

EEN SFEER VAN ONRUST

Een
solo-zeiler
de wereld
rond



Henk de Velde

1

Il a vu le chèvre d'or! zegt men dikwijls van iemand die een grote dwaasheid heeft begaan.

Hij heeft het gouden kalf gezien!

Honderden hebben het gezien... en daarna worden ze nooit meer dezelfde. De gewone zaken van het leven zullen voor hen nooit meer betekenis krijgen.

Of zij begeven zich in zeer riskante ondernemingen, of ze blijven rustig zitten en laten het leven als een kabbelende stroom aan zich voorbijgaan.

*–Donn Byrne in *The Golden Goat**

ZONSONDERGANG IN FALMOUTH

Lands End, een aantal mijlen westelijker, geeft een stormwaarschuwing. Wind oost acht. Het hogedrukgebied ligt bij Finisterre.

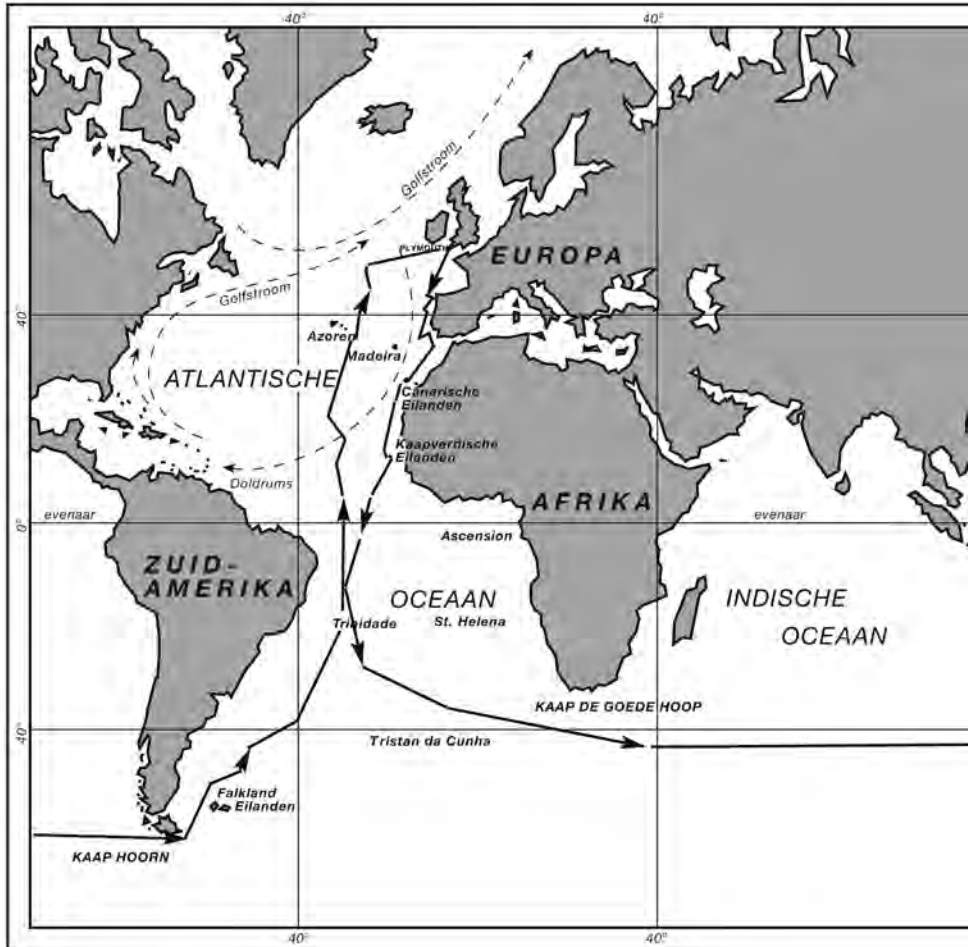
Zwarte golven met brekende witte kammen. Witte meeuwen krijsend erboven, scherend van kam tot kam, elkaar af en toe bijna rakend in diepe dalen. In Nederland is het reeds donker. De Atlantische Oceaan maakt zich op om zich te verschuilen in de nacht.

Falmouth.

