

Zelfportret als pikbroek



Kapitein Joshua Slocum
lezend in de kajuit van de Spray.
Pentekening door Thomas Hoar
in de eerste druk van *Sailing Alone
Around the World* (1900)

'Dreaming oneself away to sea' - de Engelse uitdrukking laat zich niet gemakkelijk in het Nederlands vertalen, maar een rakere typering van de afwijking waarmee ik sinds mijn vroege jeugd behept ben weet ik niet te bedenken. De symptomen: een onblusbare belangstelling voor alles wat kan varen, van pieremachochels tot windjammers, een levenslange honger naar verhalen over

zeereizen, bij voorkeur onder zeil, en een niet te stillen verlangen naar de wijde van de zee. Als het waar is dat een topkok in staat is zijn hele zieleleven in de bereiding van een maaltijd te verwerken, dan zou ik toch kunnen proberen uit deze drie ingrediënten - boten, boeken, de Zee - een *hors d'oeuvre* (of desnoods maar een *amuse*) samen te stellen, die als voorafje bij deze bundel studies over de Zee in de literatuur kan dienen.

'Messing about in boats.....'

Toen de Tweede Wereldoorlog voorbij was, was ik tien jaar oud. Onze Canadese bevrijders dumpten bij hun vertrek uit Nederland grote hoeveelheden biscuits, verpakt in hoge blikken bussen. Op een dag zag ik hoe oudere jongens een vlot hadden gebouwd door een aantal van deze biscuitblikken met ijzerdraad en touw aan elkaar te snoeren. Zittend op het vlot met hun benen in de ronde openingen van de blikken roeiden zij met geïmproviseerde riemen. 'Dat wil ik ook', dacht ik. Maar het bleek heel lastig te zijn om aan blikken te komen. Met veel moeite wist ik er vier te bemachtigen. Geen nood: ik besloot niet een vierkant vlot, maar een slanke kano als model te kiezen. De vier blikken, aan weerszijden bijeengehouden door latten, werden in één rij achter elkaar bevestigd. Het gehamer dat daarvoor nodig was, stoorde de burenen in hun zondagsrust. Maar ik zag mijn ranke schip al door het water glijden, met mijzelf erop als een ruiter te paard. Ten slotte kon de tewaterlating van de eerste van biscuitblikken gebouwde kano ter wereld plaatsvinden. Het vreemde vaartuig werd met veel moeite achterop de fiets vervoerd, dreigde onderweg herhaaldelijk in tweeën te breken, maar bereikte toch de Kromme Rijn om daar, zo verwachtte ik, triomfantelijk van stapel te

lopen. Helaas kapseisde het ding ogenblikkelijk.

Als deze schipbreuk als een waarschuwing van Poseidon bedoeld was, dan heb ik die resoluut en bij voortduring in de wind geslagen. Het duurde niet lang of ik kon mij de eigenaar van een echte, van degelijk hout gebouwde tweepersoons kajak noemen. Al spoedig kon het vermoeiende peddelen mij niet meer bevredigen. Zeilen, dat was de manier om snelheid en comfort te combineren! Een winter lang was ik bezig de kano om te bouwen tot zeilboot. De boot kreeg een plaatijzeren kiel en een roer dat vanuit de kuip bediend kon worden. Ik schuimde timmerwinkels af op zoek naar rondhouten voor mast, giek en ra. Mijn moeder naaide een zeil van oude lakens. Ik ontwierp een vernuftig systeem om de fok vanuit de kuip te hijsen en te strijken. Voor de wind zou ik bovendien een spinnaker, gemaakt uit drie banen van een oude parachute, kunnen bijzetten, waarmee de boot ongetwijfeld een indrukwekkende snelheid zou bereiken. Bij proefvaarten op de Kromme Rijn bleek dit laatste overigens nogal tegen te vallen. Bij elk van de vele bochten in het vaarwater leek de wind uit een heel andere hoek te waaien, zodat ik onophoudelijk aan lager wal belandde.

In mijn studententijd begonnen mijn vingers opnieuw te jeuken om een boot te bouwen. Ik had intussen leren zeilen en was voorgoed gevallen voor de bekoring van het water. Bij zeiltochten samen met een vriend had onze actieradius zich gestadig uitgebreid, van de Loosdrechtse Plassen tot de Grote Rivieren, de Biesbosch (toen nog met een tijverschil van soms meer dan twee meter), en zelfs tot de nog niet door het Deltaplan getemde Zeeuwse Stromen. Maar het verlangen naar een eigen boot liet zich niet onderdrukken. In het onvolprezen handboek *De Zeilsport* van J.C.A. van Kampen vond ik een beschrijving van een door Van Kampen ontworpen 'Juniorjol', een scheepje van 2.72 meter lengte met een loggerzeil ter grootte van 4.3 m², geschikt om door een niet-vakman gebouwd te worden. Ik bemachtigde een bouwtekening, liet bij een bevriende zagerij het benodigde hout - grenen voor de bodem, eiken voor de spanten, mahonie voor de huid - op maat zagen, vond een bouwplek in een werfkelder aan de Utrechtse Oudegracht en begon mijzelf met vallen en opstaan het edele handwerk van de jachtbouw te leren. Drie maanden later kon ik met gepaste trots de Larrios (de naam was ontleend aan een romantisch verhaal uit de bundel *Schuim en Asch* van Slauerhoff) glanzend van nieuwheid te water laten. Het trouwe scheepje heeft inmiddels Abraham gezien en is nog steeds in de vaart, tot vreugde van mijn kleinkinderen.

