

# ‘Als ik een schip zie, verstop ik mijn pannenkoek’

SALLY LIGHTFOOT STEEKT ‘PIRATE ALLEY’ OVER

Joanne en Edo Ankum en hun kinderen Borris en Esther zijn sinds 2002 op wereldreis, met hun Ovni 435 *Sally Lightfoot*. Ze willen langs de oostkust van Afrika naar het zuiden. Na de passage van de Rode Zee arriveren ze in Aden, Jemen. Daarna volgt een traject van 2000 mijl non stop naar Kenia. De eerste 500 mijl over de Golf van Aden wordt beheerst door de angst voor piraten.

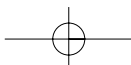
FOTO'S EN TEKST JOANNE EN EDO ANKUM

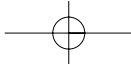
**P**al noord! We varen recht naar het noorden, terwijl we hemelsbreed nog vijftien graden naar het zuiden moeten. We kruisen al vijf dagen op tegen een forse oostnoord-oostelijke wind, over bakboord richting Jemen, over stuurboord richting Somalië. Per etmaal

gaan we 45 mijl de goede kant op, oostwaarts richting het eiland Socotra. Zo duurt het 500 mijl lange traject door de Golf van Aden zeker elf dagen. Zowel de Jemenitische wateren als die van Somalië zijn berucht om hun piraten. De Golf van Aden heet niet voor niets *Pirate Alley*.

Dit is gekkenwerk. Hoe lang gaat dit nog goed? Wanneer verschijnt dat stipje op de horizon dat ons noodlot zal inluiden? We kunnen ons niet meer verschuilen achter rationele argumenten. Dit is het echte werk. We staan er helemaal alleen voor en voelen ons extreem kwetsbaar. We durven er niet aan te denken wat er geestelijk met ons zal gebeuren na een aanval. Het gevoel van veiligheid en het vertrouwen zelfstandig ook de minder geciviliseerde delen van de wereld te kunnen ontdekken, zijn we dan in ieder geval kwijt. Zijn dit nou de risico's van het vak van vertrekkers voor onbepaalde tijd?

**Lezen in de pilot** Even een stap terug in de tijd. Het is eind juli 2004. We liggen in de jacht-





De gevaren route. Toch binnendoor aan de westkant van Socotra.

haven van Odessa en lezen de *Red Sea Pilot*. We willen naar Zuid-Afrika en realiseren ons dat we dan door een piraatgevoelige corridor moeten. We willen de risico's weloverwogen inschatten. Van internet hebben we net de *Piracy Update* geplukt, zodat we bij zijn tot en met april 2004. Per jaar zeilen meer dan tweehonderd jachten door de Golf van Aden. In de voorgaande zes jaren zijn uit enkele tientallen meldingen, elf incidenten gefilterd waarbij het ging om pogingen tot piraterij of daadwerkelijke gevallen daarvan. Vijf daarvan vonden plaats midden tussen Jemen en Somalië, vier dicht bij Jemen en twee

## Dit is het echte werk. We staan er helemaal alleen voor en voelen ons extreem kwetsbaar

dicht bij Somalië. Het waren steeds toevalsontmoetingen. Mensensmokkelaars, pendelend tussen Somalië en Jemen, of vissers die de verleiding niet konden weerstaan. Hun traditionele houten schepen hebben geen radar of radio als opsporingsmiddelen, hooguit marifoon. Er werd geschoten, maar altijd in de lucht. De piraten hadden geweren en dolken. De agressors waren steeds kort aan boord, duidelijk zenuwachtig, en namen mee wat voor het grijpen lag. Noodoproepen via marifoon of radio werden zelden beantwoord. Nooit leidde dit tot ingrijpen van lokale autoriteiten of van de coalitiemacht. Na analyse van de incidenten, adviseert de pilot het volgende. Houd iets ten noorden van het midden tussen Jemen en Somalië. Ga nooit tussen Somalië en Socotra door, maar vaar daar met een ruime boog omheen. Vaar in konvooi of regel een escorte. Gebruik geen navigatieverlichting of marifoon. Gebruik radar voor het opsporen van gevaar. Zeil het statistisch gezien gevaarlijkste stuk van vijftig mijl 's nachts. Verberg waardevolle spullen, maar leg 'iets' grijpbaar. Overweeg of je een geweer wilt ter verdediging. Verleg koers en vermeerder snelheid als je benaderd wordt. Blijf vriendelijk zolang niet geschoten wordt. Wellicht heeft men goede intenties. Wordt wel geschoten, zend dan een Mayday uit via alle mogelijke frequenties, schiet vuurpijlen af en geef je over. Reken niet op hulp.