Wachtend op de dag van mijn vertrek, als het weer het wil. Maar wanneer is dat? Ik denk aan de zevenentwintig duizend mijlen die ik non-stop voor de boeg heb.

Het stadje begint nu grijs te worden, dan zwart, dan is de nacht gevallen, vroeg, het is pas half zes, winter. In de baai trekken schepen aan hun meerboeien, valwinden trekken schuimende banen over het water. Boven mij jagen grote wolkenformaties snel voorbij, van oost naar west, met een hogedrukgebied boven de vaste wal van Europa. Bladeren maken kleine wervelstompjes in de hoeken van Mainstreet. Morgen worden ze weer weggeveegd. Vannacht speelt de wind.

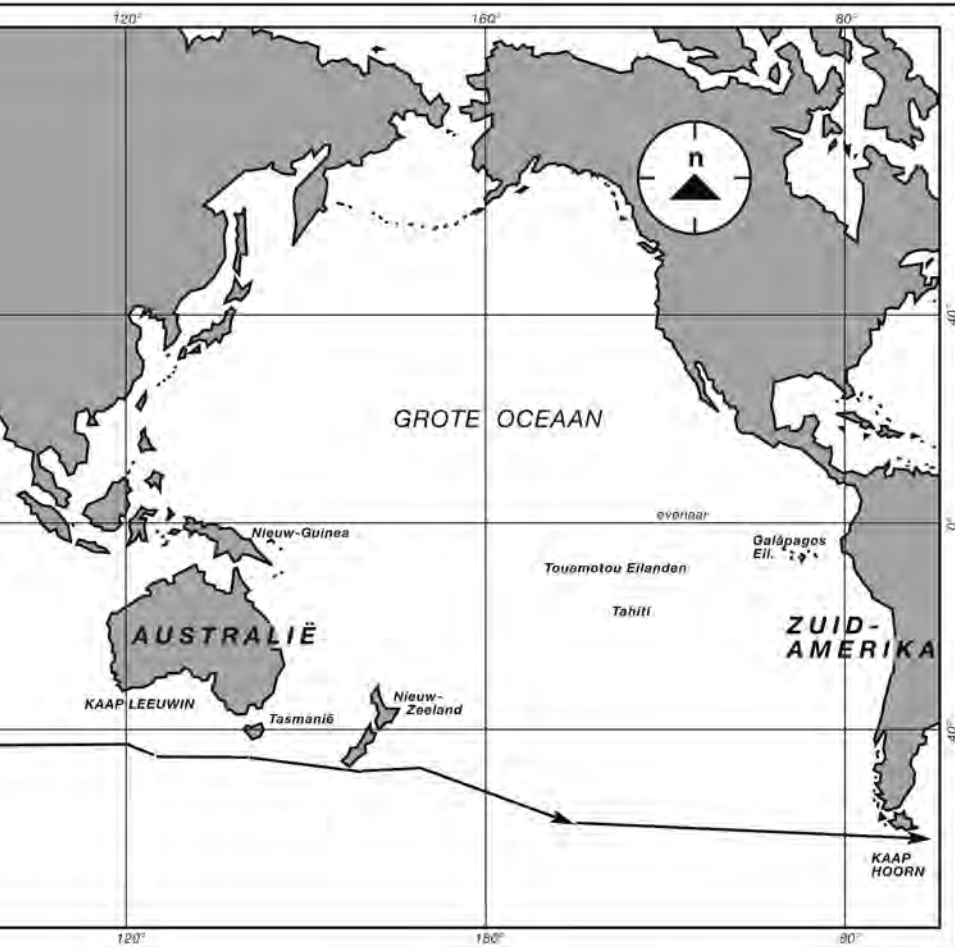
Zonsondergang in Falmouth. Vandaag had ik moeten vertrekken. De schrijvende pers, de televisie, iedereen was uitgenodigd om de Alisun J&B de baai uit te zien zeilen. Daarom ben ik voor hen maar de



haven in- en uitgezeild. Twee uur zeilen, vier uur de rotzooi opruimen. Vervolgens heb ik de halve nacht samen met een Engelse ex-koopvaardij marconist gewerkt om de weerfax te monteren. Toch maar besloten dat hij voor vertrek genstalleerd moet zijn, anders ga ik niet weg. Nu zit hij er, getest en wel.