Het wijdere water - het IJsselmeer en de Wadden - leerde ik kennen als opstapper aan boord van het jacht van een vermogende oudere vriend. Toen hij, jaren later, om gezondheidsredenen het zeilen moest opgeven, deed hij zijn boot aan mij over, en zo kwamen mijn vrouw en ik in het trotse bezit van een authentieke *Vertue*, een 25 voet lang houten kieljachtje. Dit schip, de *Banckert*, was in de oorlogsjaren op een Nederlandse werf gebouwd naar een ontwerp van de gerenommeerde jachtontwerpers Laurent Giles & Partners uit Lymington, Hampshire, Engeland. Nooit heb ik op een schip gevaren dat gehoorzamer koers hield en betere zeileigenschappen aan de dag legde. Een van de charmes van de *Banckert* was een boek dat tot de inventaris behoorde en dat mijn dromen steeds weer op gang bracht. Het was de beschrijving van een oversteek van de Atlantische Oceaan die een partner van Laurent Giles, Humphrey Barton, in 1949 had gemaakt in een zusterschip van de *Banckert*, de *Vertue XXXV*. De eerste zin staat nog in mijn geheugen gegrift: 'It was in late October 1949, that I first thought of building a 5-ton *Vertue* and sailing her to the States to be sold for dollars.'

Onze drie kinderen zijn bij wijze van spreken aan boord van de *Banckert* opgegroeid; voor de jongste maakten we een slaapplek door een hangmat onder de zoldering van het vooronder te bevestigen. Maar in de loop der jaren begon het onderhoud van het houten schip steeds bezwaarlijker te worden. Op het laatst hingen overal in de kajuit blikken en pannetjes om het lekwater op te vangen. En ten slotte kwam de zwarte dag waarop we te horen kregen dat een groot deel van de gangen van de scheepshuid vervangen zou moeten worden - als onderdeel van een totale renovatie die onze financiële krachten ver te boven ging. Een jaar later - het bloed kroop waar het niet gaan kon - kochten we de *Brandaan*, een kunststof kajuitjachtje van het type Fisher (opnieuw een Engels ontwerp), ruimer en comfortabeler, maar ook logger, stabiel en dus minder sportief dan de *Banckert*. De *Brandaan* bevredigt nu alweer vele jaren onze verlangens naar ontsnapping, recuperatie en ontspanning op het water. Op memorabele tochten heeft de *Brandaan* ons naar de Wadden, de Deense wateren en de Engelse Zuidkust gebracht. Nu de leeftijd ons beperkingen oplegt zal het van zulke verre tochten wel niet meer komen. Zonder spijt of wrevel zien wij ons vaarwater geleidelijk krimpen tot het Hoornse Hop en de Westwal van het Markermeer. Voor prestigieuze bestemmingen als Calais, Dover of Portsmouth zijn intieme haventjes als Wijdenes en Schardam in de plaats gekomen.

Wat is het dat mij al die jaren naar het water heeft getrokken? Het antwoord op

die vraag heb ik nooit beter uitgedrukt gevonden dan in de woorden van de waterrat in *The Wind in the Willows*, het klassieke kinderboek van Kenneth Grahame:

“Nice? It’s the only thing,” said the Water Rat solemnly, as he leant forward for his stroke. “Believe me, my young friend, there is nothing – absolutely nothing – half so much worth doing as simply messing about in boats. Simply messing,” he went on dreamily: “messing – about – in – boats.”

Het water lokt omdat het anders is dan het land. Wie loopt of rijdt, is altijd in contact met de aarde en blijft daarmee voortdurend gebonden aan de wetten van gewicht en massa. Zodra men aan boord stapt – oftewel, om de oude uitdrukking in ere te houden: zodra men scheep gaat –, vertrouwt men zich toe aan een ander element, beweeglijker en grilliger dan het land, een element waar de zwaartekracht minder terneerdrakkend lijkt te werken. Varen schenkt een gevoel van vrijheid. De wereld van het water is een andere wereld, een wereld die kenmerken heeft van de ‘autre monde’ van de middeleeuwse ridderromans. De taal weerspiegelt de verschillen tussen land en water. De keuken van een schip heet kombuis, een bed is een kooi, een touw is een lijn. In plaats van te spreken van links en rechts bedient men zich aan boord van ondubbelzinniger termen als bakboord en stuurboord, loef en lij. Alles is anders, niet alleen aspecten als draagvlak, beweging en stilstand, maar ook de entourage en het uitzicht. Waar in Nederland vindt men op de vaste wal de wijde en de stilte van het IJsselmeer en Wadden, waar de intimiteit van talloze meren, vaarten en sloten? Van het water af gezien heeft Nederland nog iets innemends, iets liefelijks zelfs. Daar heeft de verrommeling nog niet toegeslagen.

Van alle manieren om zich op het water voort te bewegen – jagen, bomen, wrikken, peddelen, roeien, varen op de motor – schenkt zeilen mij de grootste bevrediging, omdat het een beroep doet op eigenschappen als intelligentie, ervaring en geduld. De zeiler weet listig gebruik te maken van een machtige natuurkracht, de wind, die, zoals bekend, waait waar hij wil. Bij tegenwind kan de zeiler kruisen (‘laveren’, zegt men aan de wal). De kiel waarmee zijn boot is uitgerust, stelt hem dan in staat (en eerlijk gezegd blijft dit mij verbazen) in een hoek van ongeveer 45 graden tegen de wind in te varen en zo het doel met kortere of langere slagen al ‘zigzaggend’ te bereiken. Maar ook als de wind ruimer invalt is de zeiler voortdurend op zoek naar het optimale samenspel tussen boot, wind en golven. Vaak komt dit neer op een compromis, maar soms, als wind

en golven op ideale wijze meewerken, kan het gebeuren dat hij zich met zijn boot als het ware op vleugels over de golven gedragen voelt – een bijna mystieke ervaring die, wat mij betreft, alleen te vergelijken valt met schaatsen met een stevige wind in de rug....

