



25 jaar varen met de Westerdijk zeeschouw Weerlicht



Foto's en tekst: Els Knol-Licht

Een boot laten betimmeren door iemand die zich beroepshalve heeft bewezen als meubelontwerper en binnenhuisarchitect en die tevens jarenlang zeilt in een eigenbouw kajuitjacht, dat laat - in positieve zin - zijn sporen na. We kregen - van vader Licht - een uitgekiende indeling waar

van meet af aan geen kastje verkeerd zit, geen plekje onbenut is en die bovendien uiterst kind- en gebruiksvriendelijk is en vaak zelfs multifunctioneel en ergonomisch is uitgedacht. Achteraf zijn we ook heel blij met de aandacht die er in het begin besteed is aan conservering van de binnenkant van het schip, omdat je er later zo slecht meer

bij kunt. Zelfs de betonballast hebben we geïmpre-
neerd met een product dat bestemd is voor gara-

gevloeren. Wat hebben we daar een profijt van gehad! Ook is het schip van boven tot op de waterlijn goed geïsoleerd met spantdik (6 cm) piepschuim.

Met een kachel aan is het al snel behaaglijk bij koud weer en het blijft koel in de zomer.



KUIP EN 'LOKET'

Voor de indeling hadden we zo onze eigen wensen. Uiteindelijk is alles verwerkt. Het perfecte resultaat zit hem in doordachte en soms toevallige oplossingen. Bewust anders dan standaard is bijvoorbeeld de kuipbetimmering: Niet recht, vast en hoekig maar onder een hoek geplaatste klepjes met scharnier. Voordeel: Zit lekker in de rug en de ruimte erachter is snel bereikbaar en handig voor opbergen van klein spul, zoals meerpen, bijbootanker-tje, zeilbandjes, reserve touw, sluitingen e.d.

Het achterfront van de kajuit is niet tweedelig met groot tuimelraam en naar buiten scharnierende deur, maar driedelig, met toegangsdeurtje rechts, linksom naar binnenscharnierend. Voordeel: Heerlijke luwe zitruimte tegen kajuitschot - tevens windschot voor het fornuis en tot slot een goede afleesbaarheid van de dieptemeter vanuit de kuip.

Het midscheeps naar binnen kantelende raam (zie foto) fungeert als 'waterkaarthouder' en is door de roerganger goed te zien. Evenals het goed afleesbare Sestrel Moore kompas dat permanent op een kompaspaal in de kuip staat opgesteld. Het linker raampje is door toeval uitneembaar gebleven. Bij het betimmeren waren de pianoscharnieren met koperen kern 'op'. Al snel bleek in de praktijk de waarde van een uitneembaar raampje: 'het loket' open en er is een optimale visuele en praktische verbinding tussen binnen en buiten. Superhandig voor het pakken of doorgeven van de nodige hapjes en drankjes en het moeiteloos van buitenaf binnenzetten van lege glaasjes in de gootsteen. Bij het verlaten van het schip wordt raampje er weer ingezet en geborgd. Je kunt immers nooit weten...!

Loketervaringen met scha en schande: zoutwaterbad

'Leg maar even binnen', zeiden we tegen een gast aan boord. En hij legde zijn dure fototoestel in het gootsteentje. 'Kan die niet vallen', moet hij gedacht hebben. Gelijk had hij. Alleen wat hij niet wist en waarvan wij ons nog onvoldoende bewust waren, was dat via de afvoer enig zout water in de gootsteen komt als het schip goed over bakboord op één oor gaat liggen. Ongelukkigerwijs zeilden we gezellig koutend over die boeg terug naar Lauwersoog. De eigenaar van het toestel voelde nattigheid toen hij nog even leuk een plaatje zou schieten ter afsluiting van het fijne dagje varen. Een ramp had zich ongemerkt voltrokken. Pas veel later, door een andere ervaring, zijn we ertoe over gegaan de afsluiters altijd dicht te zetten.

Toch was deze nattergootsteenervaring niet afdoende. Kopjes kunnen wel tegen een beetje zout en de afsluiter liet zich, zonder in bochten wringen en kniebuigen, niet zo handig bedienen. Totdat ...

We kwamen van Borkum en waren op weg naar Delfzijl: mooi weer, ruime wind, vol tuig. Het havenkanaal van Delfzijl was, scherp aan de wind varende, nog net te bezeilen. Prachtig, vlak en beschut water. Nog nooit gevaren met zoveel helling. 40 graden wees de hellingmeter aan. Water spoelde massief door het gangboord. Maar alles voelde heel stabiel. Slechts 'de handig bijdehand pikhaak' gleed van het achterdekje het water in. Dat heeft erger voorkomen. We draaiden bij voor de 'pik-



Het contact tussen kajuit en kuip is optimaal.



