

Suhaili

‘Ik lees hier dat Tabarly een trimaran laat bouwen,’ zei mijn vader op een morgen. ‘Is zo’n boot wel geschikt voor een race over de Atlantische Oceaan?’

Ik was in maart 1967 met vakantie en bracht in het huis van mijn ouders in Downe, Kent, een rustige maand door, voordat ik als eerste stuurman aan boord van de *Kenya* zou gaan. Een paar weken eerder hadden mijn broer Chris, Heinz Fingerhut en ik de *Suhaili* de haven van Londen binnengebracht als slot van een reis van 15.000 mijl vanuit India. De *Suhaili* lag nu in een modderige kreek te Benfleet aan de Theems te wachten op de beslissing wat met haar gedaan moest worden.

‘Ik zou denken van niet,’ zei ik. ‘Worden er verder geen gegevens vermeld?’

‘Nee, maar ik vraag me af of hij niet zal proberen Chichesters record te verbeteren, of misschien non-stop om de wereld zal zeilen. Dat is eigenlijk het enige wat nog overgebleven is, nietwaar?’ Hij stond op om naar zijn kantoor te gaan en liet mij met mijn koffie in diep gepeins achter.

‘Dat is eigenlijk het enige wat nog over is’ was een gedachte die mijn brein bleef bezighouden. Zonder tussenhaven de wereld rondzeilen was inderdaad alles wat nog in het kader van de grote zeilmarathons gedaan moest worden. Chichester had in Australië een rustpunt gehad en Alec Rose had hetzelfde willen doen. Wie zou proberen alleen en non-stop de wereld rond te gaan? Het

leek slechts een kwestie van tijd voor iemand op weg ging, en Tabarly zou als krachtig en ervaren zeiler dat plan wellicht reeds in gedachten hebben. Waarbij komt dat hij daartoe volkomen in staat was. Hij had tijdens de Transatlantic Race voor eenmansboten in 1964 van zijn uitzonderlijke bekwaamheid blijk gegeven. Ik herinnerde me de ophef die de Franse bladen ervan maakten toen hij gewonnen had. ‘Fransman oppermachtig op de Angelsaksische oceaan’, had *Paris-Match* uitgeschreeuwd, waaruit men moest concluderen dat het ‘eilandenvolk’ minder goede zeelui voortbracht dan het Franse. Dit had mijn bloed in die dagen doen koken en ik kon me de koppen indenken als Tabarly de eerste zou zijn die non-stop om de hele wereld zou varen. Eindeloos lang zouden we daarover blijven horen.

Natuurlijk, er was geen enkel bewijs dat Tabarly een dergelijke reis in gedachten had, maar het zou kunnen en bovendien zou iemand het vroeg of laat toch proberen. Eigenlijk zou, zo vond ik, een Brit dit als eerste moeten doen en als dat zo was, dan zou hij er goed aan doen van start te gaan.

Maar wie zou dan gaan? Alle bekende solozeilers waren óf op zee óf een reis aan het voorbereiden. Kon ik het? In ieder geval niet met de *Suhaili*; dat jacht was te klein, en ook al kende ik het nu en was het een deel van mezelf geworden, ik kon toch nooit hopen het daarmee tegen Tabarly op te nemen. Voor dit werk zou ik een nieuwe boot moeten hebben en boten zijn duur. De enige manier waarop ik misschien een nieuwe boot kon betalen, was door de *Suhaili* te verkopen, of een sponsor te vinden.

Over de moeilijkheden die aan een dergelijke reis verbonden waren begon ik nu na te denken; het betekende dat ik tussen de zeven en tien maanden alleen zou zijn, de helft van de tijd zeilende in de Roaring Forties van de Zuidelijke Oceaan, te ver van iedere scheepvaartroute verwijderd om hulp te kunnen verwachten wanneer ik in ernstige moeilijkheden zou geraken.

Ik vroeg me af of ik een zo lange tijd zonder gezelschap zou

kunnen en of ik er niet gek van zou worden. Er was natuurlijk geen maatstaf; ik was nooit langer dan 24 uur alleen geweest, maar opeens leek dit een onbelangrijke zaak en dat was het moment dat ik gestrikt was.

Ik ben deels van Engelse, deels van Noord-Ierse afkomst. Mijn vaders voorvaderen, de Knoxen en de Johnstons, waren presbyteriaanse boeren, die in het begin van de zeventiende eeuw van het lage gedeelte van Schotland naar Ierland waren gevlucht. Overleveringen uit de familie zeggen dat Robert Knox (1640-1720), wiens portret in het Queen's Building van het National Maritime Museum te Greenwich hangt en op wie ik geacht word te lijken, een van 'onze' Knoxen is. Toen hij in dienst was van de Britse Oost-Indische Compagnie, waarbij ook zijn vader werkte, bracht hij twintig jaar van zijn leven door als gevangene op het eiland Ceylon, in welke tijd hij zich onledig hield met het vlechten van hoeden en het venten van kramerijen over het eiland; hij wist op notoire wijze te ontvluchten, werd gezagvoerder op de vloot van 'Jan Compagnie' en toen hij gepensioneerd was schreef hij de nu nog gewaardeerde eerste geschiedenis van Ceylon in de Engelse taal. Er is ook nog een donkere bladzijde in de familieannalen, vermeldende dat een Knox de laatste piraat was die aan de westkust van Schotland opgehangen werd, maar afgezien van deze drie schijnen Knoxen en Johnstons geen relatie met de zee te hebben gehad.

Mijn moeders familie, de Crees, Schots van naam, telde veel rechtskundigen die in Stockton-on-Tees woonden en om de een of andere reden naar het zuiden waren getrokken tot Beckenham en Kent. In kapitein T. Cree, RN, mijn doopvader, had ik een sterke binding met de marine, maar ik weet niet of dit veel invloed heeft gehad op mijn besluit naar zee te gaan.

Zeker, mijn vader werkte voor de oorlog op een scheepvaartkantoor, maar van de vijf kinderen – mijn jongere broers Dick, Chris en Mike, mijn zuster Diana en ik – ben ik de enige die een carrière op zee ambieerde.

Op 17 maart 1939, Sint Patrick's Day, werd ik in Putney geboren. Dat was een bron van vreugde voor mijn grootvader van vaders kant, omdat ik naar hem William Robert werd genoemd, met het onvermijdelijke Patrick erbij; om allerlei verwarring te voorkomen ben ik steeds Robin genoemd.

Van de oorlog kan ik me uiteraard weinig herinneren. We werden uit onze flat in New Brighton, bij Liverpool, gebombardeerd en ik weet nog dat men mij, in een donzen deken gewikkeld, uit bed droeg; dat was ongeveer in dezelfde tijd dat de motor van een raket te Putney boven het huis van mijn tante weigerde. Ik kan me ook nog herinneren dat mijn vader met verlof thuiskwam toen hij in Antwerpen gewond was geraakt; verder niet veel meer.

Toen we de flat in New Brighton kwijt waren, verhuisden we naar Heswall aan de monding van de Dee en daar trokken boten en de zee voor het eerst mijn aandacht. Toen ik vier jaar was, maakte ik een vlot van de latjes van een sinaasappelkist en sjouwde het 2 kilometer ver naar het strand. De tewaterlating vond zonder incident plaats, maar toen ik op mijn vlot ging staan zonk het onmiddellijk. Ik had mijn eerste bodem verloren.

Mijn volgende boot was een kano van 3 meter, die ik op de vlieging bij mijn grootouders bouwde toen ik veertien was; ik was toen dagleerling op de Berkhamsted School. Tijdens de proefvaarten van de bouwer op het Grand Union Canal zonk de kano ook – een gebeurtenis die ik nu vermoedelijk wel veilig tegenover de sponsors van mijn wereldreis kan vrijgeven – maar tegen de tijd dat we de kano meenamen naar Selsey in Sussex voor de zomervakantie was hij zeewaardig en een foto ervan, met daarop tevens de trotse eigenaar, verscheen in *Junior Express*.

Op mijn zeventiende nam ik het besluit in dienst te treden bij de Royal Navy en in verband daarmee moest ik het examen voor landsdienaren afleggen. Ik had hoge cijfers voor aardrijkskunde en geschiedenis, mijn uitverkoren vakken, maar faalde in natuurkunde, een verplicht vak voor marinegegadigden. Als ik daar nu

op terugzie, beseffende dat dit vak toch zeker een geïntegreerd en belangwekkend onderdeel is van mijn dagelijkse werk, zowel bij de marine als bij de koopvaardij, dan geloof ik dat ik de reden voor dit tekortschieten moet zoeken in het feit dat het me moeilijk afging de theorieën en proeven van het algemeen certificaat in de daarbij toegepaste terminologie te projecteren op de praktische problemen, waarvoor ik zou komen te staan. Een onmiskenbaar trekje in mijn karakter maakt dat wanneer ik voor een vraagstuk of een bezigheid kom te staan waarvoor ik niet onmiddellijk belangstelling koester, ik alles in het werk stel ervan af te komen, waarbij ik dan veelal moeilijker en gevaarlijker zaken aanpak, die mijn belangstelling wél genieten. Hoewel latere opleidingen me geleerd hebben mezelf te dwingen deze eigenschap het hoofd te bieden, bleef zij mij toch dwarszitten in de tijd dat ik de Suhaili voor een reis om de wereld klaarmaakte – soms tot wanhoop van mijn vrienden. Bij het nalezen van het journaal van de reis van de Suhaili in verband met het schrijven van dit boek kwam ik herhaaldelijk voorbeelden van deze eigenschap tegen, maar ook bewuste pogingen haar te overwinnen. Het gaf me overigens te lezen dat

de enige manier om het gevoel van depressie dat ik had kwijt te raken, is mezelf bezighouden, dus maakte ik de nog aan de beurt zijnde schroefdraden van wantspanners schoon, bekleedde ze en gaf ze een laag Zweedse teer. Vervolgens maakte ik de ventilators schoon, die daarop met gekookte lijnolie werden bestreken. Omdat ik de olie toch bij de hand had smeerde ik hem ook op andere draadgedelten en roestige plekken... (9 juli 1968, 25ste dag!)

Ik was dus voor het examen gezakt en stond nu voor de keus het over te doen wanneer daartoe weer gelegenheid was – en wie garandeerde me dat ik dan zou slagen – of onmiddellijk naar zee te gaan en als leerling bij de koopvaardij dienst te nemen. Het bleek

een gelukkige keus dit laatste te doen. Op 4 februari 1957 monsterde ik aan als aspirant-officier op het opleidingsschip *Chindwara* van de British India Steam Navigation Company, liggende in het Royal Albert Dock te Londen.

De *Chindwara* was een van de twee BI-vrachtschepen van 7500 ton die bijna geheel waren bemand met leerlingen van de maatschappij; bij ons aan boord waren wij met z'n veertigen, werkend onder een volle officiersstaf plus een officier voor de opleiding van de leerlingen en een bootsman, 'Bertie' Miller, die toen al naam had gemaakt in de maatschappij. Terwijl de opleidingsofficier, David Colley, ons door de doolhof van theoretische en technische kennis loodste die koopvaardijofficieren moeten beheersen, had Bertie als taak ervoor te zorgen goede zeelieden van ons te maken. Enthousiast en bemoedigend als hij was, leerde Bertie ons knopen en splitsen, werken met zeildoek, tuigagevraagstukken oplossen, een verfkwast hanteren, en de duizend-en-een kleine praktische dingen die een zeeman onderscheiden van een losse hulp. Het was Bertie die ons respect bijbracht voor de door ons te gebruiken materialen en gereedschappen en zich enorm veel moeite getroostte erop te letten dat we een karwei op de juiste wijze aanpakten en tot een goed einde brachten. Slordig werk was er bij hem niet bij; dat ontsnapte dan ook nooit aan zijn aandacht en we leerden gauw genoeg dat we er niet verder mee kwamen. En het was Bertie die ons leerde zeilen.

Drie prettige jaren bracht ik door op de *Chindwara*, varende tussen Londen en de Oost-Afrikaanse havens, en toen ik mijn leerlingentijd daar aan boord en ook op andere schepen van de maatschappij had uitgediend, slaagde ik in oktober 1960 voor het officiële examen voor tweede stuurman, waarna ik op het BI-schip *Dwarka* werd geplaatst, dat een dienst onderhield tussen havens in India en de Perzische Golf voor het vervoer van passagiers en stukgoed. In die tijd was ik verloofd en tegen de tijd dat ik het examen eerste rang deed, een jaar later, was ik getrouwd.

We installeerden ons te Bombay, waar ik op de *Dumra* werd geplaatst als derde stuurman. Op de *Dumra* deed Peter Jordan dienst als extra derde stuurman; ik had hem in de leerlingentijd op de *Chindwara* leren kennen. Samen werkten we een plan uit om een dhow (een Arabisch type zeilschip) te kopen en daarmee naar Engeland te zeilen, maar we beseften spoedig dat er praktisch geen kans zou zijn dat vaartuig in ons land te verkopen en dat de investering dus geen haalbare kaart was, hoe fascinerend de gedachte aan het zeilen met een vaartuig dat sinds de dagen van Sindbad nauwelijks gewijzigd was, ook leek. Daarna overwogen we een jacht te bouwen dat we konden gebruiken voor duiksport en onderwaterfotografie, waarmee we ook onze reis naar huis konden bekostigen, om het jacht ten slotte met winst te verkopen zodra we in Engeland aankwamen.

We besloten een gezinskruiser te bouwen, die geschikt was voor het zeilen op oceanen, en bestudeerden een aantal zeiltijdschriften op zoek naar een geschikt type. Toen we begrepen dat we een handzame kits moesten kiezen, schreven we naar een firma in Poole, die adverteerde met ‘complete tekeningen en gratis adviserende hulp’. De ons toegezonden tekeningen bleken die van een geheel andere en ouderwetser kits te zijn dan van die welke we ons hadden voorgesteld; bovendien was er geen uitgewerkte tuigagetekening bij, al waren twee zeilplannen als suggestie bijgesloten – een gaffeltuig en een bermudatuig. Omdat we de noordoostmoesson van het volgende jaar dachten te moeten benutten was er geen tijd voor een lange correspondentie. De boot waarvan we de tekeningen hadden ontvangen zag er sterk en zeewaardig uit en voor ons doel was dat beter dan een slanke en snellere boot. We vroegen dus de ontbrekende tuigagetekeningen aan, waarop we echter als antwoord kregen dat die boven de ‘complete tekeningen en gratis verleende hulp’ betaald zouden moeten worden. Omdat we nu gebrek aan tijd begonnen te krijgen kochten we een exemplaar van *Rigs and Rigging of*

Yachts van Douglas Phillips-Birt, en dit boek, samen met *Cruising Under Sail* van Eric Hiscock, stelde ons in staat onze tuigage zelf te ontwerpen.

Een voordeel van het bouwen in India was het feit dat betrekkelijk goedkoop Indiaas teakhout beschikbaar was. Hoewel niet geheel overeenkomend met de kwaliteit van teak uit Birma, is dit een van de beste bouwmaterialen voor een boot die men kent. De kiel, die 7,62 meter lang was, werd in november 1963 op de helling van de Colaba Scheepswerf geplaatst en het bouwen begon. Indiase timmerlieden werken nog volgens traditionele methoden met traditioneel gereedschap en Bombay kent een lange geschiedenis op het gebied van houten scheepsbouw. Niet meer dan een halve mijl van de plaats waar onze boot vorm zou krijgen was in 1819-1821 HMS *Ganges*, een oorlogsschip met 84 kanonnen, gebouwd, eveneens van Indiaas teak. Behalve zijn duurzaamheid heeft teak ook het voordeel dat het niet gauw splintert; in het rond vliegende splinters waren de voornaamste bron van ongelukken op de oude houten oorlogsschepen. HMS *Ganges* was het laatste zeilschip dat als zeegaand vlaggenschip voor de Engelse marine voer; nadat het zijn zeedienst eervol had beëindigd was het het eerste van de befaamde serie *Ganges*-opleidingschepen, in welke hoedanigheid dit schip nog 33 jaar te Falmouth lag. De *Ganges* bleef tot 1929 deel uitmaken van de marine, waarna het, onder de naam *Impregnable*, werd verkocht. Eerder nog, te weten in 1817, werd op de Wadia-werf de *Trincomalee* gebouwd, die men thans nog onder de naam *Foudroyant* in de haven van Portsmouth kan aantreffen. Sir Edward Pellew, de eerste kapitein die de schrijver C.S. Forester inspireerde tot de geromantiseerde held Captain Hornblower, nam in werkelijkheid de *Cornwallis* van de Britse Oost-Indische Compagnie over, die nog vier jaar eerder op dezelfde werf was gebouwd.

De dissel, de boogboor en ander handgereedschap van de Indiase sloopstimmerman die bij de bouw van marinevaartuigen

in de negentiende eeuw gebruikt werden, deden ook bij de bouw van onze kits nog dienst. Vaak keken we gespannen toe wanneer de Indiase vaklieden met hun bijna nonchalant gehanteerde dissel even haarscherpe laseinden maakten als men thans met een moderne schaaf doet. Teakhout werd voor de hele constructie gebruikt – kiel, huidplanken, spanten en wrangen, dek en opbouw. Om een indruk te geven van de soliditeit van het schip hoef ik maar te vermelden dat de stringers, langsversterkingslatten, in feite balken waren van 15 centimeter in het vierkant en dat alle huidplanken 3 centimeter dik waren. Bij de tewaterlating lag het schip 5 centimeter onder de berekende waterlijn.

De masten en het andere rondhout waren van massief pijnhout uit Kasjmir, het beslag van gegalvaniseerd ijzer en de in twee secties gegoten ijzeren kiel woog 2,54 ton; hij werd met veertien 5 centimeter dikke kielbouten vastgehouden. De twee watertanks van respectievelijk 215 en 170 liter die we onder de kajuitvloer stuwden, werden ter plaatse gemaakt, maar de motor, de zeilen en het staaldraad en nylontouw voor het tuig, een toilet, de lieren en andere benodigdheden leverden een probleem op. Met een aanbeveling van Kenneth Campbell, president van de BI, mocht Peter, die met vakantie naar Engeland was, de terugreis naar Bombay werkend maken, in ruil waarvoor hij deze materialen, in Engeland gekocht, kon meenemen. Als motor hadden we een 38 pk BMC Captain Diesel gekozen, omdat we van mening waren dat wanneer je op een toerschip hulpmotorvermogen voert, het aan te bevelen is het maximum aan vermogen te kiezen dat het schip kan hebben. We hadden twee kluivers, een fok, grootzeil en bezaan, gemaakt door Jeckell in Wroxham, maar later, toen Mike Ledingham, ook officier bij de BI, zich bij ons aansloot, dachten we er wel een spinnaker bij te kunnen hebben. We bestelden hem bij Cranfield in Burnham-on-Crouch en hij kwam als luchtpakket in ons bezit, tien dagen nadat ik de bestelling had gepost!

Ongelukkigierwijs schoot de bouw niet op en de boot was in

september 1964, in welke maand eigenlijk ons vertrek was vastgesteld, nog niet eens te water. In die dagen liep het mis met mijn huwelijk en mijn vrouw vloog eind september terug naar Engeland.

Ik bleef me aan de boot wijden en op 19 december vond de tewaterlating plaats, waarbij de ceremoniële plechtigheid werd verricht door Mrs Munira Yusuf, de vrouw van de consul in Koeweit, die overeenkomstig plaatselijke gewoonte een klapper tegen de boeg stukbrak terwijl de mannen die de boot gebouwd hadden traditionele zegeningen uit de schrift zongen.

Een aantal vertragingen hield in dat we in februari 1965 de noordoostmoesson gemist hadden; nog meer problemen deden zich voor. We leden allen onder gebrek aan geld, en Peter en Mike hadden in feite ook geen tijd meer om de tocht naar Engeland mee te maken. Peter vloog naar Australië, waar hij nadien trouwde en zich vestigde; Mike verhuisde ten slotte naar Nieuw-Zeeland. Met een tijdelijke lening van mijn familie nam ik van Peter en Mike hun aandelen in de Suhaili over, legde de boot op, ging terug naar Engeland om mijn examen eerste rang te doen en mijn eerste termijn als reserveofficier bij de marine uit te dienen.

Ik had nu een niet geheel afgebouwde, half betaalde boot op 10.000 mijl van de plaats waar ik die hebben wilde en geen bemanning om haar thuis te varen. Het lukte me het geld op te nemen om de bouwer af te betalen en ondertussen haalde ik mijn broer Chris over, en ook Heinz, een marconist die met mij op de *Santhia* op de Perzische Golf gevaren had, als bemanning mee te zeilen. In november kwamen we in Bombay bij elkaar en na het schip in het Mazagon-dok vaarklaar te hebben gemaakt, hesen we op 18 december de zeilen en voeren de Arabische Zee op tot Musqat. Vandaar gingen we, via Salalah, Mombasa, Zanzibar, Dar es Salaam, Mtwara, Beira en Maputo naar Durban, waar we in april 1966 aankwamen. Omdat we toen financieel zó aan de grond zaten dat we zelfs geen proviand voor het volgende traject

naar Kaapstad meer konden kopen, zochten we allen een baantje; Chris op een assurantiekantoor, Heinz op zee als marconist en ik als gezagvoerder op een coaster. In oktober waren we weer in staat te vertrekken, maar toen brak onze grote mast in een ongeluk en het werd eind november voordat we een nieuwe holle mast van pijnhout geplaatst hadden en via East London naar Kaapstad konden vertrekken. Vandaar vertrokken we 24 december, en 74 dagen later, na een reis zonder aanloophaven, meerden we te Gravesend.

Suhaili had zichzelf bewezen als een zeewaardig schip, dat door haar opmerkelijke 'balans' in staat was zichzelf voor langdurige perioden op een aandewindse koers te houden zonder te sturen. Er zat te veel gewicht boven in de masten waardoor ze soms gevaarlijke helde, maar ze was sterk, veilig en met een gemiddelde van 112 mijl per dag sneller dan we hadden verwacht.

De reis was volbracht en de Benfleet Yacht Club, waarvan ik lid was, verschaftte me een ligplaats voor de Suhaili, terwijl ik me weer bij de BI meldde. Het zou een maand duren voordat de Kenya van Oost-Afrika terug in Engeland was en daarom werd ik met vakantie gestuurd. Ik vraag me weleens af wat er gebeurd zou zijn als de maatschappij me onmiddellijk een schip had kunnen aanwijzen.