Onder zeil met een boek

Mijn fascinatie voor het water, en in het bijzonder voor de zee, wordt gevoed en (buiten het vaarseizoen) op peil gehouden door de lectuur van boeken over zeereizen. Van de tientallen zeeverhalen die ik in de loop der jaren onder ogen heb gehad (uitgelezen heb ik ze lang niet allemaal, want vele ervan begonnen al na een paar bladzijden te vervelen), wil ik er hier drie kort bespreken, verhalen die naar mijn smaak ook bij herhaalde herlezing hun magie behouden.

Als eerste noem ik *Sailing Alone Around the World* van Kapitein Joshua Slocum, een boek dat in 1900 is verschenen en sindsdien talloze malen is herdrukt, sinds 1947 vaak met een inleiding van de hand van Arthur Ransome (die zelf ook als auteur van jeugdboeken als *We Didn't Mean To Go To Sea* tot mijn favorieten behoort). Ik citeer de aanhef van Ransome's inleiding:

Sailing Alone Around the World is one of the immortal books. Joshua Slocum was the first man to sail around the world in a small boat with none but himself as captain, mate and crew. Other men may repeat the feat. No other man can be the first. Captain Slocum's place in history is as secure as Adam's.

Kapitein Joshua Slocum moet een vreemde kostganger zijn geweest. In de jaren '80 en '90 van de 19^e eeuw, toen de stoomboot het zeilschip begon te verdringen, bleef hij vasthouden aan de zeilvaart, met als gevolg dat hij als gezagvoerder genoeg moest nemen met minderwaardige vrachten en derderangs bemanningen. Als kapitein-eigenaar werd hij achtervolgd door het ongeluk: twee van zijn schepen liepen aan de grond; hij werd veroordeeld wegens onrechtmatige opsluiting van een bemanningslid; tijdens een van zijn reizen stierf zijn geliefde vrouw aan boord. Aangeklaagd van moord werd hij vrijgesproken op grond van rechtmatig zelfverweer. Zijn bark Aquidneck sloeg bij het laden van hout in de baai van Guarakasava van zijn anker en werd door tij en wind op een zandbank geworpen, waarna hij jarenlang tevergeefs over schadevergoeding procedeerde tegen de Braziliaanse regering. Intussen bouwde hij van het wrakhout en de lading van het gestrande schip een soort kano, 35 voet lang, de *Liberdade*, waarmee hij met zijn tweede vrouw en zijn twee zoons terugzeilde naar de

Verenigde Staten, een reis van meer dan 5000 mijl. Terug in Fairhaven, Massachusetts, viel hij ten prooi aan een diepe frustratie: in de vrachtvaart onder zeil was geen toekomst meer (zeker niet voor iemand met zijn reputatie), zijn huwelijk was op de klippen gelopen, financieel zat hij vrijwel aan de grond. Om al deze ellende radicaal achter zich te laten, besloot hij een boot te bouwen en daarmee 'single-handed' om de wereld te zeilen. Onderweg zou hij in zijn onderhoud voorzien door in de havens die hij zou aandoen lezingen te geven en artikelen te schrijven in Amerikaanse kranten. De *Spray*, het schip dat Slocum eigenhandig bouwde, was (net als de *Liberdade*) 35 voet lang. Als model diende het wrak van een oude oestersloep dat hij op een werf in Boston aantrof. Vandaar vertrok hij op 24 april 1895 naar Nova Scotia om het schip uit te rusten voor de overtocht van de Atlantische Oceaan. Op 4 augustus liep hij de haven van Gibraltar binnen, waar hij door de Britse marine met eerbewijzen werd ontvangen. Vandaar wilde hij via het Suezkanaal verder naar het Oosten, maar toen men hem waarschuwde voor piraten in de Rode Zee besloot hij 'om de west' te varen, via Brazilië en Kaap Hoorn. Tijdens de stormachtige doorvaart door Straat Magellaan werd de *Spray* geënterd door Vuurlanders ('savages', noemt hij ze) die hij verjoeg door schoten te lossen met zijn karabijn. Een nachtelijke overval weerde hij met succes af door het dek van de *Spray* te bestrooien met tapijtnagels... Via Samoa en andere Zuidzee-eilanden bereikte hij Australië. Onderweg had de *Spray* stormen doorstaan die veel grotere schepen noodlottig waren geworden. Op 10 oktober 1896 kwam hij in Sidney aan, waar hij als een held werd onthaald.

Toen Slocum in 1898 zijn 'circumnavigatie' had volbracht en de *Spray* had gemeerd aan dezelfde paal in Fairhaven vanwaar hij bijna vier jaar eerder was vertrokken, zette hij zich aan het schrijven van *Sailing alone*. Al had hij nooit correct leren spellen, als schrijver was hij een natuurtalent die de aandacht van zijn lezer geen moment laat verslappen. Een hartstochtelijk lezer was hij ook: tijdens zijn reis had hij vaak dagen achtereen in zijn kajuit zitten lezen - de *Spray* hield gehoorzaam koers ook zonder dat hij aan het roer stond. Slocums beeldende verhaalstijl en zijn droge humor, doen denken aan zijn tijdgenoot Robert Louis Stevenson (op Samoa pelgrimeerde hij naar diens graf). De invloed van Thoreau's *Walden* is eveneens onmiskenbaar. De onbedorven natuur die Thoreau in zijn *Walden* verheerlijkte, vond Slocum, diep teleurgesteld in de samenleving aan de wal, op zee - de zee die geen geheimen voor hem had (hij moet een meesterlijk navigator zijn geweest). Karakteristiek is zijn advies aan jonge zeilers: 'You must

then know the sea, and know that you know it, and not forget that it was made to be sailed over.'

In de herfst van 1909 is Slocum voor de laatste maal met de *Spray* uitgevaren, op weg naar de Bahamas en Zuid-Amerika. Hij was toen vijf-en-zestig, een eenzame, excentrieke man; zijn schip was in slechte staat, de tuigage tot de draad versleten. Aangekomen is hij nooit. Heeft Slocum zich uiteindelijk toch door een storm laten verrassen? Of is de *Spray*, zoals sommigen veronderstellen, bij nacht door een groot schip overvaren?

