

Noordse kusten VI

65°54'07''Noord

Töre is weinig meer dan een willekeurige verzameling van voornamelijk vrijstaande huizen, netjes geschilderd. Grote tuinen die goed zijn aangeharkt; de robotmaaier heeft zich verspreid tot net onder de poolcirkel. Op een laag heuveltje een kerk, feitelijk buiten het dorp, een ICA-supermarkt en een bezinepomp met aanpalend een smoezelig uitzien fastfoodrestaurant. Toch wil iedereen naar Töre, want het is officieel het Noordelijkste punt van de Botnische Golf. Vlak voor het haventje ligt een grote gele boei met daarop de coördinaten - 65°54'07''Noord en 22°39'00'' Oost - die je gerond moet hebben. Hebben we keurig gedaan, ondanks de druilerige regen en de troosteloze aanblik van het haventje. Binnen het drijvende betonnen piertje is het maximaal 2 meter diep. Geen ligplaatsen voor passanten. Die moeten aan de buitenkant van het piertje een plekje zoeken. Als wij er zijn, dan is de wind Noordoost 3 - geen probleem. Maar als er een flinke Zuidwester staat, onbeschut aan lagerwal, dan is Törehamn geen pretje! Het kampeerterrein naast de haven is redelijk gevuld met campers. De caravan is duidelijk op zijn retour en kamperen doet kennelijk helemaal niemand. De hamnkrog serveert alcoholarme biertjes en een zeer eenvoudige vette hap. Het smaakt als godenspijs!

De hemel

Na twee regenachtige dagen vertrekken we voor de laatste etappe van deze reis, richting Båtskärsnäs. We varen langs de zuidwestkust van de lange, wijd uitlopende fjord. Een late middagzon prikt door het wolkendek en licht een houten villa op. Daarna een tweede, een derde, een volgende, steeds op ruime afstand van elkaar. Achter de villa's begint het bos dat, iets verder landinwaarts, tegen de lage heuvels omhoog klimt. Het doet mij denken aan de Franse Riviera voordat deze werd verpest door massaal toerisme. Rijke wereldburgers vonden daar rust, natuur, de zee en de zon in het zuiden en - vooral, net als hier aan de Lapse zuidkust - een vorm van harmonie.



Na een rustige nacht in het visershaventje Storön, kruisen we tegen een frisse bries richting Noordoost. De lucht is bedekt met lichte, brede bewolking - de Zweedse term *molnigt* heeft

precies de juiste klank. Onder een enkel gereefd grootzeil en *high aspect* lopen we fantastisch. Om dat nog eens extra te accentueren duikt er een ander opkruisend zeiljacht op – heel bijzonder, want we zien al weken nauwelijks andere boten, laat staat één die dezelfde kant op gaat. We gaan erop en erover; heerlijk! De dag eindigt achter een langwerpige schiereiland ten zuidoosten van Nyborg. Om er te komen moet je voorzichtig om de ondieptes heen schipperen. Ik moet denken aan de Zweedse heer die mij enkele weken zei: ‘er zijn twee soorten schippers, zij die al eens op een steen zijn gelopen en zij die het nog gaan doen’. Er lopen geen wegen, dus er staan geen huizen – geen mensen. Tegen het einde van de dag heeft de zon de bewolking verdreven. Het is warm, maar de Noordoost 4 komt van zee en brengt verkoeling. We liggen te zwieren aan ons anker en genieten van de laatste alcoholarme biertjes. Op enige afstand vaart een klein overnaads visbootje voorbij. Waar naartoe? Er is hier verder niets. We krijgen een armzwaai en zien het bootje verdwijnen in het blikkende lage licht. Van achter het bos aan hogewal horen we vaag de branding op de rotsen aan de loefkant, vriendelijk gekabbel van golfjes tegen de boeg, mild gesuis van de wind door het want, in de verte horen we een Turkse Tortel roepen - de natuur maakt een stille symfonie voor ons. Ik realiseer mij dat ik natuurgeluid nooit als lawaai ervaar. Lawaai wordt alleen door mensen voortgebracht.

