

Emigreren is een hoop gedoe. Je sleept van alles in je kielzog mee. Het meest onhandige is wel een boot; die pak je niet even gemakkelijk in. Rudy Schreiber en Johan Haverdings zeilen de tweemaster Kalue van de Oostzee naar de Noordzee, om haar daarna in Eemshaven op het

Emigreren is wellicht niet helemaal het juiste woord. Rudy Schreiber remigreerde in 2010 van de VS terug naar Duitsland. Zijn boot moest uiteraard ook mee, dus die werd vastgesjord op het dek van een oceaanstomer en over de grote plas vervoerd. Soms loopt het in het leven echter anders dan verwacht.

Het is twee jaar later en Rudy en zijn vrouw hebben besloten terug te keren naar de VS. Re-remigreren dus eigenlijk.

Kalue zal weer op dezelfde wijze worden verscheept. De eerste etappe moet ze echter op eigen kracht doen: van Travemünde, in de uiterste zuidwesthoek van de Oostzee, naar Eemshaven. Zo'n 250 mijlen.

Verliefd

In Travemünde monster ik aan. Althans, dat probeer ik. De steiger ligt vol met planken en balken.

“Moet dat ook mee?” Rudy knikt. “Het meeste heb ik al weggestouwd, hoor, maar voor dit stapeltje moet ik nog even plek maken.” Liefkozend gaat hij met zijn hand over de nerven. “Black Locus. Prachtig hout! Ik heb het ooit in de VS gekocht, maar het mag niet in de container. Vanwege schimmels en ziektes. Dus dan moet het maar zo.” Mijn hemel. Dat iemand verliefd kan zijn op zijn boot en die overal mee naartoe sleept, kan ik nog een beetje begrijpen. Maar hóut??! Ik doe er wijselijk het zwijgen toe en help mee de uiterst kostbare lading aan boord te brengen.

“Zullen we maar gaan dan?” Het is maandag rond de middag en alle voorbereidingen zijn getroffen. Onze deadline ligt op vrijdag en als de wind niet teveel tegenwerkt, moet dat te halen zijn. Even later tuffen we de haven uit. Voorlopig werkt de wind wel tegen. Er is ons voor de komende dagen westenwind beloofd en dat is niet echt gunstig als je bestemming in het westen ligt. Maar het eerste stuk zouden we er juist wel iets aan hebben: we moeten oost-noordoostelijk varen om uit de Lübeckerbucht te komen. Helaas. We zitten in een piepklein hogedrukgebied. Wind: oost-noordoost. Tot aan Dameshöved wordt het dus motoren.



**VERHUIZEN
OVER ZEE**

vaargebied kielerkanaal

Optimistisch

Terwijl Rudy probeert de gps aan de praat te krijgen, stuur ik Kalue de baai uit. "De voormalige DDR begint waar het witte strand ophoudt", had onze buurman aan de steiger gezegd. Dat klonk wel heel symbolisch. Links baden de gevels van Travemünde vrolijk in het zonlicht. Over stuurboord glijdt het schiereiland Priwall voorbij. Op de wal, aan het einde van het witte strand, staat een uitkijktoren als een eenzame relikwie. Het IJzeren Gordijn tussen Oost en West dook hier de Trave in, om zich voort te zetten als een betonde erfscheiding. Onze gps heeft helaas geen benul meer van oost en west. Het apparaat weigert elke dienst. We zullen het deze trip ouderwets op zicht moeten doen.