Indeling binnen: praktisch en optimaal benut.



BB: Heling verraders, let op handgreep, doorgang met gordijn.



SB: Klok en barometer zijn voor roerganger te zien door open deurtje.

haak-over-boord-manoeuwe', tuigden af, visten het pikhaakje op en voeren het laatste stuk naar de jachthaven op motor. Uren later kregen we pas in de gaten dat er binnen iets mis was gegaan. Een stapeltje thee- en keukendoeken achter de rugleuningklep aan bakboordzijde was nat...! Zelfs zilt...! Hoe kan dat? Op het vlak bleek het ook nat. Reconstructie: door de helling is zoveel water in het gootsteentje gelopen dat hij is gaan hevelen en overlopen. Sindsdien sluiten we ook deze afsluiter als we enige helling verwachten.

KEUKENVOORZIENING EN GEBRUIKSGEMAK

Het keukenblok staat tegen het kuip-kajuitschot, zodat degene die bij het aanrecht staat contact kan houden met binnen én buiten. Op het aanrechtblad, tussen gootsteen en kookpitten, ligt meestal een vochtige doek als anti-glijmiddel, dat werkt perfect. Rechts van de gootsteen langs scheepshuid is een verdiepte bak waarin meerdere thermoskannen passen. 's Ochtends vertrekken we nooit voor we eerst de kannen gevuld hebben: één met koffie, de ander met kokend water. Suiker, thee, melk staan ernaast voor het grijpen. Er boven hangen een achttal glazen aan haken. Een niet-cardanisch kooktoestel/oven met grill is, naast het trapje, op de lengteas van het schip geplaatst. Het werkt op gas. Zo'n toestel stond ook op onze Pluut en dat wilden we hier ook. Niets is lekkerder dan eigen gebakken brood op een verlaten wad. Of oud brood belegd met kaas van onder de gril. En de plaats is prettig en praktisch: veel ventilatiemogelijkheden; het gevoel 'erbij te blijven' als je bij het aanrecht bezig bent; weinig hinder van slinger- of stampbewegingen. De hoofdkraan van de gasfles zit buiten, binnen handbereik. Dit ter verhoging van de veiligheid.

Het schip is standaard voorzien van twee grote gasbunnen onder de kuipbank direct achter het kajuitschot. Heel handig. Een grote gasfles gaat een heel seizoen mee inclusief een vakantie van 4-5 weken met 4 personen. De gasbun is via het deurtje gemakkelijk bereikbaar, zodat het openen/sluiten van de hoofdkraan een zeer eenvoudige routinehandeling is. Degene die zich toevallig in het hoekje van de kuip op de klep van de gasbun heeft genesteld hoeft slechts even z'n achterste op te lichten. De afsluiter van de gasluchtafvoer uit de bun hebben we na verloop van jaren dichtgedraaid. Als het schip onder helling lag kwam er water in de bun dat niet vanzelf weer weg kon. En als je dat niet in de gaten hebt, vreet dat zout van lieverlede de bodem uit de bun en dat is niet leuk. De gasslangen worden elke drie jaar vernieuwd. Dat wordt bijgehouden aan de hand van notities in het 'boordwerkboek'. Hierin wordt o.m. ook de aankoopdatum van een volle gasfles genoteerd, zodat we niet halverwege een seizoen, bijvoorbeeld tijdens een vakantie in Denemarken, verrast worden door een lege gasfles. Want daar zijn die grote flessen niet te krijgen.

GASLOOS OP HET WAD

Eén keer hebben we op een onvoorzien moment zonder gas gezeten.

Het was een weekend in juni. Een niet bootgewend zijnde, wel zonminnende, vriendin van ons ging een weekend mee. Het beloofde mooi weer te worden. Wat wij later gingen noemen 'een Geesjewekend': weinig wind en tropische temperaturen'. De

voorspelling was zon, gunstige wind en het tij was goed om naar de Oostpunt van Schier te gaan. Op zaterdag met hoogwater en het begin van de middag over het wantij, droogvallen bij het lange en mooie avondlicht en de volgende dag na het zondagsontbijt en rustig tijd voor de koffie met het laatste staartje van de opkomend vloed naar het wantij en met eerste afgaande tij keurig en ruim op tijd weer terug bij de sluis van Lauwersoog. Wat wil een mens nog meer?

We lagen, met extra gast aan boord, droog te vallen bij de Oostpunt van Schier. Het was niet warm, wel mooi helder. De eenpansmaaltijd was binnen in de maak en we dronken in de kuip een lekker wijntