

ERIC WESTERVELD

WESTWAARTS

Zeilreis in het kielzog van Columbus



HOLLANDIA



Voor het papieren boek is papier gebruikt dat onafhankelijk is gecertificeerd door FSC® om verantwoord bosbeheer te waarborgen.

Kijk voor meer informatie op www.harpercollins.co.uk/green.

Hollandia is een imprint van Uitgeverij HarperCollins Holland, Amsterdam.

Copyright © 2026 Eric Westerveld

Omslagontwerp: Mark van den Driest

Omslagfoto: Eric Westerveld

Auteursfoto omslag: Joris Westerveld

Overige foto's: Eric Westerveld en Karin Duinker

Cartografie: Earik Wiersma, Maritime Graphics

Zetwerk: Mat-Zet B.V.

Druk: Druk: Nørhaven, Denemarken, met gebruik van 100% groene stroom

ISBN 978 90 641 0812 9

ISBN 978 90 641 0813 6 (e-book)

NUR 680 / 484

Eerste druk mei 2026

HarperCollins Holland is een divisie van Harlequin Enterprises ULC.

* en ™ zijn handelsmerken die eigendom zijn van en gebruikt worden door de eigenaar van het handelsmerk en/of de licentienemer. Handelsmerken met * zijn geregistreerd bij het United States Patent & Trademark Office en/of in andere landen.

