

# PROLOG

Opgesloten aan ‘het einde van de wereld’:  
12-26 maart 2020

*De coronacrisis grijpt wereldwijd om zich heen. In Nederland kondigt premier Rutte tijdens een persconferentie een ‘intelligente lockdown’ aan. Ruim 13.000 kilometer verderop verneemt de bemanning van het Nederlandse tallship Bark Europa op zee voor het eerst hoe ernstig de situatie aan land is.*

‘Gaan we dit écht doen?’ Met een mengeling van ongelooft, verslagenheid en opluchting reageert de bemanning van de *Bark Europa* op de mededeling die kapitein Eric zojuist heeft gedaan. ‘Is er geen andere optie?’ vraagt iemand. Maar de kapitein is vastberaden: ‘We hebben alle opties overwogen, maar ik zou niet weten wat we anders moeten doen. Morgen varen we naar Nederland.’

Op het moment dat Eric die woorden uitspreekt, bevindt de *Bark Europa* zich hemelsbreed op ruim

13.000 kilometer van thuishaven Scheveningen. Het 56 meter lange Nederlandse tallship ligt voor anker voor de kust van de zuidelijkste stad ter wereld: de Argentijnse havenstad Ushuaia. Een stad die vanwege haar ligging ook wel ‘het einde van de wereld’ wordt genoemd.

De achttien bemanningsleden en de kapitein zitten in een kring op het dek en laten het nieuws bezinken. Ze waren in de afgelopen dagen al enigszins voorbereid op de mogelijkheid dat het schip naar Nederland zou varen, maar nu het definitief is uitgesproken, voelen ze pas echt wat voor groots er te gebeuren staat: de *Bark Europa* staat aan de vooravond van de langste ononderbroken tocht die het schip in haar 109-jarig bestaan maakte.

Twee weken eerder heeft ook kapitein Eric nog geen idee wat hem en de bemanning te wachten staat. Hij is dan met het schip op de terugweg van Antarctica naar Ushuaia. Aan boord bevinden zich eenenveertig gasten en negentien bemanningsleden. Ze hebben een prachtige reis achter de rug. Ze hebben pinguïns, walvissen en dolfijnen gezien, de overweldigende natuur van Antarctica bewonderd en zijn de Drake Passage overgevaren, berucht om zijn ruwe weersomstandigheden. En bovenal: de gasten hebben leren zeilen. De *Bark Europa* is een schip waar de betalende gasten volop helpen bij de dagelijkse werkzaamheden aan boord. Ze zetten, strijken en trimmen de zeilen, staan aan

het roer en zorgen dat het schip de juiste koers houdt.

Het is voor het schip de derde Antarctica-expeditie op rij. Voor kapitein Eric de eerste van het jaar. Het is de bedoeling dat hij na een korte stop in Ushuaia met nieuwe gasten en bemanning doorvaart naar Chili, waar hij zal worden afgelost door een andere kapitein. Eric vliegt dan terug naar Nederland. Het schip zal vanuit Chili aan een volgende grote reis beginnen: over de Stille Oceaan naar Australië.

Maar rond 12 maart wordt langzaam duidelijk dat er van al die plannen wel eens niks terecht zou kunnen komen. Eric hoort het eerst van enkele gasten, die via satellietmail contact met huis hebben gehad. Niet veel later komt er via de scheepsmail een update van de rederij binnen met hetzelfde nieuws: het coronavirus, dat toen het schip vertrok nog alleen in China voor problemen leek te zorgen, krijgt langzaam de hele wereld in zijn greep. Steeds meer landen nemen maatregelen. Sommige regeringen sluiten zelfs de grenzen, schrijft scheepsdirecteur Leentje vanaf land in een mail aan de kapitein. ‘De ontwikkelingen rond het coronavirus veranderen per dag en gaan nu erg snel. Momenteel mag niemand meer Argentinië in vanuit Europa, China of Amerika.’ Voor de aankomst van de *Europa* verwacht Leentje vooralsnog geen problemen, maar ze vraagt de kapitein wel zo snel mogelijk naar de haven van Ushuaia te varen. Het is nog onduidelijk of Argentinië binnenkort de grenzen helemaal zal sluiten.

Zonder dat de opvarenden weten wat de situatie aan land zal brengen, vaart de *Europa* zo snel als ze kan verder naar Ushuaia. Het nieuws zorgt voor onzekerheid aan boord. Via de mail is er weliswaar een beetje informatie op het schip binnengekomen, maar op de oceaan hebben bemanning en gasten verder geen internettoegang. Ze kunnen niet uitgebreid lezen hoe het er overal in de wereld aan toegaat. Vragen schieten door het hoofd van de kapitein. Zouden er over een paar dagen al restricties gelden in Argentinië? Mogen de gasten nog wel van boord op het moment dat de *Europa* aankomt? Hij moet er niet aan denken om straks wekenlang met eenenveertig gasten vast te zitten op zee of in de haven. Dat zou voor velen van hen een zware tijd worden.

Maar stel dat de gasten en bemanning straks wél van boord mogen, komt iedereen dan nog wel veilig Argentinië uit? Zowel gasten als bemanning komen uit alle windstreken, en uit de minimale informatie die hij nu heeft gekregen, begrijpt hij dat het niet meer zo simpel is om zomaar een vlucht te boeken. En wat betekent het voor de reis naar Chili die hij voor de boeg heeft?

Als het schip drie dagen later eindelijk het Beaglekanaal in draait, de laatste zeestraat die de *Europa* nog van Ushuaia scheidt, bereikt het eerste directe bericht vanaf land het schip. Vanuit de haven van de Chileense havenstad Puerto Williams klinkt de mededeling

dat Chili per direct alle havens sluit. Eric staat in de stuurhut als hij het bericht over de marifoon binnenkrijgt. Het is op dat moment nog zeven uur varen naar Ushuaia. Hij heeft geen idee of en wanneer Argentinië vergelijkbare maatregelen zal aankondigen, maar het lijkt hem een kwestie van tijd. Via de mail hoort hij van Leentje dat de scholen in Argentinië gesloten worden en bijeenkomsten worden afgeraden. Zo erg als in Italië – dat op dat moment helemaal in lockdown zit – is het gelukkig nog niet, schrijft Leentje. Toch vraagt ze Eric al om voorzichtig bij de gasten aan boord te peilen wanneer hun vluchten vertrekken. Omdat de toekomst zo onzeker is, raadt ze hun aan om zo snel mogelijk naar huis te vliegen.

Op 15 maart is eindelijk Ushuaia in zicht. Zonder enig probleem mag de *Europa* de haven in varen. Met een sublieme timing, zo blijkt achteraf: zes uur na binnenkomst sluit ook Vuurland, de Argentijnse archipel waar Ushuaia op ligt, de toegang tot alle havens. De *Europa* is het laatste schip dat nog welkom is. Andere schepen moeten buiten de haven voor anker.

Na de verontrustende berichten lijkt alles verder verdacht normaal in de kleine havenstad. Alle gasten mogen van boord. De meeste vliegtuigen vliegen nog, de winkels zijn open. De eenenveertig gasten brengen een dag door in Ushuaia, voordat ze weer terug op het schip komen, afscheid nemen van de bemanning en naar huis vliegen. Eén van de bemanningsleden

weet nog een vlucht naar Europa te boeken. Hij heeft jonge kinderen in Nederland, die hem al drie weken hebben moeten missen. Hij vliegt naar Parijs, waar hij met de auto zal worden opgehaald. Twee nieuwe bemanningsleden komen alvast aan boord. Zij waren al in Ushuaia en gaan mee op de volgende reis – als die tenminste doorgaat.

De rest van de bemanning mag voorlopig niet van het schip af. Zij wachten tot ze afgelost worden door de nieuwe crew. De bemanningsleden vliegen altijd een paar dagen na de gasten naar huis. Tot die tijd maken ze het schip klaar voor de volgende reis.

Op 19 maart slaan de verwachtingen opnieuw om. De regering van Argentinië kondigt nieuwe maatregelen aan. Vuurland gaat in lockdown. Vluchten van en naar het buitenland worden geschrapt. De maatregelen duren ten minste tot 31 maart, melden de Argentijnse autoriteiten.

Als de ernst van de situatie nog niet tot de bemanning was doorgedrongen, dan gebeurt dat nu wel. Ze zitten in elk geval tot 31 maart vast aan boord. Betekent dat dat ze tot die tijd niet naar huis kunnen? Een groot deel van de bemanning heeft werk, familie en afspraken in het thuisland. Wat betekent dit voor hen? Hoewel de onzekerheid iedereen parten speelt, blijft de sfeer aan boord rustig. Het is de scheepsmentaliteit die hen erdoorheen sleept: vrijwel iedereen aan boord is het gewend lang van huis te zijn en zich aan te passen

aan onverwachte gebeurtenissen. Er zit niets anders op dan af te wachten.

De avond nadat de nieuwe maatregelen zijn aangekondigd, ligt kapitein Eric in zijn kooi en opent zijn laptop om in alle rust eens goed bij te lezen wat er precies gaande is in de wereld. Het duurt niet lang voordat hij genoeg weet: dit gaat niet snel voorbij zijn. Het vooruitzicht om tot 31 maart met het schip vast te zitten in Ushuaia is al weinig aantrekkelijk, maar als hij over de situatie in de wereld leest, verwacht hij dat de lockdown nog veel langer zal duren. Hij is er echter de man niet naar om lang over problemen te piekeren, dus gaat hij meteen de opties na die het schip heeft. In een mail aan de rederij en alle kapiteins van het schip stuurt hij niet veel later: 'Ik kan nu eigenlijk niks beters bedenken dan naar Nederland varen.' Vrij vlug krijgt hij antwoord: 'Ik geloof dat je gelijk hebt.'

In de dagen erna verkennt Eric samen met Leentje nog enkele andere mogelijkheden, maar het wordt steeds duidelijker dat die er simpelweg niet zijn. Het is niet mogelijk om naar een buurland van Argentinië te varen en van daaruit te proberen naar Nederland te vliegen. Net als Argentinië en Chili hebben alle andere landen in Zuid-Amerika de grenzen gesloten. In Argentinië blijven liggen heeft ook geen zin. Het is een zekerheid dat er tot minstens 31 maart niemand aan of van boord mag, maar het is onzeker of daar

na maart verandering in zal komen. Bovendien is het relatief duur om in de haven van Ushuaia te liggen, terwijl het schip een lange tijd zonder inkomsten te wachten staat. Het is inmiddels duidelijk dat de reizen van de komende weken allemaal geannuleerd moeten worden. Om tijdelijk liggeld uit te sparen verlaat de *Europa* de haven van Ushuaia en gaat iets verderop voor anker.

Er volgen dagen van afwachten. Eric heeft via de mail veel contact met Leentje, die een stukje verderop in Ushuaia woont, en overlegt over wat handig is. Als het inderdaad de tocht naar Nederland gaat worden, wat is er dan allemaal nodig aan boord? En is dat nog te regelen? Intussen gaat de bemanning door met werkzaamheden, al weet niemand precies waar ze zich op moeten voorbereiden. Komt er een volgende reis met gasten? Of wordt de volgende reis inderdaad, zoals Eric al voorzichtig aan de crew had voorgelegd, de monstertocht van ‘het einde van de wereld’ naar Nederland?

De gesprekken aan boord gaan over niks anders dan corona. Het is lastig om niet precies te weten wat er aan de hand is in de wereld. De laatste keer dat de bemanning aan land was, was corona nog ‘dat virus in China’. Voor de laatste reis werd uit veiligheidsoverwegingen al wel een extra gezondheidscheck gedaan en werd er niemand aan boord toegelaten die in contact was geweest met iemand die besmet was. Ook mocht



niemand onlangs in China, Hongkong, Macau, Iran, Italië, Zuid-Korea of Japan zijn geweest – destijds de enige landen waar het virus gesignaleerd was. Maar nu lijkt corona ineens overal te zijn. Iedereen maakt zich zorgen over vrienden en familie. De meeste bemanningsleden waren nu het liefst dicht bij hun geliefden geweest. Het is een onwerkelijk idee dat ze niet vanuit Ushuaia naar huis kunnen vliegen, terwijl die optie er altijd was. Vanaf het dek is een leeg Ushuaia te zien. De haven, die normaal altijd bruist van het leven, is bijna helemaal verlaten – op een paar werklui na. Ter afleiding speelt de bemanning voetbal op het houten middendek. Als de bal in het water belandt, vissen ze hem op met een winkelmandje aan een touw.

Voor Eric wordt het steeds duidelijker dat naar Nederland zeilen echt de beste optie is. Hij gooit het voorzichtig in de groep. ‘Reken er maar op dat we uiteindelijk de tocht naar Nederland moeten maken.’ Voor slechts vier van de twintig bemanningsleden – kapitein Eric, scheepskok Gjalt, scheepsarts Sanne en barvrouw Amelke – betekent een tocht naar Nederland een reis naar huis. De bemanning bestaat uit twaalf verschillende nationaliteiten en komt uit vijf werelddelen. Stuurman Merle komt uit Duitsland, bootsman Krista uit de Verenigde Staten. Kok Gjalt wordt in de kombuis bijgestaan door zijn vriendin Emma, die net zoals matroos Natalie uit het Verenigd Koninkrijk komt. De overige matrozen aan boord zijn Brian

(Zuid-Afrika), Cri (Canada), Mille en Anna (Denemarken), Amelia (Australië) en Vai (Tonga). De twee machinisten, Greg en Sebas, komen uit respectievelijk Canada en Chili. En dan zijn er nog de gidsen Jordi, Maria en Richard. De eerste twee komen uit Spanje, de laatste uit Slowakije. Zij zijn tijdens de normale reizen vooral bezig met de gasten: ze geven lezingen over de natuur op Antarctica en leiden de expedities aan land. Eén bemanningslid, Thomas, besluit om niet mee te gaan als het schip naar Nederland vaart. Hij woont in Argentinië en komt dus makkelijk thuis als hij nu nog van boord stapt.

Op 25 maart hakt Eric de knoop definitief door en meldt het meteen aan zijn bemanning. ‘Jongens, bereid je voor op een reis van ongeveer 9000 zeemijlen, bijna 17.000 kilometer, over de Atlantische Oceaan. Het zal door corona onmogelijk zijn om tussendoor land aan te doen. Ik verwacht dat we ongeveer achtenzestig dagen non-stop op zee zullen zitten.’ Tot zijn verbazing reageert de groep overwegend enthousiast; de bemanningsleden zijn vooral opgelucht. Iedereen heeft het wel gehad met de onzekerheid van het voor anker liggen. Ja, de tocht naar Nederland is immens. Maar er gebeurt dan tenminste iets.

Eric is een man van weinig woorden, maar wel iemand die zegt waar het op staat. De 57-jarige kapitein – breed

postuur, haar in een paardenstaart, korte baard – vaart twee à drie maanden per jaar op de *Bark Europa*. De rest van het jaar houdt hij zich vanuit Nederland bezig met onderhoud van het schip en vaart hij rond met zijn eigen boot. Zijn taak als kapitein omschrijft hij simpel: ‘Hou de boot in het water, hou het water uit de boot en hou de mensen ín de boot.’ Hij geeft de voorkeur aan zeilen in de zeegebieden rond Antarctica. De ongereptheid van het gebied trekt hem. Hij houdt van de indrukwekkende natuur, het open water en de ruige zee op weg ernaartoe. Wie Eric in hevige storm heeft zien varen weet: daar is hij op zijn plek. Voor hem begint het echte avontuur pas bij een krachtige wind, het liefst van boven de 50 knopen. De ruige Drake Passage, die tussen Argentinië en Antarctica in ligt, is een van zijn favoriete vaargebieden. Het heeft zijn absolute voorkeur boven varen op bijvoorbeeld de Noordzee, waar zijn vrijheid te veel beperkt wordt door verkeersscheidingsstelsels (vaste vaarroutes met gescheiden verkeersbanen) en windmolenparken.

Maar de komende weken heeft Eric weinig te kiezen. Deze reis zal niet gaan om de mooie routes of de ongerepte natuur. De reis is pure noodzaak, de enige manier om thuis te komen. In een oude editie van *Ocean Passages of the World* – een boek waarin verschillende zeilroutes staan beschreven, gebaseerd op logboeken van zeilschepen sinds de achttiende eeuw – zet hij de reis in grote lijnen uit.

Die zal het schip eerst naar het noordoosten voeren: het Beagle-kanaal uit, oostelijk langs de Falklandeilanden en verder de Atlantische Oceaan op. Daarna zal de *Europa* lange tijd vooral naar het noorden varen: van de kou van Zuid-Argentinië naar het tropische gebied rondom de evenaar. Het schip zal de evenaar oversteken en daarna via de Noordelijke Atlantische Oceaan verder naar het noordwesten varen, om uiteindelijk met een bocht naar het oosten in het Kanaal tussen Frankrijk en Engeland uit te komen en naar Nederland te koersen. Eric rekent op een gemiddelde snelheid van 5 knopen, waarmee het schip ruim twee maanden over de reis zal doen. Maar vanuit zijn jarenlange ervaring als stuurman en kapitein weet hij ook: de oceaan en zijn winden zijn onvoorspelbaar. De reis kan zomaar een aantal dagen of zelfs weken langer duren.

Daar is ook scheepskok Gjalt zich van bewust. Op het moment dat Eric mededeelt dat de reis inderdaad doorgaat, gaan zijn eerste gedachten niet uit naar de consequenties voor hemzelf, maar naar de voedselvoorraden aan boord. Hoe zorgt hij ervoor dat er genoeg eten aan boord is voor negentien man, dat ook nog eens maandenlang goed blijft? Meteen nadat Eric de bemanning heeft ingelicht, schiet de 42-jarige scheepskok hem aan. ‘Je denkt dat we ongeveer acht-enzestig dagen onderweg zijn. Is het een goed idee als ik voor minstens negentig dagen eten insla?’ Eric lacht

veelbetekenend: ‘Ik zou het maar doen.’

Het is nog maar de vraag of Gjalt alle voorraden die hij wil ook echt kan krijgen. Omdat hij niet van het schip af mag, is hij volledig afhankelijk van wat de scheepshandelaar hem kan leveren. Wat houdbaar voedsel betreft zit het schip goed. Vanaf Antarctica bestelde Gjalt via de e-mail al flinke voorraden rijst, pasta en andere droogwaren voor de volgende reis van het schip. Tel daar het eten bij op dat nog in de voorraadruimte van het schip staat, en je komt een heel eind.

Wat vers eten betreft is het spannender. Ten eerste is het de vraag of hij überhaupt genoeg aardappelen, groenten en fruit in kan slaan. Net als de rest van de wereld is de bevolking van Ushuaia massaal aan het hamsteren geslagen toen de lockdown werd aangekondigd. Supermarkten raken leeg. Ten tweede kan hij zich er niet van verzekeren dat de kwaliteit van het verse voedsel goed genoeg is om een reis van minstens twee maanden te overleven. Omdat hij niet aan land mag, kan hij niet zelf naar de markt om de beste producten uit te zoeken.

Kleinere zorgen heeft hij over sigaretten. Gjalt is een van de vijf rokers aan boord. Sigaretten zijn dan wel geen eerste levensbehoefte, maar de sfeer aan boord zal er niet beter op worden als vijf rokers tegelijk zomaar ineens moeten stoppen.

Gjalt besluit het maar gewoon te proberen en stuurt

een fikse boodschappenlijst naar de sloophandelaar. Een greep uit zijn wensen: 300 kilo aardappelen, 125 kilo wortels, 175 kilo uien, 400 kilo bloem, 200 kilo tarwemeel, 60 kilo rijst, 450 liter melk, 5 kilo knoflook, 1200 eieren en 650 rollen toiletpapier. En o ja, als het even kan: vijftien sloffen sigaretten.

Na een aantal spannende uren krijgt hij antwoord. Wonder boven wonder lukt het om de meeste boodschappen geleverd te krijgen. Ze worden de volgende dag aan de kade afgeleverd. De *Europa* boft dat ze goede contacten met de sloophandelaars heeft. Alleen de sigarettenbestelling krijgt de sloophandelaar niet voor elkaar. Op advies van Eric doet Gjalte een nieuwe poging via de scheepsagent, een tussenpersoon die veel zaken voor het schip regelt in de haven van Ushuaia. En warempel, het lukt hem om de vijftien sloffen – 150 pakjes – sigaretten uit Gjaltes bestelling bij elkaar te krijgen.

Omdat het schip nu buiten de haven van Ushuaia voor anker ligt, halen Eric, Jordi en Sebas de voorraden de volgende dag met een kleine Zodiac (een stevige rubberen opblaasboot) op van de wal. Eric heeft samen met scheepsarts Sanne besloten dat er geen enkel risico op besmetting kan worden genomen, en daarom zijn de drie bemanningsleden gehuld in beschermende kleding als ze de voorraden aan boord van de kleine sloep laden. Het ziet er apocalyptisch uit: een kleine boot met drie mannen in wit beschermend pak met

handschoenen, mondkapjes op en hoge laarzen aan.

Eenmaal aan boord pakt Gjalt, zelf ook gehuld in beschermende kleding, het eten aan en brengt het naar hut 6. In deze leegstaande hut tegenover de kombuis zal het de komende tijd in quarantaine staan. Zo krijgt het virus geen kans om via de verpakkingen aan boord te glippen.

Met het regelen van de voedselvoorraad zijn de belangrijkste zorgen weggenomen, maar er valt nog veel meer te regelen. Niet alleen aan boord, maar ook in de privélevens van de bemanningsleden. Een deel van hen had verwacht over een paar dagen naar huis te vliegen en daar hun dagelijkse bezigheden op te pakken. Ze hebben afspraken en deadlines in de agenda staan, maar kunnen nu niet anders dan alles afzeggen en uitstellen.

Veel bemanningsleden regelen halsoverkop dat ze uitstel krijgen voor hun belastingaangifte, die in veel landen rond het tweede kwartaal van het jaar moet worden ingediend. Die deadline zullen ze bij lange na niet halen. De Slowaakse gids Richard heeft verschillende sollicitaties lopen, maar moet nu noodgedwongen bellen dat hij geen van de banen kan accepteren. Hij kan nooit op tijd terug zijn om te starten. Barvrouw Amelke zou in mei aan een nieuwe baan beginnen, maar moet nu bellen dat ze haar eerste werkdag op 1 mei niet gaat halen. Scheepsarts Sanne belt haar

baas van het Universitair Medisch Centrum in Groningen om te zeggen dat ze de komende maanden niet op haar werk kan verschijnen. Ze hoopt maar dat de reis niet te erg uitloopt: ze volgt een specialisatie tot anesthesioloog en heeft op 26 juni een belangrijke toets.

En zo heeft iedereen zijn redenen om liever meteen naar huis te vliegen. Maar iedereen weet ook dat dat simpelweg geen optie is. Er is maar één manier om naar Nederland te komen, en dat is over zee. Zodra alles gereed is, zal de *Europa* aan de lange tocht naar Nederland beginnen.