





25 jaar varen met de Westerdijk zeeschouw Weerlicht



Foto's en tekst: Els Knol-Licht

In de eerste twee afleveringen hebben we kennis gemaakt met de familie Knol en hun 10 meter Westerdijk zeeschouw. We hebben kunnen lezen hoe en waarom de beslissing voor het bouwen van de zeeschouw is genomen en hoe het schip is betimmerd. In deze aflevering kunnen we lezen over het varen met kinderen op het Wad en het maken van lange(re) tochten naar het Duitse wad en de Oostzee.

Vervelen deden de kinderen zich amper tijdens het varen. Meestal speelden ze binnen, kleurden, plakten en bouwden hutten in het vooronder. Op het wad komen echt langdurige zeiltochten niet zo vaak voor. Een uur of zes is wel het maximum. Dan is er altijd wel weer een verplichte tijstop, een ankerplek, een haven of een goede droogvalplaats. En zodra we liggen zijn er weer tal van nieuwe dingen om te doen. Heel creatief word je. Wat te denken van een schommel maken met het bootsmanstoeltje aan de kluiverboom? Of slingeraapje spelen aan een val tijdens een eindeloze drijfpartij; in de mast klimmen langs de rakbanden met klootjes; brooddeeg kneden, eigen bolletjes draaien en in het oventje bakken. Geuren van versgebakken brood over een leeggelopen wad. Oppeuzelen, net zoals scholekster en meeuwen ook etend met het opkomende water mee weer langs de boot scharrelen. In het bijbootje zitten en stokje in 't stromende water houden als er nog een tij-tje gewacht moet worden; voor het water geheel weg is. In het water rond dartelen als de boot net knie-deep staat; er zijn eindeloos veel variaties mogelijk.

Schommelen aan kluiverboom.

Voor langere tochten hadden we altijd Suske's en Wiske's achter de hand. Als de jeugd de hand naar elkaar begon uit te steken was het weer de 'hoogste' tijd voor een Suske. Voor de vakantie werden die voordelig per dozijn ingeslagen en misten hun doel nooit. Ook de wal op gaan en moeten lopen naar winkels die altijd te ver zijn als je gewend bent je te laten verplaatsen, kreeg iets aantrekkelijks door op een 'buit' uit te gaan: de buit was een sticker van de plaats waar we voor het eerst waren (de toiletruimte aan boord is er mee volgeplakt door de jaren heen) en het kopen van een nieuwe smurf op de Duitse waddeneilanden. Het legioen smurfen heeft zich in de jaren tussen '70 en '80 behoorlijk uitgebreid. Deze verzameltick heeft aan boord tot veel speelplezier geleid. De smurfen gaan niet stuk en zijn groot genoeg om niet in alle hoekjes en gaatjes te verdwijnen. Ook nu kan ik de verleiding niet weerstaan nog af en toe een nieuwe smurf te kopen, zoals ook de stickerjacht zijn eigen leven is gaan leiden. Het wordt steeds moeilijker om een 'nieuwe' plaats aan te doen in onze actieradius van Denemarken tot Zeeland. Noordpolderzijl heeft nog steeds geen sticker. Wie vult dat gat?

Mini- en megazeepbellen blazen over het stille water bij laag licht is ook een attractie die zijn weerga niet kent. En dan de tijd die je samen aan boord hebt voor spelletjes, lezen en voorlezen, waar je thuis niet aan toekomt. Ook de verplichte boekenlijsten voor het eindexamen werden aan boord gelezen, waar anders? Nog afgezien van het lezen dat ze als vanzelf gingen doen omdat wij veel lezen.

