



25 jaar varen met de Westerdijk zeeschouw Weerlicht



In de vorige aflevering was te lezen hoe het af en toe mis kan gaan tijdens zeiltochten, vooral op stromend water. Motorpech, een aanvaring, binnengesleept worden door de reddingboot, dat hoort allemaal bij de 25 jaar varen met onze zeeschouw. Door de vele reacties die we deze zomer op onze artikelen serie kregen, hebben we twee extra afleveringen over onze ervaringen op het Wad tussen mogen toevoegen. Heel aardig is dat veel andere Wadzeilers vaak dezelfde ervaringen hebben opgedaan. We hopen dat beginnende wadvaarders iets aan onze ervaringen hebben en zo direct al meer plezier aan het wadvaren zullen beleven.

Foto's en tekst: Els Knol-Licht



We hebben destijds voor een platbodem gekozen, in ons geval een 10 m Westerdijk zeeschouw, vooral om met het gezin te kunnen varen op het wad. Inmiddels staat onze jeugd op eigen (zee)benen en varen we doorgaans met zijn tweeën. Dan kom je wel eens een handje, of wat kracht tekort. Dat trachten we te compenseren met behulp van de door de in de loop der jaren opgedane ervaring met boot en wad. We kunnen nu, beter dan in de beginjaren, anticiperen op de situatie die ons te wachten staat. Vóór vertrek bedenken we of er gereefd moet worden. Eén rif bij ruim 4 Bft. Twee reven bij 5 of meer Bft. Bij 7-8 varen we alleen (op de fok) als de wind mee en traject te overzien is. We bedenken ons twee maal voor we tijdens het varen er een rif uit halen, want hoe vaak is het ons niet overkomen dat het daarna pas ècht ging waaien! Verrassingen blijven er gelukkig altijd: aangename en onaangename. Geen dag is gelijk, het wad is altijd anders.

DROOGVALLEN OF NIET

Wadvaren is een mix van actie en 'rust'. Je zeiltijd (actie) wordt bepaald door de diepgang van je schip en de hoeveelheid water die er staat. Als je 'niet-varen' (ankeren/droogvallen) bekijkt als 'rust', dan kun je ook uitrekenen hoeveel uur je niet actief hoeft te zijn. Niet actief met zeilen dan. Je hebt - gegeven de omstandigheden van weer, wind, tij, tijd en plaats, eigen stemming en wensen - de keuze om legio andere dingen te doen of te laten. De hoeveelheid tijd en water zijn, meer of minder precies, te berekenen. De omstandigheden waarin je komt te verkeren zijn na



Op tijd reven.

verloop van tijd steeds beter in te schatten. Maar op het wad is nooit iets geheel voorspelbaar.

Wie dat wil kan heel exact te werk gaan en aan de hand van kaartdiepten en getijtafel uitrekenen waar en wanneer hij waar kan komen met een schip van x cm diepgang. Zelf hebben we, na voldoende ervaring te hebben opgedaan, altijd met behoorlijk natte-vinger-werk op het wad gevaren. Na een aantal jaren verwerk je de basisgegevens als de tijd van Hoog of Laagwater, is het spring- of doottij (of er ergens tussenin), waar komt de wind vandaan en hoeveel wind (vandaag, morgen en gisteren; m.a.w. is er verlaging of verhoging t.o.v. de tabelgegevens) snel in het achterhoofd. Met deze onontbeerlijke gegevens, om te bepalen wat je wel of niet kunt met 80 cm diepgang kom je een heel eind als je met half tij en opkomend water ergens vertrekt. We bekijken op

de kaart waar de meest ondiepe stukken zitten die we op de uitgezette route kunnen verwachten. Het is belangrijk om te weten op welk tijdstip je waar moet zijn, of beter, waar je dan voorbij moet zijn. Tegen springtij kun je meer dan rond doortij. Als je voelt dat het uitstaande zwaard 'praat', ofwel net de bodem raakt, is er niks aan de hand zolang het opkomend water is. Als je let op de op de kaart aangegeven ondiepten is buiten de geulen varen is ook geen probleem. In zijn algemeenheid proberen we droogvallende platen van +170 cm of meer te mijden. We gaan de aangegeven geul op de kaart weer volgen als het water al een uur zakkende is. Tenminste als we geen risico willen lopen om ongewild vast te raken.

