

Noordse kusten I

Het vertrek

De regen roffelt op het houten kajuitdak, daarnet nog hagel. Windstil. Het onweer komt steeds dichterbij. Het is 3 juni 2024 en we liggen in het haventje van Öregrund, in de Zuidwesthoek van de Botnische Golf.



We zijn 10 dagen geleden vertrokken vanuit Nävekvarn alwaar Mikael Sundvall probeert om een botenopslag te managen. Mikael is hartelijk, heeft een representatief voorkomen, is van origine muzikant, heeft een bevallige vrouw en enkele niet al te capabele medewerkers. Het verhaal gaat dat zijn vader een welgestelde lokale bullebak is die het vrije muzikale leven van zijn zoon maar zo-zo vond. Maar misschien speelde Sandra ook wel een rol en heeft ze hem gevraagd om een stabiel inkomen voor het prille gezin – twee kinderen inmiddels. Hoe dan ook, vader Sundvall kocht een aftandse fabriek met enkele bijbehorende loods en voor zijn zoon. In het voormalige fabriekskantoor is het *Marinans Guesthouse* gevestigd. Zo te zien is er niet veel aan gedaan. In de “lounge” hangt een smerige teerachtige geur die binnendringt door de deur naar de aangebouwde loods. Er zijn kartonnen muurtjes geplaatst en bedden neergezet. Eén nacht had ik de pech dat aan de andere kant van zo’n muurtje een zware Duitser lag te snurken; mijn bed vibreerde mee op zijn haperende ademhaling. Mikael doet alles voor je, maar meestal pas in tweede of derde instantie zoals de bedoeling was. Je moet daarvoor wel investeren in de relatie. Daarom vraag ik altijd hoe het met hem gaat, en met Sandra en de kinderen. R, een goedgehumte maar ook kritische Amerikaan uit Berkeley California - in onze winter zeilt hij met een 40-voeter vanuit Frisco en ’s zomer zeilt hij op de Oostzee - heeft het lastig met hem en vraagt naar de regels, die er niet zijn.

Ons eerste tochtje van dit jaar strandt al na een mijl of vijftien. Het zicht is teruggelopen tot honderd meter. Met behulp van de radar vinden we een idyllische ankerplaats. Loof- en naaldbomen delen het eilandje met elkaar. Alles druipt van het vocht, maar dat weerhoudt de vogels niet van hun voorjaarsgezing; het is een gekwetter en getjilp van jewelste. De lichte oostenwind brengt frisse zeelucht. Het slechte zicht zorgt ervoor dat de zware industrie van Oxelösund voor ons niet bestaat.

Tot vandaag hing er al enkele weken een hogedrukgebied boven Scandinavië. Dat zorgt voor een lage waterstand, waardoor boten met een diepgang van meer dan twee meter in Närkevarn niet te water kunnen. Met onze één meter zeventig lukt het net. P en M met hun Victoire 1200 hebben minder geluk en reizen terug naar Nederland in afwachting van een laag. Voor ons betekent het zeer licht weer. Onze Kolibri voelt zich echter als een vis in het water: ze is licht met weinig nat oppervlak, dus ze glijdt als de beste!

Eén van de havenmeesters van Öregrund is een vijftiger die erop staat om met mij op zoek te gaan naar iemand die een leeggelopen stootwil kan opblazen. Hij is havenmeester in zijn vrije tijd – en ook bemanning van de plaatselijke reddingboot. Door-de-week werkt hij als elektrotechnisch ingenieur bij een overheidsinstelling in Stockholm en stelt specificaties op voor nieuw te bouwen kerncentrales. Na de nodige telefoontjes, rijden we over onverharde wegen tot diep in het bos – ongetwijfeld niet terecht, maar ik ben blij dat ik met hem ben meegegaan en niet Heidi. Uiteindelijk vinden we een gepensioneerd agrarisch stel dat blijkt te beschikken over een grote set hulpstukken voor de compressor van de reddingsdienst. Helaas blijkt de opgeblazen stootwil de volgende morgen weer leeg te zijn – lek dus.

De zee

We horen er niet thuis, wij mensen. Dat is duidelijk. Aan de rand misschien, waar de zee overgaat in branding. Maar niet erop, erin, als deel ervan. Welk ander dier verkent vrijwillig een omgeving die hem wezensvreemd is, waar hij alleen kan overleven als hij heel goed oplet, geen fouten maakt en het lot hem gunstig is gezind?

Onlangs verloor een Zweeds stel hun boot, door metaalmoetheid van de aluminium roerkoning. Ze werden gered en konden het navertellen. Zij wel; veel andere schipbreukelingen niet.