Ben ik verder helemaal niets vergeten?

Bindselgaren, een thermometer, kaartleeslampjes. De laatste weken liep ik met niets anders dan lijsten in mijn hoofd. Tijdens



gesprekken greep ik regelmatig naar mijn notitieblok, het lijstje vulde zich steeds weer aan, maar werd korter toen ik echt weg moest.

Wanneer ben je klaar voor de reis? Pas wanneer je met jezelf een datum hebt afgesproken. En dan, hoe belangrijk is tijd voor mij, hoe belangrijk een record? Mijn hele wezen is er slechts op ingesteld lang op zee te blijven.

6 DECEMBER

Morgen vertrek ik.

Dag, pa en ma, jullie hebben geleerd het te begrijpen. Zeer velen zullen het nooit begrijpen, ze zullen altijd aan me vast willen kleven en snappen niets van drang naar vrijheid, hebben er geen behoefte aan.

Dag vrienden. Dag, James, Ruth, Hanneke en Joke. Dag Tijs en Rob en de vele anderen.

Allemaal passanten die mij op weg hebben geholpen.

En dag Stefan, papa gaat een grote reis maken. Zul je het begrijpen? Ik heb je geboren zien worden op Paaseiland en zag in je ogen je eigen wil. Ik dacht eraan hoe ik je tijdens je leven zou begeleiden, en dat daar misschien nooit iets van komen zou. Stefan... Vroeg een toverdoos voor Sinterklaas, dan kon hij mij 'geluk' toetoveren. Het record was niet belangrijk, als ik maar terug kwam, zei hij. Dag jongen, tot ziens om je bij terugkeer heel veel te vertellen, over de dingen die de mensen aan de wal niet weten.

Morgen vertrek ik!

7 DECEMBER

De wind is oost, kracht vijf tot zes. Geen stormwaarschuwingen bij Finisterre. De weerfax getest, alles is klaar. Nog nooit heb ik het gevoel gehad zo klaar te zijn voor een reis, non-stop, heel lang op zee met als enige metgezellen de lucht en de wolken, de maan en de sterren, de zon, het grote firmament en de steeds weer veranderende oneindige golfbeweging van de zee.

Op de wal staan mensen, een televisieploeg, ondanks dat ze gisteren ook al plaatjes hebben gemaakt.

Twee reven in het grootzeil en de kotterfok ervoor. Tijs en Rob zijn al van boord en varen op volle kracht met de rubberboot mee naar de startlijn. De fok draait verkeerd af en even roep ik naar hen: 'Wat is dat nou... Het spul doet het niet goed.' Maar ik realiseer me dat ik nu alleen op weg ben, dus het nu alleen moet klaren. Titus, die op het sleepbootje zit, roept me op de VHF op: 'Nu doe je wat je steeds gewild hebt.' 'Tot ziens en bedankt,' antwoord ik.

Om kwart over twee, als de Alisun J&B tussen Black Point en Pen-dennis Rock door vaart, drukt Mike Ellison de stopwatch in. Ver achter me zie ik Tijs en Rob drijven, ze kunnen me niet meer bijhouden. Ze wuiven, roepen heel hard 'tot ziens', dan overspoelt een grote golf de rubberboot en ze worden kletsnat. Er staat een aardige deining.

De stroom neemt me mee naar de Lizards en vandaar heb ik zes uur lang de stroom mee, het Engelse Kanaal uit.

Om 15.50 uur passeer ik de Lizards, de vuurtoren gooit zijn licht al rond; het is vroeg donker, winter.

Via de radio word ik opgeroepen, gesprek met de BBC. De barometer zakt, de wind is straf, oost zes, de catamaran voelt zich in haar element. Het is nu alles of niets. Met de genua erbij surft het schip naar tweeëntwintig knopen. In twee dagen de Golf van Biskaje door, had ik toch gezegd! Koers tweehonderdveertig graden.

's Nachts zakt de barometer alarmerend, van duizendtweintig naar duizendvijf millibar.

8 DECEMBER

Het eerste middagbestek: 232 mijl.