**Geruststellende berichten** De wens om naar Zuid-Afrika te varen is te sterk. In de Oekraïense zomerzon lezen we de pilot daarom met een roze bril. De kans slachtoffer te worden is minder dan één op honderd. Nooit vielen doden, zelfs over gewonden lezen wij nauwelijks iets en materiële zaken zijn vervangbaar. De tips lijken opvolgbaar. Bovendien, Joanne spreekt de taal en wij hebben babypower. Zelfs de meest verstokte piraat zal smelten bij het zien van Esther. Joanne zal ze met welgekozen Koranteksten terugleiden naar het rechte pad. Met een 'Nee, die soep wordt niet zo heet gegeten,' sluit Joanne het hoofdstuk piraterij af. Tijdens onze tocht over de Rode Zee benaderen schepen ons zo nu en dan. Het zijn steeds vissers die hun vangst willen ruilen. Ze zien er onschuldig uit. We kunnen ons niet voorstellen dat zij plotseling veranderen in schietende messentrekkende piraten. En zo arriveren we in Aden, plezierig bevestigd in onze overtuiging dat het allemaal wel meevalt. We liggen er een week. Tientallen jachten arriveren, allemaal op weg naar de Middellandse Zee. De zeilers die wij ontmoeten zijn ongeschonden uit *Pirate Alley* gekomen, zichtbaar opgelucht. Men praat ons moed in door te melden dat er veel coalitiemachtschepen in de regio zijn. Men weet dat er, in tegenstelling tot wat de pilot meldt, een Jemenitische kustwacht bestaat. Bovendien zouden de mensensmokkelaars zijn opgepakt die de meeste aanvallen op jachten op hun geweten hebben. Al met al geruststellende berichten.

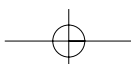
**In tegenovergestelde richting** We krijgen veel advies. Nu leest iedereen dezelfde pilot,

dus de tips komen ons bekend voor. Niemand realiseert zich dat wat voor oost-west zeilers geldt, niet automatisch van toepassing is op degenen die varen in tegenovergestelde richting. De pilot is geschreven voor de 95 procent van het totale aantal zeilers dat jaarlijks uit het oosten komt. Zij doen eerst Salalah, Oman, aan en varen dan naar Aden of Djibouti. Hun koerslijn ligt automatisch iets ten noorden van het midden tussen Jemen en Somalië. Zij hebben wind en stroming in de wintermaanden mee. Het gevaarlijkste stuk van vijftig mijl kan dus makkelijk onder beschutting van de duisternis worden afgelegd. De maand maart is torenhoog favoriet bij de uit het oosten komende jachten. Er zijn dan zoveel zeilers die dezelfde kant op gaan dat je als vanzelf in konvooi vaart. Voor ons blijken de meeste tips nutteloos. Natuurlijk verstoppen we onze waardevolle spullen. De oude laptop ligt voor het grijpen, de nieuwe ergens diep onder Esthers bed. De digitale fotocamera's hebben ook een geheime plek gekregen en het toestel met ouderwetse fotorolletjes ligt ostentatief te pronken. De SSB radio is onzichtbaar, achter de rugleuning van de salonbank ingebouwd. Een beetje geld is 'verstop' in een voor de hand liggend kastje. Onze navigatieverlichting laten we uit en de radar zullen we angstvallig in de gaten houden. Dat ons wapenarsenaal niet verder gaat dan een assortiment keukenmessen is een bewuste keuze. Maar als we wachten tot we genoeg jachten hebben voor een konvooi, dan liggen we misschien over een half jaar nog wel in Aden. We zijn hekkensluis van het rijtje dat in de Rode Zee zuidwaarts trok. Nog drie weken om de noordoostmoesson te pakken op de Indische Oceaan. Daarna wordt het daar te onstuimig en zal voorlopig niemand de overtocht wagen. Een escorte blijkt zo belachelijk duur, dat het geen serieuze optie is. Vijf jachten lieten zich in 2001 tien dagen escorteren van Aden tot Djeddah à 250.000 dollar. De wind is onveranderlijk oost noordoostelijk, kracht 5 à 6 Beaufort. In een rechte lijn daartegenin motoren is ondoenlijk. Om Socotra heen, zoals de pilot



