

Hans Steketee

# *De Warnow*

Een man, een schip, een droom

UITGEVERIJ PLUIM  
AMSTERDAM / ANTWERPEN

Eerste druk, september 2019

© Hans Steketee

Omslagontwerp Marry van Baar  
Omslagbeeld Angela Harding  
Foto Warnow Jesse den Dulk  
Typografie binnenwerk Perfect Service  
Kaart Michiel Hegener  
Auteursfoto Lukas Göbel  
Productiebegeleiding Tim Beijer  
Drukkerij Wilco, Amersfoort

ISBN 978 94 929 2866 5

NUR 320

[www.uitgeverijpluim.nl](http://www.uitgeverijpluim.nl)

*Nothing of him that doth fade,  
But doth suffer a sea-change  
Into something rich and strange.*

‘Ariel’s Song’, William Shakespeare, *The Tempest*,  
Act 1, Scene 2

*And what you own is what you do not own  
And where you are is where you are not.*

‘East Coker’, T.S. Eliot, *Four Quartets*



Shetlands

Orkneys

Schotland

Aberdeen  
Stonehaven  
Johnshaven  
Montrose

Edinburgh

Middles-  
brough

Whitby

Ierland

Engeland

Noordzee





## Inhoud

Iris	11
Hoek van Holland-Whitby-Middlesbrough	14
Zoute zigeuners	30
Veere-Vlissingen	49
Een moeilijke klas	63
Vertraut und doch sehr fremd	71
How Low Can You Go	95
Boten en bakbrommers	109
Onorthodoxe oplossingen	121
Tirza	132
Saltwater Blues	139
Geen weg terug	151
Lassen in de regen	157
Steel River	165
Middlesbrough-Montrose-Stonehaven	185
Tomorrow we go to Norway	192
Scheveningen-Harwich	204
Search and rescue	218
Hoop en vrees	236
Surfen, rollen, stampfen	246
Onvoltooid kunstwerk	255
Cirkels op de zeekaart	265
Zeemansgraf	274
Aurora	289
Verantwoording	295

## Iris

Ongeveer zeven minuten na de lancering maakt de satelliet zich los van de draagraket en begint zelfstandig ellipsen rond de aarde te draaien. Het is een lage baan, net buiten de dampkring. Hier houdt het aardmagnetisch veld deeltjes vast die ontsnappen bij de ijle explosies aan het oppervlak van de zon. Dat is de zonnwind, die altijd om de aarde waait, en die kan fluisteren en razen.

Boven de Noordpool kromt het magnetisch veld zich naar binnen en bij hevige zonnwind kunnen de elektronen en protonen daar de atmosfeer in schieten. Als ze botsen met zuurstof en stikstof ontstaan groene, rode en soms paarse vegen en gordijnen van licht aan de hemel. Een heel enkele keer schieten ze nog verder door. Dan is het noorderlicht zelfs tot in Schotland of Nederland te zien.

De satelliet heet Iris en is niet veel groter dan een vat olie en iets minder zwaar. Het is de eerste succesvol gelanceerde satelliet van de Europese ruimtevaartorganisatie. Een jaar later zullen de Amerikanen een man op de maan zetten, maar het Europese ruimteonderzoek staat nog aan het begin. Iris is vanuit Californië gelanceerd op een Amerikaanse raket. De NASA verzorgt ook de radiografische besturing en leest de gegevens uit die Iris naar de aarde stuurt.

Er zijn zeven meetinstrumenten aan boord. Vijf zullen metingen doen in die gordels van geladen deeltjes rond de aarde. Twee zijn er gericht op de zon. Het ene meet 'harde' röntgenstraling. Het andere meet röntgenstraling met een langere golflengte, die daarom 'zacht' heet, en is gebouwd door het Laboratorium voor Ruimteonderzoek van het Sterrenkundig Instituut aan de Rijksuniversiteit Utrecht.

Om in de goede stand te blijven moet Iris als een tol om haar as draaien, tot veertig keer per minuut. Dat tolleren is een van de vele technische uitdagingen: de zon schuift daardoor maar eens per anderhalve seconde door haar blikveld. Iris knippert tegen het licht. Maar ook als ze 'wegkijkt' van de zon is er straling, uit de rest van het heelal. Het is een praktische vraag, en een filosofische: hoe weet je eigenlijk wat je wanneer werkelijk ziet?

Een van de Utrechtse wetenschappers is kort daarvoor in Delft afgestudeerd als elektrotechnisch ingenieur en toen naar Utrecht gekomen. Hij heet Bert Brinkman. Hij noemt zichzelf geen astronoom maar instrumentenbouwer. Het tijdperk van de röntgenastronomie, venster op alles wat pulst en straalt in de kosmische verte, moet dan nog beginnen, net als zijn carrière als projectleider bij de bouw van Europese en Amerikaanse röntgensatellieten. Hij kan zelfs overweg met de Russen, die niet elegant bouwen maar wel oerdegelijk, en die tenminste niet aan dat bespottelijke aftellen doen.

Op de dag van de lancering, 17 mei 1968, is hij 31 jaar oud. Twee dagen eerder heeft hij de tweede verjaardag gevierd van zijn zoontje. Arnoud zal later met zijn eigen



schip zee kiezen. Aan de vrienden die met hem meereizen belooft hij dat ze het noorderlicht zullen zien.

Iris produceert een rijke stroom aan gegevens. Dan gaat er iets kapot en kan de satelliet geen data meer opslaan. Na bijna drie jaar en ruim zestienduizend omwentelingen rond de aarde tuimelt ze ten slotte de atmosfeer weer binnen en verbrandt met een kort lichtspoor aan de hemel.

## Hoek van Holland-Whitby-Middlesbrough

Ze zijn alleen met de zee. De kranen en schoorstenen van Rotterdam zijn niet langer te zien. 'Thuis' is achter de horizon verdwenen. De zee is lui vandaag. Ze gooien een hengeltje uit over de reling, maar vangen niets. Maart is vroeg voor makreel. Ze koken aan dek, omelet met groenten in een ijzeren pan. Ze zijn met hun achten.

Later begint het te waaien. De zee rekt zich uit. Bij elke vlaag voelen ze de zeilen nu trekken. Ze zien hoe de golven groeien met de wind, zich in rijen voegen, schuimkopjes krijgen. Ze voelen hoe hun scheepje dit nieuwe ritme van de zee volgt. Hoe het opgetild wordt, eerst het achterschip en dan van opzij, hoe het versnelt, terwijl een golf sissend onderdoor loopt, tot de boeg het golfdal bereikt en weer omhoog wordt gestuwd. De sensatie dat hun scheepje in zijn element is, dat ze voor elkaar gemaakt zijn, het scheepje en de zee. En dat er nauwelijks sturen aan te pas komt, omdat hun scheepje en de golven elkaar volgen.

Maar niet lang daarna, als de wind nog verder toeneemt, beginnen ze de verborgen macht van de zee te voelen. De golven worden hoger, hun flanken donkerder en steiler. Ze zien hoe de wind schuim van de kruinen blaast. Soms breekt er een golf over de boeg en waait

er water tegen de ramen van het kleine stuurhuis. Vaker slaat er een golf over het lage achterdek en loopt gorgelend weg langs de randen. Hun scheepje begint geluiden te maken die ze nog niet kennen. Iets tegen kreunen aan.

Rustig aan dek zitten kan niet meer. Het scheepje glijdt niet langer als vanzelf van golf naar golf, maar begraaft de neus in het water, remt, versnelt, trekt opzij, slingert. Sturen wordt een inspanning. Af en toe drukt een golf het scheepje opzij door groen water. De wind begint schuimsporen te trekken. Een jan-van-gent scheert door een golfdal – een accolade in zwart-wit. Soms gaat er een dreun door het scheepje en trilt het alsof het iets van zich af wil schudden. De wind maakt nu zoveel geluid dat het in het stuurhuis moeilijk wordt elkaar te verstaan.

Voor een ‘scherp jacht’, een zeiljacht met een diepe kiel, dat van Hoek van Holland naar het noorden wil varen, is wind uit het oosten of zuidoosten ideaal. Met wind van opzij of schuin van achteren zeilt zo’n schip dan snel en comfortabel. Maar dit is geen scherp jacht; het scheepje is niet eens gemaakt om te zeilen, maar om op de motor te varen in kustwateren en havens, niet op open zee. Het is van staal en heeft een ronde bodem zonder kiel. Toch heeft de schipper er een mast en zeilen op gezet. De mast is eigenlijk een kraan die ooit op een binnenvaartschip heeft gestaan. Het grootzeil is van roodbruin zeildoek, groot en rond gesneden. Dat heeft de schipper overgenomen van iemand met een tjalk. Er zijn twee voorzeilen: een fok en een kluiver aan een kleine boegspriet, die de schipper zelf heeft gemaakt. Omdat hun scheep-

je-zonder-kiel geen zeilschip is, wordt het bij dwarswind flink opzijgezet.

Ze doen er lang over om de Noordzee over te steken. In de vijf dagen en vijf nachten dat ze op zee zijn leggen ze hemelsbreed maar 200 mijl af, nog geen 400 kilometer. Netto 40 mijl per etmaal, een gemiddelde snelheid van nog geen 2 knopen of 3 kilometer per uur. Alsof een voetganger de Noordzee oversteekt. Soms gaan ze zo langzaam dat de getijdenstroom, die vier keer per dag van richting wisselt, hen zelfs naar achteren zet. Dat kunnen ze zien op de kleine gps die ze bij zich hebben. Om een Schotse haven te bereiken – dat is het plan – zouden ze al veel noordelijker moeten zijn. Het kan ze niet veel schelen; ze hebben geen haast en ze hebben geen afspraken. Maar ze zijn nog nooit lang op zee geweest, nog nooit zonder land in zicht, en vijf dagen op zee is wel erg lang.

Het was maandag toen ze de Nieuwe Waterweg uit voeren en op de bonnefooi naar rechts zwenkten. Nu is het vrijdag. Al die tijd is ten westen van Ierland een diepe depressie dichterbij gekomen, terwijl boven Scandinavië een hogedrukgebied is blijven liggen. Dat ‘laag’ en dat ‘hoog’ zorgen er samen voor dat de wind steeds harder van oost naar west over de Noordzee blaast. Die zet hun scheepje veel verder naar de Engelse kust dan ze willen.

Later zullen ze een kort filmpje op Facebook zetten van die laatste nacht. ‘*Sneak Preview Wave*. Vrijdagnacht, windkracht 9 bij East Coast Engeland,’ staat erbij. De opname duurt een paar seconden en tegen het blauwe bijna-donker rollen zwarte golven voorbij, hun krui-

nen hoger dan de camera. Zeventien mensen hebben op ‘Vind ik leuk’ geklikt.

Britse olie- en gasplatforms in de Noordzee zijn vernoemd naar zeevogels (Auk, Gannet, Fulmar), Schotse iconen (Highlander, Tartan, Piper) of beroemde Schotten (Ivanhoe, Halley). Offshore-installaties in het Nederlandse deel van de Noordzee heten gewoon naar hun postcode.

D15-FA-1 is een bemand platform aan de uiterste westrand van die zone. Het staat op zes poten op de zeebodem, die daar zo’n veertig meter diep is. Het is een kooi van oranje profielen, volgestouwd met buizen en machines. Er is plaats voor vierentwintig man. Op veertig meter bóven de zeespiegel bevindt zich een groen geschilderd stalen dek waar helikopters kunnen landen, in een gele cirkel met een H in het midden. Vanuit Den Helder is het een kleine drie kwartier vliegen naar het noordwesten. Neptune, voorheen Engie, voorheen Gaz de France, voorheen de Nederlandse Aardolie Maatschappij haalt hier uit verschillende putten van vier kilometer diepte aardgas omhoog. Op D15 wordt het gas behandeld en door een pijpleiding geperst die na 250 kilometer in Groningen aan wal komt.

D15 is niet alleen een gasinstallatie maar ook een weerstation. Ter hoogte van het helidek bevinden zich instrumenten die elke tien minuten een pakketje letters en cijfers naar het KNMI in De Bilt sturen: temperatuur, luchtdruk, luchtvochtigheid, richting en kracht van de wind, sterkte van de windvlagen en nog het een en ander. Die gegevens zijn openbaar en live beschikbaar –

met een paar muisklikken kun je zien hoe hard het nu waait halverwege de Noordzee. Je kunt ook terugbladeren naar alle oude meetgegevens. Bijvoorbeeld naar die van vrijdag 22 maart 2013.

Als het grootzeil begint te scheuren, laten ze het zakken en varen verder op de fok. Maar zelfs met het kleinere zeiloppervlak van alleen het voorzeil surfen ze op de meelopende golven. Ze proberen hun systeem van wachtlopen vol te houden, steeds met twee man vier uur sturen, vier uur slapen en vier uur klaar om bij te springen als het nodig is. Maar ze zijn allemaal doodmoe en worden steeds slapper. Van het geconcentreerd sturen in het krappe stuurhuis met zijn kleine ramen en het voortdurend proberen te voorkomen dat hun scheepje uit het roer loopt en dwars op de golven komt te liggen. Van het wilde rollen en je voortdurend vasthouden. Wie niet stuurt ligt in een kooi beneden, zonder uitzicht en in de dieselgeur die nooit wijkt, ook niet als de motor niet loopt. Daas van het geraas van de wind en de golven langs de romp, het vertragen en versnellen, en af en toe het hallucinerende, bijna dronken gevoel dat je wel tien keer zo hard gaat. Iets koken is onmogelijk. Ja, koffie. Eten ze iets? Hooguit crackers. Sommigen zijn zeeziek, anderen bang. Of allebei. Wiet helpt een beetje. Er is geen horizon meer, alleen dit slingeren.

Dezelfde oostenwind die ze na vijf dagen vervloeken, is kort daarvoor 15 gepasseerd, waar de windmeters hem de maat hebben genomen. De vorige avond is de snelheid al opgelopen tot tien meter per seconde – een dikke 6 beaufort – om in de nacht naar 7 te stijgen en

vrijdag overdag naar 8, 'stormachtig', met 9 in de vlagen. En nu het opnieuw donker is, neemt de wind nog verder toe, naar een constante 9 beaufort, met 10 in de vlagen. Windkracht 9 heet officieel 'storm'. Op het land zouden nu dakpannen wegwaaien. Kinderen moeten hun best doen om te blijven staan, boomtakken breken af. Op zee voegen de golven zich in voortrollende rijen van een paar meter hoog; witte schuimsporen aderen hun flanken waaruit alle blauw is weggetrokken. Waaiend schuim hindert het zicht. Op 15 kan bij deze wind geen helikopter meer landen.

Aan het eind van die verschrikkelijke vrijdagnacht lijkt de wind af te nemen. Is het echt zo? Ja, het is echt zo. Om zeven uur 's ochtends waait het nog steeds windkracht 7 of 8, maar ze voelen het als een verademing. Tussen de buien door kunnen ze in het grauwe ochtendlicht net boven de horizon de kapen van North Yorkshire al zien.

Ze overleggen en nemen een besluit: de motor bijzetten en naar Whitby varen, de dichtstbijzijnde haven aan de Engelse oostkust, 'om te schuilen', zeggen ze tegen elkaar. Het gevoel van veiligheid dat het land biedt mag verleidelijk zijn, het is ook vals. De haven van Whitby, een nauwe opening tussen twee steile kliffen, ligt bij deze oostenwind aan lagerwal. In de dagen dat de wind over de Noordzee naar Engeland blies, heeft zich hier een enorme, verwarde deining opgebouwd met metershoge golven. Tot een mijl uit de kust is de zee wit van het schuim.

Ooit had Whitby een grote haringvloot. Nu zijn er

nog maar een paar vissersbootjes met Whitby als thuis-haven, die langs de kust korven uitzetten om krabben en kreeften te vangen. Maar met deze wind waagt zich al dagen niemand op zee.

Via de marifoon roepen ze de Britse kustwacht op om te zeggen dat ze met hun scheepje de haven van Whitby willen binnenlopen. Nee, ze hebben geen assistentie nodig. Maar zover komt het niet. Als ze de motor starten, valt die vrijwel onmiddellijk weer uit. Vuil in de brandstoftank, losgewoeld door het dagenlange slingeren, verstopt de leidingen en filters zodra de motor diesel aanzuigt. Het scheepje luistert ook niet meer naar het roer. Opnieuw roepen ze de kustwacht op, melden de problemen en krijgen te horen dat het binnenlopen van Whitby sowieso uitgesloten is. En intussen blaast de storm het stuurloze scheepje onverbiddelijk voor zich uit naar het land.

