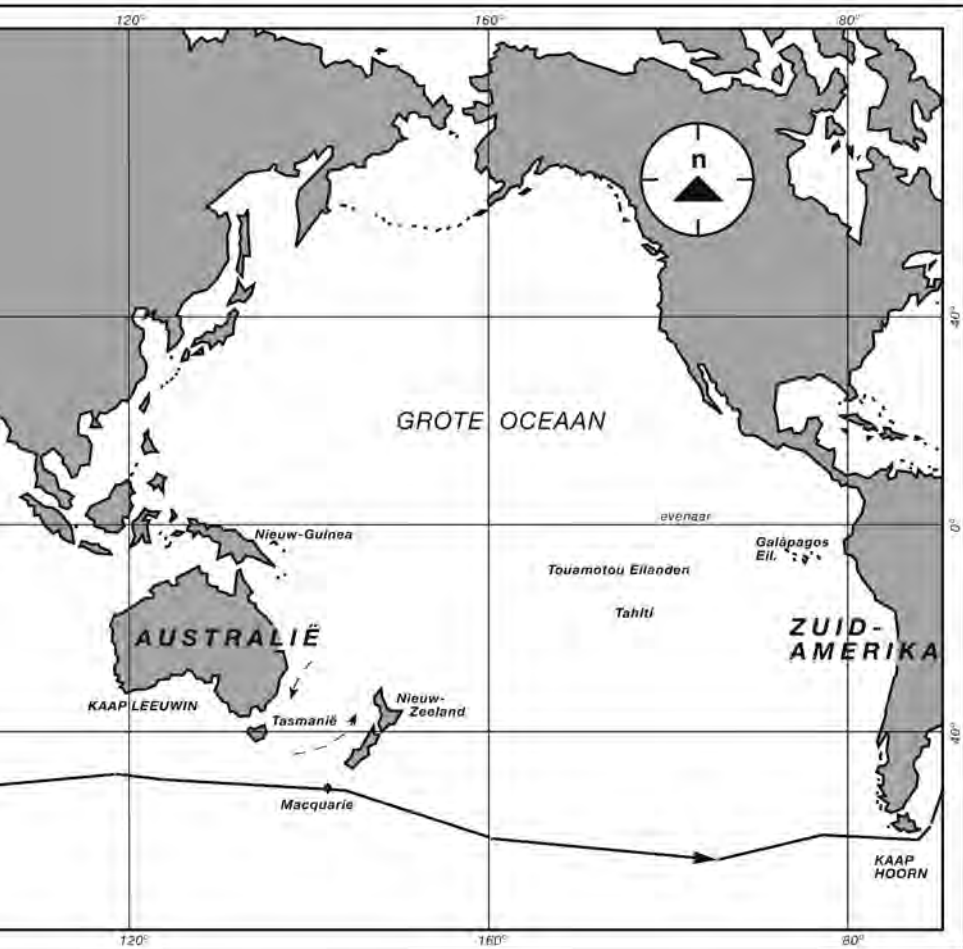


de brui aan en ging met zijn vrouw en zijn zelfgebouwde catamaran de wijde wereld in. Zeven jaar duurde de reis. Zijn zoon werd geboren op Paaseiland. Na een cycloon op de Indische Oceaan hield zijn vrouw het voor gezien. Maar Henk ging door. Waarom?

Bescheiden: 'Ik moet bekennen dat het me toch wel wat deed toen ik die duizenden mensen in IJmuiden zag zwaaien. Misschien wilde ik bewijzen dat ik het alleen ook kan.'

Hij woont in een caravan, pal naast zijn nieuwe schip in aan-





bouw, bijna onvindbaar in de chaotische omgeving van het oude NDSM-terrein in Amsterdam-Noord.

Naast de werf waar een geoloog, een goudsmid, een bioloog en de ploeg van Simon Rhebergen de supermachine voor zijn recordpoging construeren naar een ontwerp van Bernhard Kohler uit Gouda.

Wie het schip ziet, valt bijna om van verbazing. De Zeeman betekent pure science fiction. Twee rompen van cederhouten latten – de vervolmaking van het principe van de BM van Bulthuis – in compositie

met epoxy zonder schroeven en met een lengte van achttienhalve meter elk.