Aden. Als we wachten tot we genoeg jachten hebben voor een konvooi, dan liggen we hier over een half jaar nog.

adviseert, betekent zeker 350 mijl omvaren ten opzichte van de ideale koers. Die buigt direct om de noordoostelijke punt van Somalië, de Hoorn van Afrika, af naar het zuidzuidwesten. Veel



## Het point of no return ligt al ver achter ons. We moeten verder, maar 'ze' liggen op ons te wachten

blijft er zo niet over van de goede tips uit de pilot. Er zitten maar twee dingen op; gaan, op hoop van zegen, en handelen, naar bevind van zaken.

**Twee jachten aangevallen** De weersvoorspellingen blijven slecht. Onveranderlijk windkracht 6 uit oostnoordoostelijke richting, pal op de neus dus. We kunnen met het oog op het einde van de moesson niet langer wachten. Op 8 maart klaren we uit. We willen de volgende ochtend vertrekken. Terwijl ik die ochtend de huik van het grootzeil haal, roept Joanne me binnen. Via het Red Sea Net, het radionet waar de meeste jachten in de regio aan deelnemen, heeft zij net een kort bericht opgevangen. Twee jachten, vanuit Salalah op weg naar Aden, zijn gisteren 35 mijl uit de Jemenitische kust aangevallen door twee houten schepen. Er is gericht op ze geschoten. Vanaf één jacht is teruggeschoten en het andere jacht heeft een boot geramd. Daarna hebben de piraten de aftocht geblazen. We stellen ons vertrek spontaan even uit. Borris en Esther worden naar de kuip verbannen. Joanne en ik zitten aan de radio gekluisterd. Deze explodeert bijna door het spervuur aan vragen dat losbarst. Uit de antwoorden blijkt het volgende. Het gaat om de Amerikaanse jachten *Mahdi* en *Gandalf*. De ochtend voor de aanval worden ze, met tussenpozen van een uur, twee keer omcirkeld door twee kleine, zeer snelle open bootjes. Zij geven kennelijk positie, vaart en koers door aan de piraten. Die liggen een uur voor zonsondergang te wachten 'in' de zon, onzichtbaar voor de jachten. De radar pikt de houten schepen niet op. Het zijn geen vissersschepen en ze worden ook niet gebruikt voor het vervoer van mensen. Bij nadering wordt onmiddellijk geschoten, in de kuip. De schipper van de *Mahdi* beantwoordt echter het vuur. De motor van de dichtstbijzijnde boot begint de motor te roken en het schip staakt de toenaderingspogingen. Ondertussen ramt de *Gandalf* het andere schip midscheeps waardoor het bijna doormidden breekt en is uitgeschakeld. De boot met de rokende motor



Een visser of piraat? Dat hij een net sleept zegt niets. Het is erkende piratentechniek om een jacht uit te schakelen door het in een net te laten varen.

heeft het ondertussen op de *Gandalf* gemunt. Hij nadert de achterkant en twee piraten willen overspringen. De *Mahdi* is op dat moment vlakbij en de schipper schiet de twee piraten neer.

Hij raakt ook de roerganger. Dan stopt de achtervolging. Aan boord van de jachten raakt niemand gewond. Op hun Mayday op de radio volgt geen reactie. Zelfs op de kort daarvoor door de coalitiemacht opgegeven noodfrequenties, blijft het muisstil. De noodoproep via de marifoon wordt beantwoord door een vrachtschip. Het escorteert de jachten tot na het invallen van de duisternis. Ze varen zo snel mogelijk door naar Aden en verwachten daar vanavond aan te komen.

**Knikkende knieën** Dit is noch een aanval, noch een reactie daarop uit het boekje. Het lijkt een georganiseerde actie van echte piraten, geen toevalsontmoeting met ad hoc zeerovertjes. Snelle boten en gerichte schoten, daar heeft de pilot niets over gezegd. Was dit een terroristische actie? Hierover wordt druk gespeculeerd gezien het afwijkende profiel van daders en aanval. Onze zorgvuldig opgebouwde en gecultiveerde met-die-piraten-valt-het-allemaal-wel-mee waan, ligt aan gruzelementen. Het point of no return ligt al ver achter ons. We moeten verder, maar 'ze' liggen op ons te wachten. Met knikkende knieën verlaten we Aden.