Toch overkomt ook ons dat wel eens. Juist als het heel rustig weer is, is het vastlooprisico het grootst. De stroom heeft meer vat op het schip dan je met sturen kunt compenseren. Dus laat je je wat drijven, je aandacht verslapt, je schuift door de dwarsstroom stilletjes op ondiepe uitlopers naast nog onzichtbare zijgeulen of geultjes. En dan zit je vast, ook al lijkt het anders als je naar het water kijkt, want dat stroomt wel. Bij ebstroom heb je niet veel tijd te verliezen, als je er tenminste nog af wilt. Trekhulp van de reddingboot komt in zo'n geval altijd te laat. Je moet dan onmiddellijk zelf actie ondernemen of je rustig bij de situatie neerleggen en het volgende hoogwater afwachten. Op de een of andere manier ligt het wad niet bezaaid met voor de eeuwigheid vastgelopen boten, dus waar zal je je druk over maken?

ACTIERADIUS OP HET WAD

Soms lukt het om, onder ideale omstandigheden, met één Hoogwater een afstand zeilend af te leggen van bijvoorbeeld Vlieland naar Lauwersoog. Je passeert dan meerdere wantijen. Ook omgekeerd is ons dat dit jaar weer gelukt vanaf de Engelsmanplaat, met noordelijke wind Bft 3 toenemend kracht 4.

Half elf fok gehesen in het Smeriggat, nadat we even na half vijf los waren gekomen. Zodra we aan de westkant van de plaat dieper water bereikten, gingen grootzeil en kluiver erbij. Vanaf het oost-westlopende stuk van de Holwerderbalg zeilden we rechtdoor westwaarts onder Ameland door, mikkend op de DAM-ton (heerlijk zo'n gps), via Danziggat en wantij kwamen we bij de Friese kust. Dan pikten we de ebstroom op en via de (zuid)Meep, spoelden we als vanzelf door de Vliestroom. Het laatste tegenstroomse stukje langs het ooststrand van Vlieland was even wat onrustig met de wind achter. Daar probeerden we wat buiten de hoofdgeul te blijven, dat gaat sneller en je hebt minder last van tijgolgen. We kwamen bij Vlieland aan toen de jachten ten zuiden van het dorp al hoog en droog stonden. Toen moesten we kiezen: ons achterin de haven laten proppen of ankeren in de snel stromende geul onder het dorp. We verkozen het laatste. Tegen half zeven ging het anker erin en we lieten ons op ons zusterschip 'Gossiemijsne' gastvrij onthalen.

In westrichting varende werkt de tijd in je nadeel, omdat het daar eerder hoog water is dan oostelijker. Je kunt er evenwel nooit vooraf op rekenen dat het afleggen van zo'n afstand in één keer lukt. Die kans grijp je als het zo uitkomt, als je er zin in hebt of als je er een reden voor hebt. Langdurige ideale zeilomstandigheden komen op het wad niet vaak voor, tenzij je je vaardoe



Els in actie.



Wantij: meest ondiepe plek 'onder' het eiland.



Uitzicht op eigen boot vanaf zusterschip Gossiemijsne, hoog en droog.

steeds weer aanpast aan windrichting en tij. Maar in vakanties willen we meestal 'ergens heen', wat soms zelfs leidt tot motoren tegen de wind in. Of de motor gaat bij als het tij tegen staat en je toch een wantij wilt 'halen'. Door tijwisselingen en ondiepten duurt een tocht haast nooit langer dan 6 uur. Dan is er meestal wel weer een verplichte tijstop.

