Hoogte houden

De wekker gaat vroeg, in de kleine vissershaven van Stora Askö. We willen gebruik maken van een paar uurtjes Zuidwesten wind. Aan het einde van de ochtend zal de wind weer draaien naar waar ze al dagen zit: Zuid tot Zuidoost. Dat is ongunstig als je terug naar Nederland wilt. Hoog aan de wind laten we scheer na scheer achter ons. Nadat ik het achterlijk van de splinternieuwe triradiaal gesneden kleine genua op de juiste spanning heb gezet, staat ze er prachtig op. Het dennenboompje van *Gransegel* staat trots in de halshoek van het zeil. De eveneens nieuwe *flat deck* rolinstallatie van het Franse *Facnor* draagt ook een belangrijk steentje bij. Doordat de trommel met een lint wordt in- en uitgerold, kan hij plat blijven. Het zeil staat prachtig laag op het dek. Hoe anders is dat bij bijna alle andere rolfokinstallaties, waarbij het zeil decimeters te hoog staat.



Het doel voor de komende dagen is het eiland Öland, dat zo'n veertig mijl ten Zuidoosten van ons ligt. Dat is ver als je een flinke wind tegen hebt. Wij zijn te teer gebouwd om lange stukken op te kruisen, zeker op zee. We hebben er – nog belangrijker – ook geen zin in. Daarom is het vizier voor vandaag gericht op Västervik dat een kleine twintig mijl naar het Zuiden ligt. Geholpen door de tijdelijke Zuidwesten wind, moet dat een makkie worden. Een uur voordat we Västervik zullen aanlopen, bedenk ik dat het haventje van Händelöp een betere uitgangspositie heeft voor de oversteek naar Öland, die morgen op het programma staat. Daardoor beperken we het opkruisen tot een goede twintig mijl. Op Händelöp aangekomen krijgen we enkele forse regenbuien over ons heen. Ons deert dat niet, maar de kayakkers die beschutting zoeken in het idyllische haventje regenen zeiknat. Ze varen in prachtige zeekayaks, gemaakt in Västervik. Ik zou er graag een meenemen.

Dan raadplegen we de weersverwachting voor de komende nacht en volgende dag. De westcirculatie roert zich fors dezer dagen, met steeds wisselende verwachtingen tot gevolg. Voor morgen geeft men nu Zuidoost rond de twintig knopen. Dat is veel, misschien wel te veel. Vannacht draait de wind echter tijdelijk naar Zuidwest tot West. Zonder lang nadenken gooien we de trossen los. Varen als je varen kunt, dat is ons devies. In de vallende avond loopt de boot met halve wind met een kleine zes knopen als een trein. Net voordat de schemering overgaat in de nacht hebben we de rode geleidelichten van Nabbelund in één lijn. Ze leiden ons door de nauwe geul die toegang geeft tot de breed uitwaaierende baai. Het anker valt, we maken nog een kop Terschellinger thee en rond één uur vatten we de slaap onder het rustgevende gekabbel van golfjes tegen de houten romp.

Na een paar prachtige dagen op Öland, liggen we inmiddels in het stadje Mönsterås. De ligplaats is goed, maar het plaatsje oogt kil en steriel. Zweden zijn niet goed in het creëren van een gezellig stadscentrum. De WC aan de haven is brandschoon. De tegels aan de wand

zijn wit, middenop de lichtgrijze stenen vloer zit een rooster; handig voor het schoonmaken. De kleine wastafel en de WC-pot zijn van roestvrij staal. Alles eenvoudig maar functioneel. Op de vloer rent een mier van hot naar her, doelloos naar het mij voorkomt. Het lijkt erop dat hij een lichte voorkeur heeft voor mijn schoenzolen, misschien omdat ze donker afsteken tegen het mortuarium-achtige witte decor. Ik zie hem rennen, zoeken, omdraaien en weer rennen. Geen richting, geen plan, geen uitweg. Ik voel mededogen, medelijden zelfs. Na enkele minuten slaat mijn schoenzool toe. Heb ik hem verlost uit het aards tranendal of heb ik ingegrepen, hoogmoedig, in een leven waarmee ik niets van doen had?