Om 16.00 uur ronden we eindelijk de punt van Dahmeshöved. Het roer gaat om, de zeilen in top en de motor uit. Wat een rust! Koers: 010. Evenwijdig aan het land klieven we met een knoop of vijf door het water. Ik ken Kalue. In het voorjaar van 2010 namen we met haar deel aan de Bermuda Race (zie Zeilen 9 en 10/2010). Ze is geen jacht voor hoog aandewindse koersen. "We zullen wel verlijeren en nog een slag moeten maken", zo voorspelde ik de schipper. Rudy is optimistischer: we gaan in één rak de Fehmarnsundbrug halen. Hij krijgt gelijk. Grootzeil en genua staan strak, de zee is opmerkelijk vlak en met een prachtige vaart houden we over bakboord de wal op afstand. Met meer dan voldoende ruimte omzeilen we de ondieptes bij Gro enbrode en slaan dan bakboorduit, op de brug aan. We rollen de genua weg en slaan de gennaker aan. Op een klein windje in de rug schuiven we kalm onder het staal door.

Dikke duisternis

Met een uitgebreid maal zitten we even later in de kuip. De late zon trekt een prachtige baan over de zee. Het is tijd voor een plan de campagne. "Zullen we de nacht maar doorvaren?" Dat lijkt wel het beste: de weersverwachting



is niet gunstig en met tegenwind wordt het moeilijk om bijtijds het Kielerkanaal te halen. We delen de wachten in. Ik neem de eerste, tot 02.00 uur. Als de duisternis invalt, gaat Rudy te bed en zeil ik Kalue in m'n eentje. De eerste uren verlopen voorspoedig: vlakke zee, gunstige wind en een gemiddelde van drie knopen. Ik kruis braaf de lichtboeien af. Aan de overkant knipoogt Denemarken met honderden lichtjes. Her en der zwaaien vuurtorens hun lichtbundels over de zee. Het is de prachtige magie van het 's nachts varen.

Rond middernacht zwakt de wind af en valt even later helemaal weg. Ik kijk het een uurtje aan, maar deze voorbode van ander weer is consequent. Kalue draait stuurloos en doelloos rond; we rollen wat heen en weer en de nachtelijke magie is volkomen verdwenen. Shit! In de dikke duisternis berg ik al het doek weg en met een zucht start ik de motor.

"Jo, wakker worden. Over vijf minuten varen we de sluis in!" Huh? Ik stommel aan dek en knipper naar de omgeving. Rudy heeft tijdens zijn wacht flink wat mijlen gemaakt. Voor ons draaien de sluisdeuren open en met een stuk of wat jachten glijden we de enorme sluis kolk in. We maken vast aan de drijfponsons en dan klim ik naar het sluiswachtershuis. "Hoe lang is de boot?" Tja. Die kennis heb ik niet paraat om zes uur in de ochtend. "Eh, 47 voet. Geloof ik." Ik reken af. Terug aan boord blijkt dat ik op dit vroege uur zomaar drie voet aan Kalue heb toegevoegd.



HET KIELERKANAAL

Het Nord-Ostsee-Kanal, zoals het Kielerkanaal officieel heet, is het drukst bevaren kanaal voor zeescheepvaart ter wereld. Het is een kleine honderd kilometer lang en doorsnijdt de deelstaat Sleeswijk-Holstein, van Brunsbüttel tot Kiel. Met de aanleg werd in 1887 gestart en in 1895 werd het opgeleverd als het Kaiser-Wilhelm-Kanal.

De bewoners rond het nieuwe kanaal werden gepaaid met zestien pontveren. Alle gratis en dat zijn ze nog steeds. Het kanaal diende aanvankelijk louter een militair doel: ontsluiting van de marinehaven Kiel. Inmiddels wordt er via deze route jaarlijks zo'n honderd miljoen ton vracht 'verhuisd'. Het kanaal vormt ook

voor jachtschippers een uitstekend alternatief om de Oostzee te bereiken: via het Skaggerak om Denemarken heen is al gauw driehonderd mijlen om. Het vraagt wel enige voorbereiding: er zijn regels m.b.t. de vaartijden, gerelateerd aan zonsopgang en ondergang en specifieke seinen en lichten. www.kiel-canal.org