Met stofmaskers voor mond en neus werken de academisch geschoolde ambachtslieden tussen de dwarsscheepse schotten op de bodem van gemiddeld tweeënhalve meter diepe rompen aan het schip dat Henk met daggemiddelden van vierhonderd mijl over de oceanen moet jagen.

‘Eigenlijk is het surfen, je stuift erover. Tien knopen, dan weer twintig, en ga zo maar door. Een van de snufjes is het vermogen om ruim vierhonderd liter water van de ene romp naar de andere te hevelen. Verder komt er in iedere romp een luik. Niet om eruit te kunnen, maar om naar binnen te komen, want als je kapseist, ben je er binnen een paar tellen geweest. Het water is daar – 58 graden zuiderbreedte – zo koud dat een puts (emmer) zeewater onmiddellijk bevroest.

De twee rompen (eierschalen) hebben een tussenruimte van elf meter en een gewelfd brugdek: de cockpit. Een kajuitje van enkele kubieke meters (vier bij twee bij anderhalf waar alles in moet. Hoeveel? Heel weinig, vast voedsel, Ovomaltine bijvoorbeeld en water.

‘Tijdens de reis met de Alisun heb ik maar tweehonderddertig liter water gebruikt. Wat ik nu meeneem kan in twee karretjes van de supermarkt. Als je begint, weet je niet hoe moeilijk het is. Het kost je al je geld, al je energie en brengt veel teleurstelling. Het heeft me mijn vrouw, mijn zoon en mijn woonboot gekost. En toch ga ik door. Voor mij is dat makkelijker dan stoppen...

De enige die er een eind aan kan maken is een vrouw.’

## Hoofdstuk 1

# Weer onderweg

Achter in de klas zat Henkie te wachten op de bel. De dag had voor hem al te lang geduurd. Schrijven, rekenen, aardrijkskunde en geschiedenis. Hij wilde naar huis, naar zijn kamer om verder te lezen in het boek van Thor Heyerdahl over het vlot gemaakt van boomstammen.

Eindelijk ging de bel. Al zijn klasgenootjes renden het schoolplein op, het hek uit, de straat op. Henkie liep met een omweg naar huis.

In de Achterstraat stond hij voor de boekwinkel van mevrouw Wensvogel. MET MEVROUW WENSVOGEL DE WERELD ROND stond er met grote letters op het raam geplakt en in de etalage lagen boeken over alle landen van de wereld. Over Amerika en Australië, over het verre China en Rusland en nog veel meer.

Het mooiste vond Henkie de boeken over Marco Polo die naar China reisde. Of Eric de Noorman met de Vikingen op lange schepen met hoge oplopende boegen.

Ook zag hij boeken over mannen op kleine zeilschepen die over de grote oceanen van de wereld voeren.

Als hij zo voor de winkel stond te dromen tikte mevrouw Wensvogel altijd tegen het raam.

'Je mag wel binnen komen,' zei ze dan, 'als je maar niet met je neus tegen het winkelraam drukt, want dan moet ik weer die ramen lappen.' Maar naar binnen gaan durfde hij niet. De kleine winkel was zo vol met boeken dat hij het er benauwd van kreeg. Nee, als mevrouw Wensvogel tegen het raam tikte, rende hij weg en dacht elke keer weer dat zij hem uitlachte. Net als de andere kinderen op school. Echte vriendjes had Henkie niet. Hij speelde in het speelkwartier wel met de anderen maar in gedachten voer hij met Eric de Noorman naar Groenland.

Na school deed hij ook vaak mee met cowboy en indiaantje spelen tussen de tuinen achter de huizen. En in de winter ging hij met de anderen over de bevroren sloten naar school. Af en toe

zakke hij met een voet door het ijs, dat maakte het spannend. Elk spel was een expeditie.

Om 's avonds thuis op zijn kamer te kunnen dromen, haalde hij de boeken van mevrouw Wensvogel uit de bibliotheek.

Op een dag werd Henkie achterna gezeten door een groep jongens van een andere school. Hij rende van hier naar daar maar op elke straathoek kwam een belager op hem af.

Hij schoot de Achterstraat in, bleef staan voor de winkel van mevrouw Wensvogel, terwijl de jongens van alle kanten op hem af kwamen. Hem bleef nog slechts een kans. Hij greep de deurknop beet, duwde de deur open, stormde hijgend naar binnen en staarde in de ogen van mevrouw Wensvogel tussen de duizenden boeken de wereld rond.

