

*Rond de wereld
met een glimlach*

Cees de Reus

Lees van Cees de Reus:

*Um die Welt mit einem Lächeln,
Delius Klasing Verlag*

*Italië met een glimlach,
Tweede uitgave
Brave New Books*

Binnenkort verschijnt: Een dorp van toen

In Memoriam: Karola

*Schrijver: Cees de Reus
Cover: Karola
ISBN: 9789402163742
© Cees de Reus, 2017
Borracho2000@hotmail.com*

Inhoud

<i>Middellandse Zee</i>	7
<i>Atlantische Oceaan</i>	28
<i>Grote Oversteek</i>	48
<i>Trinidad en Tobago</i>	59
<i>Chili</i>	69
<i>Caribische eilanden</i>	81
<i>Caribische Zee</i>	88
<i>Panamakanaal</i>	128
<i>Oost-Pacific</i>	139
<i>Nieuw-Zeeland</i>	192
<i>Stille Zuidzee</i>	198
<i>Australië</i>	219
<i>Indische Oceaan</i>	250
<i>Rode Zee</i>	277
<i>Suezkanaal</i>	293
<i>Middellandse Zee</i>	296

Middellandse Zee

Die dag veranderde ons leven. De regen roffelde op het brede raam van het penthouse en het druipende water tekende grillig glinsterende sporen op het glas. Een eenzame straatlantaarn op de verlaten boulevard was al ontstoken. In de gele lichtkegel zwiepten de regenvlagen als rafelige gordijnen voorbij. De wind rukte vernielzuchtig aan de reclameborden, die zuchtten en kraakten onder het geweld. Een wandelaar worstelde gebogen op het strand tegen regen en wind in.

Karola was die zondagmiddag midden vijftig en een succesvol modeontwerpster. Ik was een paar jaar ouder en directeur van een levensverzekeringsmaatschappij. We waren allebei van de generatie die de straat opgegaan was om te protesteren tegen het gezag. We waren van de generatie van de hippies, de kabouters en het Woodstock festival, maar ook van de tijd waarin het Polygoonnieuws in jubeltonen berichtte over de wederopbouw van Nederland na de Tweede Wereldoorlog. De tijd waarin positief nieuws nog heel gewoon was. De economie bloeide en Nederland werd een welvarend land. Er was voor ons niet veel meer over om tegen te protesteren, we hadden ons met het klimmen der jaren aangepast en carrière gemaakt. Voor een privéleven was er nauwelijks tijd overgebleven. We zagen elkaar meestal alleen in het weekend, in ons appartement direct aan zee. En tijdens korte vakanties op de Borracho, onze kajuitzeilboot.

Op die donkere verregende dag besloten we ons luxe leven vaarwel te zeggen, alles wat ons lief was achter te laten en rond de wereld te zeilen. Karola was van het begin af aan enthousiast en zag de wuivende palmen al onder een stralende tropenzon. Ik had toen al zo mijn twijfels.

Güle güle Turkije! Allemaal staan ze op de steiger en zwaaien ons uit. We hebben met vijftien jachten als één grote familie in Fethiye overwinterd. Maar nu is het voorjaar. De mimosa bloeit uitbundig en hangt in goudgele golven boven het nog koude staalblauwe water van de baai. Ons boegbeeld, de drinkende

tuinkabouter, kijkt naar de bergtoppen op de achtergrond die nog wit zijn van de lange winter en schitteren in de voorjaarszon. De cafébaas heeft de stoelen buiten op het terras aan de haven gezet. De eerste toeristen koesteren zich onderuit gezakt in de hartverwarmende voorjaarszon. Nog een paar weken en ze zijn bruin.

Het is tijd om de spinnenwebben van de ankerlijn af te stoffen en te gaan varen. Wij zijn de moedigen, die de lijnen los gegooid hebben om rond de wereld te zeilen. Maar we voelen ons helemaal niet dapper. Het liefst zouden we zelf op de steiger staan, zo ver mogelijk achteraan en zwaaien. We kunnen goed zeilen en hebben al een jaar in de Middellandse Zee rondgezworven.

Af en toe hebben we ook een nacht door gezeild, maar rond de wereld zeilen is van een andere orde. Straks moeten we oceanen oversteken. Elke morgen alleen water om ons heen en elke avond nog steeds alleen water. Weken lang. Het weer is op zo'n lang traject onvoorspelbaar. Een storm, die onverwachts kan opsteken. Nergens een steiger in de buurt, waar we kunnen vastmaken om een monteur te zoeken die onze onderhoudsproblemen oplost. Nergens een beschutte baai, waar we voor anker kunnen blijven liggen als het weer ons niet aanstaat. Hebben we ons niet te veel voorgenomen?

Het onderhoud onderweg aan het schip en de techniek onderweg baren me grote zorgen. Ik heb twee linker handen en een geweldig ontzag voor onze oude motor en alle elektrische en elektronische apparatuur aan boord. Karola, mijn vrouw en enig bemanningslid, is op technisch gebied nog minder begaafd. Ik heb wel, als voorbereiding op de reis, een cursus dieselmotortechniek gevolgd en ook een diploma gekregen, maar ik ben in feite niet verder gekomen dan met verwondering en ontzag naar alle bouten, moeren, slangen en draadjes te kijken die met elkaar de motor laten draaien. Bij de cursus voor radiozendamateer heb ik met succes ingewikkelde berekeningen over elektrische weerstanden gemaakt, maar die kennis heeft

mijn weerstand tegen elektriciteit niet verminderd. Ik kan wel een kapotte lamp vervangen, als dat nodig mocht zijn.

En dan is er nog het menselijke aspect. Hoe moet dat, jarenlang met z'n tweeën in de boot zitten met alleen de zee om je heen? Geen enkele mogelijkheid om uit te stappen als je er geen zin meer in hebt, zonder natte voeten te krijgen. Kunnen we beiden tegen de stress, als in een storm de mast over boord gaat? Kunnen we ons onder alle omstandigheden zelf redden? De bewoonde wereld is ver weg en de reddingsmaatschappij niet in de buurt. Kunnen we zo'n lange tijd samen leven op een beperkte ruimte, in de onmetelijke uitgestrektheid van de oceaan, zonder elkaar naar het leven te staan? Zelfs je even terugtrekken om af te koelen kan niet aan boord. Kunnen we wel goed samenwerken als het erop aan komt? Karola is niet het type dat zonder commentaar de orders van de kapitein opvolgt. Al die gedachten schieten door me heen.

Met pijn in mijn maag en een droge mond pers ik er een glimlach uit als de boer die in de wachtkamer bij de tandarts zit en de boor hoort tolleren. Ik zwaai terug naar de achterblijvers. Langzaam vervagen onze vrienden van de afgelopen winter tot kleine onherkenbare figuurtjes. We zijn alleen. Ik zie dat ook bij Karola het huilen nader staat dan het lachen. Hoewel zij wat romantischer over de wereldreis denkt dan ik: in het zonnetje op het voordek liggen en kijken naar de dolfijnen die om de boot spelen. Ik ben zeker geen pessimist, maar ik zie de rauwe werkelijkheid als een zware bui boven de horizon hangen. Zal het ons lukken de lange reis van meer dan dertigduizend mijl rond de wereld te volbrengen of zullen we in een razende storm ten ondergaan, op een verraderlijk rif stranden of door piraten naar de eeuwige jachtvelden worden bevorderd?

Waarom hebben we ook zo'n stom plan gemaakt om rond de wereld te zeilen? Eigenlijk hebben we helemaal geen plan gemaakt. Het idee is langzaam in het achterhoofd gegroeid. Het begon al als kind met het lezen van "De Scheepsjongens van Bontekoe" en "De avonturen van Kapitein Rob". Later las ik met rode oortjes de boeken van Joshua Slocum, Moitessier en onze

eigen Eelco Casimier. Als je thuis zit en de verhalen leest van ervaren langeafstandszeilers, als je de foto's van een spierwit palmenstrand bekijkt en de exotische namen in de Stille Zuidzee op je laat inwerken, lijkt het een fantastische reis. Toen we op een botenbeurs "Sailing routes of the World" van Jimmy Cornell kochten en daarin lazen dat het eigenlijk alleen een kwestie is van het juiste jaargetijde kiezen om comfortabele oversteken over de oceanen te maken, was het besluit op die regenachtige namiddag snel genomen: we houden op met werken, verkopen huis en haard en gaan op zoek naar de vrijheid. We geven alle zekerheden en alle comfort van de westerse wereld op. We zullen een aantal jaren lang eenvoudig moeten leven zonder elektriciteits-, gas- of waterleiding, zonder wasmachine, zonder tv en zonder supermarkt om de hoek. Als we nog iets anders van het leven en de wereld willen zien, moeten we het nu doen. We zijn tegen de zestig en om met Van Kooten en De Bie te spreken nog 'jonge ouderen'. Alle argumenten om veilig thuis te blijven en de geraniums op tijd water te geven, zetten we opzij.

Vandaag is het zover: we hebben de eerste stap gezet, er is geen weg terug meer. Alle schepen achter ons zijn verbrand. We hebben alleen nog "Borracho", onze eigen bijna twintig jaar oude boot, die ondanks het oefenrondje in de Middellandse Zee voor mij nog steeds vol geheimen zit. Borracho is een Standfast 40P, een zeiljacht ontworpen en gebouwd door Frans Maas in Breskens. De boot is twaalf meter lang en meet op de breedste plaats vier meter. Dat is niet veel leefruimte op een oceaan met duizenden mijlen water. De kajuit is drieënhalve meter breed en drie meter lang, de kombuis een meter bij een meter en in de badkamer kun je je kont nauwelijks keren. We slapen onderweg op de banken in de kajuit en als we voor anker liggen in de voorpiek van de boot. Het schip zal voor een aantal jaren ons huis zijn en het reismiddel om verre en onbekende landen te bezoeken.

We voelen ons onzeker en de Stille Zuidzee met zijn witte zandstranden, in de zon wuivende palmen en heupwiegende hoela meisjes is nog ver weg. Maar gelukkig is het vandaag mooi

voorjaarsweer. Jammer genoeg staat er geen zuchtje wind, dus varen we de eerste mijlen van de vele duizenden die nog moeten volgen op de motor. Gespannen luister ik naar het eentonige gepuf en geplof van de diesel. Ik vertrouw die geheimzinnige machine onder in het schip voor geen cent. Ik meen steeds vreemde en onregelmatige geluiden te horen. Karola voert de spanning nog verder op: zij weet bij voortduring heel zeker dat er iets met het geluid van de motor niet klopt. Maar het zal bij ons beiden wel verbeelding zijn. Langzaamaan beginnen we wat te ontspannen, alles gaat immers prima. Dan wordt de stilte verstoord door het schrille gejang van het motoralarm. Ik ruik verschroeid rubber, rook kringelt uit het kajuitluik. Aan boord breekt een lichte vorm van paniek uit: staan we in brand?

Nee, dat kan toch niet! We zijn bijna nog in het zicht van de haven en nu is onze reis al afgelopen? Ik ga voorzichtig bij de motor kijken. Het stelt mij gerust dat ik geen vlammen of andere voor een motor ongebruikelijke activiteiten waarneem. Ik haal de kast, die om de motor zit, weg en volg mijn neus. Snuivend als boven een goed glas rode wijn vind ik het probleem. De V-snaar, die om voor mij vage redenen bij elke motor hoort, is geslipt en smeulend doorgesleten. Ik heb een aantal van die kronkelige dingen als reserve aan boord en roep vol zelfvertrouwen naar Karola: “Ik los het probleem wel even op.” Mijn eerste reparatie onderweg lijkt gemakkelijk. Maar de ene snaar blijkt te lang en de andere te kort. Eentje past er bijna, maar wat ik ook probeer, ik krijg hem niet om de schijf. “Laten we die baai even verderop maar binnengaan en ankeren”, stel ik voor. “Dan kunnen we op ons gemak kijken of we een oplossing kunnen vinden.” Net als we wind- en motorloos de baai binnen dobberen, komt er een gullet (een soort bruin charterzeilschip) met vol gas de baai in. Springend en wild gebarend proberen we duidelijk te maken dat we geen motor, maar wel problemen hebben. Kunnen ze verdomme niet wat langzamer varen? Vrolijk wuiven de schipper en chartergasten terug en stuiven met een brede boeggolf aan ons voorbij. Wij blijven slingerend en scheldend achter. Het anker ligt nog maar net in het zand, als de schipper van de gullet komt

aanroeien en vraagt of hij kan helpen. “Ja graag”, zeg ik opgelucht. Ik heb een uur zonder succes gewerkt met als enige resultaat dat ik er uitzie alsof ik de hele dag motoren heb schoongemaakt. Mijn collega-schipper klaart de klus in een minuut, zonder ook maar een vlekje op zijn smetteloos witte hemd achter te laten. De vriendelijke schipper heeft wel het postuur van een gorilla, met handen en vooral biceps die getraind zijn door jarenlang zware zeilen met de hand te hijsen, terwijl mijn enige training tot nu toe het stevig vast houden van een ballpoint was.

Na een winderige nacht blijkt het dek van Borracho onder een dun laagje sneeuw en ijzel te liggen. “We blijven maar hier tot het weer opknapt”, stel ik voor. Karola, die nog behagelijk onder de dikke deken ligt, heeft nog nooit een voorstel van mij zo snel aangenomen. Ergens in de heuvels achter onze ankerplek moeten de ruïnes van een Lycische stad uit het jaar duizend voor Chr. liggen. We gaan straks op archeologisch onderzoek uit. Het bospaadje is nog glibberig van de nachtelijke sneeuw en we komen maar langzaam vooruit. We weten niet of we wel de goede weg hebben, maar er zijn geen alternatieven. Nergens een bordje met een pijl die naar de vergeten stad wijst. Een oude man, die gebogen zijn echtgenote op een onwillige ezel achter zich aan sleept, komt ons tegemoet. Mijn kennis van de Turkse taal gaat niet veel verder dan “een brood” of “twee bier”, maar dat blijkt onvoldoende om de weg naar de stad uit de oudheid te vragen. Ik sjok mismoedig met Karola achter mij aan verder naar boven en hij met zijn vrouw en ezel naar beneden.

Als we de moed bijna hebben opgegeven, halen een man met zijn zoontje ons in. Hij is imam en moet in de moskee een stuk verderop in het gebed voorgaan. “Ja, ik weet waar de ruïnes zijn.” We krijgen een duidelijke uitleg. Hij vraagt of we vanmiddag bij hem thuis thee willen komen drinken. Over twee uur is hij weer bij de kruising, daarginds bij die grote boom. Hij wacht dan op ons.

De oude stad bestaat uit vervallen muren die door struikgewas zijn overwoekerd. We vinden een klein amfitheater met een

mozaïek vloer die nog bijna intact is. De kunstig bewerkte vloer is, schat ik, tien bij tien meter. Deze plek is geliefd bij de koeien die op de berghelling grazen. Zonder enig respect voor de duizenden jaren oude cultuur en het oneindige geduld van de Lycische kunstenaars schijten ze de mozaïeken spetterend vol. Achter een stuk muur vinden we beschutting tegen de koude wind en kunnen we ons opwarmen in de zon, die inmiddels door de wolken is gebroken. We proberen ons voor te stellen hoe de Lyciërs hier geleefd hebben, maar onze fantasie schiet tekort.

Een paar uur later staan we met de imam voor zijn nederige huis. Met een diepe buiging nodigt hij ons uit naar binnen te gaan. Als onze ogen aan het duister gewend zijn, zien we dat de woning uit één vertrek bestaat. De vrouw van de imam verwelkomt ons. We mogen gezellig op de grond gaan zitten, terwijl zij thee zet. Uit een hoek van de kamer komen onder een stapel dekens geluiden vandaan alsof een aftandse dieselmotor probeert te starten. Als we in die richting kijken, legt de imam ons uit dat de oude grootmoeder griep heeft. De vele kinderen die zich in de kamer bevinden, lopen allen met een snotneus rond. Door flink de neus op te halen proberen ze te vermijden dat het snot de bodem bereikt. Meestal tevergeefs. Zelfs de kippen die door het vertrek scharrelen maken ‘onkipse’ geluiden. We constateren dat in dit huis de griep bij mens en dier heeft toegeslagen en vragen ons af hoe we hier in godsnaam zonder griep vandaan komen. Zelfs de hete thee smaakt ons niet meer. Uiteindelijk komt de aap uit de mouw. De vrouw des huizes weeft kleden en de imam vraagt ons of we niet een kleed willen kopen. Hij biedt ons een vriendenprijs. Hoewel we begrijpen dat je van de koran alleen niet kunt leven, leggen we uit dat een dergelijk prachtig kleed te groot en te mooi voor onze boot is. Als we hartelijk afscheid nemen kijkt oma van onder haar dekens ons na. Haar hartverscheurende gerochel horen we nog kilometers ver.

De Middellandse Zee maakt haar reputatie waar: er is of te weinig wind, of te veel. En als het te veel is waait ze uit de richting van Gibraltar en daar moeten we nu juist heen. We

gebruiken de wisselende winden om te experimenteren met de zeilvoering. Voor de wind, ook dat komt in de eerste weken voor, loopt Borracho naar ons gevoel niet lekker. Dat is een probleem, want we willen via de passaatroute rond de wereld zeilen en krijgen dan de wind bijna altijd van achteren. Met de spinakerboom fixeren we de genna aan de ene kant en zetten het grootzeil aan de andere kant. Borracho ziet er nu uit als een bovenmaatse vlinder en de snelheid loopt flink op. Als de wind toeneemt, nemen tegelijkertijd onze zorgen toe. De windvaan stuurt Borracho op een lichte slingerkoers en de kans op een klapgijp groeit. De giek kan zich bij zo'n gijp ontwikkelen tot een dodelijk wapen voor een uitstekend hoofd, zoals menig zeiler niet na kan vertellen. Zenuwachtig houden we het gevaar voor schip en bemanning in de gaten, maar dat kunnen we geen duizenden mijlen lang doen. Voor de wind het grootzeil reven nu de wind nog sterker wordt is eveneens een probleem. Er staat te veel druk op de leuvers en hoe ik ook trek, ik krijg het weerbarstige zeil niet naar beneden. We moeten oploeven tot we bijna de wind van voren krijgen. Zelfs bij deze toch matige wind klapperen de zeilen met een hels lawaai. Ik haal het grootzeil met een uiterste krachtsinspanning een stuk naar beneden en probeer de reeflijn bij de mast door te zetten. Voorwaar, op een stampende boot geen pretje. Karola probeert de giek onder controle en tegelijk de boot in de wind te houden. De kapitein scheldt op de bemanning en de bemanning, wat eigenlijk niet hoort, op de kapitein. De eerste echtscheiding staat voor de kajuitdeur. Stel je voor, dat je zo'n manoeuvre in een heuse storm moet uitvoeren. Moord en doodslag zijn waarschijnlijk het gevolg.

Maar vanavond is de zee zo glad als een spiegel. We halen de kuiptafel te voorschijn en eten aan een feestelijk gedekte tafel. Een fles wijn staat kaarsrecht en onbewegelijk als toppunt van rust. Dan zien we in de verte wilde bewegingen en opspattend water. We varen er recht op af en komen midden in een school tonijnen terecht, die uit blijheid over het mooie weer en de gladde zee een gat in de lucht springen en over elkaar heen

buitelen als jonge honden. Of misschien is de werkelijkheid anders en worden ze onder de wateroppervlakte opgejaagd door hongerige dolfinnen en kijken we naar de laatste angstsprongen van vissen in nood. Hoe dan ook, wij genieten van het schouwspel tegen de achtergrond van de ondergaande zon.

Als de zon roodgloeiend achter de wazige horizon verdwijnt en we ons derde glas wijn drinken, slaan we aan het filosoferen. Niet over de oneindigheid van tijd en ruimte en onze aardse eindigheid, maar over het probleem van de zeilvoering. De beste oplossing lijkt uiteindelijk de boot uit te rusten met nog een voorstag, zodat we in de passaatwind twee voorzeilen kunnen uitbomen die we allebei als rolfok kunnen reven vanuit de kuip. We besluiten een tussenstop te maken in Palma de Mallorca om zo'n kotterstag te laten installeren en ook de motor, die steeds weer voor mij onverklaarbare mankementen vertoont, een goeie beurt te laten geven door een vakman. Met een tevreden gevoel over de unanieme besluiten van de voltallige scheepsraad begin ik aan de nachtwacht en mijmer over een veilige oceaan oversteek met bolle passaatzeilen.

We willen op onze wereldreis niet alleen water en lucht zien, maar ook zoveel mogelijk landen ontdekken. We trekken geen rechte lijn op de kaart van A naar B, maar kijken of er links en rechts interessante plekken zijn om te bezoeken. Overal, en ook in de Middellandse Zee, zijn gebieden die om welke reden dan ook buiten de normale toeristische route liggen en waar de geest van een land nog niet 'ver-MacDonaldiseerd' is.

In Griekenland gaan we inklaren in Simi. In de Middellandse Zee is het de gewoonste zaak van de wereld heel ingewikkeld aan te leggen: je gooit het anker een stuk voor de kade in het water, vaart achteruit en meert af met twee lijnen vanaf het achterschip naar de kade. Als we in de late namiddag de baai van Simi binnenvaren is de kade al grotendeels bezet met jachten. We zien een gaatje tussen een groot Amerikaans jacht en een Deense bootje. Karola laat het anker gaan en ik mik zo goed en zo kwaad als het gaat met de wind van opzij op ons plekje aan de kade. Op de punt van het Deense schip staat een dame die,

gezien de neerwaartse neiging van de blinkend gepoetste boot, haar hele leven lang te veel smörrebröd gegeten heeft, opgewonden te gebaren. Ze roept dat ons anker op haar anker ligt, ons plekje niet geschikt is om af te meren en dat er allerlei vreselijke dingen staan te gebeuren als wij het toch proberen. Ik heb helemaal geen tijd om op Deense kenus met haar op de tanden te letten. Ik ben allang blij dat ik, zonder andere boten tot zinken te brengen, tussen de twee boten langzaam achteruit naar de kade vaar. Ik kijk triomferend om mij heen, en vooral naar de Deense, of zij en iedereen deze perfecte manoeuvre wel goed gezien heeft. Nog drie meter..., nog twee meter... totdat Karola zenuwachtig roept: “de ankerketting is op!” De joviale Amerikaan bewaart ons voor de vernedering: we kunnen langszij vastmaken en de laatste meters over zijn boot naar de kade lopen.

We zeilen langs talloze Griekse eilanden met kleine baaitjes en dorpen die als slagroomversiering op een taart rond de top van een berg gedrapeerd zijn. Aan de wal is altijd wel een blinkend wit gepleisterd kerkje voor de geestelijke laving te vinden, en voor de sterking van de inwendige mens een of twee taverna's waar we met de voeten in het zand en een fles wijn op tafel eten.. De eigenaar van het etablissement schuift aan tafel om van dichtbij toe te kijken hoe de maaltijd smaakt en te vragen waar we vandaan komen en waar we naar toe gaan.

Op het eiland Amorgos willen we een klooster bezoeken dat schitterend in het zonlicht als een zwaluwnest hoog tegen een bergwand kleeft en alleen via een lange en steile trap te bereiken is. Gewoonlijk laten we ons met dit soort inspannende avonturen niet in, maar we hebben gelezen dat de monniken jenever stoken en dat elke bezoeker een hartverwarmende versnapering krijgt aangeboden; een overtuigender argument hebben we niet nodig. Zwetend en vloekend slepen we ons naar hogere sferen en alleen het weidse uitzicht op de zee diep onder ons met de vele schakeringen van blauw en het uitzicht op een borrel houden ons op de been. Als we de tel van het aantal treden allang kwijt zijn, komen we bij de laatste wending van de trap en staan op de stoep. Voor we het heiligdom mogen betreden moeten we eerst

een soort soutane aan, wat verder bijdraagt aan onze oververhitting en dorst.

Een vriendelijke monnik leidt ons met gebogen hoofd en slepende tred rond over een plankenvloer die door vele generaties gelovigen is uitgesleten. Alles knarst en piept, maar ik weet niet of het de vloer is of de knieën van onze bejaarde gids. Het klooster is spaarzaam gemeubileerd met hier en daar een stoffige oude tafel waarop opengeslagen boeken liggen die mogelijk nog door één van de discipelen zelf met de hand geschreven zijn. Onze gids beseft dat we niet zozeer vanwege het geloof zo hoog gestegen zijn, maar veeleer voor het geestrijk vocht. Hij houdt de rondleiding kort en brengt ons naar een monniken cel met een brits, een tafel en twee stoelen. Als wij zitten, schenkt de eerwaarde ons een stevige borrel in. Tot ons geluk is het Nederlandse spreekwoord ‘op één been kun je niet lopen’ zelfs tot in dit bijna in de hemel gelegen klooster doorgedrongen. Nadat we van het monnikenwerk genoten hebben en de kurk weer op de fles gaat, dalen we vrolijk als in een omgekeerde hemelvaart af naar aardse sferen. Uitgeput vallen we uren later in onze kooi in slaap, in het diepe geloof dat het leven van een monnik zo hoog boven de wereld met al haar problemen ook niet eenvoudig is.

We blijven een paar dagen in Syracuse, in de oudheid een machtige en welvarende stad, aan de oostkust van Sicilië. Urenlang dwalen we door smalle kronkelige straatjes waar het wasgoed aan lange lijnen als bonte versiering overheen hangt. Elk balkon is opgefleurd met rode bloemen. Twee vrouwen hangen aan weerszijde van de straat uit het raam en voeren een welluidend gesprek. We weten niet of ze de laatste roddels over die sloerie op nummer 12 uitwisselen, een gewaagde mop vertellen of hooglopende ruzie hebben. Op de rommelige markt is van alles te koop: fruit, groente, vlees, maar ook kleding, hoeden en petten, potten en pannen. Alle waren zijn met liefde uitgestald, alsof het om een opmaakwedstrijd voor het mooiste marktkraampje gaat. In rap Italiaans prijzen de kooplui het aanbod aan en onderhandelen om de laatste cent. Met een glas

rode wijn voor ons op tafel kijken we urenlang naar dit Siciliaanse openluchttheater. Wij vullen onze scheepsvoorraden aan en eten 's avonds op een schemerig verlicht terras een pizza, terwijl ergens uit een openstaand venster een gitaar klinkt. De dikke kok, die zijn deeg handen aan het geruite schort afveegt, komt zich er persoonlijk van overtuigen dat wij het naar ons zin hebben. Hij maakt de beste pizza's van heel Italië, zegt hij. Wij geven hem volmondig gelijk.

We zijn op weg naar een van die minder bekende zeilgebieden in de Middellandse Zee: de Eolische Eilanden, die iets ten noorden van Sicilië liggen. De eerste baai die we aanlopen op het eiland Panarea is een goede plek om te ankeren, maar dat vinden honderden overwegend Italiaanse jachtschippers vandaag ook. We wringen ons tussen de vele boten door en vinden een paar vierkante meter water, waar Borracho met een beetje goeie wil in past. Als na een uurtje twee partyboten arriveren en midden in het gewoel dansend voor anker gaan, een gettoblaster naast ons probeert te concurreren met de decibellen van de twee partyboten en de 'Amore' op drie verschillende wijzen wordt bezongen, hebben we het wel gezien in dit onbekende zeilgebied. We wurmen ons met veel 'Grazie' en 'Ciao' uit de baai en gaan buiten gehoorsafstand voor de kust opnieuw voor anker. We liggen open en bloot, maar de wind is gaan liggen en het anker houdt goed. Heerlijk, die stilte.

Bij Stromboli, het eiland met de gelijknamige actieve vulkaan is het rustig, maar de ankerplaats is miserabel. Op een smal zandruggetje onder water kunnen maar een paar boten liggen, verder is het rondom het eiland veel te diep om te ankeren. Nadat we een paar uur vanuit de boot de situatie hebben bestudeerd, komen we tot de conclusie dat een beklimming van de vulkaan met onze conditie niet alleen onwenselijk is, maar zelfs tot avond gaat het anker op en varen we op de motor naar de andere kant van het kleine, ronde eiland. Met de kussens op de kuipbank en een grote pot koffie tussen ons in laten we ons drijven en wachten onder het genot van een sterk bakkie als Nederlandse bermtouristen op de dingen die komen gaan. We

hoeven niet lang te wachten. Plotseling wordt de stilte onderbroken door een gerommel als bij een ver onweer dat snel dichterbij komt. Een uitbundig vuurwerk begint. Hoog vliegen vurige strepen de lucht in. Van de helling stroomt roodgloeiende lava als een rivier van Bengaals vuur naar beneden en verdwijnt sissend, schuimend en stomend in zee. Plotsklaps zwijgt de berg weer. Wat blijft is een lichte zwavelgeur, die de zwoele landwind in onze richting drijft. Elk half uur herhaalt het schouwspel zich als een gratis vuurwerkfestival met slechts twee toeschouwers. Als we genoeg gezien hebben, zetten we het zeil en gaan de donkere nacht in. De Stromboli ligt als een ouderwetse vuurtoren achter ons. Precies zoals Odyssey duizenden jaren geleden op zijn zwerftocht heeft gezien. De volgende morgen zien we dat het vuurwerk toch zijn prijs had: al ons roestvrij staal is geelgroen uitgeslagen door de zwaveldampen en we poetsen dagen om weer een schijn van glans te hebben.

We hebben inmiddels geleerd dat alles op een schip kapot gaat. Om het overzicht te behouden, heb ik een werklijst aangelegd. Maar hoe hard ik ook werk of anderen laat werken, het aantal klussen wordt alleen maar groter. In Palma de Mallorca hoop ik de lijst aanzienlijk in te korten. Onze motor, die steeds weer ouderdomsproblemen vertoont, staat boven aan de werklijst. Zij moet een verjongingskuur krijgen en ook de installatie van een kotterslag staat hoog genoteerd. Palma, zo is ons verteld, is de laatste plaats voor de Atlantische Oceaan waar we reparaties vakkundig kunnen laten uitvoeren. Inderdaad is het niet moeilijk om een tuiger en een monteur te vinden. Twee weken later zijn we klaar om aan de etappe naar Gibraltar te beginnen.

Voor het vertrek willen we nog even diesel tanken. Er gaat tweehonderd liter in onze tank en omdat de brandstof door een filter moet voor het in de tank komt, duurt het tanken bij ons wat lang. De pompbediende wordt zichtbaar ongeduldig, evenals de jachten die zenuwachtig rondjes draaien in afwachting van hun beurt. Als het humeur van iedereen op het nulpunt is, blijkt de tank tot iets meer dan de rand toe vol. Onder vele boze blikken

varen we de haven uit. Er is weinig wind; we motoren over de spiegelgladde zee. Karola snuift een beetje: ze ruikt diesel. “Och”, zeg ik, “het zal wel weer zo’n idioot zijn die diesel lekt, of erger nog, zijn tank heeft schoon gemaakt”.

De diesellucht wordt steeds sterker, maar het wateroppervlak om de boot heen is merkwaardig genoeg schoon. Als ik naar de kajuit ga om koffie te zetten, zie ik tot mijn schrik dat er diesel tot boven de vlonders staat. Water kan ik me nog voorstellen, maar diesel hoort op die plek zeker niet thuis. Er moet iets heel erg mis zijn, maar wat? “Laten we maar terug gaan naar de werf”, stel ik voor. Tot overmaat van ramp stottert de motor, die na een grondige beurt weer als nieuw glimt, een paar keer en houdt het verder voor gezien.

Het zeewindje is net genoeg om na uren drijven weer af te meren in Palma. De gealarmeerde monteur begrijpt dat ons humeur niet al te best is en laat ons wijselijk niet wachten. Hij gaat onmiddellijk op zoek naar de oorzaak van het probleem. Na een half uur duikt hij met een rood hoofd weer op uit het luik van de kajuit en bekent: “Ik dacht steeds al dat ik iets had vergeten. En dat klopt, ik heb na de motorbeurt vergeten de retourleiding aan te sluiten”. Wij zijn niet blij met tweehonderd liter diesel in de kajuit, maar de monteur biedt aan alles keurig op te ruimen en begint neuriënd de diesel overboord in de haven te pompen. Nu slaan bij ons de stoppen door. De vergeetachtige man heeft nog nooit zo de wind van voren gehad. Wat heet wind: een orkaan van verwensingen in het meest bloemrijke Nederlands, doorspekt met genitaliën, barst over hem los. Moeizaam maar gedwee sleept hij daarna in een oude jerrycan van tien liter inhoud de tweehonderd liter naar de kade.

Als de kajuit eindelijk ‘ontdieseld’ is, varen we voor de tweede keer vandaag naar de dieselpomp. Dezelfde pompbediende van vanmorgen kijkt met wijd opengesperde ogen naar ons alsof hij een brandend braambos ziet. Als ik zeg dat we geen diesel meer hebben en vol willen tanken, maakt hij aanstalten om gillend op de vlucht te slaan. Door met geld te wuiven, weten we hem tegenstribbelend te bewegen ons

nogmaals de pompslang toe te vertrouwen. Stinkend als een olietanker verlaten we Mallorca. Ik zweer dat er nooit meer een monteur aan boord komt. Ik moet en zal alle reparaties zelf leren uitvoeren. Voor het maken van stomme fouten heb ik geen dure monteur nodig. Dat kan ik zelf minstens zo goed.

Door alle problemen is het al laat in de middag en we hebben geen zin om meteen de nacht in te zeilen. We gaan in de piratenbaai een paar mijl verderop voor anker. De baai is rond met een nauwe ingang. Hoge rechte rotswanden omsluiten het water. Geen wonder dat piraten zich hier vroeger verstopten. Op een piepklein strandje pakken de laatste badgasten hun zonneschermen in. Volgens het weerbericht zal de wind vannacht zwak uit het zuiden waaien, morgen in de loop van de dag naar het noorden draaien en daarna toenemen. De ingang van de baai ligt op het noorden, dus we kunnen vannacht met een gerust hart slapen en morgen met een noordenwind richting het vasteland zeilen. Een prima weerbericht.

Midden in de nacht schrik ik wakker: een lichte deining loopt in de baai. Dat bevalt me helemaal niet. Ik kijk uit het luik. De wind komt uit het noorden en de deining begint al tegen de rotswand achter ons te slaan. Borracho stampst achter het anker. Ik wek Karola. “We moeten weg hier, als de wind verder toeneemt zitten we in de val”. Nog slaapdronken wankelt Karola naar het voordek om het anker te lichten. Af en toe duikt de boot al met de voorpiek in de golven, maar de ankerwinch draait, tegen zijn gewoonte in, zonder storing en het anker komt vlot boven water. Met vol gas vooruit snijdt Borracho door de golven, die zich voor de ingang van de baai verdringen.

Het waait op open zee al flink. Alleen met de genua zeilen we rond de laatste punt van Mallorca. In de lij van het eiland stel ik de windvaan in en dan gaan we met zeven knopen snelheid de donkere nacht in. Ik blijf in de kuip om wacht te houden. Het is bitter koud en ik droom van de gemiste slaap en een warm bed.

We naderen het vasteland van Spanje. Aan de horizon rijst uit de nevel een woud van wolkenkrabbers op. Even denk ik dat we helemaal verkeerd zitten en zoek door de verre kijker naar het

vrijheidsbeeld van New York. Maar volgens de kaart moet het Torremolinos aan de Costa del Sol zijn. In de striemende regen ploegen we uur na uur tegen golven en wind in langs een kust die ontsierd is door eindeloze rijen plastic tomatenkassen. Vanuit zee lijkt het op een langgerekte troosteloze vuilnisbelt. We zijn doorweekt, hebben het koud en voelen ons ellendig. Door de lange kruisslagen schieten we hemelsbreed nauwelijks op. “Dit heeft geen zin. Laten we maar een haven zoeken om uit te rusten”, stel ik voor. Maar iedereen schuilt kennelijk in dit hondenweer in de veilige haven. Alle marina’s in de buurt zijn vol. Alleen in de miljonairshaven Port Banjus is nog plaats. We krijgen een plek in de verste hoek toegewezen. We sluipen langs de megajachten en hopen, dat niemand ons armzalige notendopje ziet. Het aanleggen is problematisch, want de toegewezen ligplaats is groot genoeg voor een vliegdekschip en Borracho maakt zich uit schaamte extra klein. Voor de rekening die we de volgende morgen bij de geüniformeerde havenmeester moeten betalen, hadden we een suite in het Hilton kunnen nemen.

De motor heeft weer kuren. Na een half uurtje draaien gaat het motoralarm. Zou de motor warmgelopen zijn? Ik ga maar op onderzoek uit. Ik hoor geklots onder de motor. Met de zaklamp erbij zie ik dat het water is. De motor loopt op diesel, maar heeft water nodig voor de koeling. Zoveel weet ik inmiddels. Dan zie ik in de wirwar van buizen en slangen een rubberen knie, met een scheurtje erin waaruit water loopt. Volgens het motorhandboek is dat het thermostaathuis. Ik controleer het koelwaterniveau. Resultaat: geen koelwater. Ik ben er trots op dat ik door logisch redeneren tot een juiste diagnose ben gekomen. Maar daarmee is de patiënt nog niet genezen. We vinden in het pilotboek een jachthaven met een reparatiewerf, maar hoe komen we zonder motor in de haven?

Karola staat aan het roer en ik heb beneden in de kajuit bij de motor een jerrycan met water neergezet. Vlak voor de haven strijken we de zeilen en ik ga naar beneden. Ik start de motor en vul het koelwatersysteem voortdurend met vers water bij. Deze methode is zeker niet door de ontwerper van de motor zo

bedacht, maar het werkt; zij het wat omslachtig. De monteur van de plaatselijke werf installeert een nieuw thermostaathuis. Als ik vraag naar de oorzaak van het scheuren van het rubberen thermostaathuis haalt hij zijn schouders op. “Misschien is de druk te hoog”, oppert hij. Een paar uur later komt de monteur terug met een instrument om de druk te meten. Nadat we ongeveer twintig rondjes op verschillende snelheden door de jachthaven en aangrenzende baai zijn gestoomd, zijn alle toeschouwers tot de conclusie gekomen dat wij het woord ‘spelevaren’ wel heel letterlijk uitleggen. Als het schelden van de andere jachten hinderlijk begint te worden, stelt de monteur ons gerust met de mededeling dat de druk, in tegenstelling tot onze bloeddruk, normaal is.

Eindelijk duikt Europapoint op en zien we de beroemde rots van Gibraltar voor ons. Nog een paar mijl varen op de motor en we zijn in de haven. De Middellandse Zee ligt achter ons. Onze eerste aankoop in Gibraltar is een dik doe-het-zelf boek over het onderhoud aan een zeiljacht. Daar staat alles in: vanaf de werking van de elektriciteit aan boord tot het verhelpen van allerlei motorstoringen, en vanaf elektronische apparatuur tot het demonteren van het pomptoilet. In de komende maanden is dit boek mijn dagelijkse lectuur. Daarnaast schaf ik een schoolschrift aan, waar ik in sierlijke letters ‘WERKBOEK’ op schrijf. De werklijst gaat niet meer op een velletje papier, hoe klein ik ook probeer te schrijven. Organisatorisch heb ik nu voor de rest van de reis de reparaties aan boord volledig in de hand. Mentaal, dat moet ik toegeven, ligt de zaak anders. De voortdurende storingen ondermijnen langzaam mijn geestelijke weerstand.

Omdat we moe zijn van vele dagen kruisen tegen de wind in, gaan we vroeg naar bed. Een goede nachtrust kunnen we wel gebruiken. Na de eerste drie bladzijden van mijn nieuwe leerboek vallen mijn ogen dicht. Ik droom van mijn motor, die langzaam op toeren komt en dan plotseling met oorverdovend lawaai buiten controle raakt. Ik schrik wakker, schiet overeind en stoot mijn hoofd tegen het plafond. Ook Karola vliegt omhoog.

Horen en zien vergaat ons. Maar het is niet onze motor; het geluid komt van buiten. Als we uit het luik kijken, zien we vlak naast ons de schijnwerpers van een groot grijs vliegtuig langs flitsen. Met nog wat meer gas en met een oorverdovend gebulder verdwijnen twee vlammen motoren langs een steile baan in de donkere nacht. We liggen op zo'n twintig meter afstand van de startbaan van een militair vliegveld waar de piloten kennelijk het nachtvliegen leren. Wij op onze beurt leren tijdens de nachten in Gibraltar onder alle omstandigheden te slapen.

Als we door de jachthaven lopen, kijken we vol ontzag naar de jachten uit verre landen, die zo te zien al heel wat mijlen achter de rug hebben. Het is moeilijk te zeggen waarom, maar Borracho ziet er tussen deze doorgewinterde schepen nog als een groentje uit. Gibraltar is enerzijds de poort naar de Middellandse Zee en anderzijds de uitvalsbasis naar de Atlantische Oceaan. Hier komen de jachten bij elkaar om te wachten tot de wind gunstig is. Met tegenwind door de Straat van Gibraltar zeilen, is als spookrijden op de snelweg. Alles in deze kleine kolonie is 'real English' en de 'David Nivenses' lopen in groten getale vrij rond, evenals de apen op de rots van Gibraltar. On-Engels is het feit dat het verkeer rechts rijdt. Waarschijnlijk omdat anders de linkse Engelse auto's en de rechtse Spaanse auto's bij de grensovergang tegenover elkaar zouden staan.

We bewonderen dure luxe jachten met een concertvleugel aan boord en een Picasso aan de wand, maar ook scheepjes waarvan we ons afvragen hoe ze blijven drijven zonder dat ten minste één man voortdurend de pompen bedient. Wij wachten op wind uit het oosten en dat kan nog even duren. Maar we kunnen belastingvrij inkopen, in de winkelstraat zijn veel boekwinkels en de restaurants hebben 'fish and chips' op het menu. Met een Amerikaan ruilen we een paar kaarten van de Middellandse Zee tegen een overzeiler (kaart waarop we de koers kunnen bijhouden) van de Atlantische Oceaan. Langzaamaan beginnen we ons thuis te voelen in deze internationale zwerverswereld.

Als de wind eindelijk naar het oosten draait, zijn we weg. Misschien wel uit angst voor het grote water stellen we de

oversteek over de Atlantische Oceaan nog even uit. We gaan eerst een stuk langs de westkust van Spanje in de richting van Portugal. Zo kunnen we langzaam wennen aan de lange deining van de Oceaan.

De pilot waarschuwt voor de tonijnnetten langs de kust van de Straat van Gibraltar. Mijlenver steken de netten in zee, dwars op de vaarrichting. Het zicht is vandaag helder en we kunnen de netten duidelijk zien. Bij Cape Trafalgar zijn we op 'historische zee'. In 1805 vocht Lord Nelson hier een beslissende zeeslag uit tegen een gecombineerde Frans/Spaanse vloot. Vroeg in de morgen seinde Nelson zijn bekende boodschap naar de schepen van zijn vloot: 'England expects everybody to do his duty'.

In die tijd was er nog geen sprake van 'his' or 'her' duty. Een zeeslag was een mannenaangelegenheid; er waren nog geen Marva's. De woorden van de admiraal vielen in goede aarde: de Engelsen zegevierden. Nelson zelf werd niet meer warm of koud van de overwinning. Vlak voor het einde van de slag blies hij, dodelijk gewond, de laatste adem uit.

Ineens spuit aan stuurboord voor ons de adem van een walvis hoog in de lucht. Twee zwart-witte orka's zwemmen recht op een tonijnnet af. Ze weten niet dat ze in een dodelijke gevarezone terechtkomen. Ze willen gewoon een frisse neus in de Atlantic halen en letten niet op. Bij ons aan boord is groot 'dierenalarm'. Ik start de motor en met hoge snelheid probeert Karola Borracho tussen de orka's en de netten te sturen. De grote vissen begrijpen onze bedoelingen niet en zwemmen richting kust. Gelukkig doen ze het rustig aan en slagen wij erin ze in te halen. Weer gaan ze in de richting van de netten, maar we denken vooruit en weten ze naar open zee te drijven. Nietsvermoedend zwemmen ze op een paar meter langs het uiteinde van het net en verdwijnen in zee. Wij pikken nog net met de schroef een loshangende lijn mee. Na een uur heb ik de lijn uit de schroef losgesneden. Koud tot op het bot, maar tevreden met onze reddingsactie van een bedreigde diersoort zeilen we de Straat van Gibraltar uit.

De Guadiana is de grensrivier tussen Spanje en Portugal. Als we de motor starten om de rivier op te draaien, merken we het

onmiddellijk. De schroefas trilt: de lijn in de schroef heeft de as een flinke opdonder gegeven. Ik noteer de kromme schroefas in het werkboek. We volgen lichtelijk vibrerend de rivier, die zich door met wijnranken en knoestige olijfbomen begroeide heuvels kronkelt. Hier en daar ligt, verscholen achter een groep bomen en wuivend riet, een dorpje te bakken in de zon. De lucht boven land trilt in de hitte van de namiddag. Er is geen scheepvaart op de rivier en geen mens te zien, het is eenzaam en de natuur ongerept.

Tegen de avond gaan we midden op de rivier voor anker en luisteren, met een goeie fles wijn, naar het gefluit van de vele vogels die net als wij genieten van een mooie zomeravond aan de waterkant. Midden in de nacht worden we gewekt doordat de wijnfles van tafel valt. Dat is vreemd! Als we de slaap uit de ogen wrijven, merken we dat er meer dingen niet kloppen: de hele wereld is uit zijn voegen geraakt. Buiten stellen we vast dat we schuin op een zandbank liggen. We schamen ons en hopen dat alles voor het daglicht weer recht komt, zodat niemand onze schande kan zien. Gelukkig was de wijnfles leeg.

De volgende dag varen we door tot het Portugese stadje Alcoutim en meren af aan een ankerboei. Aan de andere kant van de rivier ligt het Spaanse plaatsje São Lucas. Als aan de ene kant van de rivier de kerkklok zeven maal slaat, beiert de andere kant acht maal. In deze vergeten hoek heeft de EU de tijd nog niet geharmoniseerd. Alcoutim is een middeleeuws stadje met een kasteel uit de veertiende eeuw, dat als een onverstoorbare bewaker boven de stad uittorent. Een kerk, een paar smalle straten, een dorpsplein met wat huisjes eromheen en een café met een terrasje is alles wat van de glorie van weleer is overgebleven.

Wij kunnen uren in de schaduw van een grote boom op het terrasje van de dorpskroeg zitten en kijken. Op het plein, dat in de gloeiende hitte van de zon trilt, gebeurt de hele dag niets. Het is als in een film van Fellini: wanneer iemand de zon trotseert en het plein oversteekt - het gebeurt sporadisch - is dit een opwindende gebeurtenis.

Wij zijn niet de enigen die de leegte van het plein nauwlettend in de gaten houden. Aan de overkant, in de schaduw van de tweede grote boom, is een depot voor gasflessen. Op de flessen zitten de oude mannen van het dorp zwijgend te roken. Alles wat gezegd zou kunnen worden, is in de loop der jaren al gezegd. De stilte wordt alleen verstoord als iemand een volle gasfles haalt en één van de oudjes moeizaam kuchend en krakend op moet staan. Wij wachten tot een vonkje uit een smeulende pijp overspringt naar een lekkende gasfles en de hele boel de lucht injaagt, maar ook dat is al jaren niet gebeurd.

Atlantische Oceaan

In Ayamonte, aan de mond van de Guadiana, bevoorraden we voor de eerste oversteek op de Atlantische Oceaan. We willen via Madeira naar de Canarische Eilanden zeilen en uiteindelijk vanuit de Kaapverdische eilanden de grote oversteek naar de Caribic maken. Naar Madeira is het ruim 500 mijl. We kunnen die afstand in vier dagen zeilen, als we een gunstige wind hebben. Bij het bevoorraden rekenen we op een tocht van een week. Welke groenten blijven lang goed? Hoe lang kunnen we vlees bewaren? We hebben een kleine koelkast maar die vreet stroom. Hoe lang houden onze accu's het koelen van etenswaren vol? We moeten daarnaast 's nachts ook nog navigatielichten laten branden en de verschillende instrumenten verbruiken ook stroom. Bovendien is Madeira maar een stipje op mijn kaart; zullen we het eiland vinden?

De weerberichten zijn gunstig. We vertrekken vroeg in de morgen voor de langste overtocht die we tot nu toe gemaakt hebben. Van het vroege ontbijt kan ik geen hap door mijn keel krijgen uit angst voor het onbekende, maar als ik later honger zou krijgen is dat geen enkel probleem. De boot is afgeladen met levensmiddelen. Verse groenten, fruit, vlees, brood, eieren, spaghetti en voor de zekerheid nog blikken cornedbeef, bonen, ham, boter en wat je verder nog in blik en voor geld kunt kopen. Genoeg voor een cruiseschip met honderd passagiers.

Het weer is zoals we het graag willen: een gelijkmatig windje, de zon schijnt stralend vanuit een onbewolkte hemel en de zee is rustig. De angst voor onze eigen moed begint langzaam weg te ebben. Voorzichtig beginnen we te genieten van de stilte om ons heen, alleen onderbroken door het ruisen van de boot, die door het diepblauwe water snijdt. Een enkele vogel vliegt traag over het water, hongerig op zoek naar een visje. Vliegende vissen scheren laag over het water, op de vlucht voor roofvissen.

Dolfijnen spelen om de boot; zij gaan later op jacht. Het lijkt wel een sprookje, hoewel de meeste vissen daar anders over zullen denken. Is dat nou die gevaarlijke oceaan, waar we zo veel angstaanjagende verhalen over hebben gelezen?

Vannacht komen we door de scheepvaartroutes, die vanuit de Straat van Gibraltar in alle richtingen uitwaaiëren. Tegen de avond zien we al een paar schepen aan de horizon voorbij schuiven: dat wordt opletten vannacht als het donker is. We spreken af, dat we om de beurt twee uur waken en twee uur slapen.

De zon gaat roodgloeiend onder. We kijken of we de groene blits zien. Niets. Langzaam verdwijnen de kleuren van de dag in de invallende duisternis. Op de zo-even nog lege zee verschijnen overal lichten. Rood, groen, wit, groen, wit, rood... en al die lichten bewegen zich in een ogenschijnlijke chaos. De schrik slaat ons om het hart. Hoe komen we heelhuids door deze zee van lichten?

Langzaamaan beginnen we orde inde chaos te ontdekken. Het vaarbewijs, dat we in Nederland gehaald hebben, is toch niet voor niets geweest. Aan de boordlichten herkennen we de afzonderlijke schepen: rood aan bakboord en groen aan stuurboord, een laag wit licht voorop en een wat hoger wit licht daarachter. Door elk schip even goed in de peiling te houden, stellen we ruwweg vast welk schip onbewust eventueel een aanslag op ons leven beraamt. Zien we alleen nog een wit licht, dan kijken we naar de achterkant van een verdwijnend schip en is het gevaar voorbij.

Een cruiseschip, dat we als een helverlicht paleis aan de horizon zien, bezorgt ons nog het grootste probleem. De boordlichten kunnen we tussen de vele lichten van het restaurant, de balzaal en het zwembad niet ontdekken. Van slapen komt vannacht niets. Dat is wel duidelijk.

Op het eind van de nacht komen een paar lichten wel heel dichtbij. Voor alle zekerheid start ik de motor om snel uit te kunnen wijken. Plotseling baadt Borracho in een zee van licht. Ik ben volledig verblind door en een schijnwerper, die op ons is

gericht. Ik vlieg naar beneden en roep het onbekende schip op de marifoon op. Hijgend vraag ik of er een probleem is. “Nee hoor”, klinkt het in onvervalst Rotterdams, “we hebben iets op de radar gezien en wilden even kijken wat de echo op de radar was”. De stuurman is zelf een enthousiast zeiler en op weg met een vracht stukgoed naar Tenerife, één van de Canarische eilanden. We zijn bijna uit de scheepvaart route, stelt hij ons gerust. Nadat hij het weerbericht heeft doorgegeven, wensen we elkaar goede vaart.

De hemel verkleurt in het oosten van zwart met heldere sterren tot melk grijs. De sterren verbleken en even later komt de zon op. We besluiten een stevig ontbijt te maken met veel koffie en een zacht gekookt eitje. Alles staat buiten op het brugdek uitgesteld: dat zal ons smaken na een doorwaakte nacht! Dan rolt er een golf onverwachts van de zijkant op ons af. De boot maakt een schuiver, de zachtgekookte eieren rollen om en trekken een geel ei-spoor achter zich aan. Voor we in kunnen grijpen verliezen ook de koffiepote en de jampote hun evenwicht. De koffie vermengt zich met het eigeel en de rode marmelade. Gelukkig hebben we voor het vertrek grondig geschrobd, zodat we van het dek kunnen eten. De combinatie is wat ver gezocht, maar de honger maakt alles goed.

Na vier dagen op zee zien we ‘s morgens de eerste vogels en wat drijfhout. We moeten in de buurt van land zijn. We turen en turen en ja hoor: aan de horizon zien we een grijze schaduw. Langzaam worden de omtrekken scherper. We herkennen bergen. Madeira ligt recht voor ons. We zijn trots als een aap dat we het doel gevonden hebben. De Atlantic is per slot van rekening groot en Madeira slechts een speldenknop.

‘Zonnig Madeira’, en waar we ook kijken, overal zijn exotisch bloeiende planten. We ontmoeten zeilers die net als wij op weg zijn naar de Caribic of verder. Een van hen vertelt over een unieke mogelijkheid op Madeira: de levada-wandelingen. Een levada is een watergoot van een halve meter breed en ziet eruit als de bovenkant van een Romeins aquaduct. De levadas zijn tegen de steile berghellingen geplakt en voeren water van de top van een berg, waar het vaak regent, naar beneden. Samen

vormen zij een eeuwenoud bewateringssysteem. Over zo'n levada kun je mooie wandeltochten maken, zeggen onze collega zeilers. Niet wetende dat ze met deze informatie bijna onze dood op hun geweten hebben.

Ons lijkt zo'n tocht een goed idee. De volgende dag gaan we met een aftandse autobus de bergen in. De chauffeur heeft haast en rijdt met hoge snelheid door uitgesleten haarspeldbochten en langs diepe donkere ravijnen naar de plaats waar volgens onze informanten een unieke tocht met als eindpunt Funchal, de haven van Madeira, begint. We begrijpen nu waarom we de enige passagiers in deze hoge snelheidsbus zijn.. We zijn blij dat we heelhuids boven zijn gekomen. De chauffeur kijkt ons tevreden lachend aan door centimeter dikke brillenglazen. Zelfs een halfblinde, zo heeft hij ons laten zien, kan als rallyrijder nog hoge ogen gooien. Hij wenst ons "tot ziens". Wij hopen van niet. Het dorpje bestaat uit vijf verweerde huizen. Niemand van de eveneens verweerde bewoners kan ons vertellen waar de levada naar Funchal begint, maar we geven niet op. Uiteindelijk vinden we iets dat volgens onze nog geringe kennis van zaken een levada moet zijn en gaan op stap.

Links van ons torent een steile bergwand tot in de hemel. De rand van de watergoot is twintig centimeter breed, genoeg om op te lopen. Rechts glooit de helling liefelijk naar het dal. Ik geniet, ondanks mijn hoogtevrees, met volle teugen van het steeds wisselende uitzicht op het 'stille groene dal' en de blauwe oceaan, met witte golf toppen die bruisend op de rotsen in de verte lopen.

Overall waar de helling rechts wat steiler naar beneden afvalt, is tot mijn grote geruststelling hekwerk aan gebracht. Wel valt me op dat al naar gelang we verder komen en de hellingen er onheilspellender uitzien, er minder zorg aan het onderhoud van het hekwerk is besteed. Maar ja, we zijn al ruim een uur onderweg en de plaatselijke VVV zal argeloze wandelaars zoals wij toch niet zomaar in het ongeluk laten lopen.

We gaan door. Dan zijn er opeens helemaal geen hekken meer, en ik wil eigenlijk terug. Ik loop inmiddels door het water

in de goot in plaats van op de rand; op en in het water voel ik me nu eenmaal beter thuis dan in de bergen. Rechts is een afgrond van een paar honderd meter diep, genoeg voor een vrije val met salto en dubbele schroef. Ik durf niet meer te kijken en hou mijn ogen strak gericht op de bergwand links van mij.

Opeens roept Karola, die voorop loopt, opgewekt: “kijk eens, een waterval! En daar staat ook iemand.” Zij heeft geen last van hoogtevrees, maar komt dan ook uit een land waar bergen zijn. Ik heb als Hollander al moeite met de Sint Pietersberg.. Ik raap al mijn moed bij elkaar en kijk krampachtig met mijn rug tegen de wand gedrukt in de aangegeven richting.

Vlak voor ons komt een brede waterval uit het niets naar beneden, raakt net de levada niet en verdwijnt in tomeloze vaart in de diepte. Aan de rand van de levada staat een oudere en onmiskenbaar Engelse dame, met Burberry-rok en stevige bergschoenen onder schotsgeruite sokken. Ze kijkt doodgemoedereerd hoe de waterval honderden meters onder haar op de rotsen uit elkaar spettert. Ze staat daar alsof ze op een receptie bij de paardenrennen in Ascot is, terwijl ze zich naar mijn gevoel in acuut levensgevaar bevindt.

Ze blijkt een ervaren bergbeklimster te zijn en heeft een boekje bij zich waar alle levada tochten in beschreven zijn. Wij bevinden ons, volgens haar boekje, op een levada die alleen geschikt is voor ervaren bergbeklimmers. Ze is er niet zeker van of de levada tot Funchal begaanbaar is zonder hulpmiddelen. Zij heeft in ieder geval besloten terug te gaan.

Ik zou ook het liefste terug gaan, maar ik durf me op deze smalle richel niet om te draaien en de resterende weg naar Funchal moet inmiddels korter zijn dan de weg terug. Dan maar verder. We zeggen maar niet dat we zeilers zijn en geen bergbeklimmers. Zij wil graag later van ons horen of het gelukt is naar Funchal te komen. We geven aan waar we vanavond te bereiken zijn.

Na een half uur zien we de oorzaak van de twijfels van de Engelse bergbeklimster. Een steenlawine heeft een stuk van de levada weggevaagd. We kunnen natuurlijk proberen over de