www.harpercollins.nl

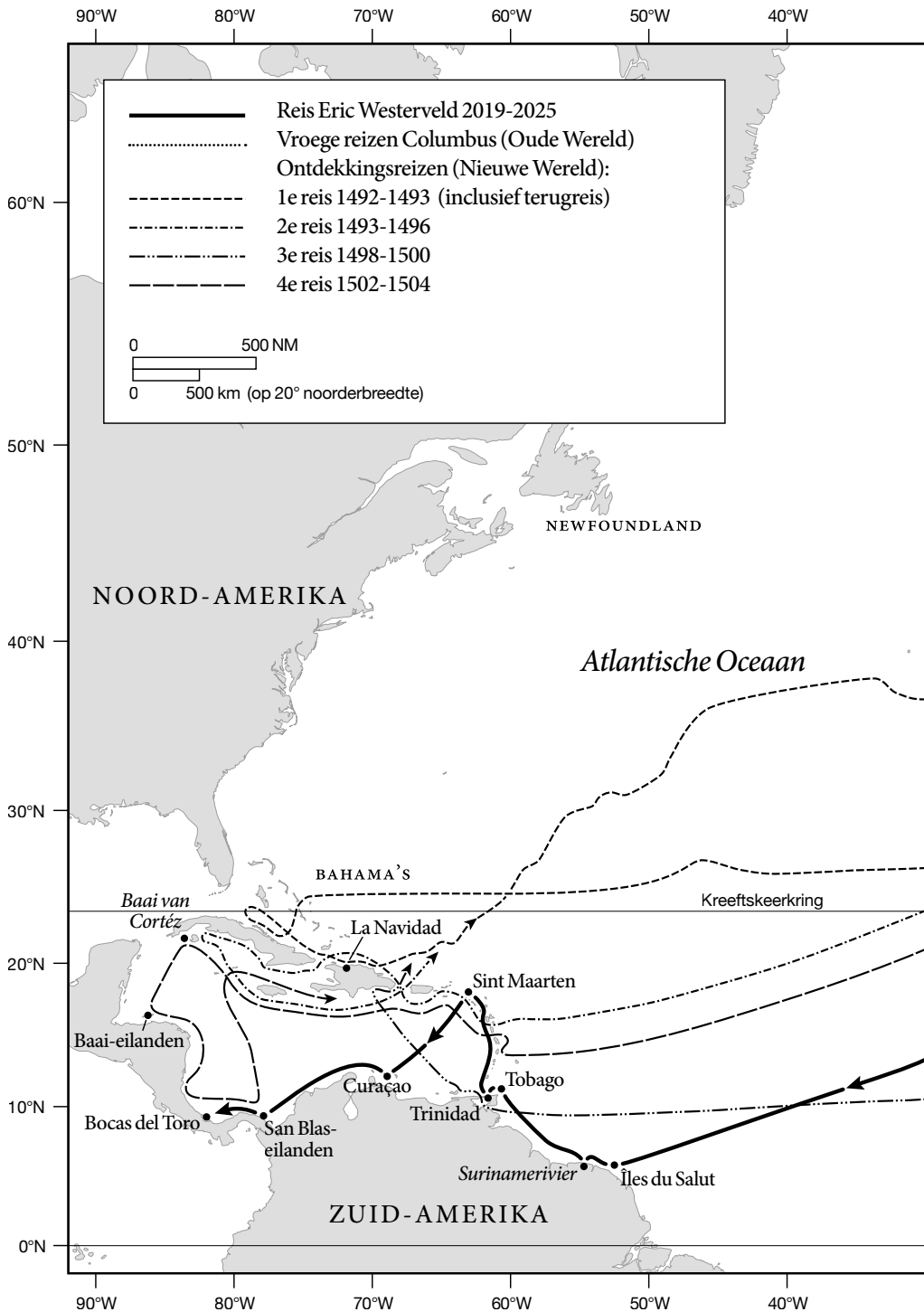
www.hollandia-boeken.nl

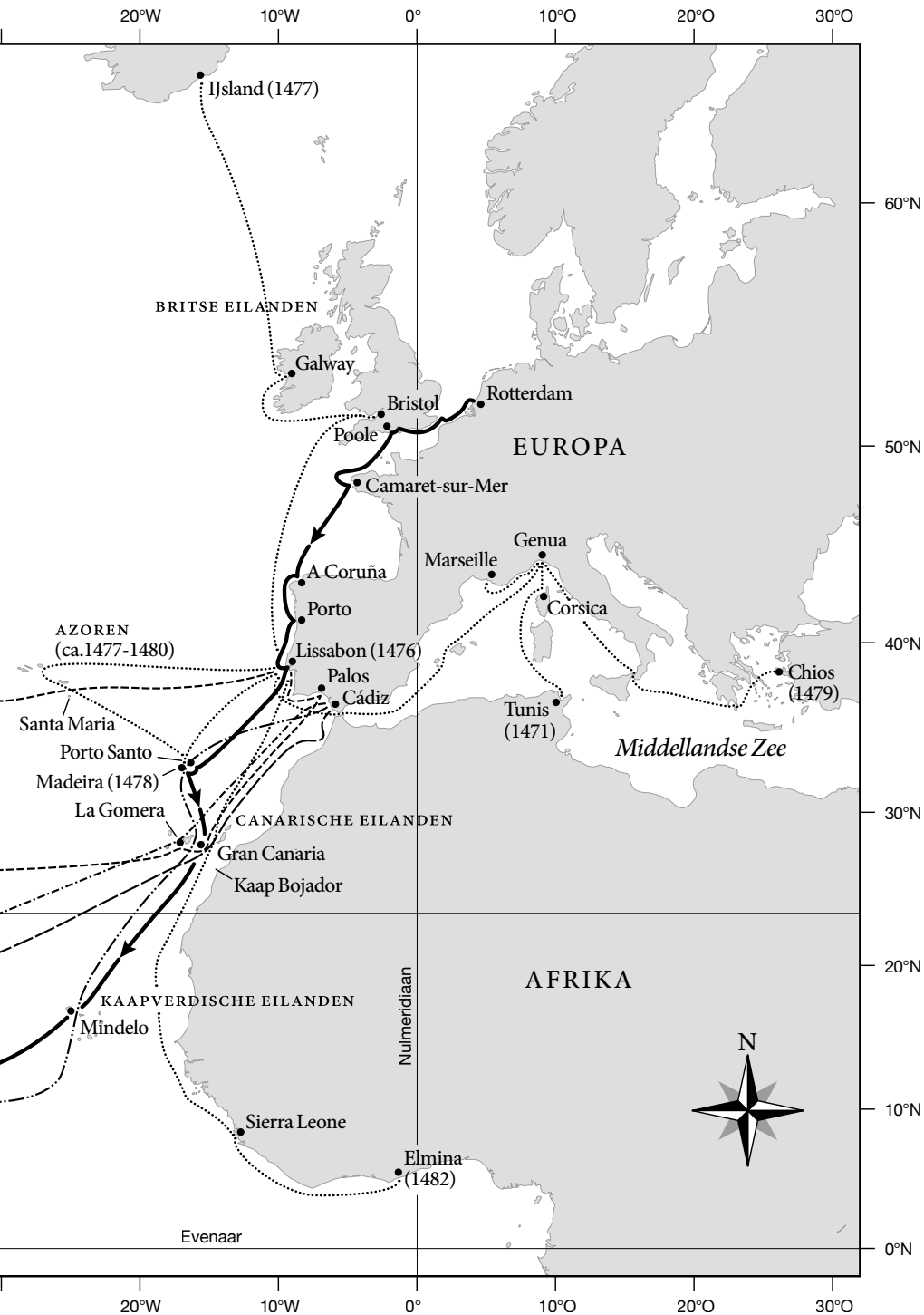
Elk ongeoorloofd gebruik van deze publicatie om generatieve kunstmatige-intelligentietechnologieën (AI-technologieën) te trainen is uitdrukkelijk verboden. De exclusieve rechten van de auteur en de uitgever worden hierbij niet beperkt. HarperCollins maakt tevens gebruik van de rechten onder Artikel 4(3) van de Digital Single Market Directive 2019/79 en het uitvoeren van tekst- en datamining op deze publicatie is niet toegestaan.