Het is zaterdagochtend en Mike Russell loopt langs de visveiling van Whitby, zoals altijd op zaterdagochtend. De bootjes aan de kade rukken aan hun trossen, de feestverlichting slingert tussen de retrolantaarnpalen. Hij loopt langs het rijtje fish-and-chipswinkels, de hal met speelautomaten die op dit vroege uur al knipperend lonken, langs de houten cabine van de waarzegster met haar adviezen voor gezondheid, romantiek en zaken. Aan deze kaai ligt ook de Dracula Experience, want in 1897 liet Bram Stoker hier een spookschip stranden, met de Transsylvaanse graaf in de gedaante van een zwarte hond als enige levende opvarende.

Vanaf de kaai kan Russell precies de nauwe ingang



van de haven zien. Steeds als een golf over de pieren slaat, verdwijnen de twee vuurtorentjes op de kop in het stuifwater. Aan de overkant van de viskaai ligt de reddingboot van Whitby te deinen aan haar steiger. Oranje opbouw vol antennes, donkerblauwe romp, gedrongen en op het oog een tikje topzwaar, al is dat bedrieglijk, weet hij. Niet mooi, ja, toch wel mooi. Zijn boot.

Dertig jaar geleden is hij als opstapper aan boord gekomen van de vorige reddingboot. Russell was visser, maar zodra hij aan wal stapte, was hij oproepbaar om in ellendig weer opnieuw de zee op te gaan om anderen – niet zelden collega-vissers – te redden. Nu is hij schipper van de George and Mary Webb, zoals de nieuwe *all-weather lifeboat* van Whitby in 1996 werd gedoopt.

Als schipper is Russell in vaste dienst bij de Royal National Lifeboat Institution (RNLI), de Britse reddingmaatschappij. Opstapper is een vrijwilligersbaan. De dertig opstappers die hij kan oproepen – merendeels mannen, een paar vrouwen – zijn metselaar, klassen-assistent, barkeeper, campingbeheerder, kok, bankier. En sommigen hebben een zoute achtergrond; er is een koopvaardijofficier, een visser. Zo'n zestig keer per jaar gaan hun piepers af. Soms een maand lang niet, soms vier keer op een dag. Maar als ze opgeroepen worden, laten ze meteen hun gewone werk vallen en racen naar het reddingstation.

Dat schip hoort daar helemaal niet te zijn, is Russells eerste gedachte als hij hoort dat een Nederlands zeiljacht de haven wil binnenvaren en intussen stuurloos is geraakt. Hij rent terug over de kade, de brug over. Zijn eerste opstappers zijn er al. Als ze compleet zijn, wijst hij

er zes aan. Hij kiest zijn meest ervaren mannen, want hij weet dat het een lange dag zal worden. Dan pakken ze hun gele overlevingspakken uit het rek, hun helm, en gaan aan boord. Er is nog geen kwartier voorbij sinds hun piepers afgingen.

Russell start de motoren; het grommen van ongebruikte paardenkrachten. De meerlijnen gaan los en de reddingboot draait weg van de steiger. Terwijl de boot al vaart maakt naar de havenuitgang zetten de andere bemanningsleden hun helm op, draaien de grendels op de waterdichte deur van de cabine achter zich dicht en gespen zich vast in de geveerde stoelen. Dan schiet de boot tussen de pieren uit.

Mike Russell zit in de open stuurstand bovenop. Hij kan de boot ook vanuit de cabine besturen, maar buiten heeft hij meer overzicht. ‘*Brace yourselves!*’ roept hij via de intercom naar zijn bemanning, vlak voordat de eerste breker ze raakt.

Als ze het stuurloze scheepje om elf uur bereiken, is het al veel dichterbij de kust afgedreven dan ze dachten. Russell schrikt. Hij ziet geen ‘*yacht*’, zoals de kustwacht had gezegd, maar een sjofel werkscheepje. Een half opgebonden donker zeil wappert over het achterdek. Hij ziet lijnen overboord hangen en denkt dat die in de schroef geraakt moeten zijn. Hier, even voorbij de belboei die de route naar de haven markeert, breken de golven niet, maar de deining is reusachtig. Soms ziet Russell alleen nog de slingerende mast achter een golf. Dan weer kijken de redders vanaf een golftop schuin op het scheepje neer.