Na twee dagen opkruisen neemt de wind af tot een iets aangename 5 Beaufort. Het leven aan boord krijgt weer enige ordening. Borris en Esther willen niet eens meer de hele dag op schoot. Als weer twee dagen later de wind afneemt tot 4 Bft, zijn we ingeslingerd en krijgen we trek in eten. Ik begin zelfs weer koffie te overwegen. Ons contact met de buitenwereld gaat via het Red Sea Net en een daaraan voorafgaand Nederlands Net. In het Nederlands geven we risicoloos onze positie door. Op het Red Sea Net durven we dit niet. Je weet nooit wie er mee luistert. We sturen de Net-coördinator daarom dagelijks een e-mail met onze positie. De hoeveelheid opbeurende woorden die wij via beide netten ontvangen, is hartverwarmend. We staan er niet alleen voor. Het benadrukt echter ook eens te meer dat we eigenlijk met iets onverantwoords bezig zijn.



Een Duits marine vliegtuig komt heel laag over en draait met een boog om ons heen. Veel letterlijker krijg je geen geschenk uit de hemel.

**Berucht Socotra** We willen meer informatie om een weloverwogen beslissing te nemen over de te volgen route. Marconist Joanne slaat aan het e-mailen. Ze vraagt de *Mahdi* om nadere



Even later dartelen tientallen dolfijnen rond Sally Lightfoot. Een moedgevend gezelschap.

gegevens en de Net-coördinator om details over coalitiemachtpatrouilles en noodfrequenties. Joanne krijgt via de e-mailservice van Jimmy Cornell's noonsite informatie over Somalië. Ze probeert meer aan de weet te komen over het



**Ons contact met de buitenwereld gaat via het Red Sea Net en een daaraan voorafgaand Nederlands Net. In het Nederlands geven we risicoloos onze positie door. Op het Red Sea Net durven we dit niet. Je weet nooit wie er mee luistert.**

vanwege piraterij en stormachtig weer beruchte Socotra. Het bevestigt wat wij al wisten; bij afwezigheid van centraal gezag wordt Somalië geterroriseerd door rivaliserende bendes. Geadviseerd wordt zo ver mogelijk uit de kust te blijven en slechts in extreme noodsituaties een grote havenstad aan te lopen. De Hoorn van Afrika is voor jachten en vrachtvaart veel te gevaarlijk. De daar aanwezige Amerikaanse kustwacht adviseert ten minste dertig mijl uit de kust te blijven, ook langs de hele oostkust. Daarbij wordt

fijntjes gemeld dat aanvallen van piraten in de regio ook zestig mijl uit de kust plaatsvonden. Er wordt sterk afgeraden tussen de Hoorn van Afrika en Socotra door te varen. Socotra kent evenveel stormdagen als Kaap Hoorn en er zijn geen goed ankerplaatsen.

We horen Borris vanuit het kraaiennest roepen: "Pi'aten aan stuu'boo'd!" Die Borris, altijd vol grapjes. Als even later het alarm van de radar afgaat, kijken we eens wat beter om ons heen. Zowel aan bakboord als aan stuurboord ontwaren we een scheepje. Beide liggen op kruiskoers. De schepen naderen langzaam. Ze slepen netten maar dat zegt niets. Het is erkende piratentechniek om een jacht uit te schakelen door het in een net te laten varen. Ze naderen tot minder

dan een mijl. Ik sta met vuurpijlen in de aanslag. Joanne wacht nog even met haar eerste Mayday tot het gewerschot klinkt. Dan horen we het geluid van snel naderende motoren. Een Duits marine vliegtuig komt heel laag over en draait met een boog om ons heen. Veel letterlijker krijg je geen geschenk uit de hemel. Het ene visserschip kruist voorlangs, het andere achterlangs. Even later dartelen tientallen dolfijnen rond *Sally Lightfoot*. Wat een moedgevend gezelschap.

**Twee opties met risico's** Zo lang de wind uit oost-noordoostelijke richting komt, hebben we twee opties. Doorkruisen tot we ver voorbij Socotra zijn en dan zuidwaarts afbuigen. Dit is de zogenaamd minder risicovolle optie. We kun-

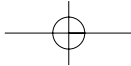


nen echter ook tussen de Hoorn van Afrika en Socotra door. Alhoewel volgens de boekjes risicovoller, winnen we zeker vier dagen opkruisen in een regio van grillig weer en erkende piratendreiging. Moeten we een kortstondig hoger risico uitruilen tegen langdurige blootstelling aan een wellicht geringer risico? Hoe weeg je risico's als één incident voldoende is om historie te schrijven aan de verkeerde kant van de statistieken? Ik begin steeds meer te voelen voor het tussendoor-scenario en leg het Joanne voor. We kunnen onder bescherming van de nacht tussen het vaste land en het eiland door schieten. Bij zonsopgang zijn we dan alweer ver van de bewoonde wereld. Bovendien zitten we dan op leeg vaarwater. De Golf van Aden is veel druk-

ker. Piraten zullen daar eerder zoeken naar prooi. Joanne vindt het tussendoor-scenario onverantwoord. Ik breng de extra dagen opkruisen in stelling en het feit dat de tips niet voor onze situatie zijn geschreven. Veel bronnen lijken elkaar kritiekloos na te praten. Iedereen roept dat het gevaarlijk is, maar verzuimt daarbij te vermelden waarom. Je moet alle omstandigheden wegen en een eigen plan durven trekken, ook als dat betekent dat je afwijkt van hetgeen algemeen als veilig wordt beschouwd, zo pleit ik tot slot. Joanne is onvermurwbaar. Ze 'zou het me nooit vergeven' als we in de tussendoor-optie dat ene statistische geval werden. En zo krijgt de discussie een bedenkelijke lading die verder praten niet rechtvaardigt.

**Net voor zonsondergang zien we een marineschip op de kim. Het komt naar ons toe en vaart een rondje om ons heen. Het blijkt Amerikaanse kustwacht. We wisselen wat gegevens en beleefdheden uit. Niet slecht om hen in de buurt te hebben.**

We kruisen verder en gaan twee keer per etmaal overstag, rond middernacht en midden op de dag. Zo zijn we tijdens donker het dichtst bij Somalië en kunnen we met daglicht de scheepvaart route kruisen. We blijven zo iets ten zuiden van het midden tussen Jemen en Somalië. Het zij zo, de totale blootstellingstijd is al zo gigantisch. Bovendien kan ik niet verklaren waarom de Jemenitische kant de voorkeur krijgt van de pilot, terwijl juist daar de meeste piratenincidenten zijn geturfd.



## Aanvallen

Een aantal dagen na het passeren van Socotra horen wij via het South East Asia Net over drie piraten-aanvallen op vrachtschepen in de Golf van Aden. De aanvallen vonden plaats in de periode dat wij daar ook voeren. We noteren datum, tijd en positie en pakken de kaart erbij met de door ons gevaren route erop. Als we de posities van de aanvallen erbij hebben geplot en data en tijden vergelijken, schrikken we ons rot. Bij het eerste incident, op 15 maart om half negen 's ochtends, weet bemanning de piraten van dek te spuiten. Wij varen dan op 100 mijl afstand. In het tweede geval, om half vijf 's middags op dezelfde dag, wordt een vrachtschip achtervolgd door een speedboot met drie piraten. Het vrachtschip vermeerdert snelheid en schudt daardoor de piraten van zich af. Wij zijn dan minder dan 80 mijl verwijderd. In het derde incident, op 16 maart om zeven uur 's ochtends, wordt de 26 koppige bemanning van een vissersschip door piraten gegijzeld. Het schip is op weg naar een Somalische haven, maar wordt onderschept door gealarmeerde coalitiemachtschepen. Het gebeurt slechts 20 mijl van ons vandaan. We hadden het bij wijze van spreken op de radar kunnen volgen. Het voelt alsof we met terugwerkende kracht door het oog van een naald kruipen.

