

INHOUD

1	Een Noordzeereis	9
2	Ter verdediging van de Theemsmonding	27
3	De kwestie van de Schelde	48
4	Ensor en octopussies in Oostende	66
5	Vormen en kiezels op de Woeste Kust	84
6	De laatste badplaatsen – aan zee	104
7	Mare Frisicum, Frisia non cantat	117
8	Mythen over de oorsprong – een land onder zee	137
9	Een briefkaart uit Atlantis	148
10	Agressie op de Noordzee	167
11	Op de <i>Halligen</i>	184
12	Waar twee zeeën elkaar ontmoeten	204
13	Het spel van de visserij	225
14	De <i>Radiant Star</i> van Shetland	242
15	Nieuwe zee, nieuwe hoofdstukken	270
	Verder waden	281
	Dankwoord	289
	Register	291



DE
NOORD-
ZEE

Faerøer

Shetland-eilanden
Yell
Sullom Voe
Lerwick

Orkney-eilanden



Neuk of Fife

Farne-eilanden

Doggersbank

Hull
Spurn Point

Halligen
Sylt
Amrum
Langeness

Schiermonnikoog
Terschelling
Texel

Orford Ness
Leigh-on-Sea
Tilbury
Londen
Canvey Island
Sheerness

Amsterdam

Antwerpen
Brussel
Knokke
Blankenberg
Zeebrugge
Oostende

Paris

NOORWEGEN

ZWEDEN

Oslo

Tanumshede
Göteborg

Skagen

DK

Berlijn

DUITSLAND

BELGIE

IER-
LAND

VERENIGD
KONINKRIJK

NL

HET KANAAL

FRANK-
RIJK

HOOFDSTUK 1

Een Noordzeereis

Een grijsgroene uitgestrektheid van grauwe golven die je met witte schuimkoppen boosaardig aangrijzen, en boven dit alles een vreugdeloos dof wolkendek als van nat papiermaché ...

Joseph Conrad, *Mirror of the Sea*
(‘De spiegel van de zee’)

Dik ingebakerd in truien, windjack en handschoenen keek ik vanaf het dek van een vrachtschip neer op een sprookjesachtige stad vol lichtjes, die zich langs de zuidoever van de Humber uitstreckte. De vloed was aan het opkomen en het vrachtschip ms *Longstone*, klaar voor de afvaart naar het Zweedse Göteborg aan de overkant van de Noordzee, zat nog vast aan zijn trossen. Maar in afwachting van het losgooien lag het al te brommen en te dreunen. Havenwerkers in feloranje overalls liepen heen en weer over de kade, en boven het zware geluid van de scheepsmotoren uit dwarrelden flarden van hun stemgeluid omhoog, als zakdoekjes die ik probeerde te vangen, maar die al snel wegvlogen in de winderige herfstnacht. Binnen op de brug leek het warm en beschut, en er gloeiden en knipperden allerlei schermen en instrumenten. Ik had me nog niet durven voorstellen aan de mensen daar.

Op weg naar het schip was ik een doolhof van controlepunten en doorgangen gepasseerd, met een felgekleurde veiligheidsjas aan en dito helm op, en niet voordat ik een formulier had ondertekend waarin ik verklaarde op eigen risico het haventerrein te betreden. Een paar passen binnen de hekken was het voor mij al strikt verboden terrein – en terecht, gezien mijn onhandigheid en de veelheid aan vreemdsoortige voertuigen die af en aan reden tussen zich voortdurend wijzigende muren van opgestane scheepscontainers. (Bij een van die voertuigen – een paar enorme poten op wielen zonder romp met een cabine op zo'n zeven meter hoogte – vielen figuren uit het werk van Georges Braque of Jeroen Bosch in mijn ogen volkomen in het niet.) Voor mijn eigen veiligheid, zo werd me gezegd, werd ik langs een rij met klemborden uitgeruste mannen geleid om uiteindelijk in de hol echoënde scheepsromp te belanden.