Teruggekomen aan boord luister ik naar het *largo e mesto* uit de zevende pianosonate van Beethoven. De muziek mengt zich met de dood van de mier en samen produceren ze de somberheid die af en toe een stukje met mij oploopt. Waarom vreet ik eindeloos rijstebrij? Waarom blijf ik trekken aan mijn eigen haren? Misschien voor al die mensen die mij stuk voor stuk zo dierbaar zijn dat ik ze nooit vrijwillig zou verlaten - misschien is dat het. Maar ooit komt hij, de dood - stil, uitgestrekt en eindeloos blauw – als verlosser. Tegelijk is de muziek zo schitterend en rijk dat ze verzacht, milder maakt, een flauwe glimlach brengt die vertelt dat je altijd nog dood kunt gaan, dat er echt geen haast is geboden. Het is als *hoogte houden* ondanks de haven die lonkt aan lei: afvallen kan altijd nog. Kijk vooral nog even om je heen, zie de onvoorstelbare schoonheid van de schepping en bewonder haar complexiteit, met respect en ongeloof, maar ook met vrees en afschuw. Wat zou ik graag een keer in het brein van Beethoven hebben gekeken!



Onze *Juni* heeft ons veilig rond Engeland gebracht, in Normandië, tot net onder de poolcirkel in de Botnische golf, naar Estland en Polen. Vaak was het prachtig weer, maar soms moest ze aan de bak, hoog aan de wind springen en duiken van de ene golf in de andere, het boord aan lei diep in het water, de zeilen dichtgereefd. Dan klaagden Heidi en ik over zoveel geweld. Zij gaf echter geen krimp: “als dit de bedoeling is, dan doen we het zo”. Zoiets kweekt een verbond, of sterker nog: een verplichting, als was ze een levende ziel. Dus, toen we in een felle bui een ongezellige haven tegenover Kalmar binnenliepen en we onzacht tegen een grote ijzeren ring aan lei eindigden, ontstond er direct een morele schuld. De lelijke wond, een grote diepe kras tot op het hout, verdiende zij niet. Aan haar had het niet gelegen, wél aan mij. In de twee dagen dat we verwaaid lagen kon ik schuren, plamuren, schuren en verven. Ik verzorgde haar als was ze een gewonde soldaat in een veldhospitaal. Misschien niet zo professioneel als in een academisch ziekenhuis had gekund, maar zeker goed genoeg om waardig de laatste achthonderd mijl naar huis af te leggen. Ze verdient niet minder!

We liggen in Smygehamn, het meest Zuidelijke punt van Zweden. Onze keuze om het Götakanaal aan stuurboord te laten liggen en om dit langgerekte land heen te varen heeft wél wat voeten in aarde. Ook vandaag moesten we weer hoog aan-de-wind opkloppen tegen een frisse bries. Dubbel gereefd en een iets ingedraaide fok had de boot onvoldoende power om tegen de deining vanuit het Zuidwesten op te kunnen. Rif eruit en wat minder fok deden wonderen; onze *Jun*i begon te lopen en ploegde zichzelf efficiënt naar het Westen. Volgens de *Gästhamnguiden* is de *djup* in Smygehamn twee meter. Met onze éénzeventig houdt dat niet over. Maar de Zweedse meteorologische dienst geeft aan dat er in de komende achtenveertig uur minimaal acht centimeter water boven het reductievlak staat. Dat geeft ons achtendertig centimeter speling. Bij het invaren van het haventje komt de dieptemeter niet onder de tweeënhalve meter. We belanden in een diepliggend kommetje. Het terras van het café op de kade is goed gevuld. Men eet verse vis uit de rokerij die vijftig meter verder staat. Op het grasveldje ernaast staat een twintigtal oude Amerikaanse sleeën. Heidi voelt wel wat voor een Knalrode Buick van ruim zes meter. Ik zou kiezen voor de lichtblauwe Oldsmobile met vleugels achterop en fenomenale spaakwielen. De bezitters, veelal dikbuikig en getatoeëerd, zitten gemoedelijk op campingstoeltjes naast hun trots. Ze keuvelen wat en drinken bier. De boot ligt in de luwte en aan boord is het heet. Het donkere water in de haven boert regelmatig bellen omhoog, waarbij ook ondefinieerbare stukken organisch materiaal meekomen. Eerst denken we aan een open riool. Maar de oprispingen verschijnen steeds ergens anders, dus dat lijkt onwaarschijnlijk. De geur, hoewel allesbehalve fris, is ook anders; geen poeplucht maar milde rotting. Hoe pittoresk ook, morgen toch maar weer verder, ondanks het vrijwel ontbreken van wind.