Het starten van de generator geeft nu reeds problemen maar dat kan ook komen door vermoeidheid. En de barometer zakt. Toch moet ik in twee dagen de Golf van Biskaje door, dat is o zo belangrijk, dan ben ik buiten het bereik van de meeste depressies, dan krijg ik noordelijke winden, dan is er al een strijd gewonnen. Het volgende etmaal tweehonderdzestien mijl en Kaap Finisterre ligt bakboord van me, zoals gepland, op honderd mijl afstand, ver buiten de scheepvaartroutes.

De wind neemt toe, zuid.

9 DECEMBER

Finisterre... 'Het einde van de aarde.'

Dit is de derde maal dat ik Kaap Finisterre met deze catamaran aan bakboord heb liggen. Beide andere keren dacht ik aan nu. Finis-

terre heeft mij op haar eigen wijze aan zich gebonden. Met de Orowa, de eerste catamaran waarmee ik rond de wereld zeilde, ben ik haar gepasseerd. En met de koopvaardij ben ik er vaak langs gevaren. In januari 1978, mijn eerste reis als kapitein, op het ms *Strombeek*, en gelijk in nood. Schuivende lading in de Golf van Biskaje, zestig graden slagzij, maar we hebben het gered. Toen naar een beschutte baai, ik wist er een, achter Kaap Finisterre, daar hebben we de boel weer geklaard, het leek wel of er een bom in de deklust hout was geslagen. De Spaanse vissers sloegen elkaar met pikhaken om de oren voor elk plankje dat van het schip af in het water viel...

In het oude, door zeewater doorlopen journaal kan ik nog wat lezen over de reis naar de Spaanse kaap in november 1988. Doel van de reis: testen van de Alisun Q28 voor mijn non-stop reis rond de wereld. Aan boord: Henk, Rutger, Jaap en ik.

Sandettie-vuurschip even aan stuurboord. Het zicht was goed en de scheepvaart bij Dover viel enorm mee. Bij Varne-vuurschip nam ik de wacht weer over. De ASS-autostoel, die ik speciaal voor de grote reis had geplaatst, voldeed geweldig. Zittend slapen en toch uitgerust zijn.

Toen viel de wind helemaal weg, de zee was als een spiegel, we dreven rond in de separatiezone tussen de beide scheepvaartroutes. Ik bemerkte de onrust bij Henk en Rutger, we hadden geen motor. De stroom was tegen en langzaam maar zeker zag ik Varne-vuurschip weer dichterbij komen. Af en toe scheen ik met de zaklantaarn in het zeil of liet dit Jaap even doen. Schepen passeerden aan beide zijden. Ferry's, vissersboten, vrachtschepen, de drukste route ter wereld.

Zonder wind zijn er geen records te vestigen. Zaterdag waren we uit IJmuiden vertrokken en nu was het al maandag, tegen twaalfen. 'Bel Titus maar en stel die persconferentie uit.' Het snelste zeilschip had toch wind nodig.

Toch, waar een ander zwaar voor moet knokken, doet dit scheepje op zn sloffen. Met de Orowa, de catamaran waarmee ik eerder de wereld rond had gezeild, maakte ik een gemiddelde van vijf knopen. En met deze boot, zou het gemiddelde op tien kunnen liggen? Ze zijn echter niet met elkaar te vergelijken. Soort schip, bouwwijze, tuigage, zeiloppervlakte, accommodatie en kosten staan absoluut niet in verhouding tot elkaar. De een was een veilige, betaalbare

wereldzeiler, en de andere is een dure high performance racemachine met toercapaciteiten...

Ik riep Niton-radio met de VHF, de verbinding met Den Haag was snel gelegd. 'Verzet die persconferentie maar.'

Dezelfde avond kwam er wind uit het noordoosten, Beaufort vier, later vijf, het scheepje ging lopen, reef in het grootzeil, alarm op het log, zeventien, achttien, negentien, twintig mijl. 's Nachts liep er een tijdje een patrouilleboot van de kustwacht met ons mee, met een gemiddelde snelheid gedurende twee uren van zestien knopen. Gelach bij ons allen. 'Zullen we Titus bellen...'

Dinsdagmorgen om acht uur liepen we Falmouth binnen. Vierhonderdvijftig mijlen in twee dagen en twintig uur. Het was niet snel, maar gezien de wind...

