

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zeilen belicht een aantal wat minder bekende zeilers met bijzondere reizen achter de boeg onder de noemer 'Onbekende beroemdheden'.



Schuimkoppen op zee bij de Kerguelen.

Werner Toonk

VERKLAARBAAR TEGENSTRIJDIG

De reputatie van Werner Toonk in de politiek is die van een kritische en tegendraadse man. Maar tijdens zijn wereldreis naar Nieuw-Zeeland zien we een heel andere kant van hem. Of toch niet? “We zijn aan boord elke dag het gesprek aangegaan over de vraag: wat kan beter? Dat is wat ik in de politiek ook probeerde.”

Tekst MICHEL VAN STRATEN Beeld WERNER TOONK

De zestien jaar die Werner Toonk heeft gediend in de Amsterdamse politiek, hebben hem niet bepaald een verbindend imago opgeleverd. “Luis in de pels,” kopte *Het Parool* in een kort portret. “Joeg vriend en vijand tegen zich in het harnas.” Aanvankelijk leek het me irrelevante informatie voor een stuk in *Zeilen* over deze man en zijn zeilreis naar Nieuw-Zeeland. Totdat ik in zijn verhaal over die reis een heel ander type mens dacht te ontdekken, iemand die juist koos voor verbinding met zijn bemanningsleden, zelfs misschien wel te veel, zo kreeg ik op zeker moment de indruk. Iemand ook die zich als beginnend zeezeiler zeer kwetsbaar opstelde. Hoe kon dat? Was dit dezelfde persoon? Of klopte zijn vroegere imago niet met wie hij toen werkelijk was?

Trillend op zijn benen

Het is niet de enige tegenstrijdigheid die ik denk te zien in het verhaal van Werner Toonk. Een andere contradictie komt in de eerste paar pagina's van zijn boek *Karma van staal* expliciet naar voren. In de proloog vertelt hij over zijn eerste overtocht over de Noordzee. Alles is nieuw, iedereen is gespannen. Die spanning zit zelfs zo hoog, dat er voortdurend iemand op de punt staat uit te kijken naar drijvende zeecontainers. Slapen doen ze niet. En dan, halverwege de terugweg: mist, wind, klapgijp, nog

meer wind. De genua staat bak en komt niet meer terug. Paniek. “Ik ben volkomen de weg kwijt en heb geen idee naar welke kant het roer moet,” schrijft Toonk. Slechts met alle hens aan dek weet hij de boot weer onder controle te krijgen. Maar nu komt er onweer aan. “Zo snel mogelijk van het water af!” roept Toonk in paniek. Maar hoe dan? Ze zitten op dertien uur varen van zowel Harwich als IJmuiden. De motor gaat aan en Toonk laat, trillend op zijn benen van angst, het stuurwiel niet meer los totdat ze in IJmuiden aanleggen. Aan het eind van die dertien uren angst meldt Toonk: “Ik ben er helemaal klaar mee. Ik wil naar huis.” En: “Sinds die oversteek ben ik 's nachts op zee altijd bang en alert.” Een prima recept om zeezeilen voor altijd af te zweren, zou je denken. Maar nee, Toonk zeilt de hele wereld over.

Angst en ambitie

Als ik Werner Toonk spreek, in het comfort van mijn woonkamer, doet hij nog even voor hoe hij zich urenlang trillend vastklampte aan zijn stuurwiel. Zowel in zijn verhaal als in zijn boek spaart hij zichzelf niet. Wat is hier nou leuk aan? Zo denkt hij als onder moeilijke omstandigheden in de weer is met het tuig en het niet onder controle lijkt te krijgen. “Ik doe het bijna in mijn broek,” schrijft hij op zeker moment, als hij probeert een aangekondigde orkaan

voor te blijven. Ik vraag hem hoe dit soort ervaringen te rijmen zijn met zijn liefde voor het zeilen en zijn halve wereldomzeiling. Heeft hij tijdens die angstige momenten weleens gedacht: waar ben ik in hemelsnaam aan begonnen – ik keer om en stop ermee? “Geen seconde,” antwoordt hij direct. “Waarom ik na die eerste Noordzeeoversteek toch wilde doorgaan met zeilen? Omdat ik altijd verzet ben geweest op water, of ik nou in een kajak zit of op een zeilboot. Water is voor mij vrijheid.” Geen zenuwachtige kriebels in je buik dan, als je weer gaat varen? “Ja, zeker wel.”

