

Scheepspost



Rumor brengt opnieuw cd uit!!!

VAN DE REDACTIE

Met veel plezier hebben wij weer een prachtig nummer van de Scheepspost gecomponeerd. Ook ditmaal weer een speciale uitgave, en wel ter gelegenheid van de presentatie van onze tweede cd. Toch gaat dit nummer daar in z'n geheel niet over! De teksten van onze liederen zijn immers exclusief voor de cd-hoes. En verder valt er over de cd niet veel te schrijven, maar des te meer te luisteren.

Daarom gaat dit nummer vooral over de nautische ervaringen en verwachtingen van onze koorleden. Hoewel de meest sterke zeemansverhalen ons nu lijken te hebben bereikt, zien wij met spanning uit naar het kleine verhaal dat wellicht nog bij andere leden onder de pen is. Zo weten we bijvoorbeeld dat Cor nog eens een reis met een veerpontje heeft gemaakt. En een niet nader te noemen lid liet z'n speelgoedbootje eens bij het van Heutz monument varen. Voor het volgende nummer van de scheepspost verwachten wij dus weer vele bijdragen!

Verder is dit nummer gevuld met enkele poëtische overpeinzingen, verzameld door Ris.

Veel leesplezier!

Rene, Gijs, Ben

WESTWAARTS MET DE MK63

Afgelopen zomer maakte de MK63 van Peter Dorleyn een tocht langs de Oostkust van Engeland. Na de laatste jaren de wateren rond Denemarken, langs de Oostzeekust van Duitsland en een stukje van Polen te hebben bevaren werd het tijd om de steven van de MK63 westwaarts te sturen (). Voetnoot(*) In 1986 was de botter al een keer eerder in Engeland, deze reis is beschreven in Spiegel der Zeilvaart (1986, no.10 en 1987, no.3) Oorspronkelijk waren er in 2002 al plannen om die richting op te gaan, maar een aanhoudende westenwind weerhield ons er van om aan de oversteek te beginnen. We besloten toen maar weer de Nederlandse en Duitse waddeneilanden langs te varen en bezochten het gebied van de Nord Friesische eilanden. Ondanks het matige zomerweer hadden we toch een mooie reis met als hoogtepunt het bezoek aan de terpeilanden van Die Halligen. De maand juni van 2003 kende een periode van stabiele oostenwind en mooi weer. Het weekend van ons vertrek gaf de weersverwachting echter een overgang naar zuidwesten wind met buien.*

De oversteek

Om half twaalf 's avonds op de dag van vertrek vanuit Hoorn varen we de sluis bij Den Oever binnen. Willen we op korte termijn kans maken om de overkant op een redelijke manier te halen dan moeten we nu doorvaren om zolang mogelijk van de oostenwind te profiteren. Het tij leent zich ervoor: op de Waddenzee loopt de ebstroom inmiddels goed door. Een aantal Wieringer vissersschepen vaart ook richting Noordzee. Deze belichten de blinde boeien met hun schijnwerpers. Dit maakt het navigeren voor ons ook wat makkelijker. Om 2 uur 's nachts liggen we op zee. Een paar uur later, het is inmiddels weer licht geworden, passeren we de uiterton en koersen we pal west. Het plan is om bij Lowestoft, vanaf Den Helder 120 mijl westwaarts, binnen te lopen.

Voor de platforms van het olieveld Helm verleggen we enige tijd de koers. Daarna kan de fok te loevert, we lopen 4 knopen. Het is gaan regenen als een scherp jacht onze koers kruist. Het de 'Shalom IV' van Ben Hoekendijk. Hij is kenner bij uitstek van de East Coast Rivers en schrijver van het boek 'De Overtocht' dat we aan boord hebben.

Gedurende onze reis zullen we nog vaak zeggen 'even kijken wat Ben ervan vindt'. Bemanningslid Paul vangt vlot 4 dikke makrelen die we ons bij het avondeten goed laten smaken. Met goed gevulde magen passeren we rond 8 uur zonder problemen de eerste shipping lane. Door het langdurige slingeren heeft vooral het touwwerk het zwaar. Op de plek waar de grootschoot het boord raakt ligt een papje touwvezels. Tussen 9 en 10 uur draait de wind naar het zuiden en moet de fok over. Inmiddels is het droog geworden en varen we met nog zo'n 35 mijl te gaan de heldere nacht in. Een vrachtschip op een kruisende koers lijkt, als we onze koers willen verleggen, voor ons uit te wijken. Hier en daar zijn er lichtjes op het water, het blijken kleine vissersschepen te zijn. De snelheid is teruggelopen naar 2 knopen en bovendien ruimt de wind steeds verder. We verleggen de koers zuidelijker om hoogte te winnen in verband met de verwachte ZW wind. Tegen 4 uur 's ochtends trekt de wind aan en gaat de botter aan de wind behoorlijk te keer. Met de komst van het daglicht zien we vaag de engelse kust. Door de ebstroom en de wind zijn we inmiddels al ten NO van Great Yarmouth beland. Om ongeveer 6 uur verkennen we de eerste boei, de NO kardinaal van het Cross Sand. Als gevolg van de hoge golven is de voortgang niet erg groot, ook de ebstroom zet ons de verkeerde kant op. De vermoeidheid begint nu wel erg toe te slaan. Na verloop van tijd wordt de zeegang gelukkig minder en geholpen door de vloedstroom naderen we Great Yarmouth. We zeilen over het zuidelijke deel van Corton Sand en om ongeveer twaalf uur liggen we voor de havenhoofden.

Het vaargebied van de Engelse Oostkust

Zowel Great Yarmouth als het 7 mijl zuidelijker gelegen Lowestoft liggen aan de monding van een rivier. Beide havensteden hebben een lange maritieme geschiedenis, vroeger werden ze gebruikt voor de visserij en de marine, maar tegenwoordig zijn ze vooral belangrijk bij de ontginning van gas- en olievelden op de Noordzee.

Bij het binnenlopen van Great Yarmouth worden we geholpen door de sterke vloedstroom. De rivier verbindt de zee met het natuurgebied Norfolk Broads zodat er met ieder tij flink wat water wordt verplaatst. Voor de brug bij het oude stadscentrum leggen we aan bij Town Hall Quai. Moe maar voldaan gaan we na 2 etmalen varen eindelijk te kooi.

Later op de dag bekijken we de stad, het blijkt een behoorlijk toeristische badplaats te zijn. Er is een boulevard met veel kermis attracties, discounts en schreeuwende borden. Direct naast het drukke marktplein maakt het 300 jaar oude Fishersmens Hospital, een hofje voor bejaarde en armlastige vissers, een verstilte indruk. (foto?)

Na een rustdag is Lowestoft de volgende haven die we aandoen. We leggen aan bij de 100 jarige, enigszins pompeuze Royal Norfolk and Suffolk Yachtclub. Het liggeld is niet mis, maar eindelijk kunnen we weer eens onder een warme douche.

De kust tussen Southwold en Harwich draagt de naam Heritage Coast. In deze omgeving liggen slechts enkele kleine plaatsjes en het onbedorven landschap wordt doorsneden door een aantal getijde rivieren. Naast landbouwgrond zijn er bossen en moerassen, vaak in beschermde natuurgebieden. De getij stroming is vooral langs de kust vrij sterk en hier geldt dat de vloed uit het noorden komt. Voor ons komt dat goed uit omdat we zuidwaarts langs de kust varen en ook bij het opvaren van de rivieren van de vloedstroom kunnen profiteren. Langs de kust monden achtereenvolgens de getijde rivieren de Blijth, de Ore en de Deben in zee uit. Alledrie hebben ze een smalle invaart met een grindrug bij de ingang die verder omgeven is door steile grindbanken. Deze grindbanken kunnen zich tijdens een storm verplaatsen. Ze veroorzaken ook een sterke dwarsstroom. Hoewel de doorvaart is aangegeven door een aantal boeien, wordt aangeraden om via marifoon verdere details op te vragen.

Vanaf Lowestoft zeilen we met een licht windje in anderhalf uur naar de monding van de Blijth. Met flinke stroom mee varen we op de motor het riviertje op. Het ziet er hier erg landelijk uit; wrakke steigertjes en zwarte vissersschuurtjes op de wal, weilanden rondom. Als we met een flink vaartje langs Blackshore Quay varen horen we iemand roepen: 'where do you think you are going to?'. 'We have a bridge!'. Het blijkt later de jonge vrouwelijke havenmeester van de Southwold Yachtclub te zijn die zich afvraagt of we wel op de kaart hebben gekeken. Maar Peter is hier eerder geweest en legt met een forse draait de botter op de stroom, waarna we langszij een werkscheepje vastmaken. Het rustige plaatsje Southwold bereiken we via een wandeling door de weilanden. Aan de

boulevard staat een gebouwtje met de 'Fishermens reading room'. Het is de plek waar de visserlui van oudsher samenkomen om aan de leestafel kranten en tijdschriften te lezen. De ruimte is verder gevuld met luie stoelen, scheepsmodellen, schilderijen en oude foto's.