In de loop van de middag hadden de kleuren functioneel en gedempt aangedaan. Maar vlak voor zonsondergang schitterden de voorruit van duizend fabrieksnieuwe auto's, als schilden van krijgers uit de verre oudheid tijdens een verhitte veldslag. Weer een uur later, de zon verdwenen achter de westelijke horizon, was er een heel ander lichtspel, van een onaards natriumoranje, magnesiumwit en peridoot- of olijfgroen schijnsel, dat het sombere, zachte, monotone dreunen in de nacht doorsneed. Vlak voor middernacht viel alles samen: het stampen van de motor werd dieper en de *Longstone* kwam los van de kade om traag de donkere vaarweg op te glijden.

Een goed uur lang bleven de fantastische lichten aan stuurboord helder in het duister geëtt, terwijl aan bakboord de rivier zich zeewaarts verbreedde, vaag afgetekend, zwart en onverbiddelijk.

Ik sliep in een reservehut, die ruim en comfortabel was, aan het andere einde van de (geurige, dampende) kombuis. In de mess lagen her en der spullen die door reizigers vóór mij waren achtergelaten – beduimelde oude afleveringen van een truckerstijdschrift en ander leesvoer. Patrick, de eerste stuurman (die mij onder zijn hoede had, maar geen idee had van de reden voor mijn aanwezigheid), verontschuldigde zich voor het ontbreken van medereizigers. In de weekends, zei hij, was het schip afgeladen met Ierse vrachtwagens vol rundvlees op weg

naar Zweden. Ik verzekerde hem dat ik het prima vond om alleen te zijn.

's Ochtends werd ik langzaam wakker en keek door de patrijspoort naar het grijs daarbuiten, voordat ik me naar de brug begaf. Met een mok koffie in m'n handen keek ik hoe het grote schip zich door de levendige maar meegeevende golven ploegde.

Op zee is voortgang maar moeilijk waarneembaar en alles gebeurt er langzaam. Alleen Patrick, tweede stuurman Steve en ik waren op de brug. Ik keek naar de horizon en de meeuwen. De kapitein was in zijn hut, waar hij het grootste deel van de dag doorbracht. Patrick zei tegen me dat dit een goede reis zou worden. Hij had het grootste deel van het afgelopen jaar op de Falklandeilanden gevaren, drie weken heen, drie weken terug, en bij aankomst in Port Stanley was hij duf en lusteloos door overconsumptie van dvd's en een gebrek aan goede conversatie. Dit was voor hem eigenlijk maar een bustripje, een vierdaags rondreisje van duizend mijl vanaf de riviermonding naar Göteborg aan de oostkust van het Skagerrak.

'Skayraak' – zo sprak hij het uit, alsof hij het krassen van een kraai imiteerde.

In vroeger eeuwen maakten veel kleinere en kwetsbaardere schepen deze zelfde oversteek, beladen met balen wol en bundels onderrokken. Als ze uit het noorden terugkeerden, waren ze volgestouwd met warme pelshuiden, oud barnsteen en hout. Wij gingen auto-onderdelen en kattenvoer naar Zweden brengen, en het schip zou als retourvracht Volvo's en kerstbomen meenemen.

Dit was een geregelde dienst voor de *Longstone*, genoemd naar een van de Farnes-eilanden aan de noordoostkust van Engeland. Aan de voet van de rood-met-wit gestreepte vuurtoren van portlandsteen, waar ooit de vuurtorenwachtersdochter Grace Darling had gewoond, had mijn zoontje ooit een ontmoeting met een zeehondenjong gehad. Ze waren allebei geschrokken en staarden elkaar aan – de een stiekem van achter mijn benen, de ander weggedoken in een rotspoeltje, met zijn ogen en trillende snorharen net boven het donkere, spiegelgladde water.