Tegengestelde route

Toonk koos niet voor passaatroutes en wind mee, maar voor de routes van de oude VOC-schepen, via Kaapstad verder oostwaarts. Was dat een bewuste keuze? “Mijn droom was de wereld om zeilen. Ik had niet een voorkeur voor links- of rechtsom; ik wilde rond. Toen las ik het boek van Robin Knox-Johnston [*Alleen op de wereldzeeën – In 312 dagen non-stop de wereld rond*, MvS], en ik dacht: als deze man dat kon in de jaren zestig, zonder gps en satelliettelefoon, dan kan het dus. In een jaar, en dat jaar knip ik dan op in twee stukken.” Het leek hem een route om snelheid te maken, want “als ik op de passaatroute op al die eilanden blijf hangen, ga ik vakantie vieren. Dat is niet de bedoeling. Ik wil de wereld rondzeilen”.

Hij krijgt het daardoor onderweg wel voor zijn kiezen – met name vanaf Kaapstad. “Ik besefte daar, toen iedereen zei: ‘*You are going the wrong way*’, hoe uitzonderlijk het was wat ik deed.” Tot aan Kaapstad had hij alles gepland, vertelt hij. Maar daarna? “Ik kon nergens verhalen vinden. Ja, van een vader en zoon die het samen geprobeerd hadden. Maar die waren omgerold voor Kaapstad; de boot had het begeven.” Wat deed dat met hem, om zo’n verhaal lezen? “Ik dacht: het kan dus misgaan. Ik woon in Amsterdam, vlak bij de Overtoom, een drukke straat. Ik heb toen tegen mijn vrouw gezegd: “Het oversteken van de Overtoom is gevaarlijker dan het oversteken van de oceaan.” Ik weet niet of ik dat vandaag de dag nog steeds zou zeggen, want er kan toch wel echt van alles misgaan op de oceaan.” De foto’s die hij in Kaapstad zag, van bemanningen die vanuit de *roaring forties* waren gezeild met sneeuwbrillen op, deden hem wel even slikken.

Niet alles hoeft makkelijk

En het wordt pittig vanaf Kaapstad. Ruud Kattenberg, die Toonk hielp met de weerberichten, meldt hem op zeker moment dat er slecht nieuws is: er komt een orkaan aan, en die is niet te vermijden. Toonk schrijft: “De orkaandreiging slaat in als een bom en de bezorgdheid is enorm. Het is een riskante onderneming waarbij overleven voorop staat.” Toonk weegt de mogelijkheden af en ziet maar één logische keuze: zuidelijk, naar de Kerguelen, om daar te schuilen. Maar die liggen wel in de roaring forties, en dat zat niet in het plan.



KARMA VAN STAAL

Karma is een tweemaster met stalen romp. Volgens de keurmeester is zij “overgedimensioneerd”.

Loa/lwl	14,95/9,60 m
Breedte	3,48 m
Diepgang	1,70 m
Waterverplaatsing	16 ton
Bouwjaar	1983
Ontwerper	Karl Feltz
De bijbehorende dinghy wordt liefkozend <i>Karmaatje</i> genoemd.	

Toonk: “Je vaart naar een gebied waar het iedere dag windkracht 8 is, waar je niet wilt zijn, om te schuilen voor iets wat nog erger is.”

Schip en bemanning doorstaan de zeer pittige omstandigheden. En alles went, zo blijkt, want de relativering zit ’m in waar je vandaan komt. “Je constateert dat je een week lang 30 knopen hebt. En op een gegeven moment denk je dan: we gaan de genua maar eens even uitrollen, want het valt wel mee eigenlijk. Het went. Dit is geen stoer verhaal hoor; dit is hoe het gaat, hoe je het ervaart.” In de Tasmanzee belanden ze in windkracht 10. Ze moeten er tegenin. Hoe dan? Zo was de gedachte aanvankelijk.

“Je probeert zoiets in eerste instantie te vermijden, maar als je er eenmaal in zit, durf dan te genieten. Dan is het fantastisch mooi.” Best tegenstrijdig, constateert Toonk hardop. De beloning zat in de aankomst, toen de lucht opentrok en het front voorbij getrokken was: land in zicht. Eind goed, al goed.

Toonk vertelt zijn verhaal vol vuur. En zo vaart hij ook, denk ik onwillekeurig. “Mooie dingen hoeven niet makkelijk te zijn,” schrijft hij aan het eind van zijn boek. Zo bezien zijn angst en genot misschien niet altijd alleen elkaars vijanden, maar hebben ze elkaar ook nodig.