De volgende dag zeilen we met weinig wind naar de Ore. Voor de riviermonding ligt de uiterton, niet ver daar vandaan een rode ton en behoorlijk naar bakboord een groene. Er zijn wat meer jachten in de buurt en de te volgen route wordt al snel duidelijk. Bij het aanvaren van de geul lijkt de stroom mee te vallen, maar eenmaal tussen de grindbanken komen we in een stroomversnelling en gaat het flink te keer. River Ore is verder erg rustig en landelijk met veel watervogels. De smalle landtong die de rivier aan stuurboord van de zee scheidt was tot voor kort een militair oefenterrein en is nu een natuurgebied. Ongeveer 14 mijl stroom opwaarts ligt Orford in een bocht van de rivier. Aanmeren langs de kade is niet toegestaan en dus maken we vast aan een van de lege boeien (moorings) op de rivier. Met de vlet gaan we aan wal. Daar brengen we een bezoek aan het aardige plaatsje en bekijken de toren van het kasteel die stamt uit de tijd van Willem de Veroveraar (1165). Vanaf dit punt is er een prachtig uitzicht over de omgeving. (foto?) Bij het uitvaren van de Ore zijn we de volgende dag alleen. Met de ebstroom varen we bij gebrek aan wind op de motor richting zee. Te laat hebben we door dat de botter te veel dwars wordt weggezet. Bij de waterbalk slaat de top van een breker aan boord en knarsend bonkt de scheg over het grind. Met extra gas erbij zijn we weer snel in dieper vaarwater. De kracht van de dwarsstroom en het ruige water boven de grindbank maken grote indruk.

De volgende rivier die we bij onze tocht langs de kust opvaren is de Deben. Het landschap is hier heuvelachtiger. De oevers van de rivier zijn her en der bebost en er liggen mooie plaatsjes als Ramsholt en Waldringfield. Op de rivier ligt het vol met aan 'moorings' gemeerde jachten. Met halve en aan de windse koers is het lastig om alles vrij te varen. We varen door tot Woodbridge. Peter belt de havenmeester van de Tide Mill Yacht Harbour. Het is een jachthaven die gebruikt maakt van het oude bassin van een getijde watermolen. Even later worden we met open armen ontvangen, er

wordt plaats gemaakt vlak bij de ingang van het bassin waar we een prachtig uitzicht hebben over de rivier en de oever aan de overkant. (foto)

De botter van Woodbridge

Woodbrigde heeft iets met Nederlandse platbodems. Langs de kade liggen een klipper, een tjalk en een rood geverfde lemsteraak die alledrie als woonschip gebruikt worden. Wat verder stroomopwaarts ligt er zelfs een botter tegen de wal. Peter vertelt dat hij deze 16 jaar geleden ook al in Woodbridge zag. Het is de 'Windhaver'. In het boek 'The Deben River' (Robert Simper, 1992) staat een foto van het schip waarbij vermeld wordt dat het oorspronkelijk afkomstig is van de oostkust van het IJsselmeer en dat het in 1965 naar Engeland is overgebracht.

Op een avond gaan we met de vlet bij de Windhaver op bezoek. De botter verkeert in zeer deplorabele staat, de romp is grijs, het boeisel roze geverfd. Bakboord achter gaapt een gat van een paar vierkante meter. Peter merkt op dat de zwaarden ondersteboven hangen. Binnen ligt een dikke laag modder. Het weerhoudt Paul er niet van om op onderzoek uit te gaan. Hij vindt een roestige maar nog intacte haardplaat. Als ware behoeders van het Nederlandse cultuurgoed slepen we de plaat aan boord van de vlet. Juist dan zie ik een Landrover jeep met hoge snelheid over het grasland naderen. Het lijkt ons verstandig om onze afvaart niet langer uit te stellen. Als we weg roeien krijgen we nog te horen dat we hier niets te zoeken hebben en dat het 'private property' is. De haardplaat wordt aan boord van de MK 63 afgezonken op de bodem van de bun. De volgende dag vertelt Peter dat hij na dit avontuur erg onrustig geslapen heeft.

(foto uit boek en foto van nu)

Op onze tocht langs de kust naar het zuiden bezoeken we de volgende dagen de Walton Backwaters. Daartoe moeten we eerst de aanloop van haven van Harwich passeren. Het is de drukste scheepvaartroute van Engeland en het meest noordelijke deel van het uitgestrekte Thames estuarium. We volgen de voor jachten aanbevolen route en laveren daarna richting Backwaters. Het Hamford water vormt de toegang tot dit mooie natuurgebied van eilandjes, schorren, krekens en modderbanken. We overnachten aan de steigers van de landelijk gelegen Titchmarsh Marina, met 400

ligplaatsen de grootste jachthaven van de Oostkust. Later tijdens de reis bezoeken we het ondiepe oostelijke deel van de Backwaters. We houden een rustdag in dit verstilde gebied dat bij laag water helemaal droog valt. Een paar huisjes aan de wal vormt Landemere Quay. (foto?). Bij hoog water kunnen we met de vlet hier de wal op.

Als laatste wil ik hier nog Brightlingsea aan de rivier de Colne noemen. Deze plaats was vroeger een belangrijk centrum voor de bouw van de smack, het meest bekende visserschip van de engelse Oostkust (zie smack en bawleys). Tegenover de werven meren we af langs zij een smack die gelijk met ons is binnengelopen. De eigenaar is onder de indruk van de zware bouw van de MK63 en hij nodigt ons nadrukkelijk uit om komend weekend mee te doen met de lokale wedstrijd. Helaas kunnen we hier niet op ingaan omdat er rond die tijd in Harwich een bemanningswissel zal zijn. Tijdens de eerste drie weken van de zwerftocht langs de kust werden nog een aantal rivieren bevaren en plaatsjes bezocht. In een volgend artikel zullen deze en de terugtocht via de Belgische kust aan de orde komen.

Smacks en Bawleys

De traditionele vissersschepen van de engelse Oostkust zijn de smack en de bawley. Deze schepen zijn in de loop der tijden ontwikkeld en aangepast aan het vissen in de ondiepe locale wateren. Het zijn slanke schepen met een rechte voorsteven en een lange rechte kiel. De bawley heeft een brede platte spiegel, terwijl de smack een sierlijke overhangende spiegel heeft. De schepen hebben achter een laag vrijboord en over de hele lengte een breed dek met een lage verschansing. Een luik in het midden van het schip geeft toegang tot het visruim. Voordat de smacks een hulpmotor kregen bevond het bemanningsverblijf zich achter het visruim. In het voorschip werden de visuitrusting en de zeilen bewaard. Bij de bawleys was het luik van het visruim langwerpiger en stond er een kachel opgesteld om de gevangen garnalen aan boord te koken.

Smacks en bawleys zijn kotters getuigd, waarbij de bawley oorspronkelijk geen giek had. De schepen zijn voorzien van een enorme boegspriet een relatief korte mast met een lange steng. Boven het gaffelzeil kan een groot topzeil gevoerd worden. De schepen presteren goed aan de wind, zijn zeewaardig en snel.

Kleine smacks hebben een lengte van ongeveer 11 meter en een waterverplaatsing van 12 ton register. Deze smacks visten vooral op oesters, de bawleys op garnalen en witvis. Vooral in de riviermondingen van de Colne en Blackwater werden met sleepnetten oesters gevangen. De grotere smacks tot ongeveer 15 meter en 18 ton visten langs de kust en op volle zee. Naast oesters bestond de vangst uit sprot, met het sleepnet werd ook wel op zeesterren en mosselen gevist. De zeesterren werden voor de bemesting van het boerenland gebruikt. In de negentiende eeuw voeren er een paar honderd smacks van de kust van Essex. Velen werden gebouwd en hadden hun thuishaven in Brihtlingsea. Een van oude scheepswerven wordt nu gebruikt door de Colne Smack Preservation Society. Ongeveer 100 vooral kleinere uit de visserij afkomstige smacks varen nu nog rond.

De grootste smacks zijn rond de twintig meter lang, hiermee werd rond de Britse eilanden, de kanaaleilanden, de kust van Frankrijk of Nederland naast witvis ook op diepzee oesters en Sint Jacobsschelpen gevist. Rond 1920-30 voeren alleen vanuit Lowestoft al 300 grote smacks. De Excelsior (LT 472), gebouwd in 1921, is twintig jaar geleden volledig gerestaureerd en vaart als charter.

Frits van der Mark



Drijfhout

De deur was al gesloten,
je kwam er niet meer in.
Gebeld, geschopt, gefloten,
het had totaal geen zin.

De zuster had haar regels,
ze was ietwat verzuurd.
Vandaar dat late vlegels
meteen werden weggestuurd.

Het waren oude mannen,
te vaak teleurgesteld.
Ze zopen nog als jannen,
zo wild en ongeremd.

Het waren echte stakkers,
het drijfhout van de zee.
't Verleden van die makkers,
dat telde niet meer mee.

Op het einde van hun leven
met de haven al in zicht,
werd hun als dank gegeven:
een plaats in het Gesticht.