'Wat doe jij hier?' vroeg ze.

Henkie stotterde wat en keek angstig door het winkelraam naar buiten. Hij zag de jongens rondkijken en praten. Het was of hij van de wereld verdwenen was.

Het duizelde hem ook een beetje en hij zag sterretjes, mist en rook. Zijn schoenen waren nat en het water dat uit zijn haren droop was zout. Nog zouter dan dubbelzoute drop. De vloer bewoog ook en het was alsof de wanden vol boeken op hem af kwamen. Zijn maag deed raar. Het borrelde en hij kreeg het heel benauwd.

'Ga even zitten, jongetje,' hoorde hij mevrouw Wensvogel zeggen. 'Wat is er met je, voel je je niet goed? Moet je wat drinken?' Mevrouw Wensvogel keek hem vragend aan.

Hij hikkelde wat over de jongens die achter hem aanzaten toen zijn blik op de glazen potten vol kleurige enveloppen viel. Op iedere envelop stond een naam. Hij zag Thor Heyerdahl en Jacques Cousteau, Columbus, Willem Barentsz, Conny van Riet-schoten en Dirk Nauta... zijn voeten werden steeds kouder. Het zoute water droop nu van zijn kleren af op de grond.

Hij keek in de ogen van mevrouw Wensvogel en voelde dat dit de kans van zijn leven was, hij moest het nu vragen.

'Zeg het maar, jongentje.'

'Ik ben Henkie,' zei hij.

‘Dat weet ik,’ zei mevrouw Wensvogel. Henkie zag dat ook mevrouw Wensvogel nat was van het zoute water dat nu uit het plafond leek te druipen.

‘Ikke, ikke wil zeezeiler worden,’ klonk het uit Henkie’s mond.

Mevrouw Wensvogel glimlachte.

‘Weet je wat je zegt?’

Weet je dat dat niet zomaar gaat?’

Weet je dat je uitgelachen zult worden?’

Weet je dat ze jaloers op je zullen worden?’

Weet je dat je eenzaam zult zijn?’

Weet je dat je angst zult leren kennen, dat je misschien wel verdrinkt?’

Henkie knikte na elke vraag. Hij wist wat hij zou antwoorden.

Op de weg is het ook gevaarlijk en de buurman kreeg een dakpan op zijn hoofd toen hij rustig achter zijn huis in de tuin zat.

En zijn vader had hem toch altijd geleerd dat hij moest doen wat hij het beste dacht te kunnen?’

Hij kende trekvogels, paradijsvogels en nu ook wensvogels. Hij voelde dat wat je wenst waarheid kon worden.

Het zoute water was niet koud meer. Hij zweette en wist dat die jongens buiten niet zomaar achter hem aan hadden gezeten.

Nee, ze hadden hem gedwongen de winkel binnen te gaan. Hij was ze er nu dankbaar voor want hier, tussen al die boeken, lag zijn toekomst.

Hij voelde de hoge golven, hij voelde het trillen van de masten, hij voelde de spieren in zijn armen als hij aan de zeilen trok... mevrouw Wensvogel had haar handen op zijn schouders gelegd.

‘Je weet wat je wilt,’ zei ze zacht. ‘Je zult er alles voor over hebben om je doel te bereiken. Je zult het op je eigen wijze doen, dat weet ik, je zult lachen en huilen, maar ik kan je niet tegenhouden ik wil je ook niet tegenhouden, zeezeiler zul je worden.’ Toen begon het hard te waaien, de boeken langs de wand in de winkel stonden te schudden op de planken, het regende en het hagelde.

Mevrouw Wensvogel ging zitten, ze zag bleek. Henkie ging staan, hij stond kaarsrecht, hij was bang maar ook trots... zeezeiler klonk het door zijn hoofd toen hij de winkel deur achter zich dichttrok.

Onderweg, ik ben weer onderweg.

Zuid-west de wind, een depressie verder op de Atlantic...

Ik ben weer onderweg.

Weinig mensen realiseren zich dat hun bestaan afhankelijk is van hun omgeving. Direct contact met de natuur brengt onrust in het hart. De depressies van de Noord-Atlantic heb ik achter me gelaten. Ik voel me opgelaten en tevens moe.