Het stormmotief brengt mij tot mijn tweede favoriete zeeverhaal: Richard Hughes' *In Hazard*, een korte roman over een schip dat in een orkaan terechtkomt. Het boek is in 1938 verschenen, een jaar waarin, zoals Hughes het later zou uitdrukken, 'the fading smell of remembered death in Britain was just beginning to be replaced by a new stench that was death prefigured'. De orkaan kan worden gezien als symbool van de naderende wereldoorlog. Wellicht heeft Hughes door dit thema te kiezen willen onderzoeken of en hoe mensen een catastrofe zouden kunnen doorstaan. Hij heeft zich buitengewoon goed gedocumenteerd. De *Archimedes*, zoals het schip in de roman heet, was in werkelijkheid de *Phemius* van de Blue Star Line. Hughes had als purser gevaren op een zusterschip van de *Phemius*. Hij had de door de orkaan geteisterde en naar de haven gesleepte *Phemius* grondig kunnen inspecteren en had inzage gehad in alle relevante journalen en verslagen voor de scheepvaartinspectie. Voor de kenners van het genre is het zonneklaar dat het thema van Hughes' boek niet toevallig identiek is met dat van Conrad's *Typhoon*, de klassieke beschrijving van een orkaan in de Chinese wateren. Hughes-zelf wijst zijn lezers hierop door bij zijn uitleg over radiografische waarschuwingen voor orkanen, zoals die in de jaren dertig gebruikelijk waren geworden, op te merken: 'the days of Conrad's *Typhoon* are past.' Op het niveau van personages hebben de twee romans zo veel motieven gemeen dat men zich kan afvragen hoe deze overeenkomsten geïnterpreteerd moeten worden. Ik voel het meest voor de gedachte aan een creatieve wedijver: Hughes heeft zich als romancier met het werk van een bewonderde 'oude meester' willen meten. Naar mijn mening kan *In Hazard* als zeeverhaal de vergelijking met *Typhoon* op alle punten doorstaan. Met al mijn bewondering voor Conrad's psychologische gaven, sla ik Hughes' dubbelportret van de 'decent Englishman' Dick Watchett tegenover de Marxistische undercover-agent Ao Ling nog hoger aan. Geconfronteerd met de beproeving van de

elementen rijzen zowel Kapitein MacWhirr van de Nan-Shan als kapitein Edwardes van de Archimedes, elk op zijn eigen wijze, boven zichzelf uit, maar Edwardes is geloofwaardiger. Hij blijft de lezer bij, dank zij Hughes' superieure vertelkunst.

Coasting (1986) door Jonathan Raban is de derde titel op mijn korte lijstje. Raban beschrijft hoe hij op zoek gaat naar een boot waarmee hij van haven tot haven rond Engeland en Schotland kan varen. Na lang zoeken vindt hij de Gosfield Maid, drooggevalen in de modder van een riviermonding in Fowey.

It wasn't a romantic discovery. The tide had gone out, leaving the flat of the estuary gleaming dully and riddled with wormcasts. The boat was stranded, propped up between baulks of timber and secured to the ground with a dripping cat's cradle of ropes and chains. With its masts gone elsewhere, its wheelhouse sticking up at the back and its high, bulbous front end, in silhouette it looked like a cracked army boot.

Het doel van zijn rondreis omschrijft Raban als volgt: 'I wanted to find out what made my peculiar country tick' - het gaat hem dus om een soort etnografie, een beschrijving van een eiland en zijn bewoners, geobserveerd 'van zee uit'. Dit 'buitengaats' perspectief schept afstand en zorgt voor allerlei, soms hilarisch beschreven vervreemdingseffecten. De titel van het boek is dubbelzinnig. *Coasting* is niet alleen gedefinieerd als 'the act of making a progress along the sea-coast of any country', maar is ook de term waarmee leraren het gedrag van een luie leerling aanduiden, 'someone who uses the minimum of effort to go down a slippery slope on the margin of things'. Raban beschrijft zichzelf als 'coaster', als iemand die zich noch op het land, noch op de Oceaan thuisvoelt, 'a betwixt-and-between man, neither exactly a citizen nor exactly a foreigner.' De reis langs de kust brengt hem niet alleen terug naar plaatsen waar hij als kind is opgegroeid en naar school is gegaan, kortom naar een verleden dat hij ontgroeid is, maar confronteert hem ook met een heden - het Engeland van Mrs. Thatcher, de Falklands Oorlog die tijdens zijn reis uitbreekt - dat hem met diepe weerzin vervult.

Als hij op de laatste bladzijde van zijn boek de balans opmaakt, komt hij ook te spreken over zijn ervaringen als schipper van de Gosfield Maid. Menige zeiler aan deze kant van de Noordzee zal in zijn observaties veel herkennen.

It is laughable, this business of moving around a small quarter of the world in

one's own boat. It is maddeningly slow, frightening, strange, dull, uncomfortable, lovely, inconvenient, revelatory and undignified - all in the right proportions. It teaches you about a world you'd never guessed at when you were on land, and makes you obsessively alert to distinctions invisible to the people you've left behind there. It turns you into a creature of luck and weather. It shortens your horizon and makes you live by the minute and the hour. It grants you a floating detachment (sometimes serene and sometimes appalled) from the land on the beam. But it is the silliest possible way of getting to Brighton, if getting to Brighton was ever the point of the thing.

