



KEERRECHT



25 jaar varen met de Westerdijk zeeschouw Weerlicht



Tekst en foto's: Els Knol-Licht, illustraties Fred Licht, Middelstum

In de vorige aflevering was te lezen hoe het ook af en toe mis kan gaan tijdens zeiltochten, vooral op stromend water. Motorpech, een aanvaring, varen met familie/vrienden, allemaal zaken die een (platbodem)schipper in de loop van 25 jaar kan meemaken. In deze laatste aflevering gaat de auteur in op het jaarlijks onderhoud aan de boot, het varen met het gezin en hoe lang het kan duren voor je de eerste stap durft te nemen om eens buitengaats te gaan met je platbodemjacht. Want een zeeschouw is wel wadendzee-waardig, maar hoe staat het met de zeewaardigheid.

Elke winter staat het schip op de wal buiten onder een robuust dekkleed dat de tand des tijds tot nu toe heeft doorstaan. Globaal betekent het dat we van november tot in maart niet of nauwelijks omkijken naar het schip en iets meer naar de niet varende Knollen-familie en andere bevriende landrotten. Zo hopen we de contacten te kunnen onderhouden als de dagen kort en de avonden lang zijn.

Bij de eerste de beste zonnige dag in februari/maart begint het echter al weer asociaal te kriebelen. Vorig jaar was dat op 02-02-02. Een ieder zal zich de zonnige trouwdag van de kroonprins herinneren. 's Middags stonden wij in de tuin een gedemonteerd stuk potdeksel schoon te maken.

April is de onderhoudsmaand. Dan wordt alle beschikbare tijd en energie besteed aan onderhoud. Als het geschikt weer is wijkt alles. Het vieren van de verjaardag van Joske die we zelf

half april op de wereld hebben gezet kan net. Rinke is gelukkig pas eind oktober jarig. De Lichten-kant kent de bootziekte, dat geeft ruimte in het seizoen. Wederzijds. En de Knol-ouders verjaarden net vòr en net nà het seizoen. Zodat verjaarsbezoek in Hengelo in een weekend geen vaarweekend in de weg zat. Dat ik zelf mijn verjaardag zomers irgendwo aan boord kan vieren blijf ik leuk vinden. Je weet van tevoren nooit hoe of wat, met wie of waar. Altijd een verrassing.

Mijn vijftigste vierde ik vooraf met familie en vrienden aan boord op de dag dat broer Fred uitvoer met zijn zoveelste Colin Archer Memo-



Onderhoud.

rial Race van Lauwersoog naar Noorwegen. Veel boten, vlaggen, mensen, golven en gezelligheid vòòr en voor ons ook nà de start. Een paar dagen later lagen we zelf voor anker in een geul onder Wangerooze toen ik als 50 jarige ontwaakte. Een leeggelopen wad, goudgele zandplaten, zomers zonnig. Mens, noch hond te zien. Met een zwoel windje om het lijf waadde ik door het ondiepe stille zoute nat naar de dichtstbijzijnde prik en knoopte daar het meegekregen eerbetoon van de kinders aan: een vlag met Wad'n Els 50



Inmiddels zijn we alweer een aantal jaartjes wijzer en sinds het begin van deze artikelenreeks een jaar verder. Het voorseizoen van 2002 was uitzonderlijk goed voor onderhoud. Vijf weken achtereen droog met werkbare temperaturen buiten. Er is in die vijf weken veel gedaan door ons, zoveel dat ik er aan begon te twijfelen of we dat jaar niet meer werk- dan vaaruren in de boot zouden steken. Als ik terugkijk pakt de balans goed uit. Het schip ziet er nog steeds goed uit en wij hebben best veel en fijn gevaren, ook al hebben we voor het eerst geen lange vakantie aan boord doorgebracht. Eigen schuld. De keus was er ditmaal op gevallen om de vakantieweken op te nemen in het najaar om te onderzoeken wat er te beleven is aan de andere kant van de wereld. Dan konden we gelijk wat familiebanden aanhalen met in de jaren 50 geëmigreerde familieleden. Ondanks dit mooie alternatief misten we afgelopen zomer wel de vrijheidsbeleving van het lang achtereen aan boord zijn, het leven met weer en wind. Zien waar je uitkomt. Komend seizoen staat richting Oostzee weer op het verlanglijstje.

APRIL, DE ONDERHOUDSMAAND

Normaliter streven we ernaar per jaar tenminste éénderde van het schip een goede beurt te geven en wordt de rest bijgehouden. Het meeste lakwerk krijgt jaarlijks een lik en wordt om de 5-6 jaar kaal gehaald en opnieuw opgebouwd. We hebben nog geen product gevonden, dat langer geheel intact blijft. Het verfwerk op de romp houdt zich langer goed, al wordt het op den duur dof en vreet het zoute water zich genadeloos in zodra het, eerst nog onzichtbaar, de kans krijgt.

Na verloop van jaren begonnen zich jaarlijkse ergernissen te vertonen. Veroorzaakt door minder goede producten in de tijd van de bouw en/of veroudering. Hierbij gaat het voornamelijk

om de verbinding tussen staal en hout, zoals bij de door Westerdijk aangebrachte luiken op het kajuitdak. Zo is een aantal winterters terug de teakhouten omlijsting van één van de luiken noodgedwongen gesloopt. Die was teveel omhoog gekomen, ondanks verwoede pogingen elk voorjaar dit proces te stoppen. De nieuwe omlijsting is er met zorg en vooraf goed geconserveerd en afgekit weer opgezet. Goed voor de komende 25 jaar?

Vorig voorjaar is alles buitenom aangepakt. Goed voor zeer vele jaren? Laten we het hopen, want moe word je er wel van. En je weet niet half wat allemaal nog mis kan gaan als je denkt dat je alles gehad hebt en het schip weer in het water ligt: sleutel kajuitdeurtje breekt af; scharnier van kluisverboomog zit vast; kogelkraan tussen watertanks blijkt kapotgevroren (was per ongeluk dicht blijven staan) waardoor het verse drinkwater vrijelijk de boot inloopt voor je het in de gaten hebt; de bestelde leuvers aan de kluisver bleken er domweg niet aan te zitten ook al is de kluisver daarvoor de hele winter bij de zeilmaker geweest; een accu legt het loodje; de nieuwe wc-pot is niet goed afgeleverd en lekt (dat blijkt natuurlijk ook pas als het schip te water is gegaan. Als de afsluiters niet dicht hadden gestaan bij de tewaterlating...!). Heerlijk zo'n boot, je hoeft je niet te vervelen. De nieuwe accu bleek een slechte, liet het afweten na twee maanden.

Ondertussen moeten we deze winter opnieuw beslissen wat we doen met de kluisver nu we onvoorzien die keus nog hebben: leuvers er aan of overstappen naar een rolsysteem. Wie heeft ervaringen met leuvers aan de kluisver? Wie zweert bij een rolsysteem op een platbodem? Van het zeilen met een vliegende kluisver willen we af als we met zijn tweeën zijn. Ook afgelopen jaar brak het ons weer eens op. Wat staat ons nu weer te wachten?

WIMPEL VAST

We vinden het mooi zo'n lange rode wimpel wapperend in het topje van de mast. Eén van drie meter stond eens op mijn verlanglijstje. En mijn wensen worden natuurlijk altijd vervuld ook al was Luuk er tegen. Dat hebben we geweten. Na het aanvankelijke trotse gewapper begon het uiteinde te rafelen. Meer dan eens bleef de wimpel haken en zich verstrikken door warrelwin-



den in sluisen of havens. Of door hinderlijke golven als je machteloos windloos lag te dobberen. Soms konden we de wimpel weer los krijgen door met beleid en stijve nekken van het omhoog turen langzaam rondjes te draaien. Soms door een pikhaakje met de vlaggenlijn omhoog te hijsen en proberen de wimpel 'los te pikken'. Lukte soms, maar soms ook niet. Dan bleven er twee opties over. Mast neer of iemand omhoog. Dat laatste gebeurde dan. Ik liet me graag hijsen voor een mooi vergezicht. Een fotoestel ging natuurlijk mee omhoog.

RUST ROEST, MAAR ROEST (RUST) NIET

De kracht van roest is onvoorstelbaar, de vernietigende werking ook als je er niet op tijd bij bent. Na zo'n 20 jaar brak een standpijpe onder de afsluiter van de gootsteenafvoer af na de jaarlijkse test. Het schip stond nog op de wal. Alle standpijpjes zijn toen vervangen door messing huiddoorvoeren. Omdat het onderwatersysteem (was epoxy) door de ingreep beschadigd is vraagt ook dit extra zorg en aandacht. Evenals de zelfloospijpjes in de kuipvloer. Hoe lang gaat dat nog goed?

Bij het wc-tje zit een patrijspoot. Van onder de buitenring kwam jaren terug een bruin spoortje over de verf tevoorschijn. Word weggeschuurd en geverfd en je zag er geenvan. Totdat ik begon in te zien dat de ring ietwat opbolde en zowaar een barst vertoonde. Na jaren de moed maar bijeen geraapt en de hele handel gedemonteerd. Daar word je niet echt vrolijk van. Onderaan roest, roest en nog eens roest. Het staal was rond het schroefgat volledig weggevreten. Met eigentijdse middelen het gat weer kunnen vullen. De ring was op twee plaatsen gebarsten en werd door een plaatselijke edelsmid gerestaureerd. Patrijspoot goed afgekit er weer op. We sluiten het raampje nu uit voorzorg tegen binnen spatend (zout) water als we gaan varen. We zijn er namelijk van overtuigd geraakt dat het nat van binnenuit zijn kwade werk heeft gedaan.

De in eigen beheer aangebrachte teakhouten handreling en potdeksels geven tot nu toe minder problemen, behalve het potdeksel op de plek waar een aanvaring is geweest. Na 25 jaar hebben we het eindelijk aangedurfd aan stuurboord het stuk tussen bolder en want te demonteren. We waren de steeds terugkerende roeststrepen nu echt beu. Wat we 'tegenkwamen' viel gelukkig niet tegen. Een lasser hadden we d  ar niet nodig.

Wel om de kop van de zwaardklamp weer te repareren. Dat was eigen schuld. De betonnen hoek van de sluismuur gaf niet mee toen we eens te laat een stootkussen uitgooiden. Vorig najaar bleek de moer aan ophangbout van een zwaard verdubbeld te zijn van roest en vervormde de fraaie koperen ster op de zwaardkop. Het waarom nu opeens en nooit eerder, kan ik niet beantwoorden. We hebben de bout door moeten zagen om hem eraf te krijgen. We overwogen vervanging door een roestvast stalen, met een stevige roestvast stalen ster.

ZWELLING

Door de jaren heen bleek dat de door mijn vader gebruikte watervaste vezelplaat als ondergrond voor de teakhouten kuipbankdeksels niet bestand was tegen D1 olie. De lijmsort lost



De beste bemanning.

kennelijk op, met zwellung als gevolg. De kuipbankdeksels zijn een aantal jaren terug gerenoveerd. De originele teaklatten zijn met epoxy vastgezet op watervastmultiplex. Alles is nu zorgvuldig afgewerkt en met epoxy vastgezet. Ook de naden zijn met zwart epoxy gevuld in plaats van gerubberd. We hebben er al jaren niet meer naar om hoeven kijken.

Het D1 systeem blijft overigens goed voldoen op de zwaarden, roer en potdeksel. Het glanst prachtig, mits afgewerkt met een paar lagen Ultra vernis

GEZINSVAREN

Varen van meet af aan met (kleine) kinderen op een ruime droogvalboot blijft knus en gezellig als je beide het varen beheerst. Is dat niet het geval dan overtreffen de angsten en het ongemak de geneugten. Zolang kinderen aan boord de zwemkust niet gedegen beheersen weten ze niet beter dan dat ze een zwemvest omkrijgen zodra ze in de haven uit de auto stappen totdat ze er weer in, danwel in bed, stappen. En als ze al wel zwemdiploma's hebben, gaat het zwemvest nog steeds aan zodra er gezeild wordt of zodra er laarzen en/of regenkleding aan te pas komt. Uit de kuip en aan dek komen als het schip helt tijdens het zeilen is heel lang absoluut verboden geweest. Ook als we geankerd lagen op tijden dat het water hard stroomt. Zelfs Luuk ging 's nachts dan niet aan dek om een plasje te plegen.