Twee dagen later in de Golf van Biskaje, onderweg naar Finisterre, liep 's nachts de zee lekker hoog op met een flinke deining uit het noordwesten van een depressie ergens bij Schotland. In de verte zagen we wat lichten van andere schepen. Ik waande me toen al onderweg op mijn eigen reis.

Er kwam licht... een sleepboot met ver daarachter een sleep, slechts een rood lampje in de nacht en daartussen een stalen kabel... 'Beetje stuurboord aanhouden, Jaap.' En dan de walvuren die doorkwamen, Kaap Vilano eerst, dan Torinana. We voelden die wal op twintig mijl afstand, de oceaandeining die terugkaatste en weer de zee in rolde, we voelden de onderzeese golving toen het bewegende water op tweehonderd meter diepte tegen het continentale vlak botste. Zo ontstaan aan kusten dubbele golven en hele diepe dalen.

Toen zag ik het land, contouren werden bergen, rotsen, dorpjes, baaien en vuurtorens. Ik riep de bemanning om de wal te zien.

In de baai voeren wat vissersbootjes naar hun stekken. Zondagmorgen, de zon kwam tussen de bergen op. Laag aan de horizon lag een nevelveld, alsof de zon het water niet raken mocht. De kleur was onverbiddelijk rood met uitschietende gouden stralen. Het was stil aan boord, we keken toe, alleen het geluid van voorbijschietend water was hoorbaar. Toen bewoog het zeil, het klapperde, achter de kaap viel de wind weg. De stilte om ons heen liet me steeds weer opkijken naar die stijgende zon. Zon, een blauwe baai en lang gestrekt land.

Een handleiding met zeilaanwijzingen zou zeer omslachtig over

de gevaren bij het binnenvaren verhalen. Rotsen boven water, onder water, walmerken, herkenbare punten waarvandaan die koers gevaren moet worden om vervolgens zichtbaar, herkenbaar, in die richting de pieren van de haven te zien. Visboeien met daaronder een net of een korf lagen her en der verspreid. Een beetje stuurboord, beetje bakboord, laverend ontweken we de obstakels. Aan zeezijde lag een duidelijk gevaar. Een rots. Elke keer weer kwam de gedachte bij me op om tussen die rots en de vaste wal door te zeilen. Maar altijd zie ik op tijd in dat dit niet kan.

Hoogland, glooiende dalen, mensjes, altijd mensjes, wanneer ik van zee kom waan ik me altijd groots. Op zee ben je almachtig, behalve als bij stormweer de Lewis-wet in werking treedt. David Lewis zei dat bij elke windkracht méér, het scheepje een meter kleiner wordt.

Opletten nu... bakboord uit, de deining liep af, de zee werd glad. Onder de wal recht vooruit lagen een paar kleine eilandjes, eigenlijk niet meer dan rotspartijen, goed zichtbaar. Op een ervan staat de ruïne van een kapel, nu een landmerk, vroeger een hemels teken. Je kunt er zelfs achter langs zeilen of het anker op een beschut plaatsje laten vallen om de kapel te bezoeken.

De baai was in tien jaar niet veel veranderd. Meer schepen misschien, of een andere visafslag. Het maakte eigenlijk niets uit. Ik kwam hier niet steeds weer terug om het dorpje, nee, ik kwam om de herinnering.

Zo rondden we met de Alisun Q28 Kaap Finisterre. Rutger opperde een jaarlijkse wedstrijd Nederland-Finisterre. We zeilden de baai binnen, de wind zat in het noordoosten. We genoten... Overstag, ratelende lieren, zo soepel, bakstagen vast, koers, beetje afvallen, een paar graden helling, vijftien knopen, als een vogel scheerden we vlak over het water, twee man stand-by bij het anker, een ratelende ketting... Iedereen die dit heeft meegemaakt kan het zich voorstellen en toch elke keer opnieuw wordt het weer in je geheugen vastgelegd.

Zondag 20 november 1988 op de terugreis naar Nederland. Tot twaalf uur kan ik nog nazien in het journaal. Om zes uur gaf ik de wacht over aan Henk en Rutger. Tussen zes en negen werden de laatste reven uit het grootzeil gehaald. In een volledige blakte dreven we rond St. Catherines Point, het zuidelijke puntje van het eiland Wight aan de Engelse zuidkust.