Moe van toch die spanning rond het vertrek uit Brest met de toen voor me liggende koude stormen van de Golf van Biskaje en voor Kaap Finisterre.

Ik wil niet gaan slapen. De zon is al warm. Ik zie de bergen van Gran Canaria. En denk aan de uitgebluste vulkanen van Lanzarote. Kaal, bruin, zwart, maar van een ongekende schoonheid. Dor en droog, maar ingelijst in blauw, groen en wit. Het strand van Papagayo. Susan in het zand...

Ik ben drie maal op Lanzarote geweest. Het is een van mijn favoriete eilanden. Ik hou van tegenstellingen daar. De wildernis naast het vakantieparadijs. Het dorre land met die ongelofelijke kleuren die je nergens anders ziet naast de boulevard met toeristen die er souvenirs kopen en zich vol gieten. Om de volgende morgen uit te slapen en de nacht daarop wederom niets van het eiland te hebben gezien.

Voor mij is Lanzarote het eiland van uitgebluste vulkanen met daartussen de witte huizen met hun groene deuren. En kleine, onaangetaste stranden tussen prachtige rotsformaties.

Ik heb al veel eilanden gezien. Een zeeman is tegelijk ook een eilandbewoner. Een zeeman vaart zijn eiland over de wereldzeeën om van te leven, precies zoals de bewoners van eilanden hun land onderhouden. De zeeman verlangt altijd weer naar de zee. De eilander altijd weer naar zijn eiland. Waar hij ook is, hoe goed hij het ook heeft.

En elke keer als de zeeman langs de eilanden vaart verlangt hij naar land. Naar de mensen. Naar het leven dat hij mist op zijn zee. Missen en verlangen. Hier zijn en daar heen willen. De stilte en de onrust, de rust en de stormen, het onbekende diep in hem. Datgene wat hij niet begrijpt en niet onder woorden brengen kan.

Herinneringen aan de mensen van die eilanden.

Gedachten aan die vrouw in het zand. Die vrouw op een bergkam, waar zij over de zee keek, waar in de verte een schip voer. De wind in haar haren, de wind in haar hart.

De zon schijnt op de huizen van Maspalomes, de zuidkust van Gran Canaria. Gerrit Jan kwam de films ophalen. Omdat het nacht was en er weinig wind stond is hij de hele nacht tot aan het daglicht met mij opgevaaren. Eerst met de duizenden lichten van Las Palmas op de achtergrond.

Toen hij wegging, voelde ik me enigszins verlaten. 'Wanneer zie je nu pas weer land,' had hij gevraagd. Wanneer zie ik weer mensen, dacht ik.

In de verte achter mij verdween zijn motorboot.

Aan bakboord, richting Marokko, waar de zon opkomt, vaart een tanker. Tussen onderbroken, zwarte wolken zie ik goud. Dan valt de wind weg tot een totale stilte. Geen vaart door het water. Geen gedachten aan records. Dat komt nog wel.

De eerste lange stilte. Ik kan niet tegen windstiltes. Dat weet ik nog van de vorige reis. Windstiltes maken mij murw. Ik repareer de zeillat. Verder laat ik de reacher staan. De zon brandt op mijn rug. Het is tweede kerstdag. In zes dagen en vijftien uur ben ik van Brest naar de Canarische Eilanden gezeild. Een goed begin. Maar op die windstilte heb ik niet gerekend. Wind, die wil ik voelen. Alleen wind kan me heel snel weer thuis brengen. Want dat is het doel. Zo snel mogelijk de wereld rond. Non-stop.

Wie heb ik achter gelaten? Want dat heb ik. Er zijn zoveel mensen die elke dag aan mij denken. Elke dag. Stefan, heb ik jou gevraagd of ik wel weg mocht? Pap en mam. Susan. Iedereen zou gezegd hebben, ga Henk, ga in vrede. Vaar wel, ik weet het. Toch knaagt mijn geweten. Kerstfeest. Ik heb de rest van de pakjes uitgepakt. Sommige dingen hang ik op als hommage aan diegene van wie ik het gekregen heb. De honingkoek en het kerstbrood eet ik op. Met roomboter.

Als de wind komt, gooi ik de kerstkrans overboord, als een symbolisch offer voor Kerstfeest.