Grote jongens

Het verval is minimaal en even later draaien de deuren al open en varen we het Kielerkanaal op. Het is wat je noemt echt kanaalweer: grauw en miezerig. Geheel in overeenstemming dus met de industriële omgeving. Aanvankelijk is het water nog Oostzee-groen, maar het verkleurt al vlot naar zanderig grijs-bruin. Af en toe passeren we een Weiche, een lange verbreding met ingewikkelde lichtmasten. Er valt echter niet veel uit te wijken: er is nog geen tegenligger te zien. Schouderophalend stuur ik wat meer naar het midden. Dat duurt niet lang. Boven het bos op de linkeroever zweven drie witte masten, gevolgd door een soort flatgebouw. Na de bocht blijkt er een geheel schip onder schuil te gaan. Goeie genade wat een kolos! Ik heb best wel 'es zeeschepen gezien, maar zo dichtbij, en dan ook nog in mijn vaarwater... Met een ruk aan de helmstok zoek ik



zoveel mogelijk de rechteroever op. Ik hoop dat het er diep genoeg is, want Seastar Endurance uit Panama zuigt tijdens het passeren minstens een meter water weg. "Hé, ga dat lekker in je eigen kanaal doen!"

Ze komen in groepen, de grote jongens. En ze zijn zondermeer indrukwekkend. Eén keer varen we

drie dik: een oploper, een tegenligger en wij in ons notendopje. Gelukkig net in een Weiche. De collega-jachtschipper achter ons heeft minder mazzel. Zijn mast veegt als een ruitenwischer door de lucht boven het smallere gedeelte van het kanaal.

JACHT-TRANSPORT OVER ZEE

Wie met zijn eigen jacht een ander deel van de wereld wil verkennen, maar niet in de gelegenheid is er op eigen kracht naartoe te varen, kan kiezen voor jachttransport per schip, het zogenaemde lift-on-lift-off shipping. In principe is dan elke verre bestemming bereikbaar. De prijs wordt berekend aan de hand van gewicht, bestemming en afmetingen (ingekomen ruimte aan dek). Deze vorm van jachttransport heeft een aantal voordelen boven het inhuren van delivery crew: het gaat sneller, is veiliger en de kans op schade is aanmerkelijk kleiner. De slijtage, eventuele mankementen, motordraaiuren et cetera in aanmerking genomen bij een oversteek op 'eigen kracht', maakt jachttransport per schip zondermeer concurrerend t.o.v. het meer gebruikelijke inhuren van een afleveringsbemanning. Rudy Schreiber maakte gebruik van de diensten van Sevenstar Yachttransport, een Nederlandse specialist op dit gebied.
www.sevenstar-yacht-transport.com

Harde mijlen

Het Kielerkanaal werkt vervreemdend. Vooral als het landschap gaat glooien en groener wordt, bevinden we ons in een surrealistisch decor: campings, fietsers, vissers, groene weiden met koeien, wandelaars, en... zeeschepen. Op de een of andere manier pást het gewoon niet. Bij gebrek aan boeien kruisen we de pontveren maar af op de kaart.

"De Elbemonding is altijd gedoe! Ik heb er nog nooit gewoon kunnen zeilen." Rudy heeft hier vaak gevaren. Draaiende winden, veel stroom, tij en rivier die elkaar in de weg zitten. De enorme plensbui in de sluis van Brunsbüttel leek een voorbode, maar toen het kanaal ons uitspuugde, trok de lucht open en kregen we een mooi windje. "Nou, het lijkt vandaag mee te vallen. We hebben de stroom nog tegen, maar da's een kwestie van wachten", roep ik enthousiast. Oei. De Elbe heeft me blijkbaar gehoord. De wind loopt op, draait en vestigt zich met vijf Beaufort op de kop. De Elbe en de zee maken gemene zaak en de stroom wil maar niet draaien. Het water is knobbelig en hoekig. Steeds harder bonkend trotseert Kalue de golven. Schipper en maat zijn moe en besluiten tot Cuxhafen te gaan om een nacht normale slaap te pakken. Zestien mijl. Normaal een peulenschil. Maar het worden hele harde mijlen. Diep in de avond leggen we moegestreden aan in Cuxhafen. De wind blijft ook 's nachts flink doorstaan. Hij jaagt door het want. Van west naar oost. Zucht.