De grote oversteek (Malediven - Djibouti)

Hieronder laat ik een aantal passages volgen, ontleend aan een journaal dat ik heb bijgehouden tijdens een zeilreis over de Indische Oceaan op het Nederlandse jacht Da Capo, in de maanden januari en februari 1995. De oversteek vormde een onderdeel van een reis om de wereld, een rally waaraan ongeveer 25 jachten van allerlei nationaliteiten deelnamen. Mijn verslag heeft betrekking op de etappe die begon op de Malediven, een groep eilanden ten zuidwesten van de zuidpunt van India, en eindigde in Djibouti aan de Golf van Aden. Aan boord van de Da Capo, een Trintella, 43 voet (12.90 m) lang, gebouwd op de jachtwerf Anne Wever in Den Bosch, bevinden zich, buiten mijzelf, de volgende personen. De eigenaar van het schip is mijn vriend Hendrik Becker. Wij kennen elkaar sinds de eerste klas van het gymnasium en hebben in de loop der jaren samen op allerlei boten gevaren. Mijn zoons Fokke en Marc, beiden student, zijn ongeveer een week vóór mij in Galle (Sri Lanka) aan boord gekomen. Twee professionele zeilers, Paul Pearson en Chris Jones, varen van Australië af mee op de Da Capo.

... Dat ikzelf hier aan boord ben, beschouw ik als een onwaarschijnlijke meevaller. Nog op Nieuwjaarsmorgen, krap vier weken geleden, leek mij alles waarschijnlijker dan dat ik mee zou kunnen. Ik had een achterstallig karwei - mijn aandeel in een gezamenlijke publicatie - te voltooien, waar ik erg tegenop zag. Maar tot mijn grote verrassing heeft alles mij de afgelopen weken meer dan ooit meegezeten. Mijn stuk is af. Vakgroep, Universiteit en Akademie zijn duizenden kilometers ver weg. Ik ga iets doen waarnaar ik mijn hele leven verlangd heb: een oceaan overzeilen. Wat een voorrecht om dat plan te kunnen volvoeren samen met mijn twee zonen en mijn oudste vriend!

... "Je weet toch dat Ibn Battúta daar zo graag kwam?" riep mijn collega Remke

Kruk toen ik haar vertelde dat ik op de Malediven aan boord zou gaan. Ibn Battúta is de Marco Polo van de middeleeuwse Islam. Hij werd in 1304 geboren in Tanger en bereisde in de jaren tussen 1325 en 1354 vrijwel alle landen van de Islamitische wereld, van West-Afrika tot in China. In 1342 kwam hij op de Malediven, waar hij anderhalf jaar zou blijven en onder meer als rechter optrad. De archipel werd in die periode bestuurd door een Sultana. Hij vertelt dat de eilandbewoners leven van kokosnoten en een soort vis met rood vlees (tonijn?). Van de harige bast van de kokosnoot maken zij een soort touw dat zij exporteren naar Jemen, India en China en dat gebruikt wordt voor het bijeensnoeren van de huidplanken van schepen.

Ibn Battúta beschrijft de Maledivianen als oprecht, vroom en vreedzaam. Met verbazing noteert hij dat sommigen van hen flauwvielen toen hij als rechter bevel gaf een dief de hand af te hakken. Indische piraten laten de Malediven met rust, wetend dat wie de eilandbewoners iets ontroofd, spoedig door het ongeluk wordt ingehaald. Zij zijn bijzonder proper en wassen zich tweemaal daags. De mannen dragen een tulband of een hoofddoek en een sarong (Ibn Battúta spreekt van een schort). Ieder, van hoog tot laag, loopt blootsvoets; de paden in hun dorpen worden steeds schoongeveegd: men wandelt in de schaduw van bomen, als in een boomgaard. Wat Ibn Battúta op de Malediven vooral beviel, was dat je er zo plezierig kon trouwen. De bruidschatten waren laag en de vrouwen willig en vriendelijk in de omgang. Als een schip de Malediven aandeed, was het gebruikelijk dat de gehele bemanning tijdelijk met Malediviaanse vrouwen in het huwelijk trad om bij hun vertrek weer van ze te scheiden.

... Woensdag 1 februari. Om zes uur zijn we aan dek. Het is nog donker. De bijboot wordt opgehesen; de ankerlier brengt rinkelend het anker omhoog; de Da Capo zwenkt voorzichtig de haven uit - we zijn op weg naar Djibouti. Ik sta aan het roer als de zeilen worden gehesen en een frisse bries de boot doet overhellen. Tot mijn verbazing zie ik de snelheidsmeter oplopen tot zes, zeven knoop - dat is een snelheid waar we op de Brandaan alleen van kunnen dromen. We varen in westelijke richting langs een kilometerslang koraalrif. Pas als we buiten de atol en op de oceaan zijn, kunnen we de noordwestelijke koers gaan varen die ons uiteindelijk aan de overkant van de Indische Oceaan ten noorden van het eiland Socotra bij de ingang van de Golf van Aden moet brengen.

Rond het middaguur varen we langs het verste eiland van de archipel, nog steeds met dezelfde vervaarlijke snelheid (maar ik begin er al aan te wennen). De korte golfslag van de atol heeft plaatsgemaakt voor een lange oceaandeining, met

golven die helemaal uit Sumatra lijken te komen. We menen een walvis in zicht te krijgen, maar het blijkt een met wier begroeide boomstam te zijn. Paul en Chris zijn urenlang met de motor bezig; een brandstofslang raakte los, werd gegrepen door het vliegwiel en veranderde in een oogwenk in een verfrommelde reep plastic. Als de slang beschadigd is, zullen we terugmoeten naar Male. Maar gelukkig: het blijkt te verhelpen. We gaan door. Tijdens de wacht van Marc en Chris is de voortgang 29 mijl, een gemiddelde van meer dan zeven knoop. Ik voel me de hele dag loom en slaperig. Zou dit mijn versie van zeeziekte zijn?