Pow... twintig knopen op de snelheidsmeter, tussen negen en twaalf hadden we weer twee reven in het grootzeil gezet, de wind noordoost vijf.

Buiig, aanschietsende zee, vaart acht knopen scherp aan de wind. Ruimer hadden we gemakkelijk vijftien knopen kunnen lopen. We hadden nog een reef gelegd, de laatste, en de genua bijna weggedraaid, het log had vijfentwintig zeventiende mijl aangegeven. Er werd gestuurd op het kompas, de koers was tussen de tachtig en negentig graden, het was nat en koud, hagelbuien striemden het dek. Henk stuurde en behalve dat hij op de koers lette, hield hij de tweede parameter goed in de gaten, de snelheid. Een schip als dit loopt heel snel uit de hand. We knalden over het water, Henk vond het prachtig... 'Jammer dat het geen zomer is,' zei hij. Koers: naar huis. We voelden ons veilig.

Om één uur 's middags besloot ik de weerberichten van twee uur af te wachten om te beslissen of we zo door gingen of een slag naar de wal zouden maken. We kwamen te dicht bij de scheepvaartroute, grote supertankers passeerden ons aan beide kanten. BBC-weerberichten om twee uur: stormwaarschuwing... noordoost acht...

Ik besloot een slag naar de wal te maken. Ik maakte Jaap wakker. We bespraken de tactiek. Plotseling werd de bakboorddrijver omhoog gestuwd, hoger en hoger... Ik schreeuwde daar gaat-ie jongens en een paar seconden later lag ik onder de boot in het water. De Alisun Q28 was omgeslagen...

Worstelend om onder het schip uit te komen, dacht ik: daar gaat je papa, jongen... Toen zag ik licht en dook opnieuw... Naast de boot kwam ik boven, ik zwom naar de achterkant en zag dat Jaap reeds aan boord klom. 'Oké Jaap!' riep ik. Met mijn benen kwam ik tussen de touwen van het rubberbootje dat achter de catamaran in de davits hing. Ik werd moe, ontzettend moe, en riep dat ik moe werd. Intussen was Henk ook op de omgeslagen cat geklommen en samen trokken ze mij aan boord. Door de ontsnappingsluiken aan de binnenzijden van de rompen kropen we weer in de boot...

Ik vroeg: 'Waar is Rutger.' 'Die is dood,' zei Henk. Ik vroeg hoe hij dat wist, en hij antwoordde dat Rutger voorover, zonder teken van leven, in de kuip dreef en hij hem naar binnen had getrokken, zodat het lichaam niet weg kon drijven. We vonden vuurpijlen. Binnen twin-

tig minuten werden we gered door een helikopter van de Engelse kustwacht. Rutger was niet meer...

Ik voel de zon hoger klimmen, het wordt nu al warmer. De noordelijke winters zijn zo triest, dan is het grijs en probeert men de wereld kunstmatig te verlichten. Nee, licht is meester, zon is koning, geen warme chocolademelk op ijzige banen.

14 DECEMBER

Vanmorgen zag ik de zon opkomen en ademde ik zowel ruimte als ontluiking in. De lucht was rood. *A red sky in the morning is a sailor-man's warning*. Oude, Prediker-achtige wijze spreekwoorden en gezegdes.

In onze noordelijke winter staat het licht waarschijnlijk nooit op groen. Ergens ligt altijd wel een gebied met slecht weer verscholen. De strategie was: goed vertrekken, in twee dagen de Golf van Biskaje door en dan staat me niets meer in de weg. Maar het pakte anders uit. Ik ben nu een week onderweg, de afstand die ik heb afgelegd is slechts duizend mijl. En dat is weinig voor dit schip; ik heb momenteel al heel wat in te halen. Alles denk je in de hand te hebben en dan zit het weer tegen. Het lagedrukgebied bij Finisterre, negenhonderdzevenentachtig milibar. Toen de achtendertigste breedtegraad, toen Kaap St. Vincent, het meest zuidwestelijke puntje van Europa, en nog steeds daverden de depressies aan me voorbij. Wind zuid zes tot acht met kracht negen tot tien in buien waarin harde regenstralen het dek teisterden. Met oostenwind vertrokken en dan zuid, zuid, zuid, zuider stormen... terwijl de koers zuid is!! Scheur in het brugdek, spivallen kwijt, grootschootval flink aan het doorschavielen, kotterfok kapot...