ZWEMVESTEN

Tegenwoordig heb je van die handige zelfopblazende 'vesten'. Je doet ze eerder aan omdat ze minder in de weg zitten. Ook onze nu volwassen kinderen laten zich zo'n ding omdoen als het een beetje waait. Met alle gevolgen vandien.

We waren aan het starten. Het vijf minutensein was net gegaan. Met ruime wind hielden we ons tegenstrooms op een bepaalde afstand van de startlijn. We moesten nog overstag om dan met stroom mee aan de wind over bakboord een flitsende start te kunnen maken. Althans dat was de bedoeling. Het woei lekker. Drie minuten nog. Ree! Ieder heeft zijn vaste plek. Ik aan het roer; Rinske grootschoot inhalen en weer vastzetten; Joske fok los, bak houden en zwaard op; Luuk zwaard uit en fok aan. En dat zonder dat er een woord gezegd hoeft te worden en



Onverwachte 'verrassing'.

zonder onnodig klapperende zeilen. Opeens een kreet en verstikt geproest. Rinske heeft zichzelf opgeblazen en snakt naar adem. Ondanks de stress van de start schieten we in de lach. Geen gezicht. We zijn even afgeleid van de start. Ik wil eerst foto voor Rinske zich van het ding ontdoet. Dat is niet zo eenvoudig, die foto wel want het toestel hangt om m'n nek, maar het ding afdoen kost meer tijd. Ondertussen zijn we wel gestart. We liggen niet voor. Wel weer als we finishen.

Reconstructie van het gebeuren leerde dat het aan de zijkant zittende 'aantrektouwtje' met het 'houtje' bij het overstag gaan achter de schoot is blijven haken. We leerden ook hoe moeilijk het is zo'n kraag weer keurig op de juiste manier in elkaar te vouwen. De les is, dat je, behalve reserve patronen, dus ook een zwemvest als reserve aan boord moet hebben, want als je dit overkomt onder barre omstandigheden ver van de wal zou het wel handig zijn wanneer je een andere om kunt doen om het vege lijf te redden.

SAMEN (OP)VAREN MET ANDERE BOTEN

Dagen min of meer samen opvaren met anderen die van dezelfde wind profiteren als wij, komt haast niet meer voor. Wachtten we destijds gelijkopvarende gezinnen nog wel eens in een haven op na een dagtrip, tegenwoordig gebeurt dat niet meer. De jeugd is

van boord. En de platbodemgezinnen van weleer zijn ondertussen allemaal afgehaakt. Hebben het huwelijk of het varen vaarwel gezegd. Of zijn overgestapt op een zowel qua zeilen als onderhoud minder bewerkelijke kielboot. Daarmee kunnen ze een andersoortig vaarpatroon ontwikkelen met een grotere actieradius in kortere tijd. Ook zijn zij haven-afhankelijker geworden vanwege het toegenomen stroomverbruik aan boord door allerlei meter-tjes, navigatieapparatuur, elektrische waterpompjes, douche, koelkast, kachel, verlichting, verwarming, tv, radio en cd-speler. Het meeste hebben we niet. Wel radio en marifoon, tegenwoordig ook gps en gsm en natuurlijk een dieptemeter. Het laatste vinden we een onmisbaar attribuut op het wad. Al zijn er nog steeds mensen die zeilend ondiepte meten met een simpele bamboepeilstok. Wij zweren ook bij het permanent opgestelde en gecompenseerde kompas in de kuip. Ook al zie je op het wad meestentijds een reeks van boeien. Eén blik op het kompas is voldoende om koers-alert te blijven. We redden het met twee zware accu's: een starten en een lichtaccu. De laatste vertoonde wel vaak tekenen van leegte als er te weinig gemotord werd in de vakantie. Dat is opgelost nu er een dynamo is geplaatst met dubbel laadvermogen.

MET ANDEREN MEE

Af en toe een meerdaagse echte zeezeiltocht spreekt mij voor de verandering wel aan. Mijn eerste zeezeiltocht maakte ik twintig jaar geleden met een Westerly Centaur. De schipper vertrouwde op mijn zeilkunsten en ervaring. Ik was nog nooit echt een zee-gat uit geweest, laat staan binnengelopen! In onze haven, Lauwersoog doet men niet anders, dus waarom ik niet. Met de allure van betweters ging ik het grote water op.