... Donderdag 2 februari, half elf. Ik zit op het voordek in de schaduw van het grootzeil te schrijven, met boven mijn hoofd de enorme ballon en rondom mij zee, zee, zee, niets dan zee. Ik raak niet uitgekeken op de kleuren van het water en het spel van de golven. Deze eerste nacht op zee was een ervaring die ik niet graag had willen missen, al heb ik 'm wel geknepen. Terwijl we met een schuimende boeggolf voortstoven zag ik voortdurend tegenliggers uit het duister opdoemen, onverlichte tankers, drijvende containers, boomstammen. Een keer zelfs heb ik Hendrik, die in de kombuis bezig was, naar buiten geroepen omdat ik een toplicht meende te zien naderen (het bleek een laagstaande ster te zijn). Tot overmaat van ramp begaf het kompaslichtje het. Hendrik probeerde vergeefs het te repareren terwijl ik hem, al sturend, met een zaklantaarn trachtte bij te lichten. Ten slotte besloten we het kompas maar even te vergeten en als Odysseus op een ster te koersen, wat verrassend goed ging. Om tien uur werden we afgelost door Marc en Paul. Het kostte mij veel moeite om in slaap te komen, ook door het geloop boven mijn hoofd bij het wisselen van de spinnaker. Ik word wakker met een uitgebreide koortsuitslag rondom mijn mond. Ben ik toch niet genoeg uit de brandende zon gebleven? Chris verrast ons met een heerlijk ontbijt van roereieren, gebakken bananen en een plak ham. Hij heeft ook kans gezien het kompaslicht te repareren, door middel van neurochirurgie, zoals hij zegt.

... Vrijdag 3 februari. Bij deze snelheid trekt de Da Capo voortdurend schuimende golven mee: aan lijzijde bij de boeg, midscheeps aan beide kanten en dan nog een hekgof achter de spiegel. Toen het gisteren donker werd, bleek het schuim licht te geven: voortdurend wisselende fluorescerende patronen van witachtig licht, met overal flonkerende puntjes erin. Een fascinerend schouwspel.

Het zal een uur of acht zijn geweest, toen ik Chris van het voordek hoorde roepen: "Want to see dolphins? Lots of them here!" Even later zit ik met Fokke en Marc, die al in hun kooi lagen, op de voorplecht. Naast de boeg schieten schuimende

fluorescerende strepen door het water, zes, zeven, acht. Soms wisselen zij van positie, zwemmen even voor de boot uit, vallen dan weer terug. De vergelijking met torpedo's dringt zich op, maar is er toch ook weer helemaal naast: deze perfecte discipline heeft niets gevaarlijks, maar eerder iets speels, iets van de zwierige panache waarmee balletdansers hun figuren presenteren. Je krijgt de indruk dat ze er plezier in hebben, krijgertje te spelen met de boeg golf. Opeens hoor ik er een geluid maken; het klinkt als geproest. Lachen ze ons uit?

Als ik na mijn wacht op mijn matrasje op de vloer van de boot lig, zwemmen de dolfijnen nog steeds naast de boot met ons mee. Ik meen hun grote slanke lijven door het water te horen klieven, twee, drie meter van mij verwijderd. Ik hoor ze duidelijk proesten en zuchten. Of droom ik dat?

... Waar zijn wij? Waar ergens in die onmetelijke leegte tussen India en Afrika bevinden wij ons? Kortom, in nautische termen, wat is onze positie? Het antwoord kan op elk gewenst moment van de dag of de nacht worden afgelezen van een klein schermje boven de kaartentafel, dat wordt aangeduid met de letters GPS, of ook wel met de vertederde bijnaam 'de satelliet'. De letters GPS staan voor Global Position System, wat inhoudt dat dit toverkastje voortdurend, en tot op een vijftigtal meters nauwkeurig, de positie van het schip aangeeft ten opzichte van een aantal satellieten die rond de aarde cirkelen. De GPS laat alle navigatietechnieken die in de loop der eeuwen zijn uitgedacht en toegepast ver achter zich. Vergeleken met 'vroeger' - denk aan het geploeter met sextant en chronometer, aan het gereken met tabellen en rekenmachine, aan variatie en deviatie van het kompas, aan log en 'gegist bestek' - is het bepalen van positie en koers een fluitje van een cent. Behalve het kastje boven de kaartentafel is er ook nog een schermje boven het schuifluik naar de kajuit, goed zichtbaar voor de roerganger. Daarop verschijnen in digitale cijfers: de op de zeekaart uitgezette koers, de koers die het schip op dat moment vaart (die twee moeten idealiter samenvallen, maar meestal toont de monitor een paar graden verschil), het aantal mijlen tot het volgende routepunt, en de snelheid in knopen. Bij dit laatste gaat het om de snelheid 'over de grond', die kan afwijken van de snelheid van het schip door het water. Het verschil wordt veroorzaakt door stroom, mee of tegen, als gevolg van getijden of van een zeestroom. Bij onze oversteek hebben we vrijwel voortdurend stroom tegen.

Op de zeekaart wordt een koers uitgezet, via een aantal routepunten ('waypoints'). Vervolgens worden de coördinaten van die routepunten ingetoetst. Razendsnel berekent de GPS de koers die je van punt tot punt moet varen (en wel

- dit voor de kenners - langs de grootcirkel), het aantal zeemijlen tussen de routepunten, en voorspelt en passant ook je ETA, je 'estimated time of arrival'. Al naar gelang van de gemiddelde snelheid, gemeten over de laatst afgelegde zeemijlen, wordt de ETA voortdurend bijgesteld.

Het is zaterdag 4 februari, 12.16. Onze positie op dit moment is NB 8° 14'23" en OL 65° 42'40". Tot Djibouti hebben we nog 1409 mijl af te leggen. Onze ETA in Djibouti is zondag 12 februari 14.42.

