

|

GOLDEN GLOBE RACE (1)

START

Honderden zeemijlen ten westen van Kaap de Goede Hoop,

21 augustus 2018

De hel bestaat niet uit vuur, maar uit water. Op de Zuidelijke Oceaan zijn de golven zo hoog als flatgebouwen. Boten worden door elkaar geschud als pannenkoekenmix in een fles waar je alleen een scheutje water bij hoeft te doen. De wind trekt aan, de lucht is zwart.

Mark heeft net zijn winegums geteld.

Twee, vijf, twaalf, zestien.

Hij heeft met zichzelf afgesproken dat hij er twee per dag mag eten, dan heeft hij er precies genoeg tot aan Hobart op Tasmanië. Maar op momenten als deze houdt hij zich daar niet aan. Drie keer graaien en de zak is leeg. Op een ongenadige zee is dit de enige troost die hij heeft.

‘De storm die we hadden was superheftig,’ zal Mark later over de boordradio zeggen. ‘Ik ben een keer of vijf, zes platgeslagen waarvan drie keer heel goed. Daarbij ging de mast heel diep het water in. Ik zat een uur met Are (Wiig, deelnemer uit Noorwegen) over

de radio te praten. Tien minuten later is zijn boot gerold, terwijl hij bijlag.'

Bijliggen betekent dat je stil gaat liggen op zee, bijvoorbeeld om geen vaart te maken als het stormt. Het mocht niet baten voor Are. Zijn mast brak als een twijgje doormidden.

'Vijf minuten later hoorde ik over de satelliettelefoon van Don (McIntyre, organisator van de Golden Globe Race) dat ik een extreem gevaarlijk gebied in ging en moest oppassen voor brekende golven,' vertelt Mark. 'Ik deed het bijna in mijn broek, echt waar. Het was niet normaal. Maar gelukkig viel het allemaal wel mee. Op een gegeven moment ben ik in slaap gevallen en ben ik er gewoon doorheen gerost.'

Tegenwind en een vervelende zee, dat is wat je krijgt na 58 dagen op zee. En dan ben je pas op een kwart van de race. 'De oceaan ten zuiden van Afrika is een en al ellende,' zegt Mark terwijl de wind langs zijn oren suist en het water tegen de boot slaat. 'Zodra je de kaap hebt gerond, heb je constant de wind op je bek. Ik blijf in die stromingen hangen en dan wordt die zee zo onwijs raar en wild. Dat is helemaal vervelend als er geen wind is, want dan gaat die boot echt alle kanten op. Maar gisteren heb ik de hele dag perfect gezeild, echt keihard. Ik moet zeggen: als er wind is, zet ik alles op alles om zo ver mogelijk te komen. Elke mijl die ik nu van Afrika weg kan komen, pak ik. Als ik kan, slaap ik zelfs in de kuip. Bij elk windvlaagje kan ik dan meteen de boot iets hoger of iets lager sturen, alleen maar om hier zo snel mogelijk weg te komen. Dat gaat nu niet. Nu is het opnieuw echt helemaal ruk met de wind. Praktisch geen wind de hele dag, dus het is onwijs veel werk om vooruit te komen.

Met het eten gaat het goed. Er is genoeg. Ik moet wel zeggen dat ik veel te veel chocolade eet. Zo ga ik het nooit redden tot het einde. Maar als ik niet meer heb, dan heb ik niet meer. Ik heb ook te

weinig boeken bij me. Veel te weinig, eigenlijk. Ik dacht dat ik alleen maar aan het racen en aan het zeilen zou zijn, maar ik heb veel tijd over. Ik had een boek bewaard dat ik tussen Afrika en Hobart wilde lezen, maar dat had ik al binnen twee dagen uit. Ik heb nog wel een boek, maar dat bewaar ik voor het stuk tussen Hobart en Kaap Hoorn. En andere boeken ga ik maar opnieuw lezen, om iets te doen te hebben. Ik ben nu het *Medisch Handboek* van de organisatie aan het lezen, anders duren de dagen wel erg lang.’

Les Sables-d’Olonne,

30 juni 2018, 58 dagen eerder

Voor de ingang van een appartementencomplex, onder een balkon van de eerste verdieping, kijkt een rossige man met een plastic zak in zijn hand omhoog.

Het is Boris.

‘Hallo?’ roept hij naar boven.

Binnen zitten Mark, zijn ouders, zijn vriendin en haar kinderen aan de ontbijttafel. Op dit vroege tijdstip is het al te warm om op het balkon te zitten.

In zijn korte broek en op blote voeten loopt Mark naar de rand van het balkon.

‘Hier!’ roept Boris. ‘Vangen!’

Terwijl Mark nog op een stuk baguette kauwt, vliegen er een paar biefstukken door de lucht, netjes per stuk vacuümverpakt.

‘Niet vergeten, hè,’ zegt Boris. ‘Erg belangrijk.’

Boris is een zakenpartner van Mark uit Wassenaar. Hij is net bij de slager geweest, omdat hij het niet over zijn hart kan verkrijgen dat Mark de komende maanden alleen maar uit blik en uit zakjes moet

eten. Alles wat vers is en vier dagen ongekoeld kan blijven, gaat mee aan boord: appels, tomaten, wortels, paprika's, sinaasappels, pasta, rijst en dus ook een paar vacuümverpakte biefstukken. Toen Mark het wereldrecord roeien verbrak, at hij op dag 23 nog een sinaasappel. Kan dus best, moet hij hebben gedacht. Op zee ben je niet kieskeurig, zeker niet als het op eten aankomt. Zelfs gevriesdroogde goulash waar kokend water bij is gedaan kan als een driesterrenmaaltijd smaken als je net een storm hebt overleefd en bijna van dek bent geslagen.

Mark loopt van het balkon naar de koelkast en van de koelkast naar de ontbijttafel. Daarna weer naar de koelkast en terug. Hij loopt te ijsberen, iets wat hij zelden doet. Hoe chaotisch zijn leven ook is, hoeveel uitdagingen hij ook voor de boeg heeft, altijd is hij in controle. Alsof hij er grenzeloos op vertrouwt dat alles goed komt, wat er ook gebeurt. Waar andere mensen tien problemen zien, ziet Mark tien oplossingen. Maar nu even niet.

Morgen vertrekt hij voor het avontuur van zijn leven, maar zijn boot is nog niet klaar. Althans, hij heeft het gevoel dat zijn boot nog niet klaar is. Maandenlang heeft hij aan zijn boot gesleuteld, elk schroefje zit op de goede plek, maar hij is er niet gerust op. Er zit nog te veel aanslag aan de onderkant van de boot, waardoor die straks niet als een pijl door het water zal schieten. In de kajuit is het nog een bende en als hij ergens een hekel aan heeft, dan is het wel aan rommel. Alles moet precies liggen waar hij het wil hebben. Als hij een vork moet hebben, dan wil hij die zelfs in het donker kunnen vinden. Als hij een schroevendraaier nodig heeft, of een paar batterijen, dan moeten die voor het grijpen liggen. Anders gaat er iets niet goed in zijn hoofd.

Riet, de moeder van Mark, zit zwijgzaam op een stoel. Gerard, Marks vader, neemt een slok koffie.

‘Het is wat, hè,’ zegt hij.

Ze zijn gespannen, zoals bij elke ouder de zenuwen door het lijf zouden gieren als hun kind straks in zijn eentje de zee op gaat. Ze zeggen het alleen niet met zoveel woorden. Het gaat nu vooral om Mark die zijn droom gaat waarmaken. Maar ook zij hebben meer vragen dan antwoorden. Is hij wel goed voorbereid? Heeft hij genoeg eten bij zich? Is de boot wel in orde? Is die bestand tegen de golven? Is de mast sterk genoeg om zware stormen te doorstaan? Heeft hij wel genoeg kleding bij zich? Heeft hij genoeg truien aan boord om niet te bevriezen op de Zuidelijke Oceaan? Waar zijn eigenlijk zijn handschoenen? Zijn de zeilen wel goed? Gaat hij zich niet stierlijk vervelen aan boord?

Simone, Marks vriendin, ruimt de tafel af. Reinier, haar zoon van zeven, is bezig met een kleurplaat en Robine, haar dochter van elf, speelt met een telefoon. Af en toe verschijnt er een glimlach op het gezicht van Simone, maar achter die glimlach gaat een hoop onzekerheid schuil. De andere kant van haar bed zal de komende zeven maanden leeg zijn, dat weet ze. Maar hoe dichterbij het afscheid komt, hoe meer dat besef als een kettingzaag door haar ziel jaagt. Alsof haar geliefde als militair naar een oorlogsgebied wordt uitgezonden, niet wetende of hij levend zal terugkeren.

Mark gaat met zijn handen door zijn krullen. Zijn haar is te lang. Eigenlijk moet hij nog naar de kapper voordat hij vertrekt, maar daar heeft hij helemaal geen tijd voor. Hij heeft nergens meer tijd voor, zelfs niet om even stil te staan bij wat hij eigenlijk gaat doen. Zeker twintig familieleden en vrienden zijn afgereisd naar Les Sables-d’Olonne, aan de westkust van Frankrijk, om Mark uit te zwaaien. Hier is morgen de start van de Golden Globe Race, de zwaarste zeilwedstrijd ter wereld. Over een maand of zeven ligt hier ook de finish.

Omdat een paar archeologen een boot herkenden in de rotsschilderingen van Tassili n'Ajjer, een hoogvlakte in Algerije, geloven we dat de mens al achtduizend jaar voor Christus kon varen. Toch duurt het tot 1969 voordat de eerste mens non-stop solo rond de wereld zeilt. Zijn naam is Robin Knox-Johnston.

In 1967 was het iemand anders al bijna gelukt. Francis Chichester, een Britse piloot die in 1931 als eerste van Nieuw-Zeeland naar Australië vloog en die zich vanaf 1958 toelegde op het zeilen, zeilde in 274 dagen rond de wereld. Tijdens zijn reis lag hij 48 dagen in de haven van Sydney om zijn windvaan te repareren. Sydney was zijn enige stop. Had hij geen pech onderweg gehad, zo luidde zijn stellige overtuiging, dan was een non-stop voltooiing zeker mogelijk geweest.

Op de redactie van *The Sunday Times*, een van de grootste kranten van Groot-Brittannië, is door de tocht van Chichester het zaadje geplant. Als Chichester, een man van 64 die weliswaar het hart van een zeeman had maar niet meer het lichaam en de geest, er zo dichtbij was, dan moest een jonger iemand, met meer uithoudingsvermogen, een betere boot en meer geloof dat het hem zou lukken, zeker in staat zijn om de eerste non-stop solozeiler ter wereld te worden. Bovendien, de mens had al bewezen dat hij de Mount Everest kon beklimmen en dat hij in een ruimtecapsule in een baan rond de aarde kon worden geschoten. Waarom zou je dan niet met een zeilboot rond de wereld kunnen zeilen?

The Sunday Times schreef een wedstrijd uit met de naam Sunday Times Golden Globe Race. Bij die race waren er twee prijzen te verdienen: één voor degene die als eerste zijn reis om de wereld voltooidde en één voor degene die dat het snelst deed. Het ene was namelijk niet hetzelfde als het andere. In 1968 startte niet iedereen tegelijkertijd. De race ging officieel op 1 juni van start, maar deel-

nemers kregen tot 1 november de mogelijkheid om te vertrekken. Dat laatste klinkt raar, maar veel zeilers hadden in die tijd hun boot niet op tijd gereed of de financiering niet rond om aan de race te kunnen deelnemen. Daar wilden de zeilers die hun zaken wel op orde hadden niet op wachten, zij wilden zo snel mogelijk weg. Er kan namelijk maar één iemand de eerste non-stop solo-zeiler ter wereld worden en daarmee een eigen hoofdstuk in de maritieme geschiedenis krijgen.

Negen zeilers deden uiteindelijk mee: zes Britten (John Ridgway, Chay Blyth, Robin Knox-Johnston, William King, Nigel Tetley en Donald Crowhurst), twee Fransen (Loïck Fougeron en Bernard Moitessier) en één Italiaan (Alex Carozzo). Ridgway, Blyth, King, Fougeron en Carozzo gaven vroegtijdig op en Moitessier stapte na tien maanden uit de race, omdat hij, zoals hij zelf zei, geen zin had in naam en faam en omdat hij 'zijn ziel probeerde te redden'. Tetley was al bijna thuis toen zijn trimaran *Victress* zonk en hij uit de Noordelijke Atlantische Oceaan moest worden gevist. De strijd ging dus tussen twee mensen: Knox-Johnston en Crowhurst.

Knox-Johnston, een ervaren marinier van 29 en een goede navigator, vertrok op 14 juni 1968 met zijn tweemaster *Suhaili* vanuit het Engelse Falmouth richting de evenaar. Crowhurst, een bijna failliete zakenman die met het prijzengeld van de race zijn noodlijdende elektronicazaak wilde redden, vertrok één dag voor de deadline, op 31 oktober 1968. De kans dat hij eerste zou worden was met vier maanden achterstand wel heel klein. Maar hij kon de race nog wel als snelste voltooien. Dat was, naast alle publiciteit en roem, goed voor vijfduizend pond.

Terwijl Knox-Johnston wist waar hij mee bezig was, had Crowhurst geen idee. Hij kon weliswaar aardig zeilen, maar de Atlantische Oceaan en zeker de Zuidelijke Oceaan, na het ron-

den van Kaap de Goede Hoop, waren uitdagingen waar hij nooit eerder voor had gestaan. Bovendien was zijn boot zo lek als een mandje. Door geldgebrek, maar vooral ook door gebrek aan kennis, was zijn trimaran *Teignmouth Electron* niet volledig uitgerust en totaal niet geschikt om de wereldzeeën mee te bevaren. Maar hij ging toch, omdat er eigenlijk geen weg terug meer was.

Teruggaan betekende dat zijn bedrijf failliet zou gaan en dat hij zijn gezin in zijn val zou meesleuren. Maar op zee blijven was ook geen optie. Het water stroomde met bakken de zijrompen en de kajuit in, de depressies werden steeds heftiger en zijn grootste vijand bleek hij uiteindelijk zelf te zijn. Zeker op het moment dat hij besloot om de boel op te lichten.

Crowhurst begon valse coördinaten door te geven aan de organisatie van de race, waardoor het leek alsof hij het snelst was. Als hij zei dat hij langs de Canarische Eilanden voer, dan was hij daar nog mijlenver vandaan. Als hij meldde dat hij Kaapverdië al gepasseerd was en in volle vaart op Kaap de Goede Hoop af ging, dan zat hij in werkelijkheid voor de kust van Brazilië.

Thuis begon men te twijfelen of de heldenstatus van Crowhurst wel terecht was, zulke absurde snelheden gaf hij door. Op een gegeven moment geloofde ook hij niet meer in zijn eigen leugens. Op 29 juni 1969 schreef hij het laatste bericht in zijn dagboek: *It is finished, it is the mercy.*

Daarna verbrak hij het radiocontact.

Twaalf dagen later, op 10 juli 1969, werd de *Teignmouth Electron* gevonden in het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan. Er was niemand aan boord. Omdat er geen schade was aan de boot, ging men ervan uit dat Crowhurst van boord was gesprongen. Er is nooit meer iets van hem vernomen of teruggevonden.

Drie maanden eerder, op 22 april 1969, kwam Robin Knox-Johnston aan in Falmouth. Daarmee was hij niet alleen de eerste

mens die solo non-stop rond de wereld had gezeild, maar ook de enige en dus de snelste. Het prijzengeld voor de snelste zeiler, vijfduizend pond, doneerde hij aan de familie Crowhurst.

Op de dag voor vertrek is het op de ponton in Les Sables-d'Olonne, waar alle deelnemende boten afgemeerd liggen, te druk om je af te sluiten voor de buitenwereld. Een interview met de Franse televisie hier, een kort vraaggesprek met de Noorse radio daar. En dan nog alle zeilliefhebbers die de boten, en vooral de deelnemers, van dichtbij willen bekijken. Voor hen zijn het helden die uit het sterkste metaal zijn geslagen en voor wie geen zee te ruig is. In totaal staan er zestien mannen en één vrouw aan de start. Mark is de enige Nederlandse deelnemer, de rest van het deelnemersveld bestaat uit vier Fransozen, twee Britten, twee Australiërs, een Amerikaan, een Palestijn, een Rus, een Est, een Noor, een Fin, een Indiër en een Ier.

Uit Frankrijk komen Jean-Luc Van Den Heede (73), Philippe Pécché (57), Loïc Lepage (62) en Antoine Cousot (47). Jean-Luc is de oudste deelnemer in de race en staat bekend als de vader van het Franse zeilen. Hij zeilde al vijf keer in wedstrijdverband non-stop solo rond de wereld en haalde vier keer een podiumplaats, waaronder twee keer in de Vendée Globe, een non-stop solozeilwedstrijd om de wereld zonder hulp van buitenaf. Het wereldrecord non-stop solozeilen 'tegen de wind in', dus westwaarts, in tegengestelde richting van de Golden Globe Race, staat nog altijd op zijn naam. Dat record staat al sinds 2004 op 122 dagen, 14 uur, 3 minuten en 49 seconden. Zijn Rustler 36 draagt de naam van zijn hoofdsponsor: verzekeringsmaatschappij Matmut.

Philippe is een van Frankrijks beste zeilers met meer dan 300.000 zeemijlen op zijn conto. Hij is een trotse Breton, maar woont al meer dan twintig jaar in Australië. Samen met Bruno Peyron won hij twee keer de Jules Verne-trofee die hoort bij het wereldrecord non-stop rond de wereld zeilen. In 2002 deden ze dat in ruim 64 dagen, drie jaar later in ruim 50 dagen. Sinds 2017 is het record in handen van de Fransman Francis Joyon, die er met zijn vijfkoppige bemanning slechts 40 dagen, 23 uur, 30 minuten en 30 seconden over deed. Philippes Rustler 36 heet *PRB*, net als zijn gelijknamige hoofdsponsor, een groot bouwbedrijf met een miljoenenomzet. Het hoofdkantoor is, niet geheel toevallig, gevestigd in de achtertuin van Les Sables-d'Olonne.

Loïc, met borstelsnor, is een van de meest excentrieke zeilers in het deelnemersveld en gaat allesbehalve voor de overwinning. Daar maakt hij ook geen geheim van: de Golden Globe Race is voor hem een droom die uitkomt en daar wil hij zo lang mogelijk van genieten. Zijn boot, een Nicholson 32 met de naam *Laaland*, heeft hij zelf gefinancierd door middel van crowdfunding.

Antoine is een professionele zeiler die in totaal drie keer rond de wereld zeilde, maar nooit non-stop. Daarnaast werkt hij voor een Franse milieuorganisatie en probeert met de race een miljoen euro op te halen voor zijn eigen stichting, die beurzen aan studenten milieuwetenschap verleent. Zijn Biscay 36 heet *Métier Intérim*.

De twee Britten zijn Susie Goodall (29) en Ertan Beskardes (57). Susie is niet alleen de enige vrouw in de race, maar ook de jongste deelnemer. Ze geeft les in oceaanzeilen en zeilde in 2017 heen en weer over de Atlantische Oceaan. Ze wordt gesponsord door de wereldwijde pakketdienst DHL en heeft haar rode Rustler 36 daar deels naar vernoemd: *DHL Starlight*.

Ertan is van origine een Turk, die leerde zeilen op de Bosporus en al bijna veertig jaar in Engeland woont. Pas in 2017 hoorde hij