In Nederland geldt vandaag voor het eerst in de geschiedenis *code rood* voor hitte. Op sommige plaatsen zal het veertig graden worden. Het is 26 juni – de zomer is pas vijf dagen oud. Op het *Journaal* zien we een jonge vrouw van de GGD betogen dat er ontwerpfouten zijn gemaakt bij het bouwen van huizen. Volgens haar is er onvoldoende rekening gehouden met steeds warmere zomers met tropische uitschieters. De wereld is gericht op klimaat*adaptatie*. In het brein van de vrouw is het niet opgekomen om de oorzaak van de ellende, excessief gebruik van fossiele brandstoffen al is het maar zijdelings te noemen. De mensheid gedraagt zich als een kikker in een grote langzaam opwarmende kookpan. Nu zou hij er nu nog uit kunnen springen, maar als hij wacht tot het echt onaangenaam wordt, dan is hij te laat. Hij zal de kracht niet meer hebben.

Vanmorgen bezochten we een tentoonstelling van de laatromantische Deense schilder Mølsted in het schilderachtige havenstadje Dragør, nog geen tien mijl ten Zuiden van Kopenhagen. Hij groeide hier op. Het museum is een hel: bloedheet, alle records worden gebroken, en de gastheer blijft maar prevelen in onverstaanbaar Engels. Mølsted schilderde vissers op een



bevroren zee, direct voor zijn geboortehuis, uitkijkend richting Malmö. Het is een beeld uit de tijd voor het antropoceen, de tijd waarin de mens nog geen definitieve invloed had op de grote processen op aarde. Die tijd ligt achter ons.

We denken na over het vervolg van onze route. Gaan we, volgens plan, ten Noorden van *Sjaelland* richting de Limfjord of buigen we af naar het Zuidwesten en gaan we terug via het Kieler kanaal? Voor de komende week worden winden tussen West en Noord verwacht, soms ook hard. Dat maakt de keuze voor de Limfjord erg onaantrekkelijk. Wederom opkruisen en verwaaid liggen zal ons deel zijn. De keuze voor Kiel zal hoe dan ook gemakkelijker zijn, ook als de wind de Zuidwesthoek terugvindt: meer beschutting, meer ankerplaatsen, minder ver. Het is een klassiek thema, deze keuze. Kies ik voor een goed haalbaar doel - comfortabel maar zonder heroïek - of kies ik voor een route waarop ik later met een zekere trots kan terugkijken. Gelukkig ben ik niet alleen. Heidi opteert voor de Zuidelijke route en ik heb daar meer dan vrede mee.

De Oostzee laat zijn tanden zien. We liggen inmiddels vier dagen verwaaid in Stege op het eiland Møn. Daar komen nog zeker twee dagen bij. Het is stormachtig - het water buiten de haven is wit van de schuimkoppen. De oude wilgen die net ten Noorden van de haven staan, trotseren het geweld als stoere dames met wild flapperende haren. Als je vanaf de kade het rijtje boten gadeslaat, dan zie je ze één voor één buigen voor de felle vlagen die onbarmhartig door de haven gieren. Drie Denen en twee Duitsers werken zich in het zweet om schade te voorkomen aan een boot die zwaar tegen een lagerwal ligt te rijden. Een Deense vader die met zijn tienerdochter op pad is verontschuldigt zich voor het slechte weer: “Denmark has the worst weather in all of Europe”. Ik denk aan de Westkust van Noorwegen en de *Outer Hebrides* in Schotland en betwijfel of hij gelijk heeft. Want eigenlijk is het prachtig weer – echt *weer*, zoals een weerman van het *Journaal* het ooit noemde: een atmosfeer die heftig in beweging is, met steeds een nieuw plot dat pas op het laatst wordt aangekondigd. Bovendien is het tot nu toe overwegend zonnig – een zonnige storm. Helaas krijgt de wind morgen en overmorgen gezelschap van regen. Het is niet anders. Zo leiden we ons kleine leven en wachten we op betere tijden.