Kees

Avontuur

*Zeven zeeën heeft 'ie bevaren,
de halve wereld ook bezien.
Schoonheid en liefde' ervaren,
de dood in de ogen gezien.*

*'n Vulkaan zag hij ontploffen,
de aarde beven als een riet.
'n Zeebeving deed hem schokken,
erger kan het bijna niet.*

*Scheepskanons heeft hij afgeschoten,
voor gevaar maten beschut.
Kogels hebben in het rond gefloten
met welk doel, met welk nut?*

*Jongens heeft hij moeten leiden
langs geweld van krijg ter zee.
De dood heeft hij kunnen mijden,
het geluk voer met hem mee.*

*Hij kijkt nu terug op die jaren
met luchten grauw of van azuur.
Hij is oud, heeft grijze haren
nadert 't eind van zijn avontuur.*

Kees

Uit de bundel „Voor en Achter“ (‘89) van
C. Hooijdonk.

EEN GLOEDNIEUWE VOORZITTERS- HAMER VOOR RUMOR

Aan het begin van de algemene leden vergadering van april dit jaar was er ineens die voorzittershamer. Zo mooi dat ik hem nauwelijks durfde te gebruiken. Geheel gemaakt door onze Koos Selier. Namens iedereen bedankt, Koos, voor dit prachtige stukje vakwerk! Jammer dat we maar één keer per jaar vergaderen!

Hieronder een stukje van Koos over de historie van de voorzittershamer en de houtsoort waaruit hij de bijl maakte.

Frits

Van bijl naar hamer

De voorzittershamer stamt af van een scherpe tweebladige aks, die in de vroege Middeleeuwen en daarvóór onder meer gebruikt werd om mensen te straffen, als zij zich niet aan de regels van de volksvergadering hielden. Wie zonder permissie van de leider het woord nam, liep kans een stuk van zijn mantel te verliezen. Bij ernstiger vergrijpen, zoals openlijke geweldpleging tegen medevergaders, diende de rituele strijdbijl om van de daders een stuk vinger of in het ergste geval het hoofd af te hakken. De evolutie van een scherpe strijdbijl naar de gepolijste botte voorzittershamer waarmee uitsluitend op tafel wordt geslagen, weerspiegelt de "beschaving van het vergaderen."

Dit beschavingsproces waarbij vergaders elkaar dwingen tot stabielere en subtielere vormen van zelfbeheersing, is nog steeds gaande, evenals de ontwikkeling van de voorzittershamer.

Goudenregen

Onbekend maakt onbemind. Weinigen weten dat de grootste schatten gewoon in de achtertuin groeien, overigens is deze bijzondere populaire sierboom tegelijkertijd één van de giftigste die men in onze tuinen kan aantreffen. Het donkerbruine hout is bijzonder hard en wordt met de jaren donkerder en voornamer. Vroeger toen men hout nog niet zo goed een andere tint kon geven, was er naar het kernhout van de Goudenregen veel vraag als surrogaat voor ebbenhout. Het lichte spint vormt een aangenaam contrast met het teakachtige kernhout.

Koos



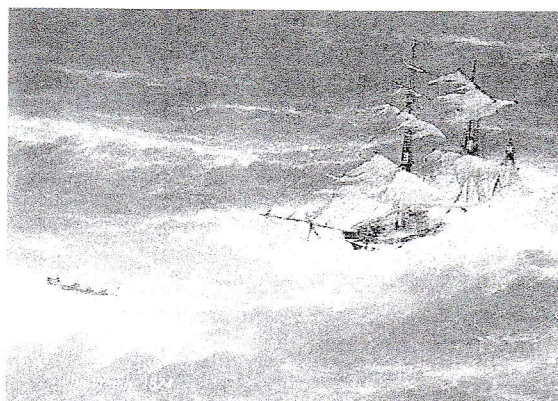
> 1 Wereldberoemd is het standbeeld van Molly Malone (Grafton Street), een straatverkoopster die wordt bezongen in het Ierse volksliedje 'Cockles and Mussels.' Het standbeeld zelf staat vooral bekend om Molly's imposante bronzen decolleté en de bijnaam 'tart with the cart'.

The statue of Molly Malone (Grafton Street) is world famous.

De KNRM is ontstaan uit twee maatschappijen: de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij en de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. Deze twee werden in november 1824 opgericht naar aanleiding van het vergaan van het fregat 'De Vrede' tijdens de storm van 14 oktober 1824.

Dit ongeluk maakte destijds een diepe indruk. Redders waren al twee keer uitgevaren en hadden de meeste bemannings-

leden van het fregat (een zeilschip met drie masten) in veiligheid gebracht. Ze waagden zich voor de derde keer met hun vlet (een soort roeiboot) in het water om de laatste overgeblevenen - de kapitein, de stuurman en de bootsman - van 'De Vrede' in veiligheid te brengen. Met grote moeite kreeg men de drie schipbreukelingen aan boord. Op de terugweg werd de vlet door een hoge golf gegrepen en sloeg om. Redders en geredden verdwonen in de golven en verdronken vlakbij het strand.



OVER SPANTEN, BUIKSTUKKEN, WERKEN EN ONTSPANNEN

Ga je echt een vlet bouwen?

Koop dit voorjaar maar geen plantjes voor de tuin want ik ga een vlet bouwen.

Wat zeg je? Een vlet bouwen? Ze waren allemaal wel gematigd enthousiast, maar zeker ook een beetje cynisch. Mijn vrouw Jacqueline, de kinderen, vrienden, collega's, burens, noem maar op. Nou ja, onder ons gezegd, men deed wel enthousiast, maar hadden toch ook hun twijfels. Er kwamen opmerkingen zoals: "Waar ga je dat doen? Toch niet in de tuin? Maak je veel herrie?". Toen ik dat beaamde raakten ze licht in paniek. Maar toen ik ze ook vertelde dat ze natuurlijk mochten meevaren verscheen er weer een glimlach. Ik merkte dat ze een borrel, een biertje en een hap op het water wel zagen zitten. Dus die barrière was genomen. Ik wist nog niet dat er nog veel zouden volgen. En gelukkig maar.

Ik had alles tot achter de komma berekend en er voor gezorgd dat ik de basis al binnen had. Voor de gangen van de romp heb ik Sipo mahonie uit één stuk toegepast, de platen onbekantrecht mahonie zelf uitgezocht van op tas liggende gezaagde boom. De gezaagde platen waren op het breedste stuk 130 cm. En verder gebruikte teakhouten portiekdeuren voor de binnenbetimmering, tekeningen, berekeningen en foto's van een Helderse vlet, mijn spaarpot en veel enthousiasme. Ik ging er vanuit dat ik de klus in twee jaar zou klaren. Ik had vrouw en kinderen beloofd er niet dag en nacht mee bezig te zijn. Dat wilde ik ook zelf niet. Gewoon lekker bouwen en tijd vrij houden voor vakantie en andere leuke dingen. Ik had er echt zin in.

De keus

Bij mijn vorige werkgever had ik van een vlet welke averij opgelopen had aan de romp, twee gangen vernieuwd. Toen de werkzaamheden klaar waren nam ik me voor dat als ik ooit voor mezelf een boot zou maken dit een overnaadse houten boot zou zijn. Ik had me verdiept in diverse modellen en ik koos voor het model Helderse vlet en gebruikte daarvoor en foto's van de werven Scherpel en De Jong. Ik heb de werven bezocht, heb foto's gemaakt. Op de valreep wist ik een tekening te bemachtigen om de uitslag van de bouwmal te maken. Ik heb de tekeningen aangepast en verlengde de

boot tot 6.60 meter. De boot werd daardoor ranker en bood meer binnenruimte.

Toen ik begon met het slopen van mijn tuin, moest ik toch wel even slikken. Fraaie struiken en bloemen moesten het onderspit delven. Er voor in de plaats kwamen stenen. Ik moest natuurlijk een harde ondergrond hebben.

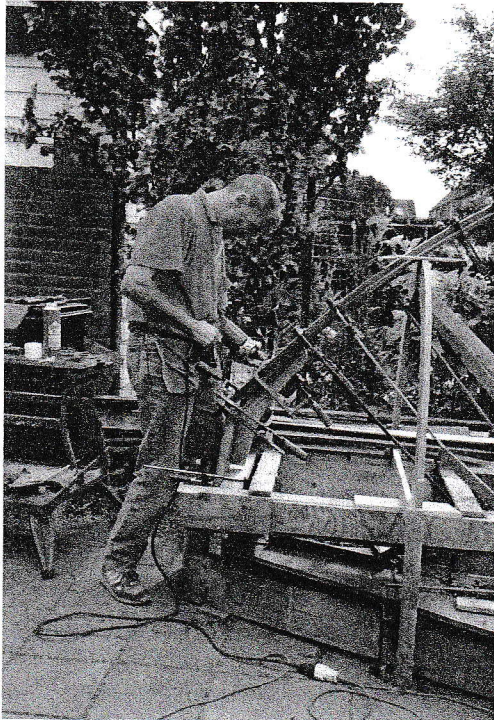
Ik bouwde de boot op zijn kop. Reden: ik bouwde de boot alleen en had als voordeel dat ik van boven naar onder kon werken. Dat is handiger omdat de houten delen op die manier gemakkelijker te verwerken zijn. En ik kan je verzekeren dat er heel wat bij komt kijken om het hele project tot een goed einde te brengen.