De laatste vijf dagen heb ik kruisend de Portugese kust afgezeild. Van honderdtwintig tot zestig mijl zeewaarts tegen zware stormen in, diep gereefd met zelfs de kotterfok gereefd voor de mast. Volgens alle pilotkaarten en -aanwijzingen moest en zou ik nu al lang noordelijke winden moeten hebben, de bekende Portugese noord, maar nu ben ik Portugal al bijna voorbij, wat me vijf volle gevechtsdagen gekost heeft, en nog geen noordenwind. Ik word moe, twee spinnakervallen doorgescha-

vield, dus nooit meer spinnakeren, en nu heb ik de reacher ook voor niets aan boord. Het toplicht waar de zekering steeds weer van doorknalt en niet te vergeten de ernstige schavielplek in de grootzeilval.

En ik sta pas aan het begin.

Ik kijk in het kielzog en voel de oneindigheid van mijn omgeving tot de hemel reiken. De grijze grauwe massa om me heen. Witte rollers op grijze golven en geen vogel, geen meeuw te zien. De wind neemt af, draaide hij nu ook maar, ruimen, ruimen, het gevecht voor deze kust haalt me uit mijn ritme. Zal ik er een rif uithalen? Hoeveel wind staat er nog, is het de wind of zijn het de witte brekers, beslissingen die ik zal nemen, mijn stille weg lang.

Er hangt een plaatje bij het schakelbord, een kaart gekregen van een belangstellende in Scheveningen. 'Het meest vrij is hij die de minste behoeften heeft', staat erop. Ik wil noordelijke winden en zon en blauwe zeeën, ben ik dan niet vrij? De wind trekt weer aan, het log schiet onmiddellijk naar acht knopen... Op dat kaartje zweeft een majesteitlijke kokmeeuw, haar witte verenpracht tekent zich af tegen een grauwe, donkere lucht. '...en God is met je, waar je ook bent', staat er ook op die kaart geschreven.

Geratel van faxen, gepiep van satellietnavigatoren. De fax geeft mij een prachtige ijskaart: de hele noordelijke Atlantische Oceaan inclusief een deel van de noordwestelijke doorvaart, de Hudson Baai en de gehele Oostzee en de Botnische Golf. Het doet me denken aan mijn 'ijstijd' van de Verre Witte Zee, met zwemmende ijsberen bij het Kola schiereiland en de machtige Russische atoomijsbrekers, vijfenzeventig duizend pk, die zelfs 's winters met konvooien boven Siberië langs varen. De loods in de Botnische Golf die uit de verte aan kwam lopen als een zwart mannetje met een wandelstok over die witte vlakke, tot aan de ijsren, het gebroken pad waar het schip doorvoer. Dan klom hij aan boord en zei 'Hyvää Paivaa' (goedendag). Later kwamen de ijs-scooters, de romantiek verdween, de bemanningen kregen speciale warmtepakken. De stoomijsbrekers waarin een wagon dwars heen en weer getrokken werd, veranderden in machines die diesel-elektrisch en met nucleaire kracht werden aangedreven! Het ijs werd ook minder. Het saunahuis in Kaskö bleef leeg, omdat ik belazerd werd. Ach, bekrompen Hollander in de eeuw van de seksuele revolutie.

18 DECEMBER

De barometer blijft zakken, heel snel, negenhonderd zestig millibar, we worden teruggezet richting Kaap St. Vincent, zware massieve brekers rollen over mijn scheepje heen. 'Wees niet benauwd, ik ben bij je.' Benauwd? Nee toch, hier heb ik voor gekozen, dat is het mooie van de mens, dat we toch zoveel in eigen hand hebben, eigenlijk alles, we hebben ons lot in eigen handen.

Dikke grijze regenwolken liggen op de zee, als in den beginne, toen er alleen maar water en waterstof was en het plotseling ging regenen toen de lucht verzadigd raakte. Plensbuien, en niemand die er toen was om te denken aan dat passerende front met regen en veranderende wind. En nu ik, eenzaam, honderd mijl ten westen van Lisabon, stampend en vechtend om een record te vestigen, tot de ammoniak uit mijn sokken komt en de zwaveldamp uit mijn laarzen. Hier ben ik, hier vecht ik, hier wil ik zijn, wil ik leven, weg van alles.

In de afgelopen week heb ik tot driemaal toe zeer zwaar weer te verduren gehad. Opschieten is er nog steeds niet bij. Als de storm gaat liggen, krijg ik een dag kalmte met een door elkaar lopende zeegang zodat ik nog niet op kan schieten. Mijn schema wordt nu al een obsessie. In tien dagen had ik bij de Canarische Eilanden willen zijn.

Aan boord is alles klam en vochtig. Bakken water komen overzetten, ik heb zeker een week mijn kleren niet uitgehad en niet in mijn kooi gelegen. Achterover dut ik in mijn stoel tot er opnieuw met een oorverdovende klap een stoot water ergens tegenaan wordt gekwakt. Zou het scheepje er wel tegen kunnen?

Ik wou dit toch zo graag? Wind zuidwest, stormkracht. En uiteindelijk moet ik mijn laarzen uittrekken, ik voel dat dit niet langer wachten kan. Ik moet ze uitwringen, het lijkt alsof ze met mijn voeten vergroeid zijn... En dan de sokken, een scherpe ammoniakgeur verspreidt zich door de kajuit... Maar toch wil ik niet terug, het is nog maar net begonnen. De stank neemt bezit van mij. Ik geloof in die geur, de totale verrotting, de oergeur van zwavel, de mens in al haar naakteid, ammoniak en zwaveldamp.

Ik huil, want ik weet hoeveel het gekost heeft en ik laat het mij niet ontnemen, daarom vecht ik, daarom zal ik handhaven, vervloekt zij die

storm. Ik strompel naar buiten en brul tegen de wind in: 'Je houdt mij niet tegen, niet nu al.'

Ik ben onderweg met mijn schip, dat eens, na het ongeluk, geen schip meer was, waar weinigen nog in geloofden... Als je succes hebt, dan komen de vliegen. Maar toen... Dat schip moest weer opgebouwd worden met de weinige middelen die me nog tot mijn beschikking stonden. Natuurlijk werd ik gesponsord. Gelukkig heb ik ook zeer goede vrienden overgehouden onder die sponsors. Het is niet alleen geld en goud dat blinkt.

Inzet, doen, tonen dat je wilt en kunt natuurlijk. Onverzettelikheden moet men in je tegenkomen, simpelweg hart voor de zaak. Er was altijd een handvol vrienden die er op een of andere manier in geloofde, altijd.

Ik draai het stukje grootzeil nog wat strakker, in de wind, die kant op en nergens anders. En de volgende dag zal ik erachter komen dat ik zo weinig ben opgeschoten... Kom op met dat record, mijn reis, mijn schip, mijn leven, mijn wens... 'Nu doe je wat je steeds gewild hebt,' riep Titus me toe door de radio.

Tussen al die grijze golvenmassa's zie ik achter de wolken de verblindende kleuren van de zon. 'Als de nood het hoogst is...' Kom, Henk, ik weet het, en achter mijn tranen lach ik.

Ik ken de kust van Marokko. Hier ontstaan monstergolven, omdat de zeebodem op een gegeven moment plotseling oploopt van een paar duizend meter naar ondiep water, dan beweegt er onderzee nog zoveel water dat ergens heen moet. De botsing, de terugkaatsing, en dan die oprijzende golf...

's Middags moet ik het laatste rif in het grootzeil steken. Ik heb het speciaal bij North Sails laten maken. Ik krijg het puntje zeil niet meer omhoog en daar drijft de cat voor top en takel, zonder zeil, bijliggend op een storm windkracht tien, hard en stram, dwarszees. En ze doet het fantastisch: omhoog, gelijk, omhoog, gelijk, af en toe davert een verkeerde golf tegen ons aan, bonk, alsof alles kapot wordt geslagen. Op zulke momenten is het goed alleen te zijn: geen uitleg, geen paniek, alleen die opgezweepte zee...