Stampen

"Gaan jullie eruit vandaag?" Onze buurman kijkt bezorgd de volgende ochtend. Hij heeft een groot, veilig en luxe jacht, maar vindt het te ruig. Tja, wij moeten wel. Het is woensdag en de deadline begint wat te knellen. En dus gooien we de trossen los. Wind: kracht vier Beaufort. Riching: tegen. Verstijfd zit ik uren aan het roer. De motor stamp, Kalue stamp. Het Noordzeewater is vuilgrijs. Ik verlang terug naar de Oostzee. Rond 20.00 uur zien we de

toren van Wangerooge en laten we de monding van de Weser bijna achter ons. Bijna. Want de stroom is gedraaid en dus verstoken we nu vooral diesel om enkel op onze plek te blijven. Ik ben het spuugzat en geef het roer over aan Rudy.

Daar zit ik dan: met een half-Duitse schipper op Duits water, op een boot die nergens heengaat. Te luisteren Nederland - Duitsland op de Duitse radio. Wat doe ik hier? Ik vervloek het kabinet, dat de Wereldomroep de nek heeft omgedraaid. Als Oranje dan ook nog roemloos ten onder gaat, duik ik gefrustreerd m'n kooi in.

Balans

Om half 4 's nachts los ik Rudy af. Het lijkt ons eindelijk een beetje mee te gaan zitten: hij heeft een flinke slag noordwaarts gemaakt en de wind is iets naar noordwest geruimd. Ik neem het roer over, maar dat valt nog niet mee: Kalue wil voortdurend naar lij, en niet zo'n beetje ook. Met de voet sturend hijs ik de bezaan. Dat brengt balans. Dan, bij het schijnsel van de zaklamp, nog een beetje trimmen en Kalue snijdt met zo'n zeven knopen prachtig door het water. Koers: 250 graden. Precies de goede kant op. Bij gebrek aan boeien en pontveren besluit ik dan maar de Duitse Wadden af te kruisen. Vervelend is het vandaag allerminst: de zon schijnt, we rommelen wat aan dek, smeren hier en daar een spanner en bekijken het resultaat goedkeurend. Uiteindelijk gaan zelfs de zeilpakken uit.

Na een dag varen leggen we aan in de jachthaven van Borkum. Onze stemming is uitgelaten: we hebben het gehaald, althans bijna. Morgen nog negen luttele mijltjes naar Eemshaven. Piece of cake!

Grijs en grauw

Dom, dom, dom. We hebben de zee en het weer voor lief genomen en de volgende dag wordt dat genadeloos afgestraft. Tegen half negen varen we naar buiten. De lucht is loodgrijs, het regent. Wind: zuidoost, vier tot vijf Beaufort. En wij moeten naar: het zuidoosten. Juist ja! De wind die we de hele week nodig hadden, komt nu! Erger nog is dat we ons in de getijdentabel een week vergalopperd hebben. En dus staat de stroom vol tegen, oplopend tot een knoop of drie in het Randzelgat. Kruisend en met de motor bij doen we ons best. "Halen we die boei?" "Ja... Nee!" Zes lange uren doen we over onze luttele negen mijlen. Dan varen we eindelijk Eemshaven binnen. Het is er grijs, grauw en troosteloos. Ik schiet een visserman aan om te vragen of er een plek is om op te drogen en op te warmen. Hij blijkt Oekraïner, maar goed op de hoogte: "Hier niks. Hier end van die wereld."

De vlucht van Kalue

Die zondag arriveert Slotergracht, onze eigen verhuisdoos. Er komen mannen in dikke pakken bij ons aan boord. Deskundige mannen. Wij worden geacht het gezag nu volledig over te dragen en Kalue te verlaten. Een duiker gaat te



*Streamer
"Hier niks.
Hier end
van die
wereld"*