Met name in het weekendvaren vanuit Lauwersoog ben je (gelukkig) beperkt in je actieradius. Binnen een uur of twee ben je wel ergens, waar je afhankelijk van wind en stroomrichting 'beschut' kunt ankeren: Smeriggat, Wierumer Wad, Poepegat of de Oostpunt van Schier. Wil je naar een haven: Schier is globaal 1 uur zeilen, Ameland 4 uur, Noordpolderzijl 3 en Borkum maximaal 6 uur. Hierbij ben ik wel uitgegaan van gunstige omstandigheden. Wat je ook kiest, er blijft dagelijks tijd over voor andere zaken, die je interesseren. Luuk leest vooral, ik heb het 'druk' met kijken naar weers- en wadveranderingen, het vastleggen van belevenissen in geheugen, op papier en op de gevoelige plaat. En we houden elkaar op de hoogte van bijzonderheden.

NAVIGATIE(MIDDELEN)

Vanaf het begin varen we met een, op een kompaspaal, opgesteld Sestrel kompas in de kuip. We hebben het laten compenseren, hetgeen op een stalen schip geen overbodige luxe is. Ons kompas is goed afleesbaar en we gebruiken het 'als vanzelfsprekend', waardoor we alert kunnen blijven op dwalingen in vaarrichting en verlijeren. Tegenwoordig gebruiken we ook een hand GPS. We maken eigen waypoints langs, ons inziens, bevaarbare delen van het wad. Zo'n apparaat vreet batterijen, maar met een aansluiting op het boordnet via een omvormer is dat leed over. We hebben een constructie bedacht waarmee het GPSje in de kajuitopening hangt. Het 'straatje' op het scherm is goed te zien. Het is handig dat de ETA (Estimated Time of Arrival) nauwkeurig aangeeft of je je ingebrachte waypoint óver het meest ondiepe stuk op je route tijdig kunt halen voor het water weer gaat zakken! Hoe konden we ooit zonder?

Onze dieptemeter staat binnen op de 'kaartentafel' en is bij geopend deurtje ook goed afleesbaar voor degene die aan het roer staat. Hij wordt onophoudelijk in de gaten gehouden zoals je in de auto het verkeer op de weg achter je via de spiegels volgt. Zo leer je de diepe en ondiepe delen van het wad op den duur goed kennen. Je leert veranderingen in het wateroppervlak, zoals golfpatronen, stroomrafels, kleurschakeringen interpreteren als diepte- en stroomverschillen. Je gaat met tegenstroom de ondiepe stukken zoeken en met stroom mee de geulen volgen.

Overigens hebben we ervaren dat de transducer van een echolood bij een platbodem iets onder het vlak uit moet steken. Anders wordt het signaal teveel gestoord door de constante stroom lucht-bellen die onder het schip doorgaan. De transducer blijft bij droogvallen vrij van de bodem doordat het in de 'holte' van scheg en knik is aangebracht. Bij ons zit de transducer in het vlak van het motorruim. Vaak ook wordt deze in het voorschip geplaatst.

HET KIEZEN VAN EEN ANKER-/DROOGVALPLEK

Een redelijk nauwkeurige dieptemeter is ook handig bij het bepa-



Goed zicht op alle navigatie- en hulpmiddelen: kompas, dieptemeter, hellingmeter, marifoon, opgehangen hand gps. De kaart zit normaliter onder het elastiek vast met knijper. Hij is verwijderd vanwege het spiegeleffect van het raampje.

len van de juiste anker- cq droogvalplek. Vooral als er sterk glooiende randen zijn dan moet je, óf echt in de geul blijven, óf duidelijk ernaast op de ondiepte gaan liggen. Als het nauw steekt, zoals bij de Oostpunt van Schier bijvoorbeeld, verkennen we de omgeving van de ankerplek zigzaggend, met het oog nauwlettend op de dieptemeter: waar zit de steile rand? Om die tijd te hebben, moet je er wel binnen twee uur na Hoogwater zijn.

