

drama schipbreuk

ALLES *kwijt*

HET WAS VOLLE MAAN MAAR DE ZWARE BEWOLKING EN LICHTE REGEN BELEMNERDEN HET ZICHT. OM DE HALVE MINUUT ZWAAIDE HET LICHT VAN DE VUURTOREN OVER HET TRIESTE SCHOUWSEL. HET LICHT VAN MIJN HOOFDLAMP GING VERLOREN IN HET DONKER. LANGZAAM BEGON HET TOT ME DOOR TE DRINGEN DAT EEN DEEL VAN MIJN LEVEN WERD AFGESLOTEN.

TEKST EN FOTO'S JACK VAN OMMEN

*Alles wat ik
bezat werd
in stukken
geslagen*

Een deur werd voor mijn neus dichtgegooid. Mijn boot, mijn huis, alles wat ik bezat werd met elke nieuwe aanslag van een massa wit schuimend water in stukken geslagen. Ik zat op een redelijk vlak stukje van de steile helling twintig meter boven het wrak. Ik wist door de vuurtoren dat ik op een eiland was en dat het hoogstwaarschijnlijk onbewoond was. Het was vier uur in de morgen. In het donker had het weinig zin om naar een beter beschutte plek te zoeken. Ik had mijn laarzen op het laatste moment kunnen aantrekken, maar had geen buitenkleding aan. Ik probeerde zo dicht mogelijk onder de laag groeiende sparrenboompjes te kruipen, uit de regen en harde wind. De geur van salie werd nu gemengd met die van vuursteen, door de ijzeren kiel die tegen de rotsen sloeg. Fleetwood was gebouwd van Sapeli multiplex en was nu een holle drum geworden. Het driekleurenlicht brandde nog een uur door boven op de wild zwaaiende mast, die schudde en kraakte wanneer hij de steile rotswanden aan beide kanten raakte.

Ik kon vaag het witgeverfde dak en dek zien. Wanneer kwam de EPIRB onder water? Ik had die op mijn vlucht van de boot moeten meenemen, want hoe en wanneer zou iemand me hier vinden? Toen zag ik opeens de lichten van een boot. De kustwacht? Maar het bleek de nachtboot van

Palma naar Ibiza te zijn en langzaam verdween hij weer uit het zicht. Mijn laatste bericht naar de buitenwereld was op de dinsdag voor mijn vertrek vanuit Frontignan aan de Franse kust, dat ik verwachtte donderdag of vrijdag op Ibiza aan te komen. Het was nu zaterdagmorgen. Ik was sinds eind september op weg van Amsterdam, via de Rhône naar de Canarische eilanden en vandaar naar Colombia.

Onverwachte bewoners

Eindelijk was het licht genoeg, rond acht uur, om te proberen beschutting tegen regen en wind te vinden. De vuurtoren scheen de enige kans te bieden. Ik was stijf van het vier uren zitten en klom op handen en knieën verder naar boven. De vuurtoren was nog een eind weg en er was geen enkel pad tussen de lage sparrenboompjes en de saliestruiken door. Het leek me het beste onder de rug van de helling te blijven ter bescherming van de nog altijd sterke wind. Het was mogelijk dat aan de andere kant van de rug een gevaarlijke steile helling was. Maar uit nieuwsgierigheid nam ik toch even een kijkje. En toen kon ik mijn ogen niet geloven. Een knots van een landhuis met een helikopterlanding. Geen mens te zien. Ik klopte op de deur en probeerde de deurknop. De deur ging open. Ik liep in mijn natte plunje over de zwart marmeren vloer. De enorme ijskasten in de keuken waren vol met bier. Hier kon ik het wel een paar dagen uithouden!

Toch weer naar buiten. Daar stond een auto geparkeerd en ik ontdekte achter de villa een huisje met het licht aan. Daar ging de deur ook open. Een witte labrador en een kleiner hondje sprongen naar buiten. "Hola, buenos días!", riep ik. Ik hoorde een vrouwenstem en even later stonden een man en een vrouw voor me. Zij keken mij met grote ogen aan. Ik had mijn koplamp aan over een skimuts en was kletsnat. Was ik uit de lucht komen vallen? Niemand kon de laatste dagen met dit weer met een boot van de vaste wal op dit eiland landen.

Ik legde in mijn beste Spaans uit waar ik vandaan kwam. Toen bleek dat de man, Moss, een Brit was. Nu kon hij vertolken voor Angeles, die zich als een echte engel ontpopte. Het tweetal werkte voor de eigenaar van het eiland. Even later ontmoette ik Hamid, een Marokkaan, die zich bezighield met het onderhoud van het haventje en de boot die de verbinding verzorgde naar het eiland Ibiza. Angeles bracht een handdoek en droge kleren: een broek van haarzelf, hemden van Moss. Daarna bracht zij de kustwacht in Palma de Mallorca op de hoogte. Kort daarna kregen zij bericht van de Amerikaanse kustwacht dat ze mijn EPIRB-signaal hadden ontvangen. De Spaanse kustwacht wilde mij van het eiland afhalen. Maar eerst stopte Angeles mij in bed.

Hulp van alle kanten

Later in de middag kwam de kustwacht. De schipper durfde het echter niet aan om langs de steiger aan te leggen, omdat de zee nog te ruw was. De volgende dag kwamen ze



WAT GING ER FOUT?

De wind was kort nadat ik dacht alles onder controle te hebben negentig graden gedraaid, en in plaats van langzaam in zuidelijke richting naar Ibiza te drijven, dreef ik naar het westen. Ik had een wekker moeten zetten. Na veertigduizend zeemijlen solo te hebben gezeild, wist ik beter. Ik had in 2006 aan de kust van Vietnam een zelfde soort fout gemaakt, maar daar was ik ook op een miraculeuze manier heelheids vanaf gekomen. Ik zeilde toen onder windvaan, was in

slaap en de wind was negentig graden naar land gedraaid. Sinds die ervaring zette ik altijd een alarm als ik binnen een dag varen van de kust was. Ik had, voordat ik van de Franse kust vertrok in Frontignan, een vakman aan boord gehad die de AIS aansloot op mijn VHF-radio en een nieuwe gps-ontvanger via een draadloze multiplexer. Die eerste nacht voer ik op met een vissersboot en dat klopte met mijn scherm. Er waren nog drie schepen op het scherm,

maar die waren te ver weg om met het oog te zien. De volgende morgen lag de vissersboot op mijn scherm nog op hetzelfde plekje, maar er was geen boot aan stuurboord te zien. Toen realiseerde ik me dat er niets op het scherm veranderde, het bleek in demonstratiestand te staan en de AIS-connectie werkte niet. De tweede avond ontdekte ik dat mijn accu's te laag stonden, toen ik mijn motor probeerde te starten. In de zomer had ik het

teak dek van de 33-jarige boot vervangen door een multiplex dek. Bij de W.S.V. Amsterdam verving ik mijn twee accu's. Een van de leden bezorgde me nieuwe accu's, maar die bleken veel zwakker te zijn dan mijn oude. Dat was fout twee. Ik had ze meteen weer moeten wisselen. Maar alles ging goed op de lange tocht op de motor door Frankrijk. Mijn zonnepaneel hield mijn accu's altijd op peil en de voltmeter toonde dat ze ook boven de 12/14 volt kwamen. Maar dat

schijnt niet noodzakelijk de kracht aan te geven. Toen ik vrijdagmorgen voor de tweede keer probeerde de haven op Mallorca in te zeilen en de wind helemaal wegviel, heb ik geprobeerd de kustwacht op te roepen voor een sleep. Ik was toen echt aan het eind van mijn Latijn. Zij hebben me nooit kunnen horen, omdat ook daarvoor niet genoeg kracht in de accu's zat. Vanaf mijn handheld marifoon kreeg ik ook geen enkele reactie.

Het driekleurenlicht brandde nog een uur door boven op de wild zwaaiende mast



Bij WV De Schinkel in Amsterdam.

Toen realiseerde ik me dat er niets op het scherm veranderde; de AIS-connectie werkte niet



MIJN TWEEDE LEVEN

Mijn tweede leven begon in 2000 na mijn faillissement. In mijn wildste dromen had ik nog niet kunnen vermoeden dat dit een van de mooiste periodes van mijn leven zou worden. Ik was tot 1994 nog miljonair. Eén slechte zaak deed me uiteindelijk de das om. Ik was mijn huis, mijn opgespaarde pensioen en mijn derde vrouw kwijt. En mijn droom om een wereldomzeiling te maken met een catamaran ging ook in rook op. Mijn negen meter lange zeilboot die in de winter van 1979/1980 in elkaar

was gezet uit een NAJA bouwpakket stond al tien jaar onder een dekzeil. Ik had geen tijd toen ik probeerde de zaak weer op poten te zetten. Het was een ideale boot voor dag- en weekendzeilen in mijn omgeving, de baaien van de Puget Sound, maar niet voor mijn langgekoesterde droom. In 2002 werd ik 65 en begonnen mijn Social Security cheques elke maand binnen te komen. Na overleg met andere zeilers van kleine jachten besloot ik mijn boot grondig

te rehabiliteren en te versterken. In april 2005 zeilde ik weg van Santa Barbara, Californië, met 150 dollar op mijn bankrekening, nadat ik de trailer en auto had verkocht en de monitor windvaan had betaald. Met het vooruitzicht dat er aan het eind van de maand weer 1450 dollar op mijn rekening zou worden gestort door de Social Security. Mijn eerste bestemming was Hiva Oa in de Markiezen. Dat was direct de langste non-stop oversteek van de reis: 3000 zeemijlen in 28

dagen. Alles ging goed. Ik zeilde toen zonder een vast plan naar het westen, via Vietnam (zie Zeilen 4/2008), Bali, Zuid-Afrika, Zuid-Amerika naar de oostkust van Amerika. In 2009 kwam ik via de Azoren in Amsterdam aan. Ik werd met open armen bij de W.S.V. de Schinkel ontvangen. Van 2010 tot 2012 voer ik een rondje om Europa via de Donau, de Middellandse Zee en de Rhône. Spanje werd het laatste van de vijftig landen die ik met Fleetwood bezocht.



Ik ben ervan overtuigd dat er een reden was voor het ongeluk



TAGOMAGO

Het eiland van Tagomago is privé-bezit. Het huis en het eiland worden verhuurd aan vakantiegangers die een kwart miljoen euro over hebben voor een weekje op het eiland, inclusief een extra ploeg bedienden en helikopter van het vliegveld op Mallorca. Tagomago werd al een paar eeuwen voor Christus bewoond. De moeder van Hannibal (anno 247 v. Chr.) zou haar zoon hier van het eiland hebben gesmokkeld om te voorkomen dat hij met de rest van de jongens van vijf jaar bij volle maan werd geofferd aan de goden, zoals gebruikelijk was bij de Phoeniciërs en later de Kartageenen. Odysseus zou hier ook langs zijn gevaren en door de Sirenen op het iets verdere eiland Es Vedrà zijn gelokt.

daarom terug en met zijn viere voeren we met hun open bootje over. Het was zondag, de dag van de vlooiemarkt in Cala Leña, waar ik voor één euro een broek kocht. Daarna moest ik me melden bij de politie.

Angeles liet mij haar appartement in Cala Leña gebruiken. Zij maakte me de volgende dagen ook wegwijs naar de winkels waar ik mijn hoogstnodige, verloren eigendommen kon vervangen. Tijdens lunch overhoorde de eigenaar van een fietswinkel in San Eularia mijn situatie en hij liet mij een van zijn fietsen gebruiken. Hulp kwam van vele kanten. Een zeilvriend in Amerika bracht me in contact met zijn neef die een modezaak had in de stad Ibiza en van hem kreeg ik een volledige, nieuwe kledinguitrusting. Een jonge Zweedse zeilfamilie, die ik in 2009 in de Dominicaanse Republiek had ontmoet, hoorde van mijn lot en liet me logeren in hun appartement in Palma.

Wat vooraf ging

Na mijn vertrek van Frontignan op 12 november constateerde ik dat mijn AIS niet werkte. Zonder het alarm op mijn AIS moest ik constant een oog op het verkeer houden. De tweede nacht probeerde ik de motor te starten en ontdekte ik dat mijn accu's te laag stonden. Aan het eind van de volgende dag gaf mijn voltmeter na een goede dosis van mijn zonnepaneel mij hoop, maar het lukte weer niet. Ik had geen andere keus dan te proberen een ankerplaats te vinden of een haven in te zeilen.

Bij dageraad vrijdagmorgen was ik nog dicht genoeg bij Mallorca om de haven van Andratix te proberen. Het was een stormachtige nacht geweest; boven het eiland hingen zwarte wolken en donderde het. Toen ik binnen vijf mijlen van de haven was, zag ik een storm aankomen vanaf het eiland. De wind draaide. Snel trok ik mijn stormfok naar beneden. Ik probeerde voor top en takel weg te lopen, maar de windvaan kon de boot niet meer sturen onder deze windkracht en in deze golven. Ik schatte de windkracht van die plotselinge storm tussen de acht en tien Beaufort. Gelukkig had ik daar genoeg ruimte om bij te liggen. Na een uur nam de wind weer af en ik besloot Andratix nog eens te proberen. Maar een uur later was het totaal windstil en onmogelijk om in de woeste zee te sturen; de zeilen sloegen naar alle kanten. Ik was machteloos. Het vergde nog meer energie en attentie dan de storm die ik net had meegemaakt. Eindelijk kwam de wind weer terug uit het noorden. Ik kon nu recht op Andratix sturen. Maar nog geen tien mijlen van de haven kwam er weer een zware bui aan. De wind draaide tegen me in en ik kon niets meer zien van mijn bestemming.

Het werd al laat in de middag en daarom besloot ik de



nacht door te zeilen voor een daglichtaankomst in de haven van Ibiza. Het was voor de wind met ongeveer windkracht zes en ik zou op die manier vóór daglicht bij Ibiza zijn. Rond middernacht was ik tien mijlen ten oosten van de vuurtoren op het eiland Tagomago aan de noordoosthoek van het eiland Ibiza. Daar legde ik de boot bij en verzekerde mij een paar keer de richting van mijn heel langzame, zijdelingse richting op de elektronische kaart. Alles in orde. Ik dreef richting de haven van Ibiza. Ik kon dan ook het licht van de vuurtoren, in de verte, in de gaten houden. Eindelijk kon ik mijn laarzen uittrekken en in de slaapzak kruipen.

Tot ik vier uur later met slaapzak en al op de vloer werd gesmakt en buiten een steile rotswand zag. Snel trok ik mijn laarzen aan, pakte mijn rugzak met mijn paspoort, portomonnee, laptop en fototoestel, probeerde nog mijn zwemvest aan te trekken maar dat lukte me niet in de stuiptrekkingen van de botsende boot. Gelukkig had ik mijn hoofdlamp nog op.

De boot bleek met de kont in het uiterste toelopende eindje van de baai te zijn vastgelopen en bleef rechtop botsen. Ik kon vanaf het frame van de windvaan direct op de rotsen stappen. Als de boot maar een tiental meters terug of aan de overkant was beland, had ik vanuit het water de rotsen op moeten klimmen in het pikdonker. En dan zou dit verhaal waarschijnlijk nooit zijn geschreven. Dit was een van de weinige plekken op Tagomago waar de rotsen niet steil uit het water rijzen.

Derde Leven

De boot was alleen tegen wettelijke aansprakelijkheid verzekerd. Het was zo goed als onmogelijk om een houten boot in Amerika te verzekeren. De schipbreuk heeft een definitieve punt gezet achter een stuk van mijn leven. Dit was de tweede keer dat een drastische verandering in mijn leven plaatsvond.

Ik ben nu beland in wat ik noem mijn Derde Leven. Ik ben al begonnen een boek te schrijven over mijn tot nu toe mooiste periode van mijn leven. Ik ben ervan overtuigd dat er een reden was voor het ongeluk, net zoals de tegenslag in 2000. Ik geloof dat God weer een nieuwe verrassing voor me heeft. Ik ben benieuwd. ●