Alsof het de normaalste zaak van de wereld is vertrokken we een paar uur na aankomst per auto op een al weken tevoren afgesproken tij(d) uit Cuxhaven. We moesten kruisen. Maar van een tijzee was niets te merken. Acht uur later, even na middernacht zette ik voor het eerst voet aan wal op Helgoland. Veel extreme verhalen over gehoord, doch deze keer was de haven nagenoeg leeg. Ik heb mij vooral verbaasd over de hordes die per sloep op het eiland afgezet worden vanaf een



'Samen opvaren met 't Brune Wiif.'

“Butterfahrschip” dat voor een paar uurtes ankert opdat de bezoekers belastingvrij inkopen kunnen doen.

Niks geen dagenlang verwaaid liggen op Helgoland. Volgende dag uitermate rustige zonnige tocht naar Norderney. Daags erna in dichte mist langs de Branderplatte over het voor mij bekende wad onder Just en Borkum langs. Dat was mij wel toevertrouwd. Dan via het Hubertsgat de zee weer op, omdat het tij niet goed was om over het Groninger wad te gaan. Bovendien was het weer inmiddels verbeterd. Er stond een Noordoostelijke bries. De in mijn ogen dikke enge golven haalden ons in, stuwden ons vooruit, tilden de kont op tijd omhoog en bruisten wonder boven wonder soepel langs de kuip weg naar voren, voordat de volgende golf ons weer oppakte. Enerverende ervaring, waarbij ik uiterlijk zelfverzekerd aan het roer stond. Bij het Westgat Schier weer naar binnen. Nooit eerder was ik me bewust geweest van ‘drempels’ en gevaren van grondzeeën bij het binnenlopen bij laagwater. En dan het heerlijke gevoel van thuiskomen op ‘vertrouwd’ water en geankerd in ‘t toen nog diepe Smeriggat bij Engelsmanplaat. De opkomende volle maan zal me nog lang heugen.

Vele jaren later en ervaringen rijker hebben Luuk en ik in ‘92 als opstappers meegedaan aan de CAM-race (Lauwersoog-Larvik Noorwegen) op de Pollux, een comfortabele zeezeiler, een Halberg Rassy. De combinatie met de goedlachse zekerheid uitstralende schipper Hein en maat Maarten maakt zo’n tocht zonder meer tot een genoegen. Zeker als de wind uit goede hoek waait. Van broer Fred weet ik dat het ook anders uit kan pakken. In 2001 zeilde hij voor de 13^e keer naar Larvik. Niet te vergelijken met het ‘korte’ afzien tijdens de 24-uurs race op het IJsselmeer, waartoe ik me al vier keer heb laten ‘verleiden’ door met broer Ronald mee te gaan op zijn Waarschip Siddhartha.

Ik kick op het volbrengen, met goed resultaat. Alle ‘Lichtjes’ willen eruit halen wat er inzit, waar en waarmee ze ook varen. Die mentaliteit heeft Luuk gelukkig ook op onze schouw. Met onze jarenlange ervaring met dit schip en op het wad maakt het in ieder geval bij Lauwersoog voor andere platbodems moeilijk (niet onmogelijk) om zo snel en tactisch te varen ‘als de Weerlicht’. Het is dan ook onze eer te na om anderen voor ons te dulden, tenzij ze ècht sneller en slimmer varen. U begrijpt onze spanning toen we tijdens de Westerdijk reünie in 2001 het op moesten nemen tegen een tiental 10 meters in een korte wedstrijd op binnenwater met venige ondiepe kanten en bomen. Alleen de *Piscator* konden we net niet meer ‘pakken’.

Vorig seizoen ben ik wederom in de gelegenheid geweest een buiten om tocht te maken op de Pollux, de inmiddels gegroeide Halberg Rassy van goedlachse Hein. Ik ging mee als ‘3^e man’ en stuurvrouw. Met ZW 6-8 van Lauwersoog via Norderney naar het Kielerkanaal. In twee dagtochten omdat we de Elbe niet op wilden in de nacht, terwijl er buien met sturmsche winden waren voorspeld. Met 3 riffen tijdens windkracht 8 geen centje pijn bij deze afluende wind. Achteraf blijkt dat velen dagenlang in Lauwersoog zijn blijven liggen vanwege de harde wind. Terwijl ik onderweg het idee had dat we het qua golfslag bijna met de schouw hadden kunnen doen. Alleen het stuk waar Jade en Weser gepasseerd wordt was roerig, maar verder merk je op een Halberg Rassy weinig van de harde wind.