Als je bij Vlieland droog wilt gaan staan bij het dorp, moet je ook goed op de obstakels onder water letten, want er zijn (resten van) strekdammetjes en houten palen. Aangezien je die dingen pas ziet als het mogelijk te laat is, is het verstandig eerst wat te 'prikken met een peilstok of zo. Voor dat doel staat er bij ons een pikhaak met redelijk lange stok in het want, gemerkt op iets meer dan onze waterlijndiepte. Al peilend voel/hoor je tegelijkertijd wat voor ondergrond er is: stevig zand (het liefst), slijkgig of schelpen. Dat laatste is af te raden, want schelpen zijn slecht voor het onderwaterschip en voor je voetzolen als je overboord gaat. Al zijn vogels misschien wel blij als je een paar mossels of kokkels



Schuimsporen geven diepte- en dus stroomverschillen duidelijk aan.



Onderwaterobstakels bij Vlieland.

voor ze kraakt. Slik is ook niet alles. Je voeten zakken er in weg en het geeft veel viezigheid aan boord als je niet tijdig voorzorgsmaatregelen treft (bak water klaar zetten met oude afwasborstel en dwell).

Als je daar de gelegenheid voor hebt, kun je de meest geschikte droogvalplek voor je boot eerst verkennen door er bij laagwater te gaan kijken. Gooi je anker uit op dieper water in de buurt, wacht rustig af tot het water zakt en kijk hoe het in de buurt droogvalt. Maar die gelegenheid is er niet altijd en je loopt een klein risico van enig ongemak. Eén troost: als het water opkomt is dat weer voorbij. Dan kun je hooguit ander ongemak verwachten, zoals dwarsliggen op golven omdat stroom en wind nog aan het uitvechten zijn wie het sterkste is. Ook blijft het verstandig om voor je echt vast zit even na te gaan of je niet 'te hoog' komt te zitten. Kom je weer los op het tijdstip dat je verder wilt varen? Is dat tij even hoog? Is er geen negatieve afwijking van de waterstand te verwachten door langdurige of harde zuidelijke en/of oostelijke winden? Je hoeft niet al te veel te rekenen als je minstens 2 uur voor of na Hoogwater ergens gaat ankeren en geduldig wacht tot het water zakt. Het is niet voor niets dat de toegestane doorvaarttijden van de Blauwe Balg (ten zuiden van de Boschplaat bij Terschelling), zo bepaald zijn. Kans om dan te blijven steken in 'beschermde zeehondengebied' is vrijwel nihil met schepen die over het wantij kunnen.

BLIJVEN STEKEN

Heel vaak hebben we ons afgevraagd of het water echt wéér zou komen. Soms leek het eindeloos te duren voor het water kwam, en dan opeens was het er toch weer. En het kwam dan snel op (in snelheid maakt het duidelijk verschil of het spring- of dood-tij is). Wat voor tij het ook was, altijd konden we weer verder of terug. Behalve één keer in de ruim dertig jaarig dat we op het wad varen.

Het was voor ons op bekend terrein. We stonden in een weekend droog bij Schier, oost van de haven. We waren niet de enigen. Het zou in de namiddag Hoogwater zijn op een tijdstip dat de sluis van Lauwersoog nog gemakkelijk te halen zou zijn voor zondagavondsluitingstijd. Alleen kwam het Hoogwater niet hoog genoeg. De 'toren' had het over een verlaging van 30 cm, als gevolg van een sterke zuidoostenwind in de Duitse Bocht. Daar sta je dan. Je komt 10 cm water tekort om los te komen. Dat is ook met schroefwater onder het schip door jagen niet op te lossen. Al deden diversen, wij ook, daartoe verwoedde pogingen. Het kan toch niet waar zijn... Het was waar. Op sommige boten waren enkele opvarenden nog tijdig van boord gegaan om de laatste veerboot naar de wal te halen. De rest bleef lacherig achter. Onze meiden hadden nog de lagere school leeftijd. Twee juffen van hun school waren een weekendje mee op een boot die bij ons in de buurt stond: de boot van het hoofd van de bijbehorende kleuterschool. Dus besloten we gezamenlijk het hoofd van de lagere school te bellen. Mobieltjes bestonden nog niet. Wel was er de mogelijkheid om met de marifoon, die we toen net hadden, via Radio Scheveningen een nummer aan wal te laten bellen. Zij brachten dan de verbinding tot stand. Bijeen gepropt in onze



1982: Voorop staan en veel schroefwater, het haalt allemaal niets uit als je 10 cm water tekort komt.

kajuit werd het gesprek aangevraagd. Het hoofd der school kwam aan de lijn. Hij had geen kaas gegeten van het niet gelijktijdig kunnen spreken en luisteren, noch wij waren bedreven in het eindigen van de zin met 'over' om aan te geven dat de ander aan de beurt was om te spreken. En we vergaten soms ook de zendknop los te laten. Wij deden zo, onder toenemende hilariteit, onze ongeloofwaardige boodschap dat drie juffen en twee kinderen de volgende ochtend niet op tijd op school konden zijn 'omdat er niet genoeg water was'. 'Over'. Hij twijfelde of het een grap dan wel een serieus telefoontje was...

De volgende ochtend kwamen de juffen en het kleuterhoofd meer dan een uur te laat. Bij het ochtend Hoogwater zijn de boten los gekomen. Het water was rimpelloos en het was nog zo donker dat de navigatielampen aan moesten. Als een fakkeltocht volgden zeven weerspiegelende bootjes de slingeringen langs de prikken van het Reegeultje.

PIKHAKEN EN VAARBOMEN

Behalve een lange peilstok/pikhaak, die meer dan eens is uitgeleend aan anderen om iets uit het water op te vissen, hebben we ook twee vaarbomen in het want staan. Een lange die haast nooit gebruikt wordt, maar die van pas kan komen om het schip zonder motorgebruik van een ondiepte of rand af te drukken en een wat kortere die zijn diensten bewijst als fokuithouder. Zo deden we dat op de 16 m² op het binnenwater, zo doen we dat met de schouw op het wad.

Wat ook heel handig is zijn twee korte pikhaakjes. Er ligt er één op het achterdekje en één bij het bakboordboeisel voor (we hebben de voorkeur voor het aanleggen over bakboord vanwege een linksdraaiende schroef). Beide worden veel gebruikt bij het aanleggen langs kades, remmingwerken en sluismuren als je arm net te kort is om je landvast daar te krijgen waar hij zijn moet. En dat is vanwege de vorm van een boot bijna altijd het geval.

SNELHEID EN HELLING

Verder hebben we een simpel, mechanisch log met zo'n propellertje onder het vlak, waarop we aflezen 'hoe snel we gaan'. We gaan zo snel als de *weerlicht*. De topper is een surf van 9 knopen met bakstagwind onder vol tuig (met kluiver). Dat was een beetje teveel van het goede. Er moest hoognodig zeil geminderd worden. Dat viel niet mee met aanwakkerende wind in een wedstrijd waar je geen seconde wilde verliezen. Door het weghalen van de kluiver was de balans uit het schip. Beulswerk voor de roerganger (ikzelf) zolang het nodige trimwerk niet is gedaan. Met zijn vieren aan boord konden we het amper klaren. Een overbelaste schouder, nog jaren erna merkbaar, was het gevolg.

Elk seizoen opnieuw, als het voor het eerst weer even heftig gaat tijdens het zeilen, putten we vertrouwen uit een blik op de hellingmeter: maaër 20 graden... Niets aan de hand. Pas bij 40 graden helling en golven wordt het tijd om 'Apeldoorn te bellen'.