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Er is alle mogelijke moeite gedaan om ervoor te zorgen dat de informatie in deze uitgave bij het ter perse gaan zo goed mogelijk is bijgewerkt. Websiteadressen en dergelijke kunnen echter veranderen. Verder is gepoogd om alle rechthebbenden van het gebruikte beeldmateriaal te achterhalen en te vermelden. Uitgever en auteur(s) stellen zich niet aansprakelijk voor mogelijke onjuistheden.

We stellen het op prijs als u informatie over gewijzigde omstandigheden met ons deelt. Daarmee helpt u ons de volgende drukken zo actueel mogelijk te houden. Informatie over gewijzigde omstandigheden kunt u e-mailen naar: info@harpercollins.nl. Bij voorbaat dank.





Inhoud

Voorwoord 11

Deel 1 – Bakermat Europa 15

Van rugzakker tot zeezeiler • Genua • Noordwaarts en zuidwaarts •
Eindelijk onderweg • Grenzen verleggen in de Golf van Biskaje •
De aarde is rond, maar hoe groot? • Koningen en communisten in
Lissabon

Deel 2 – Richting de evenaar 69

Leuren aan het Spaanse hof • Wereldzeilers op Porto Santo •
Achterdocht en bijgeloof • Zeilershub

Deel 3 – Naar de overkant 105

Westwaarts • Met *Catherine* over de grote plas •
Een woeste terugreis

Deel 4 – De Caribische parelketting 145

De tweede reis van Columbus • Trinidad • Natuurgeweld
in de Cariben • Van het paradijs naar de Hispaniola-hel •
Langs de parelketting • Columbus' gruwelijke gelijk •
Bananenkoers om Baranquilla

Deel 5 – De continentale kust 225

Een Nieuwe Wereld • Met open armen • Oostwaarts •
Een laatste beproeving

Epiloog 267

Dankwoord 279

Historische namen 281

Nautische termen 285

Boeken en bronnen 287

Kaarten

Overzichtskaart 6-7

Eerste reis Columbus 114

Tweede reis Columbus 146

Derde reis Columbus 166

Vierde reis Columbus 226

Voorwoord

Door de ondraaglijke pijn heen hoor ik in de verte de sirene. Het volgende moment staan twee ambulancebroeders in de huiskamer. Die spreken geruststellende woorden, doen iets wonderlijks en vrijwel onmiddellijk verdunt de pijn tot een vaag gebied tussen droom en werkelijkheid. De ambulance rijdt me naar het ziekenhuis, waar ik aan slangen en draadjes word verbonden. Ik slaap heerlijk en droom dat ik doodga maar gelukkig ben. De ochtend erop word ik naar de operatiekamer gereden. Onder plaatselijke verdoving kan ik op een van de vele beeldschermen volgen wat er met me gebeurt. Een slange-tje zoekt zijn weg in mijn bloedvatstelsel en komt in de eerste kransslagader terecht. Ik zie mijn hart kloppen op het scherm. Hoe kwetsbaar ziet het orgaan eruit dat me in leven houdt! De chirurg zegt hardop dat de aderen er prima uitzien: ‘Uitzonderlijk, niets aan de hand, we plaatsen geen stents.’ Later meldt de cardioloog: ‘Meneer, u heeft geen hartaanval gehad. De enige verklaring voor de hevige pijn op de borst is dat uw hartzakje ontstoken is. Pericarditis. Ik schrijf wat medicijnen voor. Verder bent u kerngezond. U mag alles doen, bewegen, sporten. Maar ik raad u wel ten zeerste aan te stoppen met roken.’

Het loos alarm werd voor mij een wake-upcall. Altijd voelde ik me kerngezond en ik dacht dat ik eeuwig jong zou blijven. In een klap werd ik me bewust van mijn kwetsbaarheid. Ik was 49, ging nadenken over mijn leven, ons gezin, dromen over de toekomst, mijmeren over het verleden. Stoppen met roken kostte me geen enkele moeite, gestimuleerd door een nieuw, krachtig bewustzijn. Het is een cliché, en terecht: je leeft maar één keer. Laat dat dan maar lang duren en

laten we ervan genieten. Karin en ik bekeken onze spaarrekening. Enkele maanden later, op een zonnige lentedag in mei 2011, keerden we spreekwoordelijk de spaarpot om en kochten van onze laatste centen een Catalina 36. We herdoopten haar tot *Catherine*. Met deze bescheiden zeilboot van inmiddels middelbare leeftijd zeilen we nu over de wereldzeeën en beleven ons grootste avontuur.

Christoffel Columbus was 49 jaar toen hij over de Caribische Zee voer tijdens zijn derde reis. Gevierd als ontdekker van de westwaartse route naar 'Indië', zoals men aannam toen hij in 1493 terugkeerde van zijn eerste reis, werd hij door het Spaanse koningshuis tijdens zijn tweede reis met een heuse armada als kolonisator op pad gestuurd. Tijdens zijn derde reis bleek zijn Spaanse kolonie Isabela echter op een enorm fiasco te zijn uitgelopen. Anarchie, chaos, rooftochten naar de omliggende dorpen, verkrachtingen. De zeeheld, aanvankelijk geëerd als Admiraal van de Oceaanzee, werd verantwoordelijk gehouden voor de misstanden. Hij werd zelfs in de boeien geslagen en als gedetineerde teruggevoerd naar Europa. De neergang had ook fysiek ingezet: Columbus was halfblind, werd geteisterd door steeds heftigere reumatische pijnen en zijn heldere geest vertroebelde. Hij werd weliswaar vrijgesproken, deels in ere hersteld en mocht zelfs op kosten van de kroon nog eenmaal op ontdekkingsreis. Maar als bestuurder van nieuwe koloniën had hij afgedaan. Tijdens die vierde en laatste reis was Columbus ziekelijk en versleten. Hij kwam tot Panama, waar ik dit voorwoord schrijf, vlak bij de plek waar hij besloot om terug te keren naar Europa. Met zijn laatste energie en enorme wilskracht kwam de admiraal veilig thuis. Die vierde reis was misschien wel zijn grootste avontuur. Hij stierf twee jaar later, 52 jaar oud.

Toen ik 52 was, in 2014, stelde ik voor het eerst voor aan Karin om een lange zeilreis te maken. Dat idee had een paar jaar nodig om te rijpen. De hedendaagse jonge zeilers Jessica Watson en Laura Dekker waren en zijn een enorme bron van inspiratie: moedig, onbevangen,

leergierig en ze spreken hun twijfels en angsten uit. In 2019, het jaar van ons vertrek, had ik een vaag beeld van Columbus. Ik wist niet veel over hem, maar hij was wel de ontdekkingsreiziger die tot mijn verbeelding sprak: naar de horizon zeilen zonder dat je weet wat daar is, dan moet je wel lef hebben! Gaandeweg, vlak voor vertrek en tijdens de eerste maanden van onze reis die ons voerde langs Iberische kusten en eilanden, raakte ik meer en meer geïnteresseerd in deze iconische figuur. Hoe zat het eigenlijk echt met die reizen? Hoe kwam hij ertoe? Wat was zijn achtergrond? Hoe stond het met de toenmalige kennis van navigatie? Tot hoe ver was de wereld destijds verkend, 'ontdekt', in kaart gebracht? Wie waren de andere ontdekkingsreizigers uit zijn tijd?

Aan de zeeheld Columbus kleeft een andere, minder flatteuze kant. Als eerste koloniaal in de Nieuwe Wereld wordt hij – direct of indirect – verantwoordelijk gehouden voor onnoemelijk leed onder de inheemse bevolking van de Cariben en Midden- en Zuid-Amerika. Zeilend met onze *Catherine* vroeg ik me af: had hij ook daadwerkelijk bloed aan zijn handen of waren het vooral de onbehouwen zeeschuiemers aan boord van zijn schepen, van wie sommigen uit de gevangenis werden gehaald om diens vloten te bemannen, die zich schuldig hebben gemaakt aan de wreedheden?

Als oceanzeilers kunnen wij niet om Columbus heen. De passaatroute die we zeilen: als eerste bezeild door Columbus. De baaien waar we onderweg ankeren: Columbus. De namen van Caribische eilanden, baaien en bergen: gegeven door of vernoemd naar Columbus. We komen hem tegen in de maritieme musea, zien een huis waar hij gewoond heeft, we kruisen meermaals zijn koersen op de Atlantische Oceaan en in de Caribische Zee. We zien in de Cariben samenlevingen die zijn ontstaan omdat zijn koloniale nazaten er hebben huisgehouden: de inheemse bevolking werd gedecimeerd, Afrikanen werden tot slaaf gemaakt en naar Amerika verscheept, later gevolgd

door Aziatische arbeiders. Gezamenlijk vormen zij de multiculturele smeltkroes van de Cariben en Amerika. Tijdens onze reis zijn er verhitte protesten in de straten van Port of Spain in Trinidad. Want dat standbeeld van deze omstreden man, het ultieme symbool van de koloniale tijd en onderdrukking, moet weg, vinden de demonstranten. Zo blijkt Columbus tot op de dag van vandaag de gemoederen bezig te houden. Ook maritieme historici zijn nog niet klaar met hem. Columbus heeft tijdens zijn reizen meerdere schepen verloren, die ergens op riffen, kliffen, stranden of in baaien hun einde vonden. Waar liggen die wrakken? Nog steeds wordt ernaar gezocht.

Dit boek vertelt het verhaal van Columbus aan de hand van onze eigen reis. Daarbij baseer ik me op allerlei publicaties: biografieën, boeken over ontdekkingsreizen, wetenschap en geschiedenis, berichten uit kranten, magazines en nieuwsberichten van lokale (Caribische) kranten, en online achtergrondartikelen en reproducties van historische werken, zoals die van de begaafde zoon van Columbus, Ferdinand. Hierbij plaats ik wel een disclaimer: ik ben opgeleid als bioloog en werkzaam als schrijver, maar ik ben geen historicus. Dit boek volgt de levenslijn van Columbus, maar is tegelijkertijd associatief en anekdotisch en ontstaan vanuit de beleving, ervaring en fascinatie van de zeezeiler.

We vertrekken op onze zeilboot van 11 meter en maken de reis van ons leven. We verzamelen een vracht aan onuitwisbare herinneringen, beleven de dagen intens. We zien hoe mooi de aarde is vanaf een zeilboot, maar ook kwetsbaar en bedreigd. We maken op zee hachelijke momenten mee en ervaren dat we feilbare mensen zijn die inschattingfouten kunnen maken. Columbus zit in de achterzak van onze zeilkleding, hij zeilt met ons mee. Deze man van de late middeleeuwen bracht de westerse geschiedenis in een stroomversnelling. De moderne tijd, met razendsnelle ontwikkelingen op het gebied van wetenschap en ontdekkingsreizen, was begonnen.

Deel 1

Bakermat Europa

'Twijfel is het begin van wijsheid'

Aristoteles, Grieks wijsgeer, 384 v.C. – 322 v.C.

Van rugzakker tot zeezeiler

Op een mooie lentemiddag in mei 2014 ligt *Catherine* aan een ankerbolletje op onze favoriete plek op het Haringvliet, bij Tiengemeten. De zon staat laag, vogels vliegen boven het eiland. Ik zie door mijn verrekijker zelfs een zeearend. Na een winter klussen aan de boot is dit de beloning. De rust, weg van de hectiek van werk en de Rotterdamse binnenstad, werkt louterend. Karin en ik hangen onderuit in de kuip en als het gesprek even stilvalt, lees ik het laatste nieuws op mijn telefoon. ‘Voor de kust van Haïti is misschien het wrak van het belangrijkste schip van ontdekkingsreiziger Christoffel Columbus teruggevonden,’ aldus het ANP-bericht. Het zou gaan om de *Santa María*, het vlaggenschip van Columbus’ eerste reis in 1492. Ik zoek op mijn telefoon de kaart van Haïti en probeer de locatie te achterhalen, bij Caracol, iets oostelijk van Cap-Haïtien.

Als kind had ik al een fascinatie voor kaarten en de atlas. Avond aan avond zat ik aan de eettafel in ons ouderlijk huis in Rotterdam-Zuid, voorovergebogen, bladerend door *De Grote Bosatlas*, wegdromend bij al die exotische namen van verre landen op andere continenten. Ik probeerde me voor te stellen hoe de wereld er daar uit zou zien. Dan vroeg ik me af hoe ik daar zou kunnen komen, via België, Frankrijk, over de Maas of Rijn, varende over verre zeeën, reizend over bergpassen, laagvlaktes en door uitgestrekte bossen. In die tijd kwamen beelden van andere landen maar spaarzaam via de televisie de huiskamer binnen, dus ik was grotendeels aangewezen op mijn verbeeldingskracht. Op school had ik altijd een tien voor topografie. Hoogezand-Sappenmeer, Stadskanaal: ik kan ze nog steeds aanwijzen op de kaart, want wat je als kind opslaat, onthoud je voor de rest van je leven.

In de herfst van 2014 verschijnt een volgend bericht: het wrak is niet de *Santa María*.

Mijn kaartkennis voedde de reislust. Als tiener liftend door Europa, als twintiger in de jaren tachtig met bus, trein en tuktuk door Azië. Zo kriskraste ik over het continent, van Pakistan tot Indonesië. Ik zag de oudste tempels van India, door de Britten achtergelaten stoomtreinen reden me door de Tharwoestijn van Rajasthan, waar ik met een smokkelaar op de kameel tot de grens van Pakistan trok. Buiten het smokkelseizoen – sterke drank naar Pakistan, terug met heroïne – mocht ik met vriend Jan op de rug van de kamelen meerdaagse tochten maken door dit wetteloze gebied zonder paden of wegen, alleen maar zand. Slapen onder de sterren en driemaal daags roti en curry.

Pakistan, een rauw, gecompliceerd land dat weinig Nederlanders tot de verbeelding spreekt, heb ik leren kennen en waarderen. De platte provincie Sindh met prachtige, vogelrijke waterpartijen, de machtige Hindu Kush met monsterberg K2 in het noorden, de door het land meanderende Indus-rivier, met aan de oever de opgravingen van Mohenjodaro, wel 4500 jaar oud. Wat een sensatie om er doorheen te lopen. Met mijn chauffeur was ik de enige bezoeker en had vrijwel hetzelfde uitzicht over de Indus als de toenmalige inwoners. Alsof ik met de tijdmachine van professor Barabas de oudheid was ingevlogen.

In Nepal klom ik tot 5500 meter hoogte en keek uit over het dak van de wereld. Met een roestige vrachtvaarder voer ik naar Nias, uithoek van het Indonesische eilandenrijk, voor de zuidkust van Sumatra. In een dorpje bouwden de bewoners hun huizen in de vorm van de boeg van een schip, verwijzend naar hun verleden. Ze waren ooit, eeuwen terug, per schip vanuit Birma naar Nias gevaren. Hoe wonderlijk en fascinerend geschiedenis en culturen kunnen zijn!

Op een dag, liggend op een wit tropisch strand in Maleisië, zag ik aan de horizon een zeilboot voorbijvaren. Ik droomde weg: wat moet het mooi zijn om op die manier te reizen en verre landen te bezoeken. Gaandeweg groeide het verlangen naar zeereizen. De beginselen van

het zeilen had ik geleerd op de Kralingse Plas, het kleinste vaarwater dat je kunt bedenken. Af en toe huurde ik met een vriend of vriendin een BM'ertje, een klassieke gaffelgetuigde houten zestienkwadraat, en zeilde over de Friese meren. Toen ik terugkwam uit Azië monsterde ik aan op de *Valkelda*, een fraaie houten tweemastschoener uit 1936.

In de winter werd de schuit van pakweg 16 meter onderhouden. Vanwege de houten romp en haar leeftijd had ze nogal wat aandacht nodig. Andere dagen kregen de vrijwilligers, een bont gezelschap van getalenteerde en minder begaafde jongeren en wat ouderen met een stroef verleden, onderricht in nautische zaken. Op de keper beschouwd was Stichting Werkzeil, die de *Valkelda* in de vaart hield, een goedaardig zootje ongeregeld, met enkele stevige zeezeilers die de boel in het gareel hielden. Als aanstaand student viel ik een beetje buiten deze categorieën. Naast praktische kennis over wat er aan dek moest gebeuren, werden we ook theoretisch klaargestoomd voor het zeezeilen. Koers, ware koers, behouden ware koers, grondkoers, deviatie, variatie, verlijering, de berekeningen van waterstanden en dieptes, ook de droge reglementen kwamen aan bod; de meeste aanstaande bemanningsleden haakten af, maar ik smulde ervan. Gegist bestek, wat een uitdagende puzzel! Heerlijk om die vectoren in de studiekaart te tekenen en een virtuele oversteek naar Dungeness te maken. Het voelde alsof ik weer als kleine knaap aan de eettafel zat, gebogen over *De Bosatlas*. Na de eerste proefvaart van het nieuwe vaarseizoen werd ik gebombardeerd tot navigator. En zo zeilden we langs Engelse, Belgische en Franse kusten, met opstappers van allerlei pluimage.

Twee opstappers zal ik nooit vergeten: vader en zoon. Pa was politieagent. Tijdens een regenachtige avond in de bedompte kombuis, kruidenbitter op tafel, tijdens het onvermijdelijke goede gesprek dat altijd, tijdens elke zeilreis, wel een keer plaatsvindt, deed de agent zijn verhaal. Hij was arbeidsongeschikt, zou over een paar weken worden geopereerd en daarna blind zijn. Wilde één keer met zijn zoon zeezeilen. Had hij altijd al een keer willen doen. Hij bedankte me voor de

mooie ervaring, fijne zeilreis en goede sfeer. Ik keek vader en zoon aan, wist niet wat te zeggen. Een besef van onrecht. Het leven is niet eerlijk. De levenslust van de vader, die dit nog wilde meemaken mét zicht. Als je gezondheid je in de steek laat, wat doe je dan? Je gaat zee-zeilen. De politieagent was niet de enige. De Belgische zanger Jacques Brel stapte, met de kanker in zijn lijf, in 1974 op zijn zeilboot *Aksoy II* en voer naar Frans-Polynesië, waar hij overleed. Maar waarom moet je eerst ongeneeslijk ziek worden voordat je gaat zeilen? Op deze vraag is maar één antwoord mogelijk: dat hoeft niet.

Ook Karin zeilde een keer mee met de *Valkelda*. Ik zag haar voor het eerst op de middelbare school in Rotterdam-Zuid. Met knikgende knieën en wellicht met open mond staarde ik haar na toen ze een keer langsliep, het rode tegenlicht van de ondergaande zon door het raam van de gang accentueerde haar vormen en sierlijke tred. Zij, blonde schoonheid, was onbereikbaar. Ik was twee jaar jonger, in haar ogen een broekie, zij ging om met de stoerste jongens van de school. Daar behoorde ik later ook toe – maar toen was zij al van school. Onze paden kruisten elkaar jaren later, bij toeval. We waren al bevriend toen ze aan boord van de *Valkelda* stapte, maar ze had wel haar bedenkingen over mij. Dacht dat ik een luie Iulhannes was – beetje reizen, zeilen, niet studeren, geen geld, geen carrière – maar die mening stelde ze bij toen ze me vastberaden aan lijnen zag sjorren, keek hoe ik aandachtig de koers uitzette en met overtuiging orders aan dek uitdeelde, zo vertelde ze me later. Het zou nog even duren voordat de liefde echt ontvlamde. Toen ging het snel: we reisden in 1990 vier maanden door Afrika, gingen samenwonen, waarna ik – eindelijk, beter laat dan nooit – aan mijn studie biologie begon. Het jaar erop werd Joris geboren, twee jaar daarna Liselot. Een gelukkig huisje-boompje-beestje. Van zeilen kwam het voorlopig niet meer. Wel maakten we jaarlijks schitterende reizen over land. We reden met een oud camperbusje tot aan de Noordkaap en de Baltische staten en met een auto dwars door de *outback* van Australië. We reden

door Cuba van Havana tot Santiago, doorkruisten het westen van de Verenigde Staten, reisden met bussen door de landen van Midden--Amerika en zeilden op een charterboot langs de kust van Belize. Per trein reisden we van zuid naar noord door heel Vietnam. We beklommen de Rinjani-vulkaan op Lombok, stapten op een motorboot naar Flores en op Borneo stonden we oog met orang-oetans.