Ik mag niet klagen. Met weinig wind ben ik uit Brest vertrokken, omdat ik weg moest. Ik kon niet langer naar al die gezichten kijken, die mij uit wilden zwaaien. Ik wilde met mijn gedachten op zee zijn, terug op zee zijn. En ik vertrok.

Met het beetje wind zeilde ik toch in twee dagen door de Golf van Biskaje. Vanaf de Canarische Eilanden en de windstilte daar, voelde ik de passaat. Richting Kaapverdische Eilanden. Binnendoor, noordenwind. Vierenhalve dag tot Dakar, op honderd mijl afstand. Meestal had ik volop zon. Soms was de lucht bedekt, af en toe kreeg ik wat regen. Het scheepje spoedde zich voort met tweehonderdtwintig tot tweehonderdveertig mijl per dag. Wanneer mogelijk onder de reacher. Ook 's nachts. Maar ook met een reef in het grootzeil als de wind teveel aantrok.

De eerste vliegende vissen komen aan dek en gaan direct de pan in. Net als de vorige keer. Ik ben weer terug in de onrust. Want rust bestaat ook hier niet. Niet aan de wal en niet op zee. Niet in de vorm, waarin ik rust zoek, tenminste. Rust is berusten en dat kan ik niet. Nog niet. Wat deze reis mij brengt weet ik niet. Dat is onbekend. Succes..., wat is succes. Roem..., wat is roem. Een overwinning..., wat is dat. Vrede, ja vrede in mijn hart. En vechtlust om te winnen. Non-stop en honderd dagen. Ik zal mijn best doen.

Zo is het ideaal. Harde wind. Noordoost vijf. Fantastisch zeilweer. Geen hoge golven, geen dalen, alleen een lichte deining. En voortgang.

Het is jammer als de wind pal uit het noorden komt. Dan moet ik voor de wind opkruisen. De eerste dag begon met de reacher, de tweede vol getuigd en de derde met een reef in het grootzeil. Toenemende wind en een bedekte lucht. Het is zesentwintig graden, terwijl ik op het nieuws hoor dat het in Nederland vriest. Lekker op twintig graden west. Dat is goed, want elke graad te ver naar het westen moet ik terugzeilen.

Voor de wind zeilend heeft de automatische piloot het moeilijk. De hydraulische pompen gieren dan ontzettend. Het plekje waar ze staan, onder de kaartentafel, niet ver van mijn kooi is wel veilig, maar niet ideaal voor mijn rust. Ach het zal wel wennen.





## Nieuwjaar 1993

Om vijf minuten voor twaalf, schiet Stefan ergens in Nederland zijn lichtkogels naar het zuiden en ik richt de mijne op het noorden. Tegen het eind van zijn baan klimt de vuurpijl heel langzaam en staat dan even stil. Op dat moment denken wij aan elkaar.

Kan ik zo'n jongen zomaar alleen laten?

Heeft hij mij niet nodig?

Nee, hij heeft anderen waar hij meer aan heeft.

Toch hebben wij de afgelopen jaren een goede band gekregen.

Daarom zal ik deze reis vechten. Ook voor hem.

Waar was ik vorige jaren? Herinneringen zijn niet goed voor mij. Niet denken aan wat ik achter heb gelaten. Alleen de toekomst telt.

De eerste dag van het jaar ben ik twaalf dagen onderweg. Twee-duizendvijfhonderd mijl. Fantastisch.

Gisteren bemerkte ik bij de controle dat ik teveel brandstof verbruik. Dat kan fataal zijn. Vooral de piloten vragen veel stroom evenals de overige elektronica. Wie een record wil vestigen moet gebruik maken van de techniek. Zonder elektronica kan ik de Zeeman niet voluit zeilen.

De piloot doet alles en dat geeft mij de tijd en gelegenheid om de zeilen optimaal uit te trimmen.

's Nachts vaar ik al een paar dagen zwart. Na de Canarische Eilanden is er op mijn route bijna geen scheepvaart meer. Het binnenlog zet ik eveneens af en de weerschrijver alleen aan als ik iets wil ontvangen.

Muziek..., dat weet ik nog niet. Op mijn vorige reis had ik geen muziek. Alleen de gedachte op zee te zitten. Daar waar ik mij gelukkig voelde.

Na twee jaar aan de wal, na vrienden en een nieuwe relatie ben ik muziek weer gaan waarderen. Van Sibelius tot ... *Oh what a perfect day*, Lou Reed.

