Modder en guano

Het is zeven uur ’s avonds als we aankomen bij de zeesluis van Nordfeld. Aan de andere kant heerst het regime van eb en vloed. Er staat een zeer stevige Noordwesten wind. In het haventje is nog één ligplaats beschikbaar, voor-de-winds aan lagerwal en met ruim een knoop stroom in de rug. Om de manoeuvre te laten slagen moeten we met een flinke snelheid over de grond de box invaren. Na enig dralen besluiten we dat we deze uitdaging niet aangaan en draaien we de Eider weer op. Een kleine mijl terug valt het anker, in de luwte van hoge bomen met zicht op de stuurboordprikken die honderd meter verder staan. De boot richt zich op de stroom en een paar minuten later genieten we van de salade die al klaar stond. Op het geruis van de boomtoppen na, heerst er complete stilte. Boven de weilanden cirkelen een paar valken. Net voordat het donker wordt, vaart er nog een speedbootje langs, maar daarna hebben we het water voor onszelf. De volgende ochtend om half acht liggen we in de sluis voor de laatste vijf mijl naar Friedrichstadt. Via het bevragen van Chat GPT ben ik op een site terechtgekomen waarop waterdiepten ten opzichte van het reductievlak staan vermeld. Het ondiepste stuk zou +0,9 meter bij laagwater moeten zijn. De rijzing bedraagt ruim tweeënhalve meter. Toch willen we rond hoogwater al vertrekken. Later durf ik niet, want ik heb geen gedetailleerde kaart en kan dus niet zelf zien of alle gegevens kloppen. Een uur na vertrek lopen bereiken we de sluis en lopen we via een extreem nauwe haveningang de *alter Hafen* binnen. We moeten met de toch echt niet hoge mast om de boomtoppen heen manoeuvreren. De dieptemeter is niet onder de 3,5 meter geweest; we hadden dus rustig nog een uurtje langer kunnen slapen. Na ruim vier jaar: welkom terug op getijdenwater!

De haven van Tönning valt droog, maar een kieljacht als het onze zakt in de weke modder waardoor ze toch overeind blijft. Omdat we nergens kunnen vinden tot hoe laat de haven nog diep genoeg voor ons is, starten we vroeg. *Te* vroeg, want op de Eider staat nog een flinke stroom naar binnen. Het vooruitzicht om een kleine tien mijl tegen stroom en wind op te motoren is niet erg aanlokkelijk. *Achter anker het tij stoppen* is een beter idee. Even later liggen we prinsheerlijk aan de stuurboordkant van het vaarwater. De boot trekt een breekbaar boeggolfje door het stil langsvliedende water, het riet wuift, de modderbanken lopen verder onder, de scholeksters vertrekken naar de weilanden hierachter. Er trekken een paar lichte miezerbuien over. Na een uitgebreid ontbijt is de stroom aanmerkelijk minder sterk geworden. We gaan weer anker-op en meanderen richting Tönning. Zo’n twee uur na hoogwater lopen we de haven binnen, met nog zeventig centimeter water onder de kiel.



Achter anker het tij stoppen.

Als kind hield ik van knutselen, maar ik was zelden succesvol. Meestal eindigden mijn inspanningen met een deceptie: het lukte niet, het werd niet wat ik ervan had verwacht en ruim voor de voltooiing staakte ik mijn inspanningen. Een nieuwe *oerlewoep* – zo noemden mijn vader en moeder mijn onvoldragen werkstukken – was geboren. Ik was de grote oerlewoepenmaker in ons gezin. Dus toen ik afgelopen winter het idee opvatte om eindelijk eens werk te maken van een bruikbare ankervoorziening, was ik gewaarschuwd: het zou vast mislukken. Toch begon ik en was ik hoopvol. Vriend Joop, constructeur van hoogwaardige, complexe apparaten, had ooit betoogd dat je, voordat je begint, het hele proces, elk detail grondig moet overdenken, visualiseren, in gedachten uitvoeren. Bij de daadwerkelijke realisatie hoort in beginsel geen improvisatie. Ik dacht, rekende, sliep erover, vroeg advies, dacht opnieuw, rekende opnieuw, kreeg nog meer adviezen en sliep er weer meerdere nachten over. Uiteindelijk had ik bij ons vertrek uit Oosterland een korte boegspriet van essenhout bij mij, met daarop bevestigd een forse ankerrol. Eenmaal in Nävekvarn, lamineer ik onderdeks verstevigingen, zet de zaag in het potdeksel, vlak het dek af, breng een neopreenfilm aan en bevestig het boegsprietje zo dicht mogelijk bij de hartlijn van de boot. Het resultaat valt mij niet tegen. Het nieuwe Delta-anker past uitstekend en de vijftig meter lange met lood verzwaarde lijn ligt glanzend wit en klaar voor gebruik in de ankerbak. Inmiddels hebben we er de nodige ankeracties opzitten, ook in de volle wind en op stroom. Ik oordeel niet snel positief over mijzelf – bijna nooit eigenlijk, want alles kan altijd beter,

ook nu weer bij dit project – maar een bescheiden gevoel van trots maakt zich toch van mij meester. Ankeren heeft zich ontwikkeld van moeizaam gehannes tot een fluitje van een cent.