Er zijn verschillende soorten hellingmeters. Aanvankelijk hadden we een eenvoudige hellingmeter met een messing klepeltje op de hartlijn van het schip in de kuip hangen tegen het kajuitschot. We bleven er steeds met onze kleren achter haken. Toen hebben we een ander op het verlanglijstje gezet. Zo'n duur rond messing geval met een soort waterpassysteem (luchtbelletje in gebogen buisje met groene vloeistof), mooi afgewerkt achter een

glaasje. Oh wat zijn we blij... totdat ...

Op de eerste de beste dag dat het eens lekker warm werd in de beschutting van de kuip het buisje barstte en de vloeistof langs het lakwerk droop. We waren net een middagje het voor ons nieuwe Deense stadje Faborg aan het verkennen. De schade was desastreus. Het leek wel een afbijtmiddel wat er uit gekomen was. Toch heeft het voorval uiteindelijk wel tot een afdoende oplossing geleid: de oude hellingmeter met het hakende 'klepeltje' is weer tevoorschijn gehaald en afgeschermd met het ronde messing omhulsel. Een perfect resultaat. We blijven er nooit meer achter haken, het beweegt vrij en is goed afleesbaar. Tenzij er iemand voor zit natuurlijk.



1983: Verkenning van Faborg.

Tegen het kajuitschot is het een geliefd plekje. Je zit altijd uit de (koude) wind en buiswater vrij. Daar kun je zonnebaden, terwijl de ander zich opoffert aan het helmhout. Ik offer me nooit op, ik hou van beide: mits met aangepaste kleding. Ik draag bij voorkeur een doorzichtige zonneklep als het regent of als er veel buiswater te verwachten is. Tijdig het hoofd buigen en de bril blijft (nagenoeg) droog.

MARIFOON

Het marifoongebruik is verminderd tot het bewust uitluisteren van de (weer)berichten. Sinds de mobiele telefoon zijn intrede heeft gedaan, hoeven ook geen 'verkeerslijsten' meer afgeluisterd te worden om te horen 'of je roepnummer' erbij zit. Wel hebben we in ons eigen vaargebied kanaal 5 vaak aanstaan. Dan hoor je vanzelf alle vragen om waterstandjes, het weer en of 'ze' naar



Het is niet wat je denkt.

Schiermonnikoog kunnen komen. Verbazingwekkend dat 'de toren' zo beleefd blijft antwoorden op sommige vragen. In de kuip kunnen we het geluid slecht horen sinds de buitenluidspreker het begeven heeft door alle zoute aanslag. Het gemis is niet zo groot. Radioweerberichten beluisteren we zo vaak als mogelijk. We gebruiken een eierwekker om ons er tijdig aan te herinneren. Zittend op het trapje kunnen we aantekeningen maken op het speciale schrijfblokje dat daarvoor op de 'kaartentafel' ligt.

Dat we navigatiekaarten en boeken aan boord hebben behoeft geen betoog. Braaf kopen we elk jaar een nieuw Oostblad Waddenzee, ook al kennen we dat gebied het beste. Daar varen we het meest vanuit onze thuishaven Lauwersoog. De gegevens op de Hydrografische kaarten van het wad moeten met een behoorlijk korreltje zout genomen worden. Het beste is ze niet blind te vertrouwen, zeker de tekening van de dieptelijnen, dus de kaartondergrond, niet. Waar de meest verraderlijke en veranderlijke ondiepten zitten leren en horen we in de praktijk door ogen en oren goed de kost te geven. De getij gegevens van het Nederlandse wad halen we uit het Jaarboekje van onze watersportvereniging Lauwerszee. Daarin staan de tabellen voor Lauwersoog opgenomen met omreken tabel voor andere waddenhavens. Tevens per tij de afwijking ten opzichte van N.A.P. De bijzonderheden van de dag hoor je snel genoeg via de marifoon op kanaal 2 op het westelijke wad en op kanaal 5 op het oostelijke wad.