Begin bij het begin

Tekenen en rekenen, het maken van een fundatie waarop de hulpspanten bevestigd werden, het leggen van de kielbalk en dan van elke gang eerst een mal van 8 mm dik triplex maken. Dan worden de gangen overnaads aangebracht. Je weet wel, gangen zijn die delen die de romp van de boot vormen. De laatste gang heet de scheergang. Tussen de overlappings van gangen werd een elastische afdichtingskit aangebracht en vervolgens afgeklonken met roodkoperen nagels. De acht gangen aan weerszijde komen aan de voorzijde samen bij het zogenaamde kropstuk. Dat is een massief stuk teakhout waarin de gangen verjongd samen komen. Ziet er prachtig uit. Vakwerk al zeg ik het zelf.

Voor het aanbrenge van een gang heb ik eerst alle machineslag verwijderd. Dat betekende schrapen en goed schuren van alle gangen. Daarna alle gangen geklonken met roodkoperen klinknagels, zo'n 800 nagels en met de hand geslagen. Dat deed ik met een zelf gemaakt gereedschap. Daar had ik wel hulp bij nodig. De nagel wordt op lengte afgeknepen. Over de nagel komt een koperen hoedje dat weer wordt omgeslagen met behulp van een buisje en de bekende hamer. Echt handwerk dus.

Toen zijn de kimkielen bevestigd. Pas later volgde de houten hak of scheg. Dat is het gelamineerde onderdeel waar later de schroefas door loopt. De keus van de motor had ik nog niet bepaald. En daarna schuren, lakken, schuren, lakken, schuren, lakken, schuren, lakken, schuren en weer lakken. Je leest het goed, zes keer en glimmen dat 'ie deed!



Kop erbij houden

En dan heb je door dat de boot bezit van je gaat nemen. Maar....het mocht geen complex worden, hamerde het door mijn kop. Voldoende tijd en aandacht aan mijn vrouw en kinderen geven, 's avonds niet altijd maar over die boot praten, geen onderdelen binnen schilderen of schuren. Maar dan is het toch zo ver. Dan neemt zo'n boot dus bezit van je. Je staat er zozegzegd mee op en je gaat er mee naar bed.

Ieder vrij uurtje, zelfs tijdens de kerstdagen was ik er mee bezig. Was ik er niet letterlijk mee bezig dat zat het wel in mijn kop. Maar we gaan weer door.

Het keren van de boot was een feest. Allemaal gezellige mensen die graag een handje wilden helpen. Mooi weer, koffie, koek en daarna een biertje, prachtig. Met z'n allen was het een fluitje van een cent. De boot en ik en ook de anderen hebben toen geen schrammetje opgelopen.

Wat was 'ie nu groot! Wat een ruimte. Ik kreeg weer een extra impuls nu ik de boot zo zag.

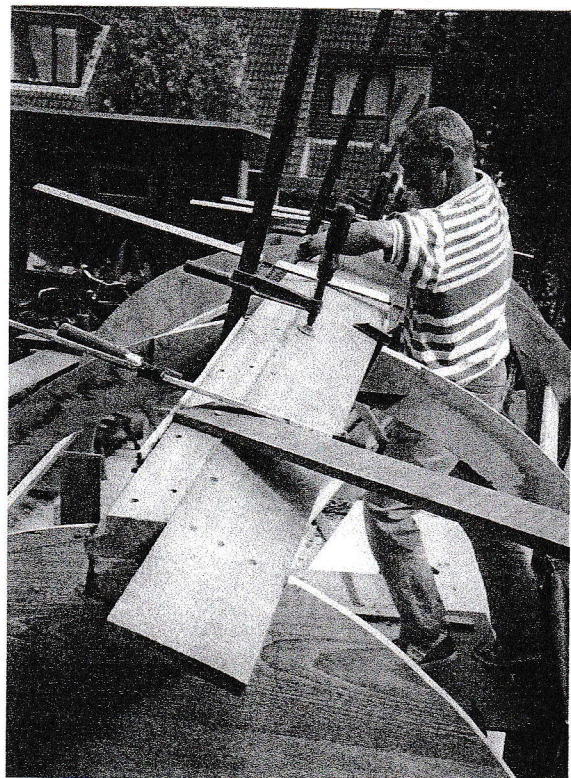
Gewoon doorgaan

Nu de inhouten er in stomen. Inhouten zijn latten van 20 mm. x 35 mm. die aan de binnenkant in de breedte van de boot worden bevestigd en de boot daardoor stijf maken. Ze zijn van blank Frans eiken. Die lange staken

week maken deed ik in de zelf gemaakte stoomkast. Die had ik gemaakt van kunststofplaten. Een flinke ketel er onder. Goed stoken en dan de stoom door de kast leiden waar de inhouten lagen gestapeld. Ze werden zo heet en week dat ik ze prima kon buigen. Ze werden dan wel zwart en smerig, maar dit was voor het goede doel.

De inhouten werden stuk voor stuk precies passend en op de juiste plek geklemd. Daar was veel kracht voor nodig en daarom hebben we ze er in getrapt en daarna genummerd. Na een half uur kon ik ze verwijderen. Als ze afgekoeld zijn behouden ze namelijk de gewenste vorm en zijn ze gemakkelijk terug te plaatsen. Daarvoor had ik de boot aan de binnenkant diverse keren geschuurd en gelakt.

Toen heb ik de waterlijn berekend. Buikstukken bevestigd op de juiste plaats. Onder de waterlijn bevestigd met lijm en geschroefd. Boven de waterlijn gelijmd en geklonken. Als je goed nadenkt dan snap je wel waarom.



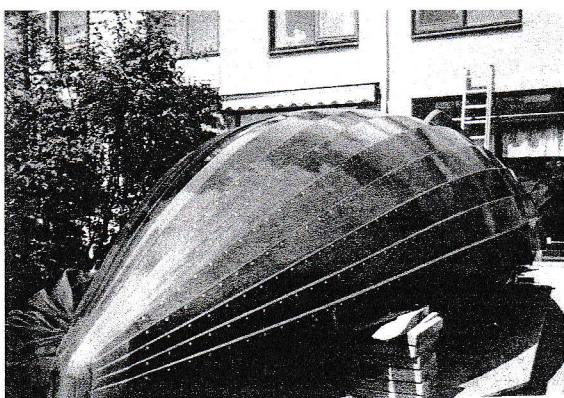
En dan de rest zoals banken, dekwegers aangebracht op de voor- en achterplecht en de gangboorden. Alles van watervast multiplex en bekleed met teakdelen. Tussen de teakdelen komt de voegafdichting op rubberbasis. Gelukkig vergat ik niet de zijkanten van de

naden eerst in de primer te zetten voor de perfecte hechting.

Mechanisch en elektrisch

Dan volgt er nog een stuk techniek, zowel mechanisch als elektrisch, want de boot moet ook varen. Ik koos als motor voor een Ruggerini omdat die prima uit de test kwam. Daarop heb ik de motorfundatie gemaakt en de schroefaskoker uitgelijnd. Een precies werkje. Toen de hak er onder. Dat was ook een avontuur. Er was namelijk een tube kit uitgehard. Daar kwam ik pas achter. Door de prettige medewerking van de kitleverancier die op stel en sprong de gewenste tube bracht - liep dit goed af.

Diesel motor geplaatst, koperen leidingen gelegd, vlonders gemaakt en bolders aangebracht. Ik kan je verzekeren dat ik het sneller opschrijf dan het hele gebeuren in praktijk heb gebracht. Weet je het nog? Ik werkte buiten. Dus had ik te maken met hitte, kou, regen en wind. Ik werkte het liefst met daglicht. Daarom heb ik wel tientallen keren de werktent opgebouwd en weer afgebroken. De hele bouw heeft wat meer tijd in beslag genomen dat ik in eerste instantie had bedacht. Het laatste jaar heb echt rustig aangedaan.



Waterdicht

En dan is het zo ver! De tewaterlating. Ik werd toch nog knap zenuwachtig toen ik me bedacht hoe dat in z'n werk zou gaan. Een reusachtige kraan moest de boot over een rij woningen tillen en op de trailer plaatsen. Dan nog een ritje van 200 meter waarna de boot opnieuw de takels in moest om in de Rijn te worden neergezet.

Die spannende dag brak aan. En iedereen wist er van: burens die opgelucht adem haalden: eindelijk....., vrouw, kinderen, vrienden, collega's etc. 's Morgens was het al vroeg dag

in huize Selier. Om 7.00 uur rende ik al rond. Controleerde nog van alles, zette een restant anti-fouling klaar om die plekken waar de boot op stond nog van dat spul te voorzien, blokken hout om de boot op de trailer te stutten, champagne, klaptafels, hapjes noem maar op.