Dat wachten heeft nog een tweede reden. In principe (zeiden we vroeger) gebruiken we de motor niet om grote afstanden te overbruggen. Als we wind tegen hebben dan kruisen we, als er te veel of geen wind is dan blijven we liggen. We hebben immers een zeilboot; geen motorboot. Inmiddels is ons principe verwaterd tot *uitgangspunt*. Dat is het lot van de meeste principes. Zolang het in het hoofd zit, gaat het goed en houdt het stand. Maar zodra een principe het hoofd heeft verlaten en de echte wereld met al zijn nuances en schakeringen tegenkomt, wordt het lastig. Dan wordt er gemarchandeerd en duiken er omstandigheden op waardoor het tijdelijk loslaten van het principe niet meer dan redelijk, of zelfs verstandig lijkt. Morgen, na zeven dagen wachten, zullen we waarschijnlijk op de motor richting Vordingborg varen.



Een kleine week later liggen we in het haventje van Onsevig, aan de Noordwestpunt van het eiland Lolland – geen wind. Er liggen wat bootjes van locals, sommige ernstig verwaarloost. We zijn de enige passanten tot er een Duitse Najad verschijnt. De man vaart alleen en wil in de box naast ons aanmeren. Ik sta al klaar om hem op te vangen, maar de boot is te breed en blijft steken tussen de palen. Enkele plekken terug is het wel breed genoeg, maar de paal met elektriciteit ligt onklaar op de wal. “Ich brauche keinen Strom”, zegt hij met een glimlach. Direct achter de haven staan een paar campers en enkele houten hutten die je kunt huren. Eigenlijk zijn het geen hutten, maar overkappingen, schuilplaatsen, met de rug naar zee gericht. De voorkant is geheel open. De bosjes tegenover de opening geven enige beschutting tegen een eventuele Zuidoosten wind. Als je alles zelf meebrengt – matje, slaapzak, kookgerei – dan kun je hier prima overnachten. Op de kade staat een klein barretje, waar een dame van middelbare leeftijd frisdrank en ijs verkoopt. Je kunt alleen contact betalen – geen nieuwlichterij met bankpas of erger. Ons Deense geld ligt op de boot, maar de belofte dat we straks terugkomen om te betalen is voldoende. Zo zitten we op de betonnen zeewering, kijken uit naar Langeland dat zo’n vijftien mijl verder ligt en genieten van onze *cornetto*. Aan het einde van de middag vaart er een spierwit spitsgat vissersbootje de haven binnen. Mannen met verweerde koppen halen hun vangst van boord. Enkele toeristen van elders van het eiland kijken op een afstandje toe. We liggen aan lei van de visser en zijn blij als de schipper eindelijk zijn motor uit zet; dan zijn we af van de penetrante dieselrook. Op de kade staat een aantal picknicktafels. ’s Avonds worden er enkele bezet. Er wordt gegeten en gedronken en met gedempte stemmen gepraat. Pas nadat de zon achter

Langeland is gezakt, vertrekt men en valt de nacht over onze kleine haven. De volgende ochtend is er opnieuw geen wind. De lucht is bedekt met onrustige bewolking. In verte klinkt regelmatig een donder. Rond koffietijd zie ik over het water de regen aankomen. Enkele ogenblikken later lijkt het alsof de haven kookt; dikke druppels ploffen in grote getalen in het water en maken er een schitterend interferentie-schouwspel van. Tot zes uur vanavond geldt er *code geel* voor onweer. Misschien varen we vanavond nog naar een ankerplek in de Nakskovfjord, hier zo'n vijftien zeemijl vandaan. Misschien ook niet; dat is de weelde van varen zonder tijdsdruk.