Het was midden op een stralende dag. De oeroude rotsen waren bedekt met okergeel korstmoss, alsof ze een ruw soort zonnespiegel waren. De zee was zo kalm dat hij wel leek te slapen, en wij, met T-shirts aan en een zonnebril op, hadden een ijsje gegeten en

zeekoeten geteld. In de herfst wordt de kust bij de Farne-eilanden moorddadig ongestuurd. In vroeger tijden joegen de septemberstormen de schepen reeds naar veilige havens, waar ze tot het voorjaar bleven. Maar dat gold niet voor een modern schip als de *Longstone*, dat bij vrijwel elk weertype de scheepsroutes bevaart, de Humber-monding uit, bij noordenwind via de zuidzijde van de Doggersbank, zoals verstandige schippers altijd hebben gedaan.

Over een dag zouden we dicht langs de eilanden komen die als een halssnoer langs de Friese kust liggen – Sylt (spreek uit als Suult), Amrum, Terschelling, Schiermonnikoog – en iets noordelijker Helgoland en de *Halligen*, ‘half-eilanden’. Onderweg passeerden we een woud van boorplatforms, de olielagen opslorpend die in een ver verleden bomen waren geweest, met vlamme fakkelpijpen als brandende lucifers in de verte. Ze hoorden tot de jongste aanwinsten van de Noordzee, nog maar één generatie oud. Maar andere kenmerken van de onaantastbare zee houden koers bij al haar buienstand – de grijsgroene grauwhed die Conrad beschreef en de boosaardige grijns van het water, met de sombere lucht erboven. De Feniciërs en de Romeinen, zo peinsde hij, ‘hadden dagen als deze meegemaakt, zo anders in het winterse licht dan zijzelf ooit hadden gekend op hun eigen Middellandse Zee’.

De voortgang van een zeereis wordt afgemeten aan de etens tijden. Met lunchtijd kraakte een bericht van de kombuis door de intercom op de brug. ‘Zeg maar tegen de passagier dat zijn lunch klaar is,’ luidde het bericht van Lewis, de kok uit Liverpool. Met z’n grauwe gezicht en z’n spiegelgladde kop had hij me scheef aangestaard en gevraagd: ‘Spreek je Engels?’ Met stomheid geslagen kon ik alleen maar knikken, zodat ik hem niet overtuigde.

Bij de deur van de kombuis gaf hij me een omelet als een glanzende wieldop en verwees hij me naar de verlaten mess. Daar at ik er een stukje van, dat ik wegwerkte met een pareltje uit de ingezondenbrievenrubriek van het *Meat Trades Journal*.

Terwijl de *Longstone* slingerde en gierde, vermaakte ik me met de weinige vogels die de sombere weidsheid bevolkten. Meeuwen waren er volop. Zeldzamer en interessanter was een enkele drieteenmeeuw of een zwerm zwarte stormvogeltjes die met duizelingwekkende vermetelheid vlak boven de golftoppen scheerden. (Op 17 september 1798 beschreef Samuel Taylor Cole-

ridge, die voor het eerst Engeland verliet op een pakketboot naar Duitsland: 'Een eenzame wilde eend – het is nauwelijks uit te leggen hoe boeiend dat was in die lege waterwoestijn rondom.')

Op zee is elk schip dat in zicht komt een opmerking waard, zoals je tijdens een eenzame natuurwandeling soms een passerende vreemdeling nakijkt. Eerst een paar vistrawlers, dan een torenhoog beladen containerschip, daarna een ander *roll on-roll off*-schip (ofwel 'ro-ro'), een concurrent van ons op de terugweg van Göteborg. Onze stuurman kende de stuurman van dat schip en vergastte me op een lange monoloog over commerciële rivaliteit, rederijen die onder de prijs werken en bemanningsagent-schappen die niet te vertrouwen zijn, voor het geval ik in de veronderstelling verkeerde dat vrachtvervoer niet meer is dan simpel goederen van de ene plaats naar de andere brengen. De schepen zetten de horizon in perspectief en gaven dimensie aan de schijnbare eindeloosheid van de eeuwige golftoppen.