DROOGSTAAN

Het komen en gaan van het water, maar vooral het komen van het water, blijft ieder keer weer een gebeuren waar ik verwachtingsvol naar uit blijf kijken. Urenlang heb je vaste grond onder je, onbegroeid en onbebouwd, je kunt er lopen, voetstappen plaatsen daar waar niemand je vooring. En dan gebeurt het weer, het water komt, sluipenderwijs. Als het eenmaal komende is dan gaat het snel. Je wordt ingesloten en een dik uur later drijf je weer en kun je weg. Je voetstappen worden aan het zicht onttrokken en verdwijnen alsof je er niet bent geweest.

Het laatste decennium wordt er vanuit de natuurbeschermings-

hoek veel drukte gemaakt over de vermeende verstoring van zeehonden en vogels. Er is sprake van een overbeschermingsregime. Alleen dat woord al. We zouden niet buiten 200 meter van de betonning (of laagwaterlijn) mogen droogvallen omdat vogels en zeehonden daaronder zouden lijden. Toen in 1990 de vereniging Wadvaarders is opgericht, de vereniging die staat voor vrij en verantwoord wadvaren, zijn we onmiddellijk lid en later actief lid geworden. Jaren terug is in overleg tussen Wadvaarders en het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij de 'excessenregel' (buiten 200 m mag, mits je je 'natuurlijk' gedraagt) overeengekomen. Wadvaarders propageert sinds haar oprichting 'gedragsregels' voor op het wad. Een Wadvaarder wordt geacht bewust en zorgvuldig om te gaan met zijn omgeving en is daarop aanspreekbaar. In onze eigen droogval/vaarpraktijk trekken we ons niet veel aan van de officieel nog steeds bestaande onzinnige 200 meter regel. Voor droogvallen of ankeren hant-

eren we andere, natuurvriendelijke, afwegingen. Die hebben te maken met stroom en tij, met tijd en waterdiepte, met wind en verwachting, met vaarplan en plaats, met dag of nacht. Ook al ben je dan naar de letter van de NB-wet 'burgerlijk ongehoorzaam'. Wat heb je anders aan dat unieke stuk getijdenwater zo dicht bij huis?

Er zijn al zo veel door de natuur bepaalde belemmerende factoren om te komen tot varen op het wad. En hoe vaak is het stabiel weer in het (toch al korte) vaarseizoen? En daar komen de persoonlijke afwegingen nog bij. Velen vinden het eng, oncomfortabel of hebben geen geschikte boot daarvoor. Het wad is weids en vol tegenstrijdigheden. Het kan er unheimisch zijn als het koud, grijs, nat, winderig en dus akelig is. Je zal maar ergens droogstaan en het weer verslechtert. Zolang je droogstaat kun je nog lekker knus binnen zitten. Als het water weer komt begint de ellende. Je ziet geen boeien, staken of prikken meer vanwege mist of buiswater. Je weet dat het hier en daar ondiep is.

Maar het kan ook paradijselijk zijn. De diverse gezichten van het wad zijn niet reguleerbaar. Het ruimtelijke gebruik gaat als vanzelf goed samen met zeehonden en vogels. Want de steile randen waar zeehonden voor kiezen zijn voor ons doel niet aantrekkelijk (je ligt zo scheef), evenmin als de hoogwatervluchtplaatsen cq broedgebieden voor vogels (je kan er varend niet komen). Bovendien waar drukbevaren geulen wel vlak langs kennelijk aantrekkelijke zeehondenbanken gaan (de Richel; Blauwe Balg; Oostpunt Norderney om enkele te noemen) blijven de beesten vrolijk liggen kijken. Veel andere banken liggen buiten dagtochtbereik of bij zeegaten achter wantijen en zijn van nature dus al domein van zeehonden en vogels. Dus ieder komt en gaat op zijn eigen tijd en beschikt zo op natuurlijke wijze over zijn eigen ruimte om tot rust te komen. De elementen bepalen vooral de recreatieve (on)mogelijkheden van het wad. Het wad blijft avontuurlijk en is onbegrensd. Volgende keer gaan we wat oostwaarts, voorbij Wangeroog.