Alarmbellen

Toonk wilde graag de wereld over zeilen, maar niet per se alleen. Dus zocht hij opstappers voor de verschillende trajecten. Hij bevraagt mensen volop over hun ervaring en beweegredenen. “Ik kreeg op mijn oproep voor opstappers reacties van mensen die de Indische Oceaan associeerden met lekker zeilen met een zonnetje en in een korte broek,” vertelt hij, en slaat de handen voor zijn ogen in ongeloof. Avonturiers zonder zeilervaring vallen ook af, want “er zijn betere plekken om te leren zeilen dan een oversteek van dik 4000 mijl over de Indische Oceaan, die misschien door de roaring forties gaat”. Toen ik in zijn verslag las over Terry – haar zeilervaring is beperkt tot een weekend – gingen bij mij de alarmbellen af als Toonk beschrijft hoe hij een uitzondering voor haar maakt en haar aan boord neemt. Tijdens de reis blijkt dat deze Terry absoluut ongeschikt is voor de pittige oceaanoversteek. Ze heeft geen idee hoe ze moet sturen en lijkt zich er ook niet van bewust te zijn dat ze zich goed moet vasthouden op een bewegende zeilboot. Ze valt en raakt gewond.

WIN DIT BOEK

We geven een door Werner Toonk gesigneerd exemplaar van zijn boek



Karma van staal weg aan een lezer van Zeilen. Wil jij kans maken? Mail dan naar info@zeilen.nl waarom jij graag voor dit boek in aanmerking komt.



◀ Het lummel-beslag van de giek is losgekomen.

▶ *Karma* in de Pernambuco late Clube, in Brazilië.



Ik had van alles mogen doen volgens het scheepvaartrecht, maar ik had geen keuze. Je moet het met elkaar doen

Haar rol in het huishouden, zoals die voor ieder bemanningslid geldt, vervult ze ook niet “om de anderen niet in de weg te lopen”. Dat iemand zich zo gedraagt is één ding, dat de schipper daar zo geduldig mee omgaat, is iets anders. Toonk vermijdt namelijk voortdurend een confrontatie met haar en blijft hopen op verbetering. Maar de onhoudbare situatie houdt aan, dagenlang. Ik confronteer Toonk met zijn optreden als schipper, hoe is dat te rijmen met het beeld dat ik van hem had gekregen vanuit zijn politieke carrière? Toonk: “Ik denk dat ik daarin te onervaren ben geweest, te weinig kritisch – naïef ook. Ik had bij de selectie meer moeten doorvragen.”

Was hij te mild? Toonk neemt bij het bespreken van dit onderwerp merkbaar meer en langere denkpauzes dan tijdens de rest van het gesprek. Zijn woorden wegend vervolgt hij: “Ik had van alles mogen doen volgens het scheepvaartrecht, maar ik had geen keuze. Je moet het met elkaar doen. Ik heb ervan geleerd, ook voor mijn werk. Ik geloof erin dat je door met elkaar het gesprek aan te gaan en argumenten uit te wisselen, uiteindelijk de juiste oplossing vindt.”

Nogmaals zeg ik dat ik die harde politicus niet herken in het beeld van de zeilende schipper die de confrontatie uit de weg lijkt te gaan. Ik vraag hem of mijn indruk juist is. “Ik snap heel goed wat je zegt. Ik denk dat er een rode draad is. We zijn aan boord elke dag het gesprek aangegaan over de vraag: wat kan beter? Dat is wat ik in de politiek ook probeerde. Ik heb aan boord meer gezocht naar het compromis dan ik dat in de politiek deed, dat wel.” En: “Het is ook de rol die je speelt. Iemand vertelde mij eens dat zeilen niet zo ingewikkeld is. Je hoeft maar twee dingen te doen: zorgen dat je je bemanning tevreden houdt, en dat je boot heel blijft. Daar ben ik het mee eens. Je bent er als schipper om je bemanning te faciliteren. Je wilt dat ze er voor jou zijn, dus wat je moet doen, is zorgen dat je er voor hen bent.”

Andere helft?

De wereldomzeiling van Toonk met zijn *Karma* is half volbracht; lange tijd lag zijn schip in Nieuw-Zeeland. Begin december

vertrok hij uit Nieuw-Zeeland, om *Karma* weer een stuk richting Nederland te varen. Zijn vliegticket was een enkele reis: “Dat is heel spannend. De bedoeling is om hierna door te zeilen richting Patagonië. Teruggaan is echt een optie,” stelt hij. Wie was dat ook alweer, die schreef: “Mooie dingen hoeven niet makkelijk te zijn”? [?](#)



Scan de code om meer te lezen over *Karma* en haar reizen, en om foto's, korte video's en blogs te bekijken.



Zicht op Kaapstad.



Op Kerguelen.



Weer voor de stormfok.