4 mei 1996

Om 8.00 uur waren de eerste gasten al aanwezig. De meeste met een film -of fotocamera. Het was fris weer maar gelukkig droog en zelfs de zon liet zich zien.

Met veel geraas kwam de kraanwagen de straat n. Nu helemaal een gigant in zo'n smal straatje. Voor ons huis werd de kraanwagen geparkeerd, de arm schoof zo'n veertig meter uit. Kabels rolden af met een haak waar wel twintig ton aan zou kunnen bengelen. In ieder geval voldoende om mijn boot veilig over de daken te tillen. Wat een fraai gezicht, zo'n imposante kraan met zo'n nietig bootje hoog boven de in bloei staande bomen en heesters. Ik kreeg het er warm van. Prachtig, hier kon ik van genieten. Trouwens niet alleen ik, maar natuurlijk kregen ook Jacqueline, de kinderen en alle anderen de kriebels.

Muziek en kippenvel

Ook van de partij was een delegatie van Kunst & Genoegen. Ferme jongens, stoere knapen en spelen dat ze deden! De hele buurt liep inmiddels uit. Zie je het voor je? K&G voorop gevolgd door de trailer en weer daarachter de hele meute. De kraan sloot de rij. Het leverde prachtige plaatjes op.

Bij de Oude Rijn aangekomen was het een koud kunstje om de boot te water te laten. Maar voor het zover was hebben mijn vrouw en jongste dochter de boot behouden vaart gewenst. De fles champagne sneuvelde perfect en zelfs zonder de boot te beschadigen.

Toen de boot het water raakte kreeg ik er kippenvel van. Trots en met een beetje sentiment stapte ik aan boord. Dat ik voor de eerste proefvaart bij het verwijderen van de stootwillen een rib brak mocht de pret niet drukken. Maar het deed wel verrekte pijn. Jammer, maar ik wilde per se niet dat 'de pret werd gedrukt' en werkte stoer het programma af: rondje varen, het glas heffen en felicitaties in ontvangst nemen. Ik was de koning te rijk.

Inmiddels heb ik alle waterige uithoeken die te bevaren zijn bezocht. Van Leiden tot Amsterdam, van de Kagerplassen tot Westeinder etc.
Als het weer het toelaat overnachten we ook

aan boord. Kun je je voorstellen: barbecue, biertje, vissen, luieren, zwemmen. En dan met een heerlijk gevoel weer terug met de Axolotl. Ik kan het iedereen aanbevelen.

Koos

De landrot is leip!

Handen op de rug, benen gespreid,
blik vooruit naar de oneindigheid.
Donkere hemel met sterren bezaaid,
alles wel – geen schip gepraaid.

Roerganger rokend, een donkere schim;
blik op het kompas of op de kim.
Motorengelbrom, watergeruis,
lichaam op zee, gedachten thuis.

Stuurman verwisselt zwiingend van been,
is verantwoordelijk, verdraaid alleen.
Voortdurend alert, controlerend aldoor;
dat is zijn job, daar staat ie voor.

Tropische nachten, zwoel en heel mooi;
na aflossing gaat ie nog niet te kooi.
Rookt aan dek nog rustig een pijp.
denkt bij zichzelf: De landrot is leip!

KEES VAN HOOIJDONK



Tekening Reint de Jonge.

DE POLITIE TE SLIM AF

Sinds mensenheugenis werd in het waddengebied op zeehonden gejaagd. Bijna iedere vissersman had wel een geweer aan boord. En de minder goede schutters gebruikte knuppels, net als nu in Canada. Het was een aanvulling op het sobere inkomen: ieder velletje bracht gemiddeld fl 35,- tot fl 60,- op. De lever werd gebakken (een traktatie) en het spek werd gesmolten tot traan. In de oorlogsjaren dronken we 's avonds i.p.v. een lepel levertraan, toen niet meer verkrijgbaar, robbentraan. De leverancier was mijn oom Monte, van beroep jager. Omdat z'n geweer in beslag werd genomen ging hij noodgedwongen over tot knuppelen; z'n bijnaam "de knuppelaar" heeft hij z'n leven lang gehouden. Hierover gaat het volgende verhaal. Hoofdpersonen: oom Monte, neef Tjerk, neef Tjeerd en ik als toeschouwer/cameraman. In 1954 is een jachtwet in werking getreden, waarbij de jacht alleen open is van september t/m december. Voor de 3 jagers een strop: de robbenjacht was hun bestaan. Ze werden dus van jagers stropers. En stropers werden in de gaten gehouden door de waterpolitie, die in verbinding stond met vuurtorenwachters en vliegtuigen.

"Toe joh, eruit!" en wreed werd ik opgeschrikt uit een diepe slaap: "Schiet op, we gaan zo weg!". Brood en koffie –vlug-vlug. De sloep lag al langs zij, geweer, munitie en knuppels lagen eveneens gereed. Het was half vijf 's morgens. Het was stil en koud-koud! We voeren onder de kust van oost Terschelling de bosplaten in. In deze onafzienbare zandplatenreeksen en geulen komen hier en daar de robben voor. Tjeerd aan het stuur en Monte voorop met de kijker: een ouderwetse geelkoperen met 1 lens. "Jongens let op: stippen vooruit!" Even later: ja!, het zijn robben! Voorzichtiger nu voeren we verder en ieder kreeg het consigne zich doodstil te houden. Onder de wal langs sturen, beval de schipper. Maar we waren al opgemerkt: op een waarschuwingsein van een der oude bullen verdwenen ze in rap tempo. Vol gas en uitkijken. Kwartiertje later: links vooruit, ongeveer 100 meter. Voorzichtig voeren we die richting uit, maar zagen al gauw dat het hier een oude bul betrof welke huid om deze tijd van het jaar verhaard en van generlei

waarde is. Niets waard hier, ze zijn veel te schuw. Waarschijnlijk is hier kort geleden gejaagd. Hier in de buurt is niets meer te halen. We kunnen 2 dingen doen: of terugkeren, of langs de "koolruggen" naar de "kikkert". Dat laatste had 1 groot bezwaar. De Kikkert lag namelijk vlak onder de rook van Nes (Ameland) en kon vanuit de vuurtoren gemakkelijk in het oog worden gehouden. We konden er donder op zeggen dat de rijkspolitie ingeseind zou worden. Uit goede bron wisten we dat de "stormvogel" in de haven van Vlieland lag: van daar tot hier vergde zeker 2 ½ uur varen. Als we vlug waren konden we binnen deze tijd terug wezen. Een bliksemactie dus, en met succes: het leverde 7 zeehonden op. Mijn oom en beide neven waren scherpshooters. Vanuit de deinende sloep op een prooi van 100 meter of verder. En ze schieten alleen op safe, nl. zijkant van de kop. Dat is dodelijk en een dier nodeloos verwonden doen ze niet: zijn ze veel te veel dierenvriend voor, al hoort dat misschien vreemd voor jagers.

Op een zandbank werden de dode dieren gevild en aan boord gepekeld en opgevouwen met touw tot pakketjes van ongeveer een boek. Terwijl men daar druk mee bezig was passeerden enkele garnalenvissers. De "Vangers" uit Peasens en "Schregardus" uit Moddergat. Hebben jullie nog wat? Zin in een paar levertjes? Hartstikke bedankt! Monte haalde een ketel water uit de machinekamer om thee te zetten. Opeens zette hij de ketel met een smak op het dek: "Tjerk, geef me de kijker!". In de verte komt iets aan - wat ik niet vertrouw. Vier paar ogen tuurden in de aangewezen richting. Ieder dacht hetzelfde, en de gedachten werden werkelijkheid. Daar naderde de politieboot "Stormvogel". En recht op ons af!

"Heb je het geweer ingevet, Tjerk?" Nee? Doe dat dan direct.

De politieboot kwam nu vlug dichterbij. De bemanning stond aan dek, langs de mast ging een seinvlag omhoog: "Bijdraaien". We lagen dus al stil en voor de ketting. Tjerk sleepte met een oud autoband naar de verschansing en gebruikte deze als stootkussen tussen de beide schepen. Een tros ging over. "We komen je schip doorzoeken, Monte" zei de kapitein. Alweer? Dat is dan al de 3^e keer dit jaar! Nou ja, 3 maal is scheepsrecht, zullen we maar zeggen. Gaat uw gang, heren.

Er werd minutieus gezocht en gespit, vier man sterk. Het dek, voorlogies, kajuit. In het ruim werd de ballast, zware basaltblokken, stuk voor stuk verplaatst. Een grote partij roestige ketting eveneens. Kastjes en laden beddengoed, de turfbak. Panelen werden beklopt. De politielui weten precies wat ze doen: ze kennen alle kneepjes en trucs van grote en kleine smokke- laars op heel wat grotere schepen dan de onze. De vloer is aan de beurt. De primitieve tafel wordt versjouwd en het gore, halfvergane zeil losgemaakt, waarop de planken zichtbaar worden. Een voor een worden ze nagezien en bij de 4^e: Succes: een losse! Vol spanning wordt ie eruit gewrikt en een donkere vochtige ruimte wordt zichtbaar. Een de mannen haast zich naar boven en komt terug met haak en sterke zaklamp. Vol interesse wroeten ze de bergplaats af. En ze ontdekken iets: een jutezak! Langzaam wordt de buit dichterbij gehaald: de halfbeschimmelde zak bevat alleen maar poetskatoen.