De miezer valt gestaag. Op deze zondagochtend ligt de haven van Tönning er stil en wat desolaat bij. Op twee andere boten na, zijn wij de enige passanten. Nauwelijks mensen op straat. Met het rijzende water komt de boot langzaam los uit de zachte blubber. De vlag hangt lusteloos en druipend van het vocht aan z'n stok. De kachel brandt, dus binnen in de kajuit is het behaaglijk. Vanmiddag meer regen en ook wind. De weersverwachting voor de komende dagen biedt niet veel perspectief, qua wind dan, want morgen zal de zon zich weer laten zien. Misschien draait de wind op woensdag voor korte tijd naar het Zuidoosten. Tot dan en ook vanaf donderdag weer Westelijke winden.

De Duitse bocht gedraagt zich vaak als een claimende echtgenoot; ze laat je niet gemakkelijk gaan. Met haar overwegend Westelijke winden, de sterke stroming op de eb en het kortdurende getij is het niet eenvoudig om aan haar te ontsnappen. Hier in Tönning komt daar nog bij dat je niet vroeger kunt vertrekken dan twee uur voor hoogwater. Eerder is de haven nog te ondiep. Later kan ook niet, want dan heb je, ruim na hoogwater aangekomen op de drempel van het ondiepe zeegat, geen water genoeg meer. Op weg naar Nederland is de dichtstbijzijnde haven Helgoland, ruim veertig mijl Westzuidwest. Daarna komt Norderney, weer vijftig mijl verder. Ook het zeegat van Norderney is niet al te diep, dus je moet daar niet eerder dan zo'n vier uur voor hoogwater zijn. Bij stevige wind uit Noordelijke richtingen wordt het vaarwater al snel gevaarlijk vanwege de brekers op de banken. Kortom, Tönning is een fijne en stille plek, maar het is een uitdaging om er weg te komen. We hopen op woensdag.

Woensdagochtend 11.15 uur. Warm en stralend weer, zwakke tot matige Zuid- tot Zuidoosten wind. Gisteren de bouten van de Windpilot nagetrokken - de bouten van de achterstagputtingen had ik een paar dagen geleden al gecontroleerd en nagetrokken. Olie- en waterpeil gecontroleerd, waterafscheiders van de brandstoffilters geopend, weer gesloten en het systeem ontlucht. Tonnetje met noodspullen gecontroleerd en daarbij water, voedsel, zeeziektepillen, batterijen en ernstvuurwerk vervangen. Water getankt. Plotter geladen, telefoons geladen, laptops geladen. Reddingvlot bereikbaar gemaakt. Diesel gehaald bij de Esso. We zijn klaar voor Helgoland. Nog een half uurtje wachten, dan staat er waarschijnlijk voldoende water. Als we de haven verlaten staat er nauwelijks wind, en dat blijft helaas de hele dag zo. Bijna alles op de motor gevaren.



Op Helgoland veel toerisme en weinig authentieks, uitgezonderd de enorme kolonie *Jan van Genten* op de rode rotsen in het Noordwesten van het eiland. Ze zijn gewend aan menselijke toeschouwers; we kunnen ze tot op enkele meters benaderen en worden overigens volledig genegeerd. De vogels die terugkomen van zee zweven op de wind rond de rotsen. Met hun grote snavels, licht gelige koppen en zwarte vleugelpunten laten ze zien: wij zijn de heersers hier, met ons valt niet te spotten. De guanostank is indringend en scherp – adembenemend. Tot aan lei van het eiland zijn de uitwerpselen te ruiken. Het opent een deurtje in mijn geheugen. Op de Oostzee lagen we ooit benedenwinds van een eilandje vol aalscholvers. Dat was net zo erg.

Na een paar dagen van fikse Westenwinden, zal de wind in het komende etmaal draaien van West 3, via Zuid 2 naar Oost 5. Dat moet goed genoeg zijn voor een lange tocht naar Borkum. Net na zonsopgang verlaten we de haven en lopen we met ruim vijf knopen Zuidwaarts, richting het complexe verkeersscheidingsstelsel boven de Wadden. Een tweetal helblauwe containerschepen van het Deense *Maersk* zorgen voor enige afleiding: ze manoeuvreren van de ene diepwaterroute naar de andere. Mede dankzij de AIS weten we ze ruim te ontwijken. Dan volgt een lange zit, tegen de stroom in en vrijwel zonder wind bovenlangs de blonde duinen van Wanger- Spieker- en Langeoog. De motor draait zijn 1800 toeren en lekt zes druppels water per minuut uit de waterpomp. Bij het verwisselen van de impeller was al duidelijk dat de pakking voor problemen zou kunnen zorgen. Zolang het bij zes druppels blijft, wat ik regelmatig controleer, doen we het ermee. Uit het Noordwesten loopt een lange deining, twee etmalen geleden ontstaan ter hoogte van Schotland. De kookwekker reguleert onze dutjes. Als we boven de oostpunt van Norderney liggen, dan komt de beloofde Oostenwind, eerst fluisterend, maar daarna steeds geprononceerder. De motor kan uit. Op het enkele grootzeil lopen we ruim vijfenhalve knoop en ruim zeven over de grond. Omdat we een precieze koers willen varen naar de entree van het Riffgat boven Borkum - De Windpilot stuurt wel goed, maar niet zo stabiel - gebruiken we de oude trouwe *Autohelm*. Zolang de snelheid door het water onder de zes knopen ligt, heeft hij geen kind aan de boot - ruim vijfentwintig jaar oud; een fraai stukje techniek! Een bruinvis ligt op tegengestelde koers en passeert ons op korte afstand. Uiteindelijk verschijnt de toren van Borkum aan de horizon. Voordat we het Riffgat indraaien, gaat er een rif in het grootzeil en