... Zondag 5 februari, 8.10. Hendrik staat aan het roer; ik zit uit te rusten van een half uur zwaar werk aan het stuurrad. Er is vandaag veel meer wind dan de afgelopen dagen en er lopen hoge golven. Zo ver het oog reikt is de zee bedekt met witte schuimkoppen. Onder dubbelgereefd grootzeil klimt de Da Capo naar de top van elke grote golf, om dan met een flinke schuiver in het golfdal te roetsjen. Toen ik zo-even aan het roer stond en opzij keek, zag ik op ooghoogte een enorme golf op ons afkomen. Eén moment vreesde ik dat de golftop zou breken en dat zich een enorme wervelende watermassa in de kuip zou storten; ik zag al tonnen water de kajuit binnenstromen. Maar de Da Capo lichtte elegant haar kont op en liet de golf schuimend onder de spiegel verdwijnen. Zo gaat het keer op keer, steeds is het schip de achteroplopende golven te snel af. Dat stemt mij tot diepe tevredenheid: dit is een boot waar je op kunt vertrouwen.

... Maandag 6 februari. Minder wind. [...] Ik heb me uitvoerig gewassen en gemandied op het voordek en wat kleren gewassen in zout water. Mijn wasje hangt nu al een paar uur in de brandende zon aan de reling, maar drogen doet het niet. Ik blijf me verbazen over de moesson die ons naar de overkant van deze onafzienbare waterplas blaast. Bijna zes maanden waait de droge moesson onafgebroken uit het noordoosten; dan slaat het weer om en na een paar dagen begint de natte moesson uit het zuidwesten te waaien. Sinds duizenden jaren hebben mensen van deze seizoenwinden gebruik gemaakt om uit Indië naar Afrika en terug te zeilen. Daarover is een prachtig verhaal bewaard bij de Griekse schrijver Strabo, die het heeft ontleend aan een [niet overgeleverd] geschrift van Posidonios, 'Over de Oceaan'. Tijdens het bewind van koning Euergetes II uit de dynastie der Ptolemaeën (die na Alexander de Grote over Egypte heersten), rond 120 voor Christus, kwam een Griek, genaamd Eudoxus van Cyzikus, als gezant naar het Egyptische hof. Juist in die tijd werd er een Indiër bij de koning gebracht, die door de kustwacht in de Rode Zee halfdood van een aan de grond gelopen schip was gehaald. Omdat men de man niet kon verstaan, droeg de

koning hem over aan mannen die hem Grieks moesten leren. 'En nadat hij deze taal machtig was geworden, vertelde de Indiër, dat hij op de vaart uit Indië den koers was kwijtgeraakt en ten slotte veilig naar Egypte was gebracht, nadat hij zijn maats door den honger had verloren; in dank voor de gastvrijheid verklaarde hij zich bereid, de zeeroute naar Indië te wijzen aan de mannen, die de koning hiertoe zou hebben aangewezen; en één hiervan werd ook Eudoxus.' [Vertaling J.H. Thiel].

... Ik zal proberen de gang van zaken tijdens een etmaal op zee te beschrijven. Voor mij begint de dag als Fokke of Chris mij om tien voor zes wekt, terwijl ik op de kajuitvloer lig te slapen. Tien minuten later sta ik aan het roer; Hendrik zit naast mij in de kuip. Volgens afspraak draagt ieder die bij donker aan dek is een 'harness', dat wil zeggen een tuigje annex zwemvest, dat met een sterke band met musketonhaken is verbonden met een staaldraad die rondom het dek is gespannen. Het is nog donker, al begint de oostelijke hemel al wat lichter te worden. De sterren verbleken een voor een; wolken worden zichtbaar. In dit vroege licht ziet de lucht er vaak uit of er zwaar weer op til is, maar als de zon eenmaal boven de horizon is gekomen, blijkt er weer een stralende dag in aantocht. Hendrik heeft intussen voor thee of koffie gezorgd (in smaak overigens nauwelijks te onderscheiden). Wij lossen elkaar elk half uur aan het roer af. Degeen die niet aan het roer staat, zorgt voor het ontbijt: een bord cornflakes of muesli met een handvol rozijnen en een scheut melk. Tegen acht uur - het is inmiddels volop dag en de zon heeft al flink wat kracht - komt er leven in de kajuit. Meestal is Marc de eerste die aan dek komt, soms ook Paul. Fokke en Chris slapen door zo lang ze kunnen, maar worden vaak toch wakker van het geloop over het dek en in de kajuit.

Om tien uur zit onze wacht erop. Paul en Marc nemen het van ons over. Als het onze beurt is voor de karweitjes, werken we die successievelijk af: dekschrobben, kuip schoonmaken met een paar putsen zeewater; toilet en kombuis grondig reinigen; koelkast en fornuis een beurt geven; de afwas doen; lege flessen vullen uit een watervat; limonade maken; het vloerkleed uit de kajuit aan dek uitschudden, opruimen ...

Daarna krijgen we het rustiger. Hendrik doet meestal een dutje in zijn hut; ik zit wat te lezen of te schrijven. Intussen wisselen Paul en Marc elkaar om het uur af aan het roer. Fokke en Chris zijn nu meestal ook in de kuip of aan dek. Rond één uur wordt er geluncht, meestal met een paar sneden brood en opnieuw koffie. Daarna weer lezen of luieren, al zijn er vaak ook klusjes die aandacht vragen.

Langzamerhand wordt het tijd om aan het avondeten te gaan denken. Om de beurt zorgen twee van ons voor het diner, waarbij de kardinale vraag elke dag weer is: vis van de haak of vlees uit blik? Iedere ochtend wordt de vislijn uitgegoot; als we een dorade of een andere vis weten te verschalken, is dat meestal tegen het eind van de middag. Het schoonmaken en fileren van de buit neemt dan meestal zoveel tijd in beslag dat we niet voor het donker wordt eten. Tegen half vijf verzamelt de bemanning zich in de kuip voor 'happy hour'. De jenever is al lang op, en de in Galle gekochte arak moeten we sparen om er gevangen vissen mee te verdoven. De borrel bestaat dus uit een mok limonade. Ook de nootjes zijn op, maar Chris blijkt de kunst van het popcorn bakken te verstaan.