Uren zoeken is voor niets geweest. Ze overleggen: een der mannen stapt even over en komt terug met een staaldraad. Twee man loopt ermee naar de voorsteven, nemen ieder een eind van de tros en laten deze in het water vieren, waarna ze langzaam naar het achterdek lopen, de tros tussen hen in onder het schip doortrekkend. De anderen staan gespannen toe te zien. De gezichten der vissers zijn ondoorgroendelijk. Weer is het voor niets geweest! De vellen zitten niet aan een lijn onder het schip, zoals wel eens gebeurt. Ook de sloep krijgt een beurt, eveneens zonder resultaat. Ze geven het op. En toch heb je vellen aan boord, schipper! Ik weet het zeker. Weggegooid heb je ze niet, daar ken ik je veel te goed voor. Kom mannen, we gaan! Enkele ogenblikken later vertrok de Stormvogel. De boeg van het fraaie schip sneed als een mes door het water. Vol bewondering stonden de vissers het na te kijken. Als laatste en stille getuige in dit intermezzo hing daar nog steeds langszij van de WK15 het stootkussen, de oude autoband, volgestopt met de fel gezochte zeehondenvellen.....

e.v.a. meegemaakt in 1954,

Tjerk

De WK15, een blazer, lijkt veel op een botter, alleen de botter is scherp van voren, de blazer rond. Dit schip werd gebouwd in 1906 in

Makkum door Zwolsman en na 1954 verkocht aan een stel studenten voor fl 7.000,-, die hem naar de sodemieter hebben geholpen.

URKERS & VOLENDAMMERS

De 3 robbenjagers besloten te stoppen met de jacht aangezien dit te link werd. Mijn oudste neef ging als een bemanningslid op een garnalenkotter mee, ook al om het vak te leren. E werd langzamerhand al uitgekeken naar een geschikte kotter voor het drietal. Ondertussen gingen Monte en Tjerk de handel in Aardappels en turf. Afzetgebied de waddeneilanden en diverse IJsselmeerhavens. Zo voer men op een keer met een deklading turf richting Urk. De Urkers zijn zeer godsdienstig, zeer goede zeelui en vissers en strandjutters. Wat de zee gaf was voor hen een geschenk uit de hemel. En soms werd de hemel wel eens een handje geholpen. Ze waren gewaarschuwd: "denk erom, een Urker zal geen dubbeltje -of in dit geval een turf- van jullie stelen, maar als diezelfde turf in het water ligt, is 'ie van hun."

Laat op de avond zei Monte tegen z'n zoon: "jij gaat in de roef en onder geen voorwaarde kom je eruit!" Zelf installeerde hij zich bij het roer met een dikke deken. Onder de deken zijn dubbelloops. De uren verstreken. 's Nachts, ongeveer 1 uur, kwamen 3 schimmen aanlopen, met pikhaken. Zagen daar Monte aan het roer. "He schipper, zou je je nest niet eens opzoeken?"

"Nee, niet zolang jullie hier rondstruinen!" Een der kerels sprong brutaalweg op de voorplecht, pakte een turf en smeed die richting roerganger. Op hetzelfde moment klonk een schot en de turf viel in brokjes omlaag. "En nou opdonderen", brulde Monte, "of het volgende schot komt in je kruis!" Nou, ze waren gauw verdwenen. Geen last meer verder. Er werd ook nog aardig wat turf verkocht, de halve deklading.

De volgende avond lagen ze in Volendam. "Ga je weer wacht houden, heit?" vroeg Tjerk. "Nee jong, dat hoeft hier niet. Volendammers is heel ander volk. Ik zal het je bewijzen ook." En hij legde zijn knol, z'n zakhorloge, op het dek. "Je zult zien dat het er morgen nog net zo ligt."

En zo was het.

Tjerk

TOUR DE FRANCE

Proloog

Ik weet niet meer wanneer ik serieus ben gaan nadenken over een vaartocht vanuit Nederland door de kanalen naar Frankrijk en als het even kan tot aan Bordeaux.

Tijdens mijn veelvuldig en langdurig verblijf in 2002 en 2003 in het ziekenhuis had ik mezelf 3 doelstellingen opgelegd om weer in conditie te komen. De eerste was weer 10 kilometer kunnen hardlopen, de tweede was fietsen in Schotland en de derde wadlopen naar Schiermonnikoog. Het wadlopen heb ik niet gerealiseerd, maar dat had ik 10 keer eerder gedaan. De andere doelstellingen lukten tussen de ziekenhuisopnamen door.

Maar terug naar de kanalen. Tijdens vakanties in Bourgondie had ik vele verhuurboten gezien op het Canal du Nivernais, dat loopt van Auxerre naar Nevers en wij fietsen dan op de jaagpaden langs de kanalen. Prachtig ontspannen met al die dorpjes en restaurantjes. Tijdens mijn verblijf in het Diaconessen ziekenhuis kreeg ik wat tijdschriften te lezen waarin reisverhalen stonden over vaartochten op de Franse kanalen. Dat sprak me aan en ik beloofde mezelf dat wanneer ik er bovenop zou komen en de VUT nog zou bestaan, ik zo'n tocht zoude gaan maken met familie, vrienden, collega's en andere in mijn ogen geschikte lieden.

Hoe meer ik las over de kanalen hoe enthousiaster ik werd.

8500 kilometer vaarwater in Frankrijk en ik dacht nog wel dat Nederland de kroon zou spannen met vaarwater.

En een historie vanaf het eerste kanaal in 1642 tussen de Seine en de Loire. En zo bouwden de koningen van Frankrijk maar door, kanalen compleet met ijzeren aquaducten van 700 meter en tunnels van 5000 meter en honderden sluisen.

Om te varen heb je een schip nodig en dat had ik niet. Mijn eerste verkenningen waren eind 2003 want ik wilde in mei 2004 gaan varen. Dat ging niet door want ik lag weer eens in het ziekenhuis. Dan 2005 maar en ik kocht in oktober 2004 een Doerak 950 Paviljoen en plande alles in, compleet met aanmonsterlijst voor de bemanning.

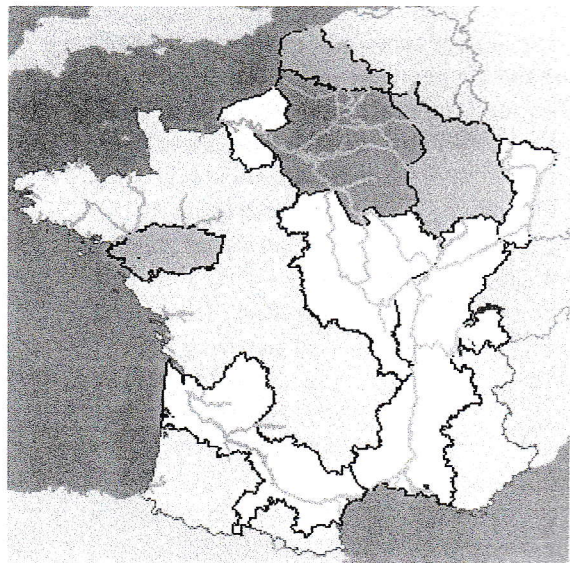


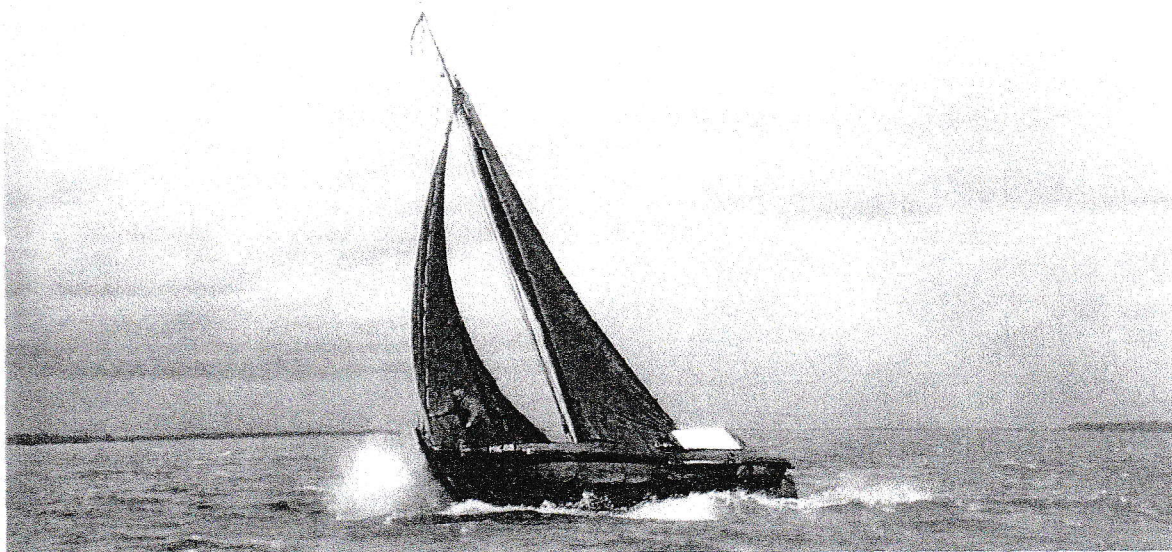
Vertrekdatum april 2005, maar ook die datum werd verstoord door ziekte. Nu is 6 juni de vertrekdatum vanuit Meppel over de IJssel, Maas, de Marne richting Parijs. En ik hoop een volgend keer met verhalen te komen hoe die tocht was.