Op kruisende(?) koers met de snelle 20+.

MET EEN ZEESCHOUW BUITENGAATS

In zijn algemeenheid zijn we er altijd van uitgegaan dat een zeeschouw wel waddenzee- maar niet zeewaardig is. Geen oversteken dus waarbij dag en nacht doorgevaren moet worden. Geen vaartochten waarbij stoppen binnen uur of zes tot acht onmogelijk is. Voor ‘zeewaardigheid’ stel je andere eisen aan schip en bemanning. Een schouw heeft het tegendeel van een kleine kuip, wel zelflozend, maar is niet berekend op een grote smak massief water aan boord. Ook laat de hanteer- en bestuurbaarheid te wensen over als de golven op ruime koersen de druk op het zwaard van moment tot moment doet verschillen. Stuurautomaten zijn niet gebruikelijk. Het blijft dus handwerk, waarbij vermoeidheid op den duur zijn tol gaat eisen.

Dat neemt niet weg dat er best buitengaats gevaren kan worden. Mits de omstandigheden zich er toe lenen, bemanning ervaren, het weerbeeld te overzien en stroom/windcombinatie goed. We voelden nooit de aandrang om ‘de zee’ op te gaan tot de keer in 1984 toen we op vakantie naar Zeeland waren geweest. Geheel binnendoor heen, veel gemotord dus. We wilden nu wel eens zeilen. Het weer zat mee, oostenwind: we gingen buitenom van Stelendam naar IJmuiden. En er was niet veel aan. Te weinig wind en



Langs boorplatform.

wel deining, dus toch motoren. Ook heilig, dus geen zicht op zonnige stranden en duinen. We hadden wel eens een eindje doorgezeild naar de uiterton als dat toevallig zo uitkwam in een 'laagwaterweekend' (zo noemen we een weekend waarop het laagwater ergens tussen 12 en 3 uur valt). Je kunt dan in het voor- of naseizoen eigenlijk overdag geen kant op vanuit Lauwersoog, behalve zeewaarts, als je tenminste wat langer dan één uurtje achtereen wilt zeilen. Met de schoolgaande jeugd nog aan boord beperkten we de vaartijd overigens tot een uur of twee per dag in weekenden. Per slot van rekening kostte de 'huis-haven-sluis' gang ook tijd. Maar in vakanties, vooral later, lag dat anders.

Toch zijn we er zelf met zijn tweeën aan boord pas de laatste vijf jaar toegekomen om buitenom sprongetjes te maken. Eerst eens westelijk van Schier met de laatste eb eruit, boven het rif langs de gele tonnen. Je komt dan dicht bij het boorplatform en kunt langs de oostpunt Ameland met opkomend tij weer, geul zoekend, naar binnen. Rustig weer, zuid oostelijk wind.

Ook eens toen we onder Juist langsvoeren de geul volgend met de bedoeling bij Memmert te ankeren. Maar het zeilde en stroomde zo leuk en er lagen zoveel zehonden op de banken dat we niet 'durfden' en 'wilden' stoppen en zo vanzelf 'op zee' uitkwamen. Met de vloedstroom lieten we ons de Oostereems weer opzetten om onze weg te vervolgen langs de oostpunt van Borkum, het wantij over. Het anker lieten we vallen in de oksel van het eiland. Dit soort tochten laat zich niet van tevoren plannen. Toch, door deze ervaringen en door het af en toe eens meevaren op scherpe jachten buitengaats, worden eigen grenzen van lieverlede verlegd.