De

Als we na weer een prachtige zeildag in de buurt van *Norrkust Marina* in Båtskärsnäs komen, dan zien we al van verre een enorme gele kraan boven de bomen uitsteken. Hefvermogen tachtig ton, staat er op de website. Dat belooft wat! Maar..... bij de eerste aanblik van de haven slaat de schrik mij om het hart. We zien een gescheurde betonnen kade en een vervallen houten steiger die in de langsrichting in het water is gezakt. Geen boxen of iets dat daarop lijkt. We leggen aan op de enige bruikbare plek, pal voor de diesel- en benzine tanks. Enigszins onthutst maken we een ronde over het enorme terrein. Het lijkt alsof de boten - jachten en kleine beroepsvaart - op willekeurige plekken zijn neergegoid. Overal *onderhanden werk*, staartstukken van buitenboordmotoren, grote dieselmotoren waaraan wordt gesleuteld, hijsmateriaal, containers, stapels hout, roestige ijzeren u-balken, een groot aantal oude reddingvloten, een drietal enorme loodsen die betere tijden hebben gekend. Bij de *butik* treffen we een corpulente zestiger en een Duitse dame op leeftijd. Beiden reageren enthousiast en hartelijk en zo zitten we binnen een mum van tijd aan de thee. Steve ontpopt zich als de vorige eigenaar en vertelt over zijn levenswerk, de marina. Hij faseert nu uit tot het einde van de zomer. Door hém krijgt de ontzetting van de eerste momenten nauwelijks kans om uit te groeien tot *een probleem*. Steve gaat het wel regelen voor ons, zoveel wordt wel duidelijk. Na twee dagen hard werken is de boot klaar voor de kraan van tachtig ton. Steve weet wat hij doet, maar als schipper blijf je hier absoluut eindverantwoordelijk voor de gang van zaken. Ik moet goedkeuring geven aan de te gebruiken trailer. Ik moet aanwijzingen geven voor de breedte van de steunen. Na een hoop geklungel met de strop waarmee de mast van dek moet worden getild, vraag ik expliciet naar het plan voordat ik akkoord geef om te hijsen. Ik moet luidkeels ingrijpen - Steve zit

twintig meter hoger zijn kraan te bedienen - als de achtersingel te ver naar achteren zit, waardoor de schroefas kan verbuigen. Allemaal heel anders dan de geoliede machine van Marina Den Oever, zullen we maar zeggen. Ik laat zelf ook enkele steken laat vallen. Zo loopt het te vervangen koelwater uit de motor terwijl de oliepeilstok, vlak daaronder, niet in het gat zit. Is er nu koelvloeistof in de motorolie terechtgekomen? Voor alle zekerheid olie ververs. Desgevraagd laat Chat GTP weten dat dit een goed idee was. Na thuiskomst maar advies vragen aan Klaas Mulder. Door alle gedoe kan ik enige stress met bijbehorend bedenkelijk humeur helaas niet voorkomen, maar uiteindelijk staat onze *Juni* dan toch hoog en droog op haar plek voor de komende tien(!) maanden.



Waarom ga ik toch, steeds weer?

Varen zoals wij dat nu al enkele jaren doen - in een lichte, kleine boot op groot water - vraagt best veel. Alles is steeds weer nieuw. Ook als je, zoals wij, defensief vaart, moet je toch continue alert zijn, beslissingen nemen, oplossingen bedenken. En daarbij moeten we ook nog eens een beetje rekening houden met elkaar. Heidi is van nature wél een doorzetter en houdt van de zee en buiten zijn, maar ze is geen zeiler. Voor mij is varen mijn tweede natuur, maar ik ben niet onbekommerd en zie regelmatig leeuwen en beren – meestal onterecht. Het moet wél leuk blijven! Waarom dan toch? Ik zou een boek kunnen schrijven over deze vraag - *voer voor psychologen*, om Mulisch te citeren - maar uiteindelijk is mijn antwoord heel simpel. Op het water heb ik regelmatig het diepe gevoel dat het leven tóch

klopt. Dat er toch harmonie bestaat. Dat het toch goed is zoals de dingen zijn, zelfs het sterven. Dat je dus kunt ontspannen - gerustgesteld. Het voelt zoals de Lullaby van de Fins-Lapse zangeres Ulla Pirttijärvi klinkt, als een liedje voor het slapengaan ([Ulla Pirttijärvi ~ Lullaby \(youtube.com\)](#)). Mijn moeder zong ze ooit, lang geleden, elke avond.

Over en uit.