Wij komen uiteindelijk toch door het Franse Gaatje, want daar is Vlieland mee bekend!

Groet,

Jack

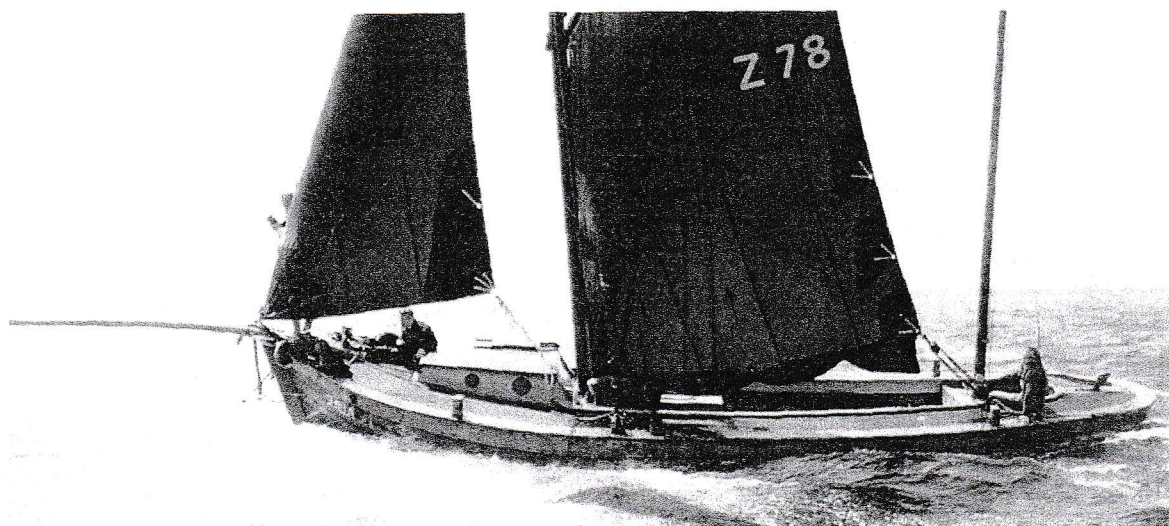




Met een botter tussen de Zeesbooten

Tekst: Frits van der Mark, Foto's: Hermann Winkler

Zeesbooten zijn de traditionele platbodem vissersschepen van de Oostzeekust- en binnenwateren. Ieder jaar houden zij onderlinge zeilwedstrijden. In 2004 was er waarschijnlijk voor de eerste keer een Nederlandse deelnemer. De botter MK63 van Peter Dorleijn voer als 'Gastsegler' mee in de 'Zeesboot-Regatta' van Wustrow. Door slecht weer was ook de tocht naar en over de Oostzee een race tegen de klok.



Foto's vorige pagina: Aan de wind onder een dreigende lucht.
Onder: Zeesboot met klipperkop, ronde achtersteven en doorgestoken roer.

Als we na drie dagen varen in Lauwersoog aankomen, gaat het mis. De weersverwachtingen worden steeds dreigender. Er volgt een weeralarm van het KNMI: een stormdepressie komt vanuit Engeland naar de Nederlandse kust en er wordt windkracht 9 verwacht met windstoten overeenkomend met windkracht 12. Veel evenementen worden afgeblazen, ook in de haven treft iedereen zijn voorzorgsmaatregelen. Zo worden extra landvasten aangebracht, worden bijboten op de steiger vastgesjord, enzovoort. Vooral tijdens de tweede overlidag is het slecht weer, met in de buien zeer zware windvlagen.

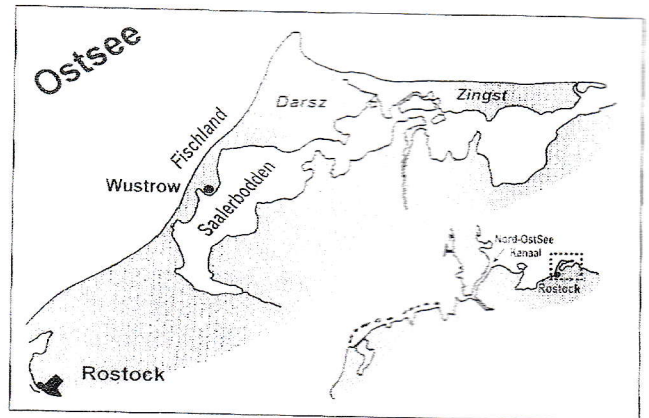
GAAN WE DE STARTLIJN HALEN?

Bij het opstaan de volgende dag waait het nog steeds hard en vallen er buien. Toch wordt het in de loop van de ochtend eindelijk droog. Na een warme hap vertrekken we. In de namiddag is het hoogwater en moeten we de wantijen richting de Eems kunnen halen. Met gijfok en rif in het grootzeil komen we het Hornhuizerwad, het Pieterburenwad en het Uithuizerwad goed over. Op de Eems gaat het ruig te keer, het waait nog steeds hard, maar er lopen hier ook hoge golven. We willen richting Greetsiel het Duitse wad op en moeten de Eems daarvoor pal voor de wind schuin oversteken. Op een gegeven moment vliegt de giek omhoog, volgens Peter evenwijdig aan de mast. Bij het terugklappen krijgt de schoot zo'n kracht te verwerken dat de zwaar gesmede groot-schootring open buigt. De opening is gelukkig maar een paar centimeter en met een lijntje wordt de ring voorlopig geborgd. Na het passeren van de Eems wordt het op het Duitse wad wat rustiger. Tegen zonsondergang zijn we in het Memmert Watt Fahrwasser, waar we na het passeren van de prikkenstraat voor anker gaan.

De wind is de volgende dag duidelijk afgenomen en het weer knapt op. Dit komt de voortgang echter niet ten goede. Daarbij komt nog dat het midden op de dag laag water is. Op het wantij van Baltrum brengen we noodgedwongen een groot deel van de middag door. Die ochtend waren we al om vijf uur opgestaan, dus we gebruiken de getijde stop maar om wat slaap in te halen. Vlakbij zijn anderen juist erg actief: vanaf de vaste wal lopen maar liefst negen grote groepen wadlopers naar het eiland. Met een steeds verder afnemende wind komen we die avond nog net voorbij het wantij van Langeoog. Hier gaan we voor anker voor de nacht. We zijn nu een volle week onderweg en het is duidelijk dat alles van nu af aan zonder tegenslag moet gaan, willen we op tijd zijn voor de wedstrijd in Wustrow.

De weersvoorspelling laat het toe om de volgende dag buitenom te gaan. Om half zeven is het anker op en anderhalf uur later passeren we de uiterton en kunnen we een koersje uitzetten. Tegen vier uur 's middags zijn we voor de Elbe-monding aangekomen. Het wordt grijzer en het zicht neemt af, evenals de wind. Om het tij niet te verspelen, gaat de motor bij en leggen we enkele uren later aan in de jachthaven van Cuxhaven.

De volgende twee dagen passeren we het Nord-Ostsee Kanaal en



Het kadertje in het overzichtskaartje rechtsonder geeft de plaats aan van de Bodden aan de Duitse Oostzeekust.

doen we de haven van Burgsraaken op het eiland Fehmarn aan. Het lijkt erop dat we de Regatta van Wustrow gaan halen.

HET BODDENGEBIED

De laatste grote oversteek is het passeren van de Mecklenburger Bucht. Na een lange dag zeilen, varen we als het donker wordt langs de kust van Fischland. In de Saalerboddien, die vlak achter deze kust liggen, moeten we zijn. Om de toegang tot de binnenwateren te bereiken is het echter nog een kleine 20 mijl verder



De overnaadse spitsgat Zeesboot Butt droogt de zeilen na de Regatta.

waren. Fischland, Darss en Zingst vormen met elkaar namelijk een smal schiereiland, waarachter zich een boddengebied uitstrekt met een lengte van zo'n 30 mijl. Aan de oostkant staat het met een smalle geul in verbinding met de Oostzee, het grootste deel van het water is zoet. Brede en smalle stukken water, omzoomd door rietkragen, wisselen elkaar af. Door de vele ondiepten is hier weinig watersport. Dit kustgebied was vroeger ook de grens van de voormalige DDR en bestond voor een groot deel uit niet toegankelijk militair gebied, dat daardoor nauwelijks werd ontwikkeld. In 1990 werd een groot deel van het gebied ondergebracht in het 'Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft'. Het is een prachtig natuurgebied waar vis- en zeearenden broeden, die wij nu ook regelmatig te zien krijgen.