Zo waren we er, ondanks uitnodigende verhalen van andere platbodenvaarders, nooit toegekomen de tochten naar de Oostzee anders te doen dan via het Duitse wad en na Wangerooge over der Hohe Weg en het Elbe Weser-Watt. Totdat we in 1999 door omstandigheden gedwongen snel terug moesten zijn in Nederland. Behalve de aanleiding zat alles mee. Stabiël weer en oosten wind. We hadden al vele lange (gelukkig wel redelijk mooie) zeildagen vanaf Rügen via bezeilbare oversteken naar en van Denemarken achter de rug. De tien uur motorvaren in het Kielerkanaal was een uitkomst. Konden we om de beurt tenminste suffen en bijkomen, want zeilend moet je altijd allebei stand-by zijn. In Cuxhaven troffen we Peter Dorleijn bij de havenmeester. We hadden zijn botter in Stralsund zien liggen. Al ervaringen uitwisselend kwamen we te weet dat zij van plan waren om de volgende dag de Elbe af te gaan om bij Wangerooge weer binnen te lopen. Hij had dat wel vaker gedaan. Wij niet. Zij waren met drie man en een vrouw aan boord, waarvan Peter zeer ervaren. Wij met zijn beiden en wel enige ervaring, maar met weinig 'buitenom' ervaring. Terug aan boord gewikt en gewogen. Als we ook buitenom gingen zou het ons een dag winst opleveren. Kaarten en getijtafels erbij. Het leek allemaal super gunstig. Vertrekken niet voor 7 uur, dan pas zou het tij uit gaan staan bij Cux. Mooie tijd. Einde middag konden we dan bij Wangerooge zijn. Lang voordat het donker was. Windverwachting zwak tot matig uit oostelijke richting. Doenals we het nou niet durven, doen we het nooit. We waren ook in het bezit van een HandGPS, waarmee we op de Oostzee-oversteken al



schouw weerlicht met Lannasoo's Tussen Elbe en Wangerooge
2-7 10.20 uur.

Buiten loopt met val stroom en is in weinig wind. Fok is loevast. Als de stroom toeneemt val je helemaal op de wind maar je vervolger wordt 't blak. Een schouw die tegelijk met ons in geschult en iets voor ons ligt, gaat maar stoma. We wachten 't nu even af en zwaar, langzaam komt er weer wind wind uit o.v.v. velding. Met de grote bleiver bij trekt 't erdoor; Anke die staat in de achterhoort. Op 't groot zeil velding we de jachthaven binnen, straffen 't vinden zo waar we het oostpunt van de schouw - de weerlicht uit Lauwersoog - loopt met as op om te varen te het eiland. De houw meester doet ons meten en hult us binnen een zeilen.

Kopie uit logboek Peter Dorleijn:
Weerlicht buitengaats © Peter Dorleijn.

goed hadden geoefend. We bepaalden onze eigen waypoints vanaf de kaart en brachten ze in. Blakend van vertrouwen gooiden we iets voor zevenen los, voordat we enig teken van leven op de Dorleijn botter zagen. Een lichte twijfel maakte zich al van ons meester toen we de geleidedam naderden. Als ze nou niet gaan ... waarom zijn ze er nog niet ..? Hebben we een weerbericht gemist? Maar gelukkig, het donkere silhouet van de botter herkenden we onmiddellijk tussen de horde wit dat de Elbe opstoomde. De hele dag bleven ze op zicht afstand. Weken later troffen we ze weer, net als wij ankerend in het geultje bij Ameland. Ervaring en adressen werden uitgewisseld. Zal het toeval geweest zijn dat de eerstvolgende keer dat we weer richting Oostzee gingen, direct na de reünie in Eernewoude, we zowel op de heen- als op de terugweg het stuk tussen Wangerooge en Cuxhafen buitenom hebben gedaan? Ik denk dat we zover zijn gekomen omdat we de gunstige omstandigheden nu zien en aandurven. Daar hebben we dan een kwart eeuw over gedaan.

Nog steeds vertoeven we graag op deze boot en vooral op het wad met zijn verrassende spel van stroom en wind, van golf en plaat, van lucht en licht, met rust en ruimte. Het is een stuk van je leven, een stuk levensgeluk. Een onuitputtelijke energiebron.

Wadvaren
Boot, boek en bier mee.
Eindje zeilen
Anker uit
Vrij
Kijk
Beleef

WesterdijkVaardersContact (WVC) www.westerdijkzeeschouwen.nl els.luuk@worldonline.nl www.wadvarders.nl