Als na achttien dagen op zee het anker valt voor de kade van Lamu zijn we opgelucht en blij. We hebben het ongeschonden overleefd. We trokken weloverwogen een eigen plan. Namen wij de juiste beslissingen? We zullen het nooit weten. Misschien was het geluk waardoor we aan de goede kant bleven van de statistieken. Zouden we het nog een keer doen? Misschien, in tegenovergestelde richting.

in de nachtelijke uren tot op minder dan 40 mijl. De gunstige wind willen we niet missen. We zijn zo langzamerhand aan het ritme gewend. De wind is nog steeds kracht 4 Bft. Het is prachtig zeilweer. De golven zijn regelmatig, *Sally Lightfoot* ligt solide, de kinderen vermaken zich weer zelf en er wordt weer gekookt en gegeten. We beginnen zowaar te genieten van de overtocht. Door de verantwoordelijkheid voor gezin en schip koos ik instinctief de snelst mogelijke route. Daarom probeerde ik de tussendoor-optie door te drukken. Nu we wat meer genieten van de tocht zelf, ebben mijn bezwaren tegen de rond Socotra-optie weg. Wat maakt het eigenlijk uit als we een paar dagen langer op zee zijn? Het piratenrisico valt nu eenmaal niet in te schatten. Ik leg me neer bij de oplossing die het minst discussie en stress aan boord oplevert. We gaan genieten rond Socotra. Esther verwoordt de stress van de afgelopen dagen treffend, genietend van een nog warme pannenkoek: "Als ik een schip zie op de horizon, verstopt ik mijn pannenkoek."

wisselen wat gegevens en beleefdheden uit via de marifoon en krijgen een 'have a safe journey' tot afscheid. Niet slecht om hen in de buurt te hebben. Het rond Socotra-plan voelt goed. Om elf uur 's avonds, net bij het wisselen van de wacht, zien we een flauwe echo op de radar op nog geen drie mijl afstand. De echo ligt op tegenkoers. Buiten zien we nergens navigatieverlichting. Alle alarmbellen rinkelen. In blinde paniek gaan we overstag. We starten de motor en varen zo snel mogelijk weg van het gevaar. Onze navigatieverlichting is uit, dus hopelijk heeft niemand ons in de gaten. De echo wijzigt niet van koers, de afstand neemt dus toe. Waarschijnlijk is het een onschuldige vissertje dat zich niet bewust is van de maximaal uitgeslagen stressmetertjes op het schakelpaneel van *Sally Lightfoot*. Op de achtste dag, vlak voor zonsopgang krijgt de vijftien knopen oostelijke wind een licht noordelijke component. Eindelijk de lang verwachte noordoostmoesson? We bevinden ons op 60 bezeilde mijlen van de westelijke punt van Socotra. Met deze wind en de motor bij, halen we zeker acht knopen. Halverwege de nacht gaat de maan onder. We zouden dus in maximale duisternis langs de westelijke punt van Socotra kunnen varen. Tegen zonsopgang zijn we daar dan ruim voorbij. Koortsachtig ben ik in de weer met kaart, passer, driehoeken en GPS. Joanne kijkt toe. Als ik het onderwerp met lood in de schoenen wil aansnijden, zegt ze: "We doen het, we gaan tussendoor."



"We doen het, we gaan tussendoor." We varen vlak langs een onbewoond eiland, een van de *Brothers*, een eilandengroep tussen Socotra en Somalië. Het paar mijl grote eiland rijst tot 800 meter hoogte steil op uit zee. Na al die dagen zee is het een bijna spookachtige verschijning.

**Weer genieten** De prognoses laten een zuid-oostelijke wind zien voor de komende dagen rond de Hoorn van Afrika. Anticiperend, verleggen we onze koerslijn iets zuidelijker en naderen Somalië

**Alarmbellen rinkelen** Net voor zonsopgang zien we een marineschip op de kim. Het komt naar ons toe en vaart een rondje om ons heen. Het blijkt Amerikaanse kustwacht. We

**Op de Indische Oceaan** Bij zonsopgang zien we schuin achter ons aan bakboord de contouren van Socotra. We varen vlak langs een onbewoond eiland, een van de *Brothers*, een eilandengroep tussen Socotra en Somalië. Het paar mijl grote eiland rijst tot 800 meter hoogte steil op uit zee. Het is vanaf daar volmaakt plat en wordt bedekt met een dikke wolkendeken. Na al die dagen zee is het een bijna spookachtige verschijning. Ons nieuwe waypoint heet optimistisch 'Kenia'. Nog een dikke 1100 mijl. Er valt een last van onze schouders. We zijn op de Indische Oceaan. *Pirate Alley* ligt achter ons. We voelen ons niet langer een prooi. We zijn ongedeerd en hebben zin in de tweede helft van onze oversteek. Z

*Sally Lightfoot* is te volgen op [www.sallylightfoot.nl](http://www.sallylightfoot.nl)