Rond half zes staat het eten op tafel. Meestal zijn we nog niet klaar met eten als Hendrik en ik de wacht overnemen van Chris en Fokke. De avonden vallen snel in de Tropen. Vrijwel dagelijks valt er van een fantastische zonsondergang te genieten (al is het ons helaas niet beschoren de fameuze 'green flash' waar te nemen op het moment dat het laatste randje van de zon onder de horizon verdwijnt). De maan wordt iedere nacht groter. De eerste nachten was er niet meer dan een sikkeltje te zien, tot mijn verbazing; 'liggend', als het maantje op de koepel van een moskee, maar nu we Djibouti naderen, is de maan tot bijna vol gewassen. De sterren verschijnen in een vaste volgorde aan de hemel (helaas is er geen sterrenkaart voor deze breedte aan boord). Tegen acht uur gaan de lichten in de kajuit uit. De roerganger kijkt voortdurend op het kompas, maar houdt ook het instrumentenpaneel in het oog, en niet te vergeten de zeilen. We drinken nog een mok koffie of thee en praten zachtjes om de anderen niet uit hun slaap te houden. Urenlange gesprekken, zoals Hendrik en ik die sinds onze jongensjaren met elkaar plegen te voeren. De Da Capo zeilt rustig over de donkere zee.

Om vijf voor tien ga ik Marc wakker maken. Even later komt hij in de kuip, met zijn tuig om (ik moet daarbij steeds weer denken aan lang geleden, toen onze kinderen klein waren en we ze met tuigjes aan de achterbank van de auto of aan een handreling van de Banckert vastmaakten). Kort na tien uur lig ik in mijn kooi en probeer in slaap te komen. Marc staat aan het roer.

... Woensdag 8 februari. 's Avonds, Hendrik en ik hebben wacht, krijgen we bezoek van een school dolfinen. Ik hoor opeens een krachtige plons en denk een ogenblik dat Hendrik overboord is gevallen, maar het blijkt een naast het schip opgedoken dolfijn te zijn. Even later zien we ze om de boeg spelen in het

'Spielerei'. Conrad bij voorbeeld. Ik geniet van de verhalen uit de bundel *'Twixt Land and Sea'* en herlees voor de zoveelste maal Typhoon. Ook de oude Slocum, aan de wal mijn vaste kapitein als ik met een griep een paar dagen onder zeil ga, heeft mij hier op zee na een paar bladzijden weer te pakken.

... 13 februari, 8.20. Na een paar uur flauwe wind maken we nu met de spinnaker weer goede voortgang. Nog 72 mijl. Paul en Chris zijn humeurig en kortaf, het gaat ze kennelijk niet hard genoeg.

13.00. Op grootzeil, genua en spinnaker maken we zes-en-een-halve knoop. Nog 46 mijl. Ik probeer mijn aanwezigheid aan boord althans symbolisch te bestendigen door wat schiemanswerk: een oogsplits in een reddingslijn en een genaaide lus in een band die schuin door de kombuis kan worden gespannen als ruggesteun bij zwaar weer voor de kok. [...]

18.30. Het wordt donker. Aan de horizon zien we lichten opdoemen. Dat moet Djibouti zijn. [...]

20.00. Uit zee gezien ziet Djibouti er met al die oranje lampen niet veel anders uit dan Den Helder bij nacht. Maar weldra kunnen we de havenlichten onderscheiden. We varen de baai binnen en zien een rij ankerlichten van jachten die vóór ons zijn binnengekomen.

20.30. We liggen voor anker, een meter of honderd verwijderd van de steigers van de Club Nautique de Djibouti. De reis is voorbij. Paul en Chris zijn door Marc met de bijboot naar het clubgebouw gebracht om te douchen en eindelijk weer koel bier te kunnen drinken. Wij blijven nog een kwartiertje in de kuip zitten napraten over de overtocht die achter ons ligt. Het is voor ons alle vier een heel bijzondere ervaring geweest en we zijn ons er zeer van bewust dat we een tocht als deze misschien nooit meer zullen meemaken. Dan varen we ook naar de wal en stappen op een wiebelige steiger. Dit is dus Afrika.

Tot zover mijn journaal van een zeiltocht die nu, meer dan tien jaar later, als een flonkerende edelsteen tussen de bric-à-brac in mijn geheugen ligt. Met mijn autobiografische notities over boten, boeken en de Zee heb ik het veelomvattende thema dat de in dit boek opgenomen studies gemeen hebben ten hoogste aan de oppervlakte beroerd, laat staan met enige diepgang geëxploreerd. In de volgende bladzijden ziet de lezer een bonte stoet schrijvers en enkele filmmakers voorbijtrekken: Marcellus Emants, Arthur van Schendel, Lucretius, de twaalfde-eeuwse dichter van de Brandaan, Virginia Woolf, Jan Prins, Albrecht Haushofer, Annie Proulx, Jules Verne, C.S. Lewis, J.R.R. Tolkien, de Indonesiër Bandaharo, de

dichter van Herzog Ernst, Oswald von Wolkenstein, Sigmund Freud, Kate Chopin, R.L. Stevenson, en de Arabische schrijvers Ali Ibn Sudun, al-Qazwini en Ibn Jubayr. Ieder van hen heeft in zijn of haar werk de Zee een plaats gegeven, ieder van hen heeft gereageerd op haar (reële of imaginaire) verlokkingen en gevaren. Van de vroegste tijden is de zee aanwezig geweest in het bewustzijn van de mensen. De vrome auteur van het Bijbelboek Sirach heeft dit als volgt uitgedrukt (Sirach 43: 23-24,NBV):

Volgens zijn plan heeft hij [de Schepper] de oervloed bedwongen
en daar eilanden geplaatst.

Wie de zee bezeilt vertelt hoe gevaarlijk ze is,
we staan verbaasd over wat we horen.

Daar ziet men zonderlinge en verbazingwekkende dingen:
allerlei dieren, de zeemonsters die hij geschapen heeft.

Door zijn plan is zijn werk geslaagd, door zijn woord bestaat alles.