Nadat we *Catherine* hadden aangeschaft, moesten we met haar vertrouwd raken. Mijn zeilkunsten waren na de Friese tochtjes behoorlijk weggezak. Karin ging als tiener op zeilkamp in Friesland, Oer 't Hout, schopte het tot instructeur, maar was vrijwel alles vergeten wat ze daar had opgestoken. Het gevoel van de wind in de zeilen was er nog, maar verder moesten we opnieuw leren varen. Bovendien, schipper zijn op je eigen jacht is toch anders dan zeilen onder de verantwoordelijkheid van een kapitein. De eerste keer manoeuvreerde ik *Catherine* met bonkend hart de box uit. Aanleggen was nog stressvoller. De eerste twee, drie jaar was de leercurve bijzonder steil. Om over het onderhoud nog maar niet te spreken. Eerst besteedde ik bijna alles uit, gaandeweg pakte ik steeds meer klussen zelf op. Stapje voor stapje raakten ik én Karin vertrouwd met *Catherine*, het zeilen en alles wat daarbij komt kijken. Het tweede jaar voor het eerst buitengaats. Het derde jaar, 2013, naar Engeland. Daarna de Kanaaleilanden en Denemarken. Vaak met Joris en Liselot, die alles razendsnel oppikten en inmiddels enthousiaste zeezeilers zijn.

Mijn zelfvertrouwen nam elk zeilseizoen toe. *Catherine* toonde zich een comfortabel, gastvrij en degelijk scheepje. In 2016, tijdens een zwoele zomeravond, bespraken we opnieuw het idee van een lange zeilreis. Karins voornaamste twijfel was de machtige zee, angst voor storm, hoge golven op de oceaan. Die winter begon ik toch maar alvast aan de voorbereidingen, die ik ook onder het kopje 'noodzakelijk onderhoud' had kunnen scharen. Motorrevisie. Nieuwe zeilen. Allerlei andere grote en kleine noodzakelijke klussen. Op een regen-

achtige winterdag, verlangend naar avontuur, vrijheid, de zon, witte stranden, exotische culturen en tropische natuur, hakten we de knoop door: we vertrekken in 2018. Dat bleek te optimistisch, het werd 2019.

Karin ging steeds meer geloven in ons avontuur, maar had toch ook twijfels. Ze plaatste een kanttekening: ‘Lekker lang zeilen, heerlijk. Maar ik beloof niet dat we de oceaan oversteken. Dat kan ik nu nog niet overzien. Ik ga het proberen, maar als ik het te eng vind, dan wil ik niet verder. De Golf van Biskaje is de eerste test. Daarna zien we wel verder.’ Oké, dacht ik, ze geeft het een serieuze kans, daar kan ik mee leven. *Catherine* werd geleidelijk aan geschikt voor een lange reis. De windvaan hing het jaar erop aan de spiegel, de bimini moest ons gaan beschermen tegen de zuidelijke zon, zonnepanelen en een windgenerator vulden de nieuwe accu’s. We verhuurden ons huis, voeren *Catherine* naar Rotterdam en gingen de laatste weken op de boot wonen. Voor ons gevoel waren we al vertrokken, terwijl we gewoon in onze geboortestad in de jachthaven lagen.

Vrienden en familie kwamen ons tijdens die zonnige julimaand bezoeken, tegenover voormalige pakhuizen, tegenwoordig appartementen, met de gietijzeren kranen slapend op hun rails op de kade naast de Erasmusbrug. Ze vroegen ons het hemd van het lijf. Waar gaan jullie heen? Wat is de route? En omdat niet iedereen weet waar Madeira ligt ten opzichte van Gran Canaria, of enig idee heeft van de noorderbreedte van Kaapverdië en de Cariben, noch de passaatwinden kent, luidde mijn antwoord steevast: ‘Columbus achterna. Zijn route over de oceaan is nog steeds de beste.’

Genua

Middeleeuws Genua, in het huidige Italië, is een voormalige vloothaven van het Romeinse rijk. De Republiek Genua groeit in de veertiende en vijftiende eeuw uit tot een staat waar serieus rekening mee moet