zetten we een stukje fok erbij. Hoog aan de wind lopen we met opkomend water Zuidoost richting de haven. De ondergaande zon geeft de monumentale boulevard en diep-oranje gloed en wat later gieren we met een felle dwarsstroom de Fischerbalje in.



Omdat Port Henry gedeeltelijk droog valt en we geen zin hebben in experimenten in donker, brengen we de eerste nacht door in de grote Burkanahafen. De volgende ochtend verhuizen we rond half tij alsnog naar Port Henry en zakken later die dag bij afgaand tij tevreden weg in de modder. De kwelder kleurt lila van de bloeiende lamsoor, scholeksters vliegen af en aan, het water gaat en komt weer, en gaat en komt en gaat en komt.

Het is donderdag 20 augustus. Ik zit thuis aan de ronde tafel en kijk uit over het vergeelde grasveld. De zomer was nooit eerder zo droog. Gelukkig is niet alles dor en verschrompeld. In het midden staat de oude pruimenboom, de takken zwaar van de paarse vruchten. De lavendel heeft uitbundig gebloeid. Het minuscule dennenboompje dat ik ooit met Kerstmis aan Heidi gaf is ook deze zomer weer uitgedijd en is inmiddels meters hoog. Met zijn diepgroene naalden straalt hij kracht en levenslust uit. Eén van de nog jonge appelboompjes geeft zelfs acht appels. De natuur doet zijn uiterste best. Ook het gras zal weer groen worden. Maar als de voortekenen ons niet bedriegen, dan zal de natuur het steeds moeilijker krijgen. Zou Heidi's dennenboom beseffen wat er gebeurt en zich aanpassen en voorbereiden op een veel heter klimaat? Gaat hij zijn verwachte levensduur van vierhonderd jaar halen of sterft hij voortijdig door wat wij mensen aanrichten? We weten het niet. Wij mensen weten bijna niets, al denken velen daar anders over. Wij zijn als een sprinkhanenplaag die kaalvretend voortraast, niets en niemand ontziend, een ontzielde massa die niet is te stoppen.

De boot ligt in de jachthaven, tien minuten fietsen hiervandaan. In het havenkantoor sprak ons een man aan – frisse ogen in een gebruinde kop, leeftijd lastig in te schatten. Of wij hier bekend zijn en zo ja, of wij even wilden meekijken naar zijn plan om naar Harlingen te varen. Enkele ogenblikken laten zaten wij op zijn *Kolibri 900* die hier en daar wel een verfje kan

gebruiken. Zijn voorgenomen route langs de afsluitdijk kan wel maar is onhandig. Je hebt een groot deel van de tocht stroom tegen. Als je voldoende tijd hebt, dan is het veel leuker om eerst naar Texel te varen, daar te overnachten en dan de volgende dag met opkomend tij door naar Harlingen. Zo gezegd, bleek zo gedaan. In de vroege avond kreeg ik een foto vanaf Texel en later één uit het Van Harinxmakanaal. “Prachtige rit gehad”; zijn eerste echte Waddentocht zat erop. De ene schipper helpt de andere. Vanmiddag zal buurman Frank wel thuiskomen van zee, hopelijk voor hem met een rijke vangst garnalen. Toen we, vorige week, via het *Westgat* richting Lauwersoog wilden varen, zocht ik contact met hem. Ik meende mij te herinneren dat de drempel van het zeegat op laagwater te ondiep is, maar de kaart suggereerde ruim meer dan twee meter water. Hoe zit het nu? Hij reageerde direct, meldde dat het Westgat tegenwoordig diep genoeg is en stuurde mij “een lijntje” over de *Gronden van het Plaatgat*. “Ik denk dat je zo over de droogte kan naar de eerste boeien”. Vanwege de Noordoostenwind die misschien brekers op de ondiepe platen veroorzaakt, kozen we toch maar voor de officiële route. Zo voeren we rond laagwater richting de *Zoutkamperlaag* en genoten we van de forse branding op de platen aan lei.

Heidi maait de dorre graspollen. Uit de bewolkte hemel klinkt een milde donder. Misschien eindelijk een beetje regen. Voor mij ligt het coalitieakkoord voor de komende bestuursperiode. De Passagenübungen van Czerny staan op de piano. De zomer zit erop. We dromen over Schotland en Ierland. Hopelijk krijgen we tijd van leven.