Fietsen hebben we ook veel gedaan op de Nederlandse waddeneilanden, totdat we alle schelpenpadjes wel kenden. Meestal bleven we ergens nooit langer dan één nacht. En als het effe kon ankerden we liever, behalve bij Vlieland. Als we tenminste in de



Smurfen bij karakteristiek ovaal raampje.

werkhaven konden liggen. Daar lag je zo uniek. Bij mooi weer gingen we met het kroost naar het waddenstrandje; bij minder weer fietsen en 'dorpje doen'. Bij slecht weer volgden we de vaarbewegingen van anderen in de Vliestroom of in en om de haveningang. Tegenwoordig is Vlieland altijd zo vol dat liggen in de haven niet leuk meer is. Het uitzicht in de voorhaven wordt belemmerd door witte muren, groot, hoog en bemand met landrotten. Je kunt fatsoenshalve niet meer van boord omdat er altijd wel iemand is die het eindelijk zijn tijd vindt worden om zich als roerend goed te gaan manifesteren en ertussenuit wil. Spectaculaire manoeuvres! Ook van de chartervloot, die zich dagelijks wendt en keert in de volgepropte porseleinkast. Adembenemend dat wel.

West-Terschelling heeft zijn grootste aantrekkelijkheid voor ons verloren omdat we het zoveel dik beklemd liggen tussen dijk en 'platbodem'steiger verafschuwen. Evenals de hindernissen die je moet overbruggen en de afstand die je moet lopen om je ochtendplasje fatsoenshalve te kunnen deponeren in een daartoe neergezet 'toiletgebouw'. Je zal maar hond zijn...

De tijd dat je bij Ameland op gelijke hoogte en in alle rust aan de kade droog kon staan met een bevriend kielschip is voorbij. De prut van weleer had zijn voordelen. Ook nadelen, daarover zijn kostelijke verhalen te vertellen. Kom eens langszij zou ik zeggen.

LEERSCHOOL

Hoewel we het zeilen en wadvaren vooral samen in de praktijk hebben geleerd, ben ik op een bepaald moment toch begonnen aan een theoretische basis. Ik zeilde weliswaar al vanaf mijn 10^e (mee) op een 16 kwadraat en kende ik de wedstrijd- en vaarregels voldoende, toch wilde ik op het zoute water meer. Iedere zich zelf respecterende (zee)zeiler deed in Lauwersoog de cursus kust-

navigatie bij onze 'grote vaartman' Martin Loos, gezellig in het eigen vertrouwde clubschip. Ik dus ook Van alles geleerd: van werken met sextant tot lichtherkenning, van variaties tot peilingen. Ik haalde mijn diploma, dat jaren later met aanvullend examen omgezet kon worden in 'het klein vaarbewijs'. Ik mag dus harder dan 20 km per uur en varen met langer dan 15 m, al zal ik dat waarschijnlijk nooit doen.

Het meest onontbeerlijke certificaat vond ik evenwel het 'bedieningscertificaat voor de marifoon'. Opmerkelijk vond ik het feit



Ameland '79: bakboordsteun voor bevriend kielschip in prut

dat de marifoonbediening automatisch op naam geschreven werd van degene die het apparaat destijds had gekocht, toen een marifoonexamen nog niet verplicht was. Als die persoon niet aan boord is mag je volgens de regels de marifoon niet bedienen. Dus zou ik niet zonder hem met de boot op stap kunnen. Dat was mijn eer te na, dus haalde ik dat papiertje en ging af en toe zonder 'mijn schipper' op stap. Zoals hij een enkele keer ook een dagje met collega's ging varen zonder mij. Zonder elkaar varen doen we niet graag meer. Je bent anders de hele dag aan het 'schoolmeesteren'. Op zulke dagen leer je waarden hoe automatisch allerlei zaken aan boord verlopen als je met je eigen vertrouwde volk vaart. Je hoeft niets uit te leggen, ieder weet alles te vinden, kent zijn plaats en taak, en legt de juiste knopen.



Stickers in 'badkamer'.

Je komt ook niet voor onaangename verrassingen te staan, zoals die keer dat na terugkeer op het zoete water een gast aanbod om te helpen bij het 'putsen'. Bij de eerste de beste zwaai over boord vergat hij het touw vast te houden. Of, wat erger had kunnen aflopen, de keer dat een landrot familielid mee was en zeer behulpzaam de kraanlijn vastzette. De neerkomende giek werd geremd door het kajuitdak, het hoofdletsel bleef gelukkig beperkt door een fikse buil en schrik. Zo zijn er nog een reeks aan voorvallen te vertellen. Ik hou me nu maar even in.



VERRE TOCHTEN

Het Nederlandse en vooral Duitse wad is vaak het doel geweest van onze vier weekse vakantie. Een aantal jaren konden we meer tijd vrij maken en kozen dan voor Denemarken, daar zijn we nu zeker een keer of zes geweest. De eerste jaren voeren we via de Duitse kanalen heen en terug, totdat we zo flauw waren van het dagenlang motoren met de mast plat, dat we ons voorgenomen hebben 'dat nooit weer'. Toch moet je het zeker een keer gedaan hebben, vanwege het ontdekkingsreisachtige karakter van alles wat je voor het eerst ziet. Alleen het Küstenkanaal is afzien, eindeloos afzien. De rest is best wel leuk, alleen moet je geen mast/zeil en touwwerk aan dek hebben liggen en wensen dat je kon zeilen. Want dat kan daar niet. Dan toch maar duizendmaal liever de



Mast hijsen met sprengel, Bremerhaven '89.

onvoorspelbaarheid van een tocht over het wad. Liefst zeilend, soms motorend om nog een wantij te halen of omdat de wind tegen is.

De Oostpunt van Wangerooge heeft iets magisch voor ons. Daar stoppen we altijd. Het zal subjectief zijn, maar volgens mij schijnt de zon daar vaker, is de lucht er blauwer, zijn de wolken witter, is het zand geler, de branding mooier, het water schoner en ankeren /droogvallen veiliger en beschutter dan elders. Kortom een ideale plek. Verder via der Hohe Weg en het Elbe/Weser Watt blijft een uitdaging die we graag aangaan. Al hebben we nu het voordeel (tijdwinst) van het 'buitenom gaan' ook ontdekt.

PLANNING, BEVOORRADING EN BEREIKBAARHEID

Vooraf wordt het schip volgestouwd met voldoende proviand en drinken om weken voort te kunnen. Bijna nooit hoeven we uit gebrek aan het een of ander noodgedwongen naar een haven. We gaan alleen als ons dat past. Verse spullen zijn na een dag of vier op of niet lekker meer. Brood kunnen we zelf bakken. En vaak doet zich vanzelf wel een gelegenheid voor om de behoefte aan vers te bevredigen. In al die jaren hebben we ervaren dat het water grenzen-loos is. Wel hesen we het Duitse of Deense gastenvlaggetje om aan te geven dat we ons bewust waren van 'andere' wateren. Eenmaal kregen we controle aan boord, toen we geankerd lagen bij Wangerooge-west, oostelijk van de haven in een prachtige natuurlijke baai. Toen mocht dat nog. De kindertjes speelden in het zand. De douanemensen dachten dat we met een schip vol belastingvrij goed van Helgoland kwamen. We hadden wel (te) veel aan boord, het was nog in het begin van de vakantie. Behalve dat het schip doorzocht werd, maakten ze het ons niet lastig.



Telefoneren op pittoresk eilandje Musholm '94.

Afspraken om op bepaalde tijden ergens te zijn of te bellen vinden wij uit den boze. Tij, wind en zin bepalen onze voortgang. Nu het tijdperk van de 'mobiel' is ingetreden zijn we verlost van het gedwongen naar havens te moeten om een telefooncel te zoeken. En van het af luisteren van de eindeloze 'verkeerslijsten' via de marifoon in de vakantieperiode. Al es-em-essent met onze 'naasten' weten we ook wat voor weer zij hebben. Onaangenaam was de verrassing op de stille Oostzee toen we door onduidelijke oorzaak (atmosferische omstandigheden?) in de loop van 24 uur hetzelfde zakelijk sms-je 14x binnenkregen. Ook ondervonden we de beperkingen van het bereik bij een 'oversteek'. We hadden immers gezegd dat we altijd bereikbaar waren...! Dat is dus niet zo. Ook op het oostelijke wad wil het wel eens zo zijn dat we buiten het Nederlandse netwerk vallen en dat je slechts via het Duitse netwerk verbinding kan krijgen.

Als we de keus hebben, laten we ons vakantiebegin richting Denemarken bepalen door het tij: een week met aankomend springtij en twee hoogwaters bij daglicht op de heenweg. Dat schiet het snelste op, terwijl je overdag op het mooist en hopelijk warmst van de dag zwemt, droogvalt, zonnebaadt en brood bakt. Een jaar of zes terug hielden we het op de heenweg slechts warm in wintersportkleding. Ach zo lang het droog is...! Nimmer was het zo nat en onbetrouwbaar buig als die keer toen we Wangerooge en Minsumeroog passeerden. De Jade lokte niet bepaald, het meelopend tij laten schieten nog minder. Dan ben je blij met motorvermogen en het feit dat het geen onbekend terrein meer is. Voor de nacht blijven steken op het wad is te doen, maar rondspoken in de nabijheid van de snelstromende Jade, Weser of Elbe is uit den boze. Dat zouden we ergens anders trouwens ook niet doen. Met de 'spijker ervoor' op het wad slaapt Luuk goed. Ik slaapwaak, hoor alles en voel elke verandering. Eenmaal op het Kielerkanaal kun je bijkomen ook al moet je zo'n 10 uur motoren. Er is veel te zien, veel te doen (schoon schip maken, soms brood bakken, slapen, lezen, bij toerbeurt sturen, voorbereiden op wat nog komen gaat).

Vijf dagen van Lauwersoog verwijderd begin je aan de Oostzee, een nieuwe dimensie, eindeloos kunnen varen zonder voortdurende stroom- en waterniveauwisselingen. Je moet je eigen stops weer gaan kiezen en koersen bepalen. En tot hoe ver ga je? Je moet ook weer terug. En als je de eeuwige tijd niet hebt, heb je de wind ook niet altijd mee. En of een zeeschouw nou echt geschikt is om op te boksen tegen windkracht 5 golven op sommige stukken open Oostzee-water? Nou nee.

Zoals de keer toen we achter de luwte van de krijtrotsen van MØN vandaan kwamen. Vreselijk. We hebben daar, zacht gezegd, een onplezierige stuk gevaren. Bovendien de fout gemaakt alleen op motor de kortste weg, vlak om de punt, te willen nemen. Pas achteraf hebben we begrepen waarom het zo lang duurde voor we om die punt waren. Er trok daar een fikse stroom om die hoek, veroorzaakt door opstuwing tegen het land door de heersende windrichting. We hadden veel beter gereefd een eind weg kunnen varen, om dan bij een volgende slag op Klintholm aan te koersen. Op dit soort onverkwikkelijke tochten moesten we vaak denken aan een uitspraak van één van de Westerdijk-



De 'Weerlicht' ligt beschut bij krijtrotsen MØN '96.



Stroom en wind tegen op weg naar Klintholm.



Weerlicht in Stralsund.

bouwers, die zelf ooit eens met een Westerdijk-schouw op het wad verzeild raakte met een stevige wind en aan de schipper vroeg: 'Kin er dat wol ha?'.

Tot nu toe wel. De boot kan kennelijk meer verdragen dan de opvarenden. De reacties op te (in)spannende stukken varen bleven nooit uit. Ze waren nogal verschillend: ik wilde onmiddellijk vieren dat het gelukt was, Luuk begon eerst te mopperen. De spanning keerde evenwel altijd, binnen het uur na aankomst op een veilige plek, weer tot normale proporties terug. Al kon het dan soms wat langer duren voor we mentaal klaarstonden voor een volgend niet geheel te overzien traject.

De Elbe heeft ons meerdere keren onaangenaam verrast na een ogenschijnlijk goed begin. Of je nou heen of terug gaat, het kan verkeren. Er hangt veel af van het juiste samenspel van stroom en wind voor Cuxhaven. En dat strookt niet altijd met eigen ritme, planning en ervaring. Alleen daar, in het zicht van Cuxhaven, ben ik tot twee keer toe ooit echt bang geweest. Het gevaar om met schouw en al overspoeld te worden door, of onder te duiken in, snel elkaar opvolgende steile golven leek niet denkbeeldig. Het is niet gebeurd. De tijd in het Schuitengat in ons eerste jaar is er kinderspel bij.

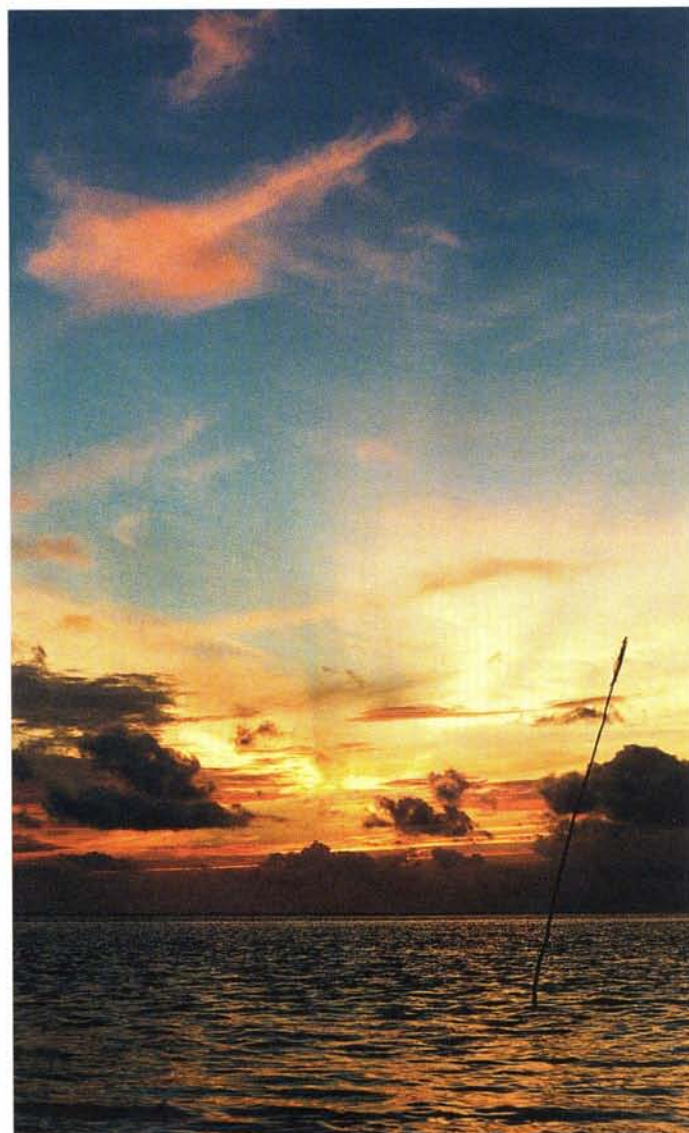
ZEELAND

Van Lauwersoog uit is Zeeland voor ons even ver als Denemarken. Door overheersende oostenwind in '84 kwamen we al snel op het laatste Nederlandse eiland. Toen het weer omsloeg doken we bij Den Helder naar binnen en zijn toen min of meer uit nieuwsgierigheid verder afgezakt via de kanalen. Dit motorbootje spelen met staande mast had wel iets. Zeker met het onstabiele weer die week. Alles was nieuw voor ons. We genoten van het zicht op de grazende koeien in de Haarlemmermeerpolder. Een absurde gewaarwording om hoger te varen dan koeien grazen. Zeeland zelf als vaargebied beviel ons minder. Prachtige plaatsjes, dat wel. Van bomvolle marina's houden we evenwel niet, evenmin van kuddevaart door sluizen. De onvermijdelijke drukte op de oost-west heen en weer trajecten vanwege dijken en dammen lag ons ook niet zo goed. Veilige ankerplekken op de ruimte zijn er schaars. Vrijwel alles is open en onbeschat voor de (over)heersende Westenwinden. Verwend als we zijn door de ruimte en rust op het oostelijke en voor ons nabije Duitse wad. Zeeland bleek toch een voordeel te hebben dat jaar. De gemiddelde temperatuur en het aantal uren zon lag aanmerkelijk hoger dan op het wad. Toen er na een paar weken, en voor ons op een goed moment, een stabiele periode met mooi weer en zuidoostenwind werd verwacht, hebben we de stoute schoenen aangetrokken en zijn we buitenom terug gegaan. Behalve éénmaal in een voorjaarswedstrijd naar de uiterton in het Westgat bij Schier hadden we nog nooit buitengaats gevaren met onze zeeschouw. Hoezo ZEEschouw. Er is weinig zeewaardigs aan een platte boot met oorkleppen en een grote kuip. Een hele belevenis om langs het strand van Scheveningen te varen en bij IJmuiden weer naar binnen. IJmuiden, waar de roots van mijn ouders liggen, waar mijn vader als jonge vent met een zeilkano de pieren uitvoer, waar Fred en ik vele vakanties hebben doorgebracht bij fami-



