It is a race,
not a cruise

It is a race, not a cruise

Mijn Clipper Race rond de wereld — Team Scotland, 2025–2026

Marcel Körner

Schrijver: Marcel Körner
Coverontwerp: Marcel Körner
ISBN: 9789465546216
© 2026 Marcel Körner
Uitgegeven via Brave New Books

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Inhoud

De route, de vloot en de mensen aan boord 6
Proloog 8
Hoofdstuk 1: De eerste klap 14
Hoofdstuk 2: De oceaan leert je nederigheid 21
Hoofdstuk 3: De vuurdoop voor Team Scotland 27
Hoofdstuk 4: Bonen, rijst en doorbijten 34
Hoofdstuk 5: De kunst van stukgaan 39
Hoofdstuk 6: Zout, zeep en doedelzakken 44
Hoofdstuk 7: Licht, mist en tactiek 48
Hoofdstuk 8: Het verre zuiden 54
Hoofdstuk 9: De lange adem 58
Hoofdstuk 10: De grote oversteek 62
Hoofdstuk 11: Le Mans naar het zuiden 68
Hoofdstuk 12: Zesentwintig meter omhoog, zesentwintig omlaag 73
Hoofdstuk 13: Het laatste grote water 79
Hoofdstuk 14: De laatste mijlen 84
Epiloog: Geen cruise 89
Woordenlijst: Zeiltermen voor niet-zeilers 91
Bijlage: Zelf meedoen? 98
Over dit boek 102

De route, de vloot en de mensen aan boord

De route in één oogopslag

De Clipper Race 2025-26 bestond uit acht etappes (legs) en dertien races. Een etappe is het stuk dat je als legger boekt; binnen één etappe kunnen meerdere races zitten. De afstanden hieronder komen uit ons eigen logboek en zijn daardoor groter dan de rechte lijn tussen twee havens: elke slag, omweg en motortocht telt mee.

Race	Van – naar	Periode	Gelogd (zeemijl)
1	Portsmouth – Puerto Sherry (Spanje)	aug – sep 2025	1.620
2	Puerto Sherry – Punta del Este (Uruguay)	sep – okt 2025	5.904
3	Punta del Este – Kaapstad	okt – nov 2025	3.741
4	Kaapstad – Fremantle (West-Australië)	nov – dec 2025	5.321
5	Fremantle – Airlie Beach (Oost-Australië)	dec 2025 – jan 2026	3.981
6	Airlie Beach – Subic Bay (Filipijnen)	jan – feb 2026	4.258
7	Subic Bay – Qingdao (China)	feb – mrt 2026	1.498
8	Qingdao – Tongyeong (Zuid-Korea)	mrt 2026	559
9	Tongyeong – Seattle	mrt – apr 2026	5.524
10	Seattle – Panama, via Mexico en Costa Rica	apr – mei 2026	5.007
11	Panamakanaal – Washington DC	jun 2026	2.131
12	Washington DC – Oban (Schotland)	jun – jul 2026	3.642
13	Oban – Portsmouth	jul 2026	920
	Totaal		**44.106**

De vloot

Tien identieke boten, allemaal van het type Clipper 70: zo'n 23 meter lang en ongeveer 31,7 ton zwaar. Onze boot, CV22, voer als *Team Scotland*. De andere negen teams waren *GOSH*, *London Business School*,

Power of Seattle Sports (in dit boek kortweg *Seattle*), *Qingdao*, *Tongyeong*, *Washington DC*, *Yacht Club Punta del Este* (kortweg *Punta del Este*), *UNICEF* en *Warrant*.

Veel boten dragen de naam van een stad of land, en dat leest soms verwarrend: je vaart naar Seattle en tegelijk tegen *Seattle*. Daarom staat de naam van een boot in dit boek cursief. *Qingdao* is de boot, Qingdao de stad.

Wie is wie aan boord

In dit boek noem ik niemand van de crew bij naam. Iedereen aan boord heeft recht op een eigen verhaal, en dat is aan hen om te vertellen. In plaats daarvan beschrijf ik mensen aan de hand van wat ze deden. Een paar van hen kom je steeds weer tegen:

- **De schipper** — de professionele kapitein van *Team Scotland*, eindverantwoordelijk voor de boot, de veiligheid en de tactiek.
- **De first mate** — de tweede professional aan boord en de rechterhand van de schipper.
- **De Turkse victualler** — een van de twee victuallers, de eerste Turk die een volledige Clipper-wereldomzeiling voltooide, en de man achter de beroemde hamburgers.
- **Het bemanningslid met de weerbarstige knie** — een legger met een knie die zijn eigen agenda had.
- **Mijn chef-maatje** — mijn vaste partner op chef's day.
- **De medic** — werkt in Tasmanië op een ambulance en schrijft in zijn vrije tijd gedichten.
- **De mediacollega** — het bemanningslid dat samen met mij de foto's en video's naar het mediateam van Clipper stuurde.

Proloog

Portsmouth, augustus 2025

Er zijn twee soorten mensen die zeggen dat je rond de wereld moet gaan zeilen.

De eerste soort heeft het zelf nog nooit gedaan. Die zeggen dingen als: wat ongelooflijk bijzonder, wat een vrijheid, wat een prachtig avontuur. Ze kijken dan een beetje dromerig over je schouder heen, alsof er achter je al een zonsondergang klaarstaat met een walvis, een glas whisky en een perfect afgestelde spinnaker. Dat zijn aardige mensen. Enthousiaste mensen ook. Maar ze hebben vaak geen idee.

De tweede soort heeft het wél gedaan, of in elk geval lang genoeg op zee gezeten om beter te weten. Die knikken meestal kort en zeggen iets als: mooi, zorg dat je je spullen labelt. Of: neem goede oordoppen mee. Of, mijn persoonlijke favoriet: leer eten als je geen honger hebt en slapen als het niet uitkomt. Dat zijn de mensen die begrijpen dat grote avonturen zelden beginnen als grote avonturen. Ze beginnen als gedoe. Als checklists. Als wachten. Als tassen die nog net niet dicht willen. Als de vraag waar in hemelsnaam je tweede paar handschoenen is gebleven.

Bij mij begon dat misschien eerder dan bij de meeste mensen. Mijn vader was jachtontwerper. Daardoor hoorde ik al van jongs af aan verhalen over mensen die rond de wereld zeilden, over boten die voor verre zeeën waren gebouwd en over keuzes die op papier werden gemaakt maar zich pas echt bewezen op open water. De mogelijkheid om ooit zelf zoiets te doen zat daardoor altijd ergens in mijn achterhoofd. Niet als een strak plan, meer als een deur die nooit helemaal dichtging.

Daar kwam nog bij dat ik van kleins af aan heb gezeild. Water, wind, helling, lijnen, het gevoel dat een boot onder je begint te versnellen

zodra alles klopt: het hoorde niet bij een exotische droom, maar bij het decor van mijn leven. Dat betekent niet dat een race rond de wereld vanzelfsprekend werd. Integendeel. Misschien maakte het het juist concreter. Minder een sprookje, meer een serieuze mogelijkheid waar je op een dag iets mee zou moeten doen.

Ik zat dus ergens tussen die twee soorten in. Dromerig genoeg om ja te zeggen tegen een zeilrace rond de wereld. Praktisch genoeg om te weten dat zo'n droom vooral begint met checklists, trainingsweken en tassen die net niet dicht willen.

Wat de meesten zich niet realiseren, is dat je aan boord niet gewoon een eigen bed hebt. Kooien worden gedeeld: omdat er nooit ruimte is voor iedereen om tegelijk te slapen, deel je een kooi met je bunk buddy, iemand van de tegenovergestelde watch. Bij elke watch change rol jij je eigen slaapzak op en rolt je bunk buddy de zijne uit, om meteen in de nog warme kooi te duiken. Er zijn steeds twee kooien boven elkaar, en het is al een hele klimpartij om in de bovenste te komen — vooral wanneer de boot onder een helling van 45 graden vaart en jij toevallig aan de hoge kant zit.

Tot ik Clipper tegenkwam, bleef de mogelijkheid om rond de wereld te zeilen vooral theoretisch. Er waren altijd verhalen geweest, boten, zeeën, routes en mensen die vertrokken. Maar Clipper gaf iets anders: een concrete vorm. Ineens was er een systeem waarin gewone mensen, met genoeg training en voldoende koppigheid, daadwerkelijk konden opstappen voor een oceaanrace. Dat maakte een oud idee plots gevaarlijk herkenbaar. Niet meer ooit misschien, maar: dus dit is hoe het zou kunnen.

Mijn eerste echte kennismaking met Clipper kwam niet via een brochure, maar via de Robin Knox-Johnston Cup, een weekend tussen trainingsniveau 2 en niveau 3 in. Op zaterdag stond er training op het programma, op zondag een korte race rond het Isle of Wight. Die zondag stond de schipper die later ook Team Scotland zou leiden aan het roer, en het duurde niet lang voordat ik doorhad dat ik met een uitzonderlijk goede zeiler aan boord stond. Toen de bemanningsindeling voor de echte Clipper Race eraan kwam, was mijn vraag dan ook simpel: mocht ik op haar boot?

Toen Team Scotland officieel werd aangekondigd, compleet met een schipper en een first mate, kreeg het plan een naam, een kleur en een gezicht. Daarmee werd het onmiddellijk echter en tegelijk absurder: een boot met een Schotse vlag, een gemengde ploeg gewone mensen en professionals, en een route van ongeveer 40.000 zeemijl die op 31 augustus 2025 in Portsmouth zou beginnen en pas in juli 2026 weer in Portsmouth zou eindigen. Op papier zag het eruit als een sportevenement. In werkelijkheid was het meer een georganiseerde botsing tussen ambitie, wind, slaaptekort en water.

Wat het nog absurder maakte, was dat niet iedereen aan boord begon als doorgewinterde zeiler. Bij de Clipper Race moet elke deelnemer vier verplichte trainingslevels doorlopen, ongeacht eerdere ervaring: van basisvaardigheden op het water, via zeilvaardigheden en dek- en veiligheidswerk, naar offshore routines en teamwerk, tot uiteindelijk een volledige racesimulatie op de eigen Clipper 70. Er waren mensen in onze crew die vóór die training nog nooit een voet op een zeilboot hadden gezet, en toch stonden ze na vier levels training klaar voor een oceaanrace. Dat blijft een van de meest indrukwekkende en ook licht krankzinnige uitgangspunten van de hele onderneming.

Op onze boot was de samenstelling bovendien typisch Clipper. Met de schipper en de first mate erbij waren we in totaal negentien mensen aan boord: zeventien crew, plus de twee professionals die de boot officieel voeren. Van die zeventien crew waren er zeven van plan de hele wereld rond te zeilen; de rest deed alleen een leg of meerdere legs. Dat gaf de ploeg een merkwaardige dynamiek. Aan de ene kant had je de circumnavigators, mensen die niet alleen een etappe maar een heel jaar van hun leven aan de boot hadden toevertrouwd. Aan de andere kant had je leggers en multilleggers, die net zo fanatiek en toegewijd konden zijn, maar met een andere tijdshorizon aan boord stapten. Iedereen zat op dezelfde boot, onder dezelfde regels en in dezelfde natte werkelijkheid, maar niet iedereen keek naar precies dezelfde finish.

De dagen voor de start hadden een festivalsfeer, wat een vriendelijke manier is om te zeggen dat de wal nog één keer deed alsof dit allemaal gezellig was. In Portsmouth liepen supporters rond, vlaggen wapperden, er waren praatjes, ontmoetingen en een paradegevoel dat uitstekend paste bij elk avontuur zolang je nog droge schoenen

aanhad. Op zondag 31 augustus zou de vloot eerst uitvaren in een Parade of Sail en om 16:00 uur officieel starten voor de eerste etappe vanuit Portsmouth richting Puerto Sherry in Spanje.

Voor wie thuis bleef, was er de tracker: een website waarop supporters de hele race konden volgen, met elk uur een vernieuwde positie van iedere boot in de vloot. Sommige fanatiekelingen keken vervolgens werkelijk elk uur, en in de supporters-WhatsAppgroep vlogen de commentaren en de tactische adviezen over en weer. De beste stuurlui staan, zoals altijd, aan de wal.

Dat klinkt geweldig. En dat was het ook.

Maar vlak voor zo'n vertrek gebeurt er iets eigenaardigs met je hoofd. Alles wordt tegelijkertijd groter en kleiner. Groter, omdat je plots heel scherp voelt dat je niet zomaar op reis gaat maar in een wedstrijd stapt die oceanen in behapbare, onbehapbare stukken heeft geknipt. Kleiner, omdat je wereld op hetzelfde moment teruggebracht wordt tot uiterst banale vragen. Waar is mijn hoofdlamp? Waarom heb ik zes T-shirts maar blijkbaar te weinig warme lagen? Waarom vertrouw ik mijn maag juist vandaag niet helemaal?

Dat is het wonderlijke aan vertrek. Je staat op de rand van iets immens, en toch ben je vooral bezig met ritsen, lijsten en opladers, alsof die kleine dingen de enige zekerheid zijn die je op dat moment nog hebt.

Er hing ook een ander soort spanning in de lucht. Niet alleen de nerveuze energie van mensen die iets bijzonders gaan doen, maar de stillere spanning van mensen die begrijpen dat bijzonder zelden comfortabel is. Iedereen aan boord had er op zijn eigen manier naartoe geleefd. Trainingen, veiligheidsoefeningen, verhalen van anderen, scenario's in je hoofd, halve fantasieën over verre havens en volle overtuiging dat je het aankunt. Tot het moment komt dat de boot echt losgaat, en je beseft dat overtuiging op zichzelf geen waterdichte strategie is.

Dat besef vond ik eigenlijk wel prettig.

Want de waarheid is dat je een race rond de wereld niet begint omdat je denkt dat je al af bent. Je begint juist omdat je benieuwd bent wat er overblijft als het makkelijke verdwijnt. Als de wal, met al haar gewoontes en zekerheden, kleiner wordt. Als slaap een luxeartikel