Ik zou bijna zijn vergeten waarom ik eigenlijk aan boord van de *Longstone* was, in slaap gesust door het trage slingeren, de voorbijglijdende uren, de mokken thee. Maar deze rusteloze watermassa was precies de reden. Ik was aan een boek begonnen over deze zee en de wereld eromheen, die maar al te vaak neerbuigend is beschreven, veracht om haar wispelturige mistroostigheid, haar guurheid, haar vochtige kille stranden en ongetwijfeld in zeker opzicht ook haar nut. Maar zowel de zee als de door haar omspoelde kusten hebben hun eigen allure. Zijn de nevels, dampen en nukken van de Noordzee niet een dekmantel voor een veelheid aan parels, zoals de Middellandse Zee allerlei ondeugden verbergt onder haar schittering?

Jazeker, de zee wist zo handig de sporen van haar eigen geschiedenis uit. Veel van de kustverdedigingswerken uit de laatste wereldoorlog zijn nu al tot vergetelheid afgebrokkeld. Overblijfselen uit voorgaande eeuwen en millennia zijn nog moeilijker naspeurbaar.

Vroege bewoners van de Noordzeekusten, de Chauken en de Friezen, wierpen terpen op – kunstmatige heuvels waarop ze hun huizen annex voorraadschuren en stallen bouwden en akkertjes aanlegden. Zulke structuren boden bescherming tegen de woedeaanvallen van de golven, die maar zelden blijvende schade aanrichtten. De overgang naar het bouwen van dijken –

die de chaos van de zee temden – viel samen met de verspreiding van het christendom. Zou er een parallel kunnen zijn tussen landaanwinning en het winnen van de heidense ziel? Sommige archeologen hebben suggesties in die richting gedaan.

Voor het benoemen van de zee en haar delen en het overleveren daarvan waren klassieke geesten nodig, afkomstig uit warmere wateren. Deze vroege reizigers vielen van de ene verbazing in de andere. De getijden waren een voortdurend raadsel. In 325 n.Chr. beschreef de Griek Pytheas van Massalia [Marseille] het rijzen en dalen van het getij als de ‘longen van de zee’, toen hij er langs de kust van de Lage Landen mee in aanraking kwam. En toen Plinius de Oude over de tweemaaldaagse transformatie van de modderbanken van de Friese eilanden hoorde, wist hij niet of die tot het land of tot de zee gerekend moesten worden. Dit tastte het axioma aan dat iets het een is of het ander – maar dit doet de Noordzee wel vaker. Hij noemde de zee bij Brittannië *Oceanus Britannicus* en die bij de Duitse kust *Mare Germanicum*.

Beide waren riskante plekken voor de Romeinen. Ten dele vanwege die verraderlijke getijden, maar ook omdat ze niet de heersers over deze wateren waren. De Friezen en andere stammen waren hier oppermachtig en de Pax Romana was buiten bereik van land aanzienlijk minder van toepassing. In het jaar 69 vochten Romeinse schepen een zeeslag uit met een cohort muitende Germanen die de euvele moed hadden gehad om vierentwintig van Caesars beste galeien te stelen. Een eeuw later waren de Picten de ijverigste onder de zeerovende volkeren. Later waren het de Franken en de Saksen. De druppel die de emmer deed overlopen was de zogenoemde *barbarica conspiratio* – een aanval in 367 vanuit zee op het Romeinse Brittannië en het noorden van Gallië door een helse combinatie van Picten, Scoten, Saksen, Franken en zelfs Attacotti, beruchte Britse barbaren, mogelijk kannibalen.

Naarmate de Romeinse invloed begon te tanen, werd de Noordzee beroerd door nieuwe turbulentie. De Picten streken neer vanuit Schotland, terwijl de Saksen snel en soepel de Mare Germanicum overzeilden. Het vacuüm dat de zich terugtrekkende legioenen hadden achtergelaten, trok handelsvolk en indringers (vaag onderscheid) aan, die een ongetwijfeld welverdiend imago hadden van plunderen en platbranden, maar ook