Onze laatste tocht op de Oostzee, van Langø aan de monding van de fjord naar Kiel. We varen *goose winged* met iets meer dan vier knopen door het water. Vreemd genoeg meldt de GPS slechts tweeënhalve knoop. Eergisteren was er ook al zo'n groot verschil. Als ik naar het langsvliedende water kijk, dan zie ik dat het log dichter bij de waarheid zit dan de GPS. Is er iets loos met de plotter? Mijn telefoon, waarop als back up een plotterprogramma is geïnstalleerd is het eens met z'n evenknie op de tabled. Vreemd! Maar als we een grote West-kardinaal passeren vallen de puzzelstukjes in elkaar. Er staat hier ruim anderhalve knoop stroom – tegen. We varen nu voor het vijfde seizoen op de Oostzee, tot aan Haparanda in het uiterste Noorden, maar dit waren we op open zee nog niet tegengekomen; wél in nauwe doorgangen, maar dan toch zelden meer dan een knoop. Dan bedenk ik dat er in het zeegebied tussen Stockholm en Tallin al enkele dagen een harde tot stormachtige Oostenwind staat. Al het opgewaaide water moet via een paar nauwe Deense doorgangen zijn weg vinden naar de Noordzee, en komt bovenop de stabiele Oost-Weststroom die er door de afwatering van rivieren sowieso al is. Pas als we Zuidelijk van Langeland zijn, vermindert het verschil tussen log en GPS, totdat het zo'n twintig mijl voor Kiel is verdwenen. Intussen is de wind langzaam gedraaid van Noordoost naar Zuidoost en toegenomen tot een frisse bries. De boot dendert vol getuigd met halve wind door het diepblauwe water met witte kuiven. Het water bruist, gorgelt, twinkelt, schittert - en draagt ons. Heidi trotseert de zeegang en maakt binnen een salade van onze laatste tomaten, feta en zure uitjes. We wijken uit voor een helrood vrachtschip. Aan de horizon verschijnt het Marine-Ehrenmal bij Laboe. Iets voordat we de fjord invaren, komt ons een groot cruiseschip tegemoet. Het blijkt de *Color Fantasy* te zijn, het schip waarmee wij begin vorig jaar naar Noorwegen voeren. De *Fantasy* is hoog, lelijk, kolossaal - binnen massa's mensen die kopen, zuipen, zich volvreten, en zich waarschijnlijk nauwelijks bewust zijn van de omgeving buiten hun varende flat. Het schip jakkert met bijna twintig knopen richting Oslo. Hoe anders is het bij ons aan boord. Wij maken deel uit van de zee, leven erin, ermee. We zijn op onszelf, alert en fris - en vrij. Soms vraag ik mij af waarom ik maar blijf varen, jaar na jaar, waarom ik dat steeds terugkerende werk aan de boot blijf doen, waarom ik mijzelf in situaties breng die om oplossingen vragen buiten mijn comfortzone, waarom ik steeds weer moeite doe om mijn angst om te zetten in ontzag. Deze dag geeft een deel van het antwoord. Nergens in de wereld die ik ken, vind je zo'n overweldigende schoonheid, zo'n uitbundigheid en vervulling als op een goed varend zeiljacht op zee.



We bezoeken het Marine-Ehrenmal dat werd bedacht als monument voor de tijdens de Eerste Wereldoorlog gesneuvelde zeevaarders. In 1936 werd het ingewijd, in het bijzijn van Hitler, en kreeg het een expliciet Nazi-stempel. Na de oorlog werd de betekenis opnieuw gewijzigd, en werd het een 'Gedenkstätte für die auf See Gebliebenen aller Nationen und zugleich zum Mahnmal für eine friedliche Seefahrt auf freien Meeren'[1]. Er zijn tentoonstellingen en er is een indrukwekkende ondergrondse gedenkhal. De geschiedenis wordt op een integere en ook dappere manier weergegeven. Ik voel respect. Maar het wringt met wat ik onlangs las in NRC over een mogelijke boycot van door Israël in bezet Palestijns gebied geproduceerd voedsel. Een groot aantal EU-landen wil de boycot wél, maar vooral in Duitsland huivert men voor maatregelen tegen Israël – het Joodse volk – vanwege het gruwelijke en mensonterende nazitijdperk. Begrijpelijk misschien, maar ook een voorbeeld van problematische Prinzipienreiterei – het gaat om Israël, het land dat genocide pleegt op het Palestijnse volk. Een principe, een beginsel, kan verwateren tot uitgangspunt, maar het kan ook verworden tot een dogma, in de betekenis van *absoluut en vaststaand*. Zeker als het praktisch van aard is (wij doen niets tegen de wil van Israël) en niet ethisch (wij verzetten ons tegen het schenden van mensenrechten), kan dit leiden tot handelingen, of het uitblijven ervan, waarvoor toekomstige generaties zich opnieuw zullen schamen en waarvoor men opnieuw excuses zal aanbieden. Ik hoop dat Ursula von der Leyen binnenkort een keer Laboe bezoekt.

De Oostzee ligt achter ons. De sluis bij Holtenau opent zijn deuren. Zo eindigt het eerste deel van onze reis naar huis. Op naar de zilte, modderige en grijze Noordzee.

1: Bron en foto: Deutscher Marinebund