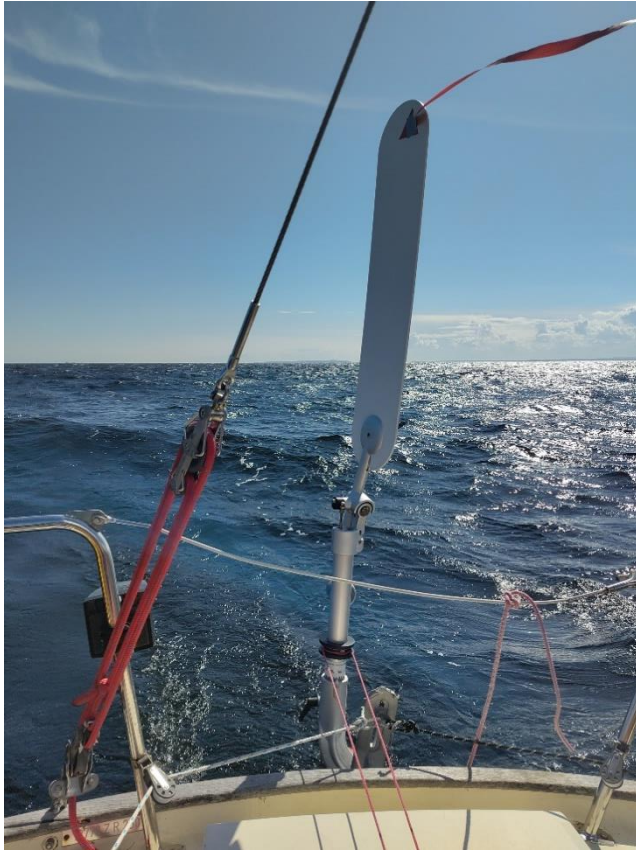
Foto: @idalina_sailing

Vanmiddag, richting onze ankerplek bij Gåsholma, duiken achter de bossen in het westen de voorspelde zware buien op. Tot 32 knopen wind voorspeld. Het eerste rif gaat erin en niet lang daarna het tweede. Uit voorzorg had ik vanmorgen al gekozen voor een kleine werkfok. De wind laat er geen gras over groeien en giert onbarmhartig over dek. Juni springt op en vliegt met ruime wind over het water, ruim boven de rompsnelheid. Ik ben geïntimideerd door al dit geweld, duidelijk uit mijn comfortzone. De zee en de lucht zijn zo groot en ons bootje is zo klein. En dan, na een dik kwartier, keert de rust weer. We schudden de regen van onze pakken, halen het tweede rif er weer uit en kijken elkaar aan: dat was stevig!

Waarom ga ik toch, steeds weer?

De kwaliteit der dingen

De zee is leeg en eindeloos blauw. Boven het vasteland hangen kleine stapelwolken. Ze lossen op zodra ze het open water bereiken. Enkel gereefd en met een kleine fok lopen we met ruime wind richting Härnösand. De wind is al dagen Zuidoost. Dat zorgt voor mooie, regelmatige, zwartblauwe golven met regelmatig een felwitte kuif. De *Windpilot* hoeft nauwelijks te sturen; het roer vasthouden is genoeg, slechts af en toe een kleine correctie. De vaan bedient via een wormwiel de peddel. Door de snelheid van het langstromende water slaat de peddel uit en bedient zodoende, via twee lijntjes, het roer. Mits de boot goed is getrimd, stuurt deze combinatie beter dan je zelf zou kunnen – nooit last van concentratieverlies. De enige voorwaarde is dat er zo'n 5 knopen wind over dek moet blijven staan. Anders heeft de vaan te weinig power.



De heer Zijlstra van Zeilschool De Veenhoop aan de Wijde Ee heeft mij leren zeilen – technisch dan. Hans Vandersmissen – helaas veel te jong overleden – heeft mij geleerd om te leven met de zee. Net als hij had ik ooit een Drascombe van nog geen zeven meter lang. We zeilden op het Wad. Als geen ander kon hij het water lezen - bij hém zag ik het delicate evenwicht tussen meegeven en doorzetten. Van hem is ook de uitspraak – waarschijnlijk zelf ook weer geleend van een ander – *if she looks good, she probably is*. Hij had het over boten. Voor onze Windpilotot geldt hetzelfde. Het ontwerp heeft een elegantie die perfect aansluit bij de stuurprestaties van het apparaat. Mijn - ook al veel te vroeg overleden - neef

Steven heeft veel geschreven over het verband tussen de esthetiek en presteren (van organisaties). Het is natuurlijk de vraag of je iets mooi gaat vinden als het goed presteert of dat het verband andersom ligt en dat schoonheid prestatieverhogend werkt. *Of* dat er een derde factor in het spel is: als je streeft naar *kwaliteit* in de dingen, dan maak je automatisch iets dat mooi en goed is.