Zeelandbrug: kunnen we er onder door?

lie op het sluiseland! Het geeft een kick om daar te varen. Als zeiltocht over zee stelde het niets voor. Wel deining en te weinig wind. Zonder motor zachtjes bij waren we niet voor donker binnen geweest. Dat was maar goed ook. Die nacht spookte het ietwat noordelijker langs de kust: dikke onweersbuien met ver-



Een prik: wad heerlijk!



Ongepland vast: eigen zandbult en speelvijver groot gevolg van sterke stroming.

raderlijke vlagen. Via Amsterdam en het IJsselmeer hebben we zo snel mogelijk het wad weer opgezocht. Weg van de drukte, algen en vliegjes op het IJsselmeer.

Vijftien jaar en evenveel vaarvakanties later komen we ongepland terecht in de buurt van Rügen. Een sticker van Stralsund kon worden bijgeplakt. Op weg naar de Oostzee troffen we haven- en dorpsgenoten in het Kielerkanaal. Zij waren op de terugweg en waren het jaar ervoor rond Rügen geweest. Kaarten en boeken waren aan boord en werden overgeheveld. Je kan immers nooit weten hoe de wind waait. En inderdaad, de wind bracht ons in een paar lange dagtrips zonder veel moeite die kant op.

Het was snikheet en ik was jarig toen we in de buurt van Warnemünde/Rostock kwamen. Vanwege de verjaardag zouden we aan wal eens lekker uitgebreid gaan eten. Omdat we daar niet dagelijks komen zijn we, ondanks de hitte, toch maar binnengelopen. Het was een drukte van belang - een soort Medemblik met internationale wedstrijden van open bootjes. Veel wapperende klapperende zeiltjes lagen klaar om de haven uitgesleept te worden. Veerboten voeren af en aan. Met moeite vonden we een plek waar we onze boot vast konden knopen. Veel bekijks, zo'n boot met zijswaarden blijkt hier een uitheems verschijnsel. Daar hadden we niet zo bij stilgestaan. In de luwte en volle zon was het aan boord niet te harden. Hier moesten we niet te lang blijven. Voor we weer losgooiden zijn we toch maar eerst even op de wal gaan kijken. Nimmer zoveel leer, kettingen, haarkammen en geverfde

haren bij elkaar zien slenteren langs stalletjes en kraampjes met prullaria, sieraden, vis en vette hap. Station met trein naar Rostock op loopafstand. Hoge frequentie. Half uur rijden. Toch maar doen? Nieuwsgierigheid was sterker dan fysieke ellende. Achteraf hadden we geen spijt, al zijn we maar paar uurtjes in Rostock geweest. Het was zeer de moeite waard om de vele wederopbouwactiviteiten van de stad te zien na de val van de muur. En sporen van de vroegere bloei als Hanzestad.

Terug aan boord voeren we onmiddellijk de haven uit hebben de boot voor anker gegooit - net buiten de haven waar even verderop ook boten dichtbij een druk strandje lagen. Die drukte lokte ons niet. Wij bleken evenwel in de soms heftige deining te liggen van de af en aan varende veerboten. We lieten ons wiegen en sprongen bij tijd en wijle overboord ter afkoeling en genoten zo van het gratis golfslagbad. Terwijl we een verjaardagsmaal improviseerden balde het zwerk zich in het Noorden samen. Daar lag Denemarken, onzichtbaar. Van ons gescheiden door een groot stuk open water, wel wat anders dan een geultje op het wad. Dit was geen plek om te overnachten. Toen de eerste weerlichten zich vertoonden en het gedonder zich liet horen hebben we de haven maar weer opgezocht.

Westerdijk Vaarders Contact
els.luuk@worldonline.nl of 06 51140711

www.wadvaarders.nl
berichten@wadvaarders.nl