Gisteren belde ik met Susan. Vandaag met mijn ouders. Stefan was daar ook. Hij vertelde mij dat hij een snee in zijn hand had van de terugslag van de lichtkogels.

De hele verdere dag is het bedekt. Wel is de temperatuur achtentwintig graden. Wind: noord vier.

In het kielzog van de Zeeman staar ik in het verleden. Ik denk aan

de goede tijden en de slechte. Aan liefde en haat, afhankelijkheid en minachting, vreugde en smart. Alle mensen die in de afgelopen twee jaar voor mij iets betekend hebben of omgekeerd gaan aan mij voorbij. Het zijn er velen. Maar weinigen zijn uitverkoren om deze reis in de geest met mij mee te maken. Dat zijn er maar een paar en met hen zou ik het weleens heel moeilijk kunnen krijgen. Dat voel ik zo. Waar dat vandaan komt, weet ik niet. Dat noem ik onrust. Onrust in het hart.

Af en toe zie ik een vogel. Dan denk ik aan Susan. *As free as a bird, we'll fly together*, stond er in haar telegram. Dag, Susan, eigenlijk moest ik jou helemaal uit mijn hoofd bannen. Dat zou beter zijn.

Gedurende deze tropendagen voel ik mij moe, gewoon moe. Nergens zin in, dat zal wel aan de temperatuur liggen.

Toch roept het schip mij steeds. Of de zeilen, of de radio en dat vierentwintig uur per dag. Wat ben ik blij met de automatische piloot. Nu krijg ik nog wat rust.

De bovenste zeillatten geven problemen. Ze breken bij windstiltes. Niet bij wind en zelfs niet in een storm. Ze breken in windstille gebieden zoals de doldrums waar het zeil ongecontroleerd heen en weer slaat. Nu breken ze al voor de tweede keer deze reis. Ik lepel eerst een potje Zonnefruit leeg en drink mijn koffie op. Dan laat ik het grootzeil zakken en repareer de latten. Het zeil blijft beneden tot er weer wind staat. Anders zijn ze zo weer kapot.

In de dikke regenbuien van de tropen heb ik mij eens lekker gedouched. Naakt in de regen. Heerlijk. Ik laat de bui over me heen plenzen, zeep me vervolgens in en laat de regen het vuil van mijn lichaam spoelen. Schoon blijf ik in de regen staan tot de zon weer doorkomt. Binnen tien minuten ben ik weer droog.

Voor de evenaar zie ik op twintig graden hoogte in het noorden achter mij de Grote Beer en de Poolster en vooruit op dezelfde hoogte het Zuiderkruis.

Ik ben nu ook een beetje door de rommel heen. Overbodige pannen en potten, lepels en vorken. Dingen die ik in m'n eentje niet nodig heb. Ook een aantal boeken en tijdschriften zijn opgeruimd. En niet te vergeten ondeugdelijk gereedschap. Allemaal onnuttig gewicht.

Van de vierhonderd pagina's van het *Van Vinland tot Mars*, heb ik er veertig bewaard. Van de oude *Reeds Almanac* die meer dan duizend pagina's telt, heb ik er nog twintig, uit een gedichtenbundel een blad en het dikke boek *Sekten in Amerika* ook vijf bladzijden.

Het meeste is in Brest van boord gegaan.

Via Scheveningen Radio proberen allerlei mensen, ook onbekenden mij te bereiken. Ik begrijp ze niet. De radio is voor mij niet alleen een communicatiemiddel. Hij fungeert ook als een alarmcentrale. Als er iets met iemand aan de wal zou gebeuren waarbij ik... – niet aan denken – dan ben ik oproepbaar. Dus ben ik zowel bezorgd als benieuwd als ik mijn roepletters hoor.

Vreemdelingen die bellen, veroorzaken tevens vreemdelingenhaat. Er zijn anderen die recht hebben op contact met mij.

Nog voor de evenaar. De eerste twee weken zijn goed verlopen. Ik raak nu wat achter en de doldrums komen dichterbij. Misschien heb ik er deze keer geen last van. En kan ik direct doorgaan op het zuidelijke halfrond. Er is veel bewolking maar tegelijk is het heet. Ik voel me goed. Omdat de reis goed gaat. Ver, ver in het zuiden, op de veertigste breedtegraad haal ik al het verlies weer in.