Uiteindelijk komen we één dag voor de regatta aan. De ontvangst in het haventje van Wustrow is hartverwarmend. De havenmeester en een vertegenwoordiging van de jachtclub staan ons bij het binnenvaren al op te wachten. We worden officieel welkom geheten en Peter krijgt het vaantje van de 20^{ste} Wustrower Zeesboot-Regatta, een fles Rottkämpchen (Oost Duitse schuimwijn) en zelfs douchemunten voor de hele bemanning.

DE ZEESBOOT

De Zeesboot is het traditionele houten platbodem vissersvaartuig van deze regio. De naam is afgeleid van het soort net, de Zeese, dat in het oud-Duits zoveel als 'grote zak' betekent. Het is een sleepnet dat erg lijkt op het kuilnet dat in de Zuiderzeevervisserij werd gebruikt. De romp van de Zeesboot is van eikenhout en is tussen de 9 en ruim 12 meter lang. Er zijn zowel karveel- als overnaadsgebouwde schepen en de achterstevenen kan spits of rond zijn. Oorspronkelijk waren ze uitgerust met zijwaarden, die ruim honderd jaar geleden naar Amerikaans voorbeeld plaatsmaakten voor een midzwaard. De grotere Zeesbooten zijn kitsgetuigd, de kleinere missen de bezaanmast. Het grootzeil heeft een lange gaffel en geen giek. Naast bezaan, fok en kluiver wordt ook een gaffeltopzeil gevoerd. Bij alle zeesbooten is de bun verwijderd en vrijwel allemaal varen ze met dacron zeilen en kunststof op het dek. Ze zijn vrij licht gebouwd en kunnen hoog aan de wind zeilen. Tot in de jaren zeventig werd er nog op de zeilen mee gevist. Nu zijn er een kleine 80 schepen over die in de recreatie worden gebruikt. De meeste eigenaren zijn niet zo streng in de leer. Dit heeft vooral ook te maken met het feit dat de watersport in de voormalige DDR echt een luxe was.

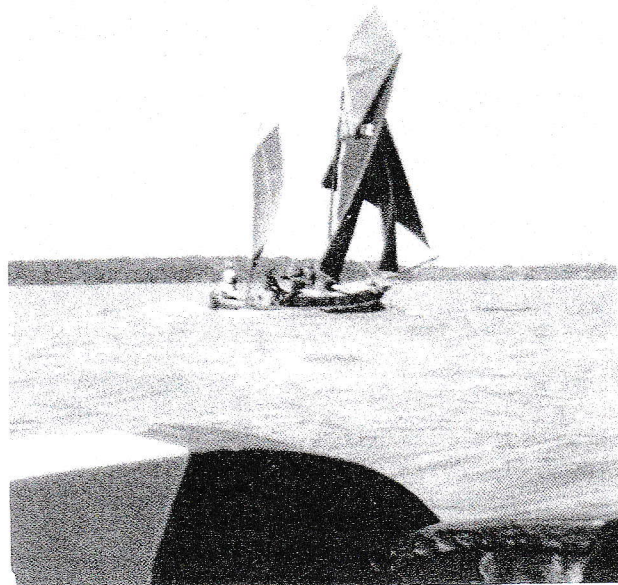
DE REGATTA

Aan het begin van de dag worden overal rond de haven tenten en kramen opgezet voor de verkoop van drank en eten. Zeesbooten lopen de haven binnen en velen - ook veel toeristen - komen naar de afgemeerde schepen kijken.

Om 12 uur is er 'Steuermannsbesprechung'. Eerst een toespraak van de voorzitter van de 'Segelverein', die iedereen vanwege de sterke wind aanraadt om toch vooral te reven (een advies dat iedereen in de wind slaat, naar later blijkt). Daarna is er uitleg over de baan, die met krijt op een deur van een loods wordt getekend. Er is een tijdstart en er moet twee keer een driehoeksbaan gezeild worden.



Een botter tussen de Zeesbooten tijdens de Regatta van Wustrow.



Zeesboot Marie loopt ons voorbij.



Concentratie aan boord van de MK63.

We starten redelijk achter in het veld. Met het rondenvan de eerste boei draaien we pal voor de wind. Eigenlijk staat er te veel wind om de grote botterfok te loevert te zetten, maar door eerst de boom in de fok te zetten en daarna te grijpen lukt het toch. Op dit rak halen we een paar schepen in. Na het rondenvan de tweede boei gaat het aan de wind stevig te keer. De botter hangt er behoorlijk in en tot onze verbazing lopen we niet alleen harder dan de zeesbooten om ons heen, maar zeilen we ook nog hoger aan de wind. Dan komt het zwaard ineens flink omhoog. Met wat afvallen komen

we gelukkig weer in dieper water. Hier zijn we als buitenlanders zonder de lokale kennis van de Bodden toch echt in het nadeel.

Ondertussen worden we op de foto gezet door Hermann Winkler (auteur van het standaardwerk over de Zeesboot, die ook onze komst voorbereidde). Hij is aan boord van een reddingboot van de SAR, die de Regatta begeleidt. Als we de tweede ronde ingaan, hebben we bijna de hele vloot van Zeesbooten ingehaald. Helaas neemt de wind wat af en komt een aantal schepen vooral tijdens het aan-de-windse rak weer dichterbij. Uiteindelijk hebben we bij de finish ongeveer 14 schepen ingehaald en zijn we alleen door de *Marie* gepasseerd.

Terug in de haven is er veel belangstelling van het publiek voor de 'vreemde eend' in de bijt. Veel Zeesbootschippers complimenteren ons met de zeilprestaties van de botter en iedereen is er verbaasd over dat zo'n zwaar schip zo snel kan varen. 's Avonds bij de prijsuitreiking in de bomvolle feesttent blijkt dat we de vierde tijd hebben gezeild. Winnaar is de *Marie* van Nils Rammin. Die avond wordt er nog lang feestgevierd.

Later blijkt dat ook de pers onze aanwezigheid heeft opgemerkt: een paar dagen na de Regatta staat er een artikeltje in de Ostsee Zeitung met de titel 'Niederländisches Boot war Exot in Wustrow'.

KANO

Van de botenbezitters binnen Rumor bezit ik waarschijnlijk de kleinste boot, te weten een, nee zelfs twee kano's. Voor de kenners: 'een kajak', zo een waar je in een spatzeiltje kunt insnoeren. De goede kanoërs kunnen zich zelf kiel halen en vervolgens weer vrolijk boven komen. Ik moet het nog steeds goed leren, als ik het probeer ben ik bang op m'n kop te blijven hangen met alle vervelende gevolgen van dien.

Het plezierige van de kano is de grote mate van vrijheid. Op een karretje achter je fiets of op het dak van je auto, overal kun je met je kano komen. Naar de Kagerplassen, de zee, de Weerribben of naar de kanalen van Groningen. Zowel op de grote plas als op de smalle beek. Zowel het grotere water als de smalle rivieren en sloten hebben hun eigen charme. Op het grotere water als de Kagerplassen ervaar je goed dat je als mens slechts een klein onderdeel van de natuur bent, afhankelijk van de grillen van wind en water. Speciaal aan te bevelen voor de liefhebbers is dan varen op het Joppe bij windkracht 4 - 5. Een spatzeil is dan nodig om te voorkomen dat de kano snel volloopt en voor de gemoedsrust is het verstandig niet helemaal alleen op de plas te zijn. Voor het geval dat ...

De kano leent zich ook uitstekend om alle jaargetijden te varen. Anders dan bijvoorbeeld bij zeilen houd je jezelf redelijk warm door de beweging. Verstandig is het overigens wel om niet om te slaan zoals me enkele jaren geleden, vroeg in februari, overkwam bij de Lakerpolder. Ik was uitgestapt om grote zwermen vogels goed te bekijken. Dit is een schitterend poldertje in de Kagerplassen, ecologisch beheerd, een laag waterpeil en heel veel vogels. Zeer aan te bevelen om op je gemak van te genieten.

Na afloop helaas even slordig met instappen en meteen lag ik in het water. Het rare is dat het water dan nog niet eens koud aanvoelde. Mijn water- en winddichte jas isoleerde vervolgens mijn natte kleren zodat mijn lichaamstemperatuur goed op peil bleef. Voor jullie geruststelling: als je een beetje oppast hoeft je niet echt om te slaan. Bij deze een uitnodiging: mocht je zin hebben om een keer mee te varen: vertel het me en we gaan er een keertje op uit. P.S. een enkele keer voel je je zelfs superieur aan de zeilboot, bv. wanneer er geen wind is of als de wind voor de zeilboot uit een verkeerde hoek waait, en jij er al lang bent terwijl de zeilboot nog druk aan het kruisen is om bij jou te komen.

Nanko van Kampen