

# BLACKBIRD



Hans van Heesch

**[www.bestelmijnboek.nl](http://www.bestelmijnboek.nl)**

© 2022 Hans van Heesch

ISBN 978-94-6247-283-9

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar worden gemaakt in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

# WETENSWAARDIGHEDEN ATLANTIC CHALLENGE

La Gomera(Canarische eil.) – Antigua (Caraïbische eilanden)



kortst mogelijke afstand	2550 zeemijl (4722 km)
reëel te roeien afstand	> 2700 zeemijl
reële afstand solo per dag	36 á 40 zeemijl
realistische duur oversteek	75 dagen
solo record (Mark Slats)	30 dagen
absoluut record, (viemansboot)	29 dagen
totale fysieke inspanning	> 1.500.000 roeislagen
dagelijkse energiebehoefte	> 5.000 kcal.



# VOORWOORD

Mark Slats uit Wassenaar zet in 2017, solo, een absoluut wereldrecord in de Tallisker Whiskey Atlantic Challenge. Hij roeit de circa vijfduizend kilometer van La Gomera naar Antigua binnen de onwaarschijnlijke tijd van dertig dagen en krap acht uur. Hij heeft in die zevenhonderdachtentwintig uur continu een snelheid kunnen roeien van bijna zeven kilometer per uur. Het bereiken van een dergelijke snelheid met een zwaar beladen oceaanroeiboort, is alleen al een ongekende prestatie. Die prestatie wordt bijna onvoorstelbaar als je bedenkt dat er in die zelfde zevenhonderdachtentwintig uur ook nog tijd moet worden gevonden voor sanitaire verzorging, eten en slapen.

Het is daarmee zo'n fenomenale prestatie, dat je er alleen maar enorme bewondering voor kunt hebben. De meeste andere deelnemers aan deze competitie hebben voor dezelfde oversteek minstens dubbel zoveel tijd nodig.

Voor mij is deze prestatie aanleiding om eens wat dieper naar de beweegredenen van het oceaan-roeien te speuren. In de voorbereiding van deze roman heb ik vele reportages en internet sites bekeken, las ik regelementen en verslagen en bestudeerde de verschillende teams en boottypes. Het gaf me de indruk dat de deelnemers allen hun kracht putten uit een bijzonder sterk karakter en een zeer bijzondere motivatie. Stuk voor stuk hebben ze een enorme 'drive'. Dat is ook wel een vereiste als je deze uitputtingsslag vrijwillig aan jezelf oplegt. Maar na afloop van de prestatie blijkt dat bij de meeste deelnemers de euforie van de beleving en het bereiken van de finish ruimschoots opweegt tegen de geleden pijn en ontberingen. Ik krijg langzaam het beeld op mijn netvlies van een enorm

zware bevalling. En dan wel één die voor de meeste deelnemers twee maanden of langer duurt. Voor enkelen is de tocht een eenmalige gebeurtenis, maar diverse deelnemers maken meerdere van dit soort oversteken. Mark Slats bijvoorbeeld, deed in 2020 samen met Kai Wiedmer als duo-boot opnieuw mee. Blijkbaar smaakt ontbering soms zoet.

Ik heb dit soort fenomenen aangegrepen om deze roman vorm te geven. Mijn doelstelling is de lezer die bijzondere drijfveren van nabij te laten beleven. Het bijzondere karakter van de oceaan te laten proeven en te laten ervaren hoe natuurlijke wilskracht en volharding een mens tot ongekende prestaties kan drijven. Het is een roman geworden over de onverzettelijke wil om te volharden en succesvol te zijn.

Hans van Heesch

# 1

Als ik om me heen kijk, zie ik alleen maar horizon. Een lome deining geeft me het gevoel in een gigantische schommel te zitten. Alsof je op een reusachtige slee door het glooiende Limburgse landschap glijdt. Je roetsjt van een heel flauwe helling het dal in om vervolgens, alsof je volkomen gewichtloos bent, de volgende heuvel op te worden geduwd. Boven op de top van zo'n heuvel is de horizon een strakke lijn in de verte, met een scherpe afscheiding tussen water en lucht. Ben je weer terug in de diepte van de golfdalen, dan is de horizon veel dichterbij en geweldd. Een boeiend schouwspel, die nooit aflatende bewegingen. De windgolven komen recht van achteren terwijl de lome deining schuin van achteren komt. Roeiend met mijn rug naar de boeg en mijn gezicht naar achteren, is het vooral indrukwekkend als de golftop van de deining je net ingehaald heeft. De roeiboort komt dan op de achterkant van de golf een beetje schuin achterover te liggen en je kijkt het volgende golfdal in. Het geeft je het gevoel dat het golfdal heel diep is, en de volgende golf nog veel hoger.

Ik kan me van heel lang geleden nog goed herinneren dat ik dit euforische gevoel de eerste keer heb ervaren. Als kleine meisjes met schoolreisje rijden we met onze klas voor het eerst met een bus door het Limburgse heuvelland. Het 'ohhh', 'ihhh' en 'ahhh' galmt uit alle keeltjes als de bus met ons, drieëndertig in het vlakke Zuid-Hollandse polderland opgegroeide kinderen, over de eerste heuveltop komt en we plotseling diep het voor ons liggende dal in kijken.

Ook nu, op de oceaan, ben ik niet de enige die van dit pseudo heuvelland geniet. Jan-van-genten, gebruikmakend van de stijgwinden door de golvende bewegingen van het water, scheren zonder

een enkele vleugelslag over het glooiende oppervlak. Soms eens wat hoger, dan weer laag over het water en soms aan het zicht onttrokken in een golfdal. Prachtig om te zien hoe een enkele keer een vleugeltip net het water beroert en er een snel oplossend, flinterdun golfspoor in trekt. Ik ben vijf dagen onderweg en begin langzaam een beetje één te worden met mijn bootje. Het roeien wordt geleidelijk een soort automatisme.

Raar, vier weken geleden neem ik op Schiphol afscheid van papa en mijn vrienden. Een kleine delegatie van uitgelaten mensen die graag samen met mij nog een kopje koffie drinken, een traan- en een knuffel delen, om elkaar vervolgens pakweg vier maanden niet meer te zien en wellicht zelfs maar amper te spreken. Nu ben ik in mijn uppie op die eindeloze oceaan. Ik heb er voor geknokt om zo ver te komen en ik ben trots dat me dit gelukt is. Toch voel ik me vreemd. Nee, het is niet de eenzaamheid, het is niet de inspanning of het gebrek aan slaap. Het is vooral een overweldigend gevoel van nietigheid. Volledig op mezelf aangewezen en overgeleverd aan de elementen. De grote leegte.

Ik besef maar al te goed dat er nu al geen weg terug meer is. Terug zou betekenen dat ik tegen de wind en tegen de zeestroming in moet roeien. Tijdens de rustperiodes word je compleet teruggezet naar je uitgangspositie. Nee, er is maar één weg en dat is vooruit, met de wind en stroom mee naar het Caribische gebied. Naar Antigua. Die gedachte geeft me extra kracht en doet me de gevoelige plekken in mijn handen, door de drukpunten van het opbouwende eelt, vergeten.

Gelukkig zijn de elementen me inmiddels ietsje beter gezind. Dat was bij de start wel anders. Bij het verlaten van de haven 'San Sebastian Marina' aan de oostzijde van La Gomera worden de deelnemers



direct gegrepen door de venturie-winden, die tussen de eilanden La Gomera en Tenerife al bij kalm weer de golven fors opzwepen. Er staan korte steile golven die het roeien ernstig bemoeilijken. Er was bij de start voor de eerste drie dagen windkracht vier tot vijf voorspeld en daarna iets afnemend. De noordoosten wind staat met mijn zuidwestelijke koers gelukkig wel in een gunstige richting. Dat moet te doen zijn, zou je zeggen. Maar, net als in een stad tussen de flatgebouwen, staat er hier, tussen de bergachtige eilanden, lokaal veel meer wind en uit alle richtingen. Je hebt dan ook te maken met duidelijk grotere, steile golven en sommige zelfs met een grommend brekende kam. Het vreet energie. Ik heb er veel moeite mee om beide roeiriemen gelijktijdig door het water te trekken. Soms maait er één in het luchtledige, terwijl de andere extra diep in het water komt, of keihard door een golf wordt getroffen waardoor je helemaal uit balans bent. Ik heb die eerste twee dagen flinke klappen op de spieren van mijn bovenarmen en schouders te verduren gekregen. Bij die brekende golven worden de peddels regelmatig bijna uit je handen gerukt. Dan eens rechts, maar meestal links. Vanaf links komen de grootste golven aanrollen. Het is maar goed dat de stuurautomaat deze onbalansvariaties van de voortstuwing corrigeert, zodat m'n bootje toch min of meer strak de vooraf bepaalde route blijft volgen. Gelukkig hoef ik daar nauwelijks zelf op te letten. Zelfs dwarsstromingen in het water, mits niet te sterk, worden automatisch gecompenseerd. De eerste zes zeemijl roei ik op een redelijke afstand langs de kust van het eiland. Na twee uur roeien passeer ik op een kilometer uit de kust het dorpje Santiago. Even later zie ik een vliegtuig dalen richting vliegveld. Doordat het vliegveld hoger op de kust ligt, is dat voor mij aan het zicht onttrokken. Daarna laat ik het eiland langzaam achter me.

Het is gek, maar in die paar uren dat we nu roeien, en allemaal met dezelfde bestemming, blijken de boten al zo verspreid dat ik goed moet zoeken om nog met het blote oog mederoeiers te zien. Na nauwkeurig speuren tel ik er drie. Als de duisternis invalt, is dat onverwacht toch een stuk gemakkelijker. Her en der zie ik de witte navigatielichtjes dansen en kan ik zo'n veertien boten tellen.

Ook de tweede dag is de wervelende wind rond de eilanden niet uitgeraasd. We zitten nog steeds in de 'acceleration zone', zoals ze het zeegebied met venturie-winden hier lokaal noemen. Dat fenomeen gaat nog wel een dag duren, totdat ik ook het eiland El Hierro ruim voorbij ben. Ik ga er vanuit dat ik na honderd mijl roeien verlost zal zijn van die wervelwinden en de ongemakkelijke golfslag. Ik zal dan zo'n dag of vier onderweg zijn, vermoed ik. Tot dan blijft de zee onstuimig. Langzaam zie ik La Gomera kleiner worden terwijl in het zuidwesten in het heilige tegenlicht van de late namiddagzon de contour van El Hierro is te onderscheiden. 's Avonds ben ik letterlijk beurs van het stoten tegen de verschansing door het zijdelings schuiven op mijn rolbankje en het constant aanspannen van spieren om het eeuwige schommelen van de boot te compenseren. Ik voel langzaam maar zeker schrale plekken op mijn huid ontstaan van het schurende T-shirt. Nat geworden door spetters zeewater en opgedroogd door zon en wind waardoor het zout achterblijft, gaat het shirt na verloop van tijd als schuurpapier werken. Ik heb striemen onder mijn linker oksel van de relingdraad waar ik mijn arm omheen sla om in balans te blijven als ik op de toiletemmer mijn behoefte en plasjes loos. Ik ben blij dat het een stevige emmer is met een stabiele zitting. In die schommelende houding krijg het ding veel meer te verduren dan ik had gedacht. En wat ik al zei natuurlijk, die rukken, porren en stompen die ik krijg wanneer een roeiriem door een golf gegrepen wordt. Het maakt niet uit of ik hem

vast heb, of hem uit mijn handen laat schieten. Ik ben niet in staat die beweging van de peddel met spierkracht te stoppen. Een klap op mijn borst van het met leer omwikkelde handvat van de peddel alleen, of die van mijn gespannen knokkels om het handvat, het doet beide net zo zeer. Blauwe plekken op mijn ribben en zelfs flinke bloeduitstortingen op mijn bovenbenen. Ik hoop dat de oceaan snel minder onstuimig zal zijn.

Mijn voornemen is om gedurende de reis tijdens de twaalf uur daglicht telkens twee uur te roeien en vervolgens één uur te nemen voor rust en persoonlijke verzorging. Tijdens de twaalf uur nachtelijk duister wil ik overschakelen naar één uur roeien en twee uur rust. Op dit moment is het duister van de nachten nog wat langer dan twaalf uur, maar we komen elke dag een stukje dichterbij de evenaar, terwijl ook de lage winterzon straks weer langzaam hoger aan de hemel kruipt. Hierdoor zullen uiteindelijk dag en nacht evenredig verdeeld zijn. Twaalf uur licht, twaalf uur donker. Ik begin om zes uur 's avonds aan twee uur rust. En om zes uur 's ochtends aan twee uur roeien. Uitgangspunt is dat ik in ieder geval per etmaal twaalf uur roei en daarnaast ook twaalf uur rust heb. Ik heb ervaren dat ik per uur twee tot twee en een halve zeemijlen kan roeien. De overwegend meelopende stroom en wind geven me ieder uur ook een voortgang van een kwart tot één zeemijl. Samen is dat een kleine veertig mijl per etmaal. zo rekenend, zou ik die oversteek van theoretisch ruim vijftienghonderd zeemijlen in vijftenzestig dagen moeten kunnen volbrengen. Ik ga uit van een wat minder optimistisch scenario en reken op vijftenzeventig dagen.

Helaas, ben ik de eerste drie dagen absoluut niet in staat mijn voorgenomen ritme van roeien en rusten aan te houden. De eerste nacht kan ik maar amper slapen. Ik doezel wel weg, maar telkens na

een paar seconden of misschien een halve minuut word ik met een schok wakker. Tijdens een trainingsoversteek die tevens mijn kwalificatie voor de Atlantic Challenge was, van Lowestoft in Engeland via een lusje voor de Nederlandse kust naar Scheveningen, sliep ik de drie nachten dat ik op zee was wél min of meer, terwijl ieder kwartier de wekker ging om me wakker te maken om te controleren of de reguliere beroepsschepen geen gevaar vormden. Raar hè, dat ik toen in die druk bevaren zee wel kon slapen, maar hier, in de lege weidsheid van de oceaan, niet. Helaas, je kunt het slapen niet afdwingen. Het komt of het komt niet. Bovendien houdt een lichte irritatie in mijn knie mij wakker. Ja, alles krijgt ook zo op z'n donder. Bovendien is mijn zithouding nu ietsje anders, omdat kort voor het transport van de boot naar La Gomera, het rolzitje is vervangen door een nieuw. Het oude, nota bene speciaal op maat gemaakt, zat niet lekker.

Discipline is een eerste vereiste voor een monster roeitocht als deze, dat is me in de loop van de voorbereidingen wel duidelijk geworden. Eten, drinken, wassen en slapen. Vaste ritmes aanwennen. Een soort verslaving opbouwen, zodat je je schuldig gaat voelen als je van je patroon afwijkt. Met dat bewustzijn in gedachten start ik mijn rustperiode met rek-, strek- en ontspanningsoefeningen. Daarna eet ik wat en doe ik een plasje op de emmer om vervolgens de cabine in te duiken. Ja, ik noem het een cabine, waar anderen het een kajuit zullen noemen. Maar bij kajuit denk ik aan minstens een soort bedbankje en een tafel of een schrijfblad. Dit is echter slechts het meest primitieve overlevings- en slaaphokje. Het is net voldoende hoog om je gebogen aan te kunnen kleden. Die hoogte is noodzakelijk om oprichtend drijfvermogen te hebben, zodat de boot als een dobber weer rechtop gezet wordt in het geval ze door een golf wordt omgekiept. De ruimte die door dit oprichtend

volume gevormd wordt, is een soort hermetisch afgesloten overlevingscapsule. Ik noem het maar gewoon mijn cabine. En die is ook niet hermetisch afgesloten, want er zit natuurlijk wel een ventilatiesysteem in dat veilig is voor overkomende zeeën en dat ook bij kapseizen nauwelijks water laat binnendringen.

Eenmaal in mijn cabine kleeft ik me uit om me te wassen en op te frissen. Gewoon met voorverpakte, ongeparfumeerde, vochtige washandjes zoals ze die ook in verzorgingstehuizen gebruiken. Ik heb er driehonderdvijftig bij me. Ik gebruik er vier op een dag. Eén voor mijn gezicht en één voor mijn romp, benen en armen. Deze gebruik ik elk twee keer. En de laatste twee washandjes voor de intieme zones voor eenmalig gebruik. Op deze manier kan ik me twee keer per dag serieuzer wassen. Na gebruik vouw ik ze weer keurig plat terug in het zakje en bewaar dit afval tot ik ze aan de overkant bij de vuilnis kan dumpen, zoals ik dat met al het niet biologisch afbreekbare afval doe. Overgebleven etensresten en de inhoud van de poepemmer zijn de enige zaken die wel overboord gaan. Ik ben van plan eens in de week mijn haar te wassen en me af te spoelen met regen water. Als er geen regenbuien overkomen zal ik meer water moeten maken uit zeewater. Dat werkt door zout zeewater met een hogedrukpomp door een osmose-filter te persen. De hogedrukpomp van het systeem kan ik koppelen aan mijn rolstoeltje. Iedere roeislag komt er dan een ministaaltje drinkwater de tank in. Maar het kost me wel behoorlijk veel extra kracht, dus beperk ik het verspillen van drinkwater zoveel mogelijk. Als de zon veel schijnt kan ik overschakelen op een elektrische pomp op de zonnecellen. Maar primair zijn de zonnecellen en accu's bedoeld voor de navigatieverlichting en de stuur-en navigatiecomputer. Ik moet nog ervaren of er iets van energie overblijft voor de watermaker.

Op mijn gezicht, maar ook op allerlei andere plaatsen vormen zich zoutkorsten. Spetters overkomend buiswater verdampen door zon en wind. Het zout blijft achter. Ze kunnen de oorzaak worden van lelijke zweren. Om zoutkorsten op mijn huid te voorkomen heb ik een plantenspuit gevuld met zoet water. Zo kan ik met minimale waterspilling het zout weer oplossen en van mijn huid wrijven.

Persoonlijke verzorging is uiterst belangrijk. Met een elektrische eeltvijl probeer ik de opbouw van eelt aan de binnenkant van mijn handen in te dammen. In mijn filosofie kun je dat het beste van meet af aan doen, nog voordat echt uitgehard eelt duidelijk zichtbaar en lastig wordt. De eerste dagen zou dit nog niet nodig zijn, maar door de vele trainingsuren is dit een routine die ik al weken geleden begonnen ben. Inmiddels heb ik er aardig handigheid in. Als ik met het eelt klaar ben, volgt het verzorgen van gevoelige plaatsen op de huid met zinkzalf. Twee maal per dag smeer ik een dun laagje op m'n zitvlak en mijn liezen, in mijn bilspleet, onder mijn oksels, op mijn voetzolen en op mijn handpalmen. Op de andere plaatsen gebruik ik gewone vocht inbrengende huidverzorgende zalf. Tenslotte trek ik m'n ondergoed en een hemd aan, en dan slapen. Wat ik al zei, dat slapen lukt helaas niet. Ik hoor ieder piepje en ieder kraakje. Ik probeer te bedenken wat het kan zijn, me zorgen makend dat ook een kleinigheidje ernstige gevolgen kan hebben.

'Er trilt toch niets los?', is dan mijn eerste gedachte. Ik wil mijn bootje graag heel, compleet en veilig houden. Door die twee jaar voorbereiding en de ontelbare uren die ik in mijn bootje bezig was met het monteren van onderdelen, en het mezelf wegwijzen maken in de soms ingewikkelde onderhouds- en storingsinstructies, weet ik nu ieder boutje, schroefje en draadje tot op de vierkante millimeter te zitten en ken ik de functie ervan. Meestal kan ik na scherp en aan-

dachtig luisteren, vrijwel altijd bedenken wat ik hoor. Moet ik iets fysiek controleren, dan zal ik dat hoe dan ook zonder dralen doen. Gek eigenlijk dat deze vaardigheid, geprikkeld door je overlevingsinstinct, automatisch ontwikkeld wordt. En het werkt echt goed voor mijn gemoed. De kennis te weten wat de oorzaak van het geluid is, stelt me gerust. Tot nog toe bleek ieder storend geluidje telkens een losliggend gebruiksdingetje als basisoorzaak te hebben. Iets als een tandenborstel die uit het bakje is gerold, bijvoorbeeld.

‘Ik moet mezelf aanleren alles echt goed stabiel op te bergen’, is dan de volgende gedachte die me uit mijn slaap houdt. Uiteindelijk, na een hele tijd, val ik in slaap. Als de wekker gaat heb ik het gevoel nog maar net weggedommeld te zijn. De plicht roept en ik dwing me om me aan te kleden voor de volgende ‘nachtdienst’. Nog even mijn voeten zalven ter voorkoming van voetschimmel, huidsmet of open blaren. Stoffen instapschoentjes aan en ik ben er weer klaar voor. Even goed luisteren naar de golven om tijdens een rustig moment het luik te kunnen openen. Je wilt immers niet dat er door een onverhoedse golf water de cabine binnenkomt. Ik heb speciaal een rood nachtlampje gemonteerd boven het toegangsluik. Dit gaat automatisch branden als het luik wordt geopend. Zo zie ik in het donker onmiddellijk waar ik ben, zonder dat mijn pupillen zich door verblindend wit licht verkleinen. Eenmaal buiten klik ik, in het flauwe rode kunstlicht, onmiddellijk mijn life-line vast en sluit ik het luik weer zorgvuldig. Vervolgens vul ik m’n waterflesjes, neem een slokje energiedrank en ga dan weer roeien. Het rode nachtlampje gaat een halve minuut na het sluiten van het luik automatisch uit. Zo is het ook een goede waarschuwing voor het geval ik het luik niet goed zou hebben afgesloten. Dan start het roeien weer. Haal naar haal, verstand op nul en blik op oneindig. Ik zie niet waarheen, of hoe snel, maar ik roei. Slag na slag, haal na haal. De elektronica doet

de rest. Over een uur mag ik weer mijn nestje in voor het tweede en daarna derde en vierde slaapje deze nacht. Maar ook die keren slaap ik niet, ondanks de vermoeidheid en de vele mijlen trainen op zee, ook 's nachts. Blijkbaar is er voor dat slapen een enorme gewenning nodig. Ik mis nu nog de interne rust om met vertrouwen mijn ogen te sluiten en ongestoord te slapen.

Die inspanning van twee uur roeien overdag, of 's nachts maar één, dat lukt wel, maar in deze hotseknotsende koektrommel eten bereiden, drinken, wassen, omkleden en ontspannen lijkt een bovenmenselijke inspanning. Zuinig met water, niet knoeien op je slaapzak, de tropische warmte in die veel te krappe cabine. Nee, je kunt een ingeschonken bekertje niet eens even weg zetten. Voor dat je het weet ligt het ondersteboven. Niets gaat zoals je dat zou willen. Eenmaal na de shift weer in je kooi spookt er nog van alles door je hoofd en van slapen komt weer niets. Die eerste twee etmalen heb ik op achtenveertig uur hooguit twee keer een klein uurtje geslapen.

De gevolgen blijven dan ook niet uit. De derde dag tijdens het roeien in de laatste dagdienst word ik, uit het niets, bruusk uit mijn gedachten gerukt door een enorme kaakslag. M'n tanden slaan hard op elkaar en de pijn trekt door tot in m'n kaakgewricht. Het duizelt me, ik zie sterretjes en ik ben mijn oriëntatie totaal kwijt. Ik weet de eerste seconden niet eens of ik binnen of buiten ben. Dan komt de werkelijkheid weer langzaam terug. Ik begin te beseffen dat ik op mijn rolbankje zit. Nou ja zit!.. ik lig meer met mijn rug tegen de poepemmer. Deze staat op zijn eigen plekje in de hoek vastgesjord, links achter me, naast de cabine-ingang. Langzaam realiseer ik me dat ik op mijn rolbankje in slaap gevallen moet zijn. Ik ben waarschijnlijk voorover leunend, met mijn borst op mijn knieën, in



slaap gesukkeld. Het laatste wat ik me herinner, is dat ik tijdens het roeien een vlekje op mijn stoffen schoentje zag. Toen ik me voorover boog om beter te kijken, zag ik dat het een vliegje was. Even heb ik het beestje zitten bekijken. 'Wat doet zo'n beestje hier, meer dan honderd kilometer van land?', dacht ik, terwijl ik gelijktijdig in dromenland moet zijn beland.

De stuurboordroeiriem vond het lulilakken op een gegeven moment blijkbaar welletjes en geholpen door een golf heeft die me met een kaakslag ongenadig wakker gerammeld. Nou, ik ben allang blij dat ik niets gebroken heb. Die extra blauwe plek kan er ook nog wel bij, er is niemand die het ziet. Ik heb het verdiend. Gelukkig wordt de zee in de loop van de vierde dag iets rustiger en kan ik tijdens mijn rusten inderdaad echt slapen.

Eten wil die eerste dagen eigenlijk ook niet zo goed lukken. Ik heb een knoop in m'n maag. De enorme fysieke druk van de laatste weken om alles op tijd voor elkaar te krijgen, daarnaast het onbekende dat ik tegemoet ga en wat me ook enigszins zorgen baart, en tenslotte het emotionele afscheid van vrienden en familie, eisen blijkbaar nu hun fysieke tol. Als ik wat eet, zit het me onmiddellijk in de weg. Maar ik weet dat ik moet eten. Al zijn het telkens maar kleine beetjes, ik eet. Zoveel discipline heb ik wel.

In mijn rustperiodes ben ik nog het meest gelukkig met een ouderwetse kop thee. Gewoon klassieke Engelse thee. En, tegen mijn gewoontes in, met veel suiker. Suiker omdat het vinden van de energiebalans met deze bovenmatige inspanningen nooit volledig zal lukken. Daar kun je, zelfs als je geen knoop in je maag hebt, eenvoudigweg niet tegenaan eten. Al zeker niet met het, ik noem het 'astronautenvoer' dat ik aan boord heb. Eigenlijk mag ik niet mopperen. Het is nog best aardig van smaak en je krijgt er re-

latief veel calorieën door binnen, maar die textuur is verschrikkelijk! Je schenkt in het zakje met gevriesdroogde ingrediënten kokend water tot aan de geprinte merkstreep. Het geheel mengen en dan even laten staan. De ingrediënten wellen op en het water wordt op een klein restje onder in het pakje na, bijna volledig opgenomen. Nogmaals doorroeren en je voedzame maaltijd is klaar. Die maaltijden hebben de meest smakelijke, exotische namen. Je zou er vanaf de menukaart in een restaurant enorm veel van verwachten. Ik heb in mijn voorbereiding vele merken en soorten zogenaamd 'expeditie-voedsel' geprobeerd en geen van allen zijn ze zo lekker als de naam zou doen vermoeden. Bovendien ben ik niet echt een pasta-, rijst- en noedels-eter. Ik heb liever verse groenten, liefst net niet door-en-door gaar, maar lekker met een 'bite'. Helaas, de komende vijfenzeventig dagen is er alleen maar pasta-achtig eten. Pasta met kip, pasta met rundvlees, pasta zalm, rijst gerechten met saté of kip piri piri, couscous met lamsvlees en zelfs maaltijden met wild en gevogelte en aardappelpuree. De gedroogde groenten zijn er door gesnipperd en op de paprikastukjes na, vrijwel onherkenbaar. De diverse maaltijdsmaken zijn 'overgoten' met sausjes uit allerlei uitheemse oorden. Van China via India en Noord-Afrika naar Mexico en Zuid-Amerika. Zelfs tot "Grootmoeders Vleesjus" aan toe. Het smaakt verschillend, maar in wezen lijkt het allemaal op elkaar. Brij, pasta, brij en nog eens pasta. Er zijn ook wat varianten die een havermout- of cornflakesontbijt suggereren. Ook brij dus. Ter afwisseling heb ik dan ook nog gelletjes, een soort energie drankjes. En ik heb power-bars, de beroemde energierepen voor topsporters. Die repen, daar kun je gelukkig wel je tanden in zetten. Helaas de gekende chocolade bars zoals Mars en Nuts, smelten in de tropische warmte. M&M's gaat net. De suikerkorst houdt de half gesmolten chocolade binnen en het nootje geeft toch die bite.

Een volledige vriesdroogmaaltijd in een enkel zakje heeft zeshonderd kilocalorieën. Dat is best voedzaam. Zelfs het dubbele van een beroemde energieboom als een 'Big Mac'. Toch kan zo'n maaltijd mijn energieverkwisting nooit aanvullen. Het dagelijkse energiegebruik ligt tijdens de overtocht naar verwachting op vier- tot zesduizend kilocalorieën. Een gelletje of een energiereep, afhankelijk van merk en smaak, levert iets tussen de honderd en vijfhonderd kilocalorieën. Het betekent dat je per etmaal minimaal vier maaltijden, vier gelletjes en vier energie-repen moet nuttigen. Dag in, dag uit. Dit dieet vijfenzeventig dagen volhouden, is op zich al een flinke uitdaging.

Nu al, na vier dagen op de oceaan, mis ik de simpele dingen die er bij mij als een soort routine in zitten. Dingen als een gebakken eitje op zaterdagochtend op een sneetje dubbeldonker volkorenbrood. Thuis gunde ik mezelf dat na een hardlooptocht van vijftien kilometer door de duinen. Na die lunch ging ik dan lekker onder de warme douche of, als ik geen afspraken had, lekker een uur in een heet bad met een goed boek.

De vijfde dag begint het duidelijk beter te gaan. Ik begin gevoel te krijgen voor de bewegingen van mijn bootje en de zee is me ook wat milder gestemd. Ik ben uit de acceleration-zone waardoor de wind veel constanter is in richting en sterkte. De golfpatronen zijn duidelijker en uit een constante richting. Slechts de vage contouren van wat stapelwolken op de horizon, op één punt ongeveer in het verlengde van mijn kielzog, verradt de plek waar El Hierro, het laatste Canarische eiland, uit het zicht verdwenen is. Roeiend, met mijn rug naar de boeg, kijk ik alsmear terug naar waar ik vandaan kom. Heel deprimerend deze sport!

Langzaam maar zeker staat er minder spanning op de knoop in mijn maag. Het eten smaakt me wat beter en de voortgang is nu zelfs ietsje beter dan ik had verwacht. Dat mag ook wel, ik heb die eerste vier dagen best wat op mijn schema verloren.

Een gestage passaatwind, welke met een kracht van drie tot vijf Beaufort uit het noordnoordoosten waait, is niet alleen de aandrijving van wat ze 'de Canarische stroming' noemen, maar dit is ook de aandrijving van mijn bootje. Als ik tijdens het roeien mijn GPS opvraag, zie ik dat we soms 3,4 knopen lopen. En met 'we' bedoel ik dan mijn bootje en ik. We beginnen samen echt een team te worden. Mijn "Blackbird of the Sea" is mijn alter ego. Samen zijn we één. Blackbird of the Sea mag haar naam met eer dragen.

Op de zevende dag op de oceaan trekt er een uitgeblust front over. De nimmer ontbrekende zon laat deze ochtend verstek gaan. De lucht trekt dicht en het begint wat te waaien. Het weerbericht maakt er nauwelijks melding van, maar ik voel me er toch niet lekker bij.

Ik zit in mijn uur rust als de wind aantrekt tot vierentwintig knopen. Niet iets om me echt zorgen over te maken, maar de golven stuwen er toch al flink door op. Ik vraag me af of dit erger zal worden en of het weerbericht het misschien mis kan hebben.

Plotseling, luid sissend, blaast vlak naast me een walvis met geweld haar adem uit. Direct volgt een veel intiemer gesis. Het is afkomstig van een jonge walvis die zijn moeder imiteert.

Hoewel ik besef dat, zo vlak naast een walvis met zo'n reusachtige staartvin, dit niet echt een ideale positie is, kan ik de lach op mijn gezicht niet onderdrukken. Moeder walvis is beduidend groter en vooral tonnen zwaarder dan mijn mini bootje. Ik ben in de ogen van de zogende walvis maar een nietig tijdelijk onderdeelje van haar

leefomgeving. Zolang ze ons maar niet ziet als vijand of als speeltje voor haar jong. Ik stel me gerust met de gedachte dat als ze ons als bedreigend had gezien, ze nooit vlak naast ons naar boven zou zijn gekomen. Opnieuw komt moeder ademend boven. Haar imponeerende blik kruist die van mij. Ik voel bijna begrip. Nee, deze moeder heeft geen kwaad in de zin. Ook het kalf, bijna net zo groot als mijn bootje, kopieert opnieuw het gedrag van moeder. Ook zijn of haar oog zie ik boven water komen, maar onze blikken kruisen elkaar niet. Het jong kijkt naar voren, gefocust op zijn moeder. Dan duiken de twee de diepte in.

Ik mijmer nog een poosje na. Die enorme verscheidenheid aan dieren op deze aarde. Onvoorstelbaar hoe dit allemaal is ontstaan. Er moet toch iets zijn dat dit teweeg heeft gebracht. En dan is de pure scheikundige materie al een dingetje, het ontstaan van intelligentie is dat al helemaal. Maar als er al iets is als een God, dan lost dat niet mijn vraag op: hoe is die God ooit ontstaan? Wie heeft hem dan geschapen? Of was die er al gewoon? Nou ik vind dat niet echt zo 'gewoon'. Een hyperintelligent opperwezen dat uitsluitend in zichzelf bestaat, zonder omgeving of doel, en vanuit een oneindig eeuwig leeg verleden. Nee, dat gaat er bij mij niet in. Hoe zou zo'n wezen er uit zien als er geen omgeving is. Als dat wezen geen leefruimte heeft. En dan scheidt dat wezen de aarde, de maan, zon en alle sterren en planeten. Gewoon uit het helemaal niets. Voor mij is dat een ondenkbaar scenario. En wat heeft dat opperwezen dan al die miljarden eeuwen daarvoor gedaan. Het is te lang voor een winterslaap. Ik grinnik bij mijn eigen gedachten.

Ik concentreer me weer op het roeien. Het frontje is verder afgezwakt, de wind is gelukkig afgenomen en het zonnetje breekt weer door. Ik voer het tempo een tikkeltje op. Die filosofische vragen ook!

Het zijn onderwerpen waarin je alleen maar vast kunt lopen. Maar als nietig mensje op die oneindige oceaan besef je pas echt hoe bijzonder onze wereld is. In het eindeloze universum is de aarde slechts een nietig bolletje, net als mijn nietige bootje op de eindeloze oceaan. En toch, zowel mijn bootje als dat bolletje aarde zijn zo ontzettend waardevol en zo bijzonder. Ik ben uiterst zuinig op mijn bootje, anders overleef ik deze reis niet, dat besef ik donders goed. Wij mensen zouden ook veel zuiniger op onze aardbol moeten zijn, anders overleeft de mensheid haar reis door het universum ook niet. Maar dat gezamenlijk besef is er nauwelijks. Soms ben ik bang dat die reis van de mensheid niet goed gaat aflopen. De aardbol tolt daarna gewoon door in de ruimte, zoals ook mijn tolletje op het schoolplein als ik andere tolletjes het nakijken had gegeven. Mocht het misgaan, dan zullen er na verloop van tijd weer nieuwe beschavingen ontstaan of, als we het echt helemaal verprutst hebben, wordt de aarde een dode planeet, net zoals vrijwel alle planeten in het uitspannel. Zouden dat dan ook overblijfselen zijn van eerdere beschavingen die zichzelf de das om hebben gedaan?

Tijdens mijn laatste half uur roeien van deze shift, ga ik fantaseren over eten. Vanmiddag wordt het een Indiase maaltijd. Saffraanrijst met kip en Channa Dal in Tikka Masala saus. Die benaming alleen al!

Ik bedenk me dat ik iets dergelijks eens tijdens een stedentrip bij een Indisch restaurant in Londen heb gegeten. Een ietwat dikkere, traditioneel geklede Indiër nam toen de bestelling op. Tijdens een kleine aarzeling bij mijn bestelling, deed hij met een zwaar Indisch accent ongevraagd een vertrouwenwekkend aanbod: 'Food no good, you no pay'.

Maar hij wist blijkbaar dat hij weinig risico liep. De tafel kwam vol te staan met allerlei kleine kommetjes met kruiden en sausjes en na-

tuurlijk diverse groenten waaronder meerdere peulensoorten met natuurlijk kikkererwten. De kipfilet was heerlijk gekruid. Net niet te pittig voor onze westerse smaak, dat had die gul lachende Indiër goed in de gaten. Je kon kiezen uit verschillende groenten en naar wens kon je het, met de diverse sausjes, wat pittiger of juist zachter van smaak maken. Het smaakte super en wij aten destijds alles tot de laatste kruimel op. Echt zalig.

‘Plates empty. Food good’, zei hij na afloop toen hij met een lach van oor tot oor de rekening presenteerde.

Hier op de oceaan moet ik het doen met een brij van alle ingrediënten. Ik kan de smaak niet beïnvloeden. Het is wat het is. Maar als ik, net als in Londen, probeer op smaak de individuele ingrediënten te herkennen, krijg ik toch wel het gevoel een echt Indiase maaltijd te eten. Roeien maakt hongerig. Het water loopt me in de mond bij de gedachte aan eten alleen al.

Als mijn shift erop zit, zet ik direct de Minimo met water op voor thee en de warme maaltijd. Na vijf minuten kookt het. Weldadig en tevreden over de geroeide afstand, geniet ik van mijn veel te zoete thee en de overgang van dag naar nacht. Ik zit lekker comfortabel ontspannen in kleermakerszit met m’n rug tegen de opbouw van de wat kleinere achtercabine, net achter het voetenbord van mijn roeibankje. Zo kan ik voor de afwisseling eens naar voren kijken, de toekomst tegemoet. Met twee handen omsluit ik de dubbelwandige beker thee, kijkend naar de oranjekleurende horizon op het plekje waar zojuist de zon is onder gegaan.

Het doet me denken aan de gezellige tijd op mijn studenten kamer, waar ik, eveneens in kleermakerszit, op de vensterbank op twee hoog, uitkijkend over het gezellig drukke binnenstadpleintje, de invallende duisternis gadesloeg. Ik droomde over mijn toekomst

als arts. Over hoe ik na mijn studie bij Artsen Zonder Grenzen zou gaan werken. Avontuur combineren met aandacht voor de medemens. Ik ben een 'doe-mens' en wilde chirurg worden, maar helaas al in het eerste jaar bleek dat de fijne motoriek van mijn handen niet goed genoeg was. Ik zag het echt niet zitten om zo'n theoriearts te worden die alles met medicijnen probeert op te lossen. Mijn hele wereld viel in duigen. Die teleurstelling zorgde er ook voor dat het theoretische deel van mijn studie spaak liep. Uiteindelijk ben ik overstapt naar fysiotherapie. De uitgebreide kennis van het menselijk lichaam die ik al had, gaf me bij deze opleiding een flinke voorsprong. Ik ging er fluitend doorheen en had ook nog tijd over om te sporten. Veel te sporten. Daar is toen ook die liefde voor extreme sporten ontstaan. Ik kon twaalf jaar geleden niet vermoeden dat ik daarmee uiteindelijk in een roeibootje midden op de oceaan terecht zou komen. Een leven kan raar lopen, maar ik ben tevreden over wat ik er tot dusverre van heb gemaakt.

Ik drink genoegzaam het laatste restje thee en droom nog even na. Dan breng ik het restant water opnieuw aan de kook, schenk het op tot aan de maatstreep aan de binnenkant van de maaltijdverpakking en roer het even door. Vijf minuten laten staan en nog eens omscheppen. Dan kan ik eten. Heerlijk! Ik was er aan toe. Na de maaltijd meld ik me even bij de wedstrijdleiding van de Atlantic Challenge. Een kort praatje over mijn vorderingen, bijzonderheden, gezondheid en ook een aantal vragen die ik herken uit mijn artsensstudietijd om te bepalen hoe iemand er psychisch aan toe is. Vervolgens hebben we het even over eventuele problemen met de techniek aan boord. Aangezien alles naar behoren functioneert, is dat onderdeel heel kort. Tenslotte krijg ik een update over het weer en aan de hand daarvan overleg over hun advies van de te volgen route. De meteorologische dienst van de organisatie kan ver-



der vooruit kijken dan ik met de eenvoudige weersverwachtingen die ik zelf ontvang. Bovendien zien zij het totale plaatje en kunnen daarmee beter voorspellen hoe het weer er, verder in de toekomst op mijn route, uit zal gaan zien. Het hele gesprek is in de paar dagen dat ik nu onderweg ben een vaste dagelijkse routine geworden. Na het avondeten kijk ik inmiddels echt uit naar dat dagelijkse praatje met John, mijn vaste begeleider.

Vroeger met de vierkant getuigde zeilschepen, zonder de moderne technieken van weersvoorspelling en communicatie, was het alleen daarom al een heel avontuur. Het ontlopen van een storm of het vermijden van een gebied met windstilte was een vaardigheid van de schipper. De ene was daar wat kundiger, of gelukkiger, in dan de ander. Bovendien was de navigatie niet absoluut betrouwbaar. Men kon in de gouden eeuw al aardig de noorderbreedte bepalen, maar niet de bereikte positie in westelijke of oostelijke richting. Op de Oost-Indië route zeilde men vanaf de Canarische eilanden in zuidelijke richting langs de Afrikaanse kust en vanaf de Kaapverdise eilanden pal zuid om langs de Zuid Amerikaanse kust uit te komen. Dan verder zuid langs die kust, totdat 35° zuiderbreedte werd bereikt. Dat is de breedte van de zuidelijke kaap van Afrika: Kaap de Goede Hoop. Men kon vanaf daar dus pal oost varen om op die kaap uit te komen. In Kaapstad kon men foerageren en dan na enkele weken weer verder zeilen. Opnieuw pal oost totdat op basis van een dagelijkse schatting van snelheid en afstand men er vanuit ging op ongeveer 105° oosterlengte te zitten, loodrecht ten zuiden van Indonesië. Vandaar zeilde men pal noord naar de Indonesische eilandenarchipel, waarvan men op de zeekaarten ook de horizon-silhouetten tekende, zodat al van verre de eilanden konden worden herkend.

Maakte men een inschattingsfout van 5° te ver oostelijk dan zat men, zoals de Batavia, op de koraalriffen voor de Australische kust.

Naar West Indië, waar mijn reis nu ook heen leidt, luidde in de 17e eeuw de regel vanaf de Canarische eilanden 'Zuid langs de Afrikaanse kust afzakken tot dat de boter smelt, en dan in westelijke richting met de passaatwinden mee naar het Caribische gebied'.

Deze routes zijn enerzijds zo beschreven omdat dan de navigatie eenvoudig en meer betrouwbaar was, maar bovendien heb je op die route dan de wind constant en met een redelijke kracht schuin van achteren. Dat is voor een schip met ra-zeilen de meest gunstige koers.

Maar deze routes, zijn beide eigenlijk een flinke omweg die ook bedoeld waren om te voorkomen dat men in de windstiltes van de mid-Atlantische hogedrukgebieden verzeild zou raken. Ze konden bijvoorbeeld onderweg naar 'de West' zomaar in het Azoren-hogedrukgebied een tijdlang vast komen te liggen.

Voor een roeiboot naar 'de West' geldt een totaal andere strategie. Een vlakke zee, en dus weinig wind, is voor een roeiboot juist gunstig. Een passaatwind van vijf of zes Beaufort is voor een roeiboot ongemakkelijk veel. Een roeiboot kan beter kiezen voor de kortst mogelijke route, de zogenaamde grootcirkel-route. Die gaat vanaf de Canarische eilanden direct west-zuid-west, en leidt daarmee dichter langs of door de zuidrand van het Azoren hogedrukgebied. Je hebt daarmee duidelijk minder kans op veel wind. De gunstige stroomrichting van de oceaan in de richting zuidwest is weliswaar ook wat zwakker, maar nog altijd van belang. Wel is het opletten op depressies die vanaf Newfoundland soms in de winter in zuidoostelijke richting de oceaan op trekken en dan tot dicht tegen de Kreeftskeerkring, de noordelijke begrenzing van de tropen, kunnen

doordringen. Als roeier op deze route krijg je het dan erg zwaar. Wind en golven komen tegen te staan. In het ergste geval moet je zelfs de hele buitenboel vastsjorren en het parachuteanker over de boeg uitbrengen om de kop in de wind te krijgen. Daarna kun je niet anders dan als speelbal van de golven, binnen in de afgesloten cabine, de storm uitrijden. Golven van acht meter, daar is dit bootje op gemaakt. Het zal heel oncomfortabel zijn en je zult best een aantal keren een 360-graden rol maken, maar het bootje zal heel blijven.

Als mijn begeleider op de wal, John, een dergelijk fenomeen een paar dagen van te voren ziet aankomen, zal hij mij adviseren om alsnog in zuidelijke richting te roeien, om zoveel mogelijk weg te komen van de voorspelde positie van de kern van dat lagedrukgebied. Ik hoop dat iets dergelijks mij bespaard zal blijven.

Ik zet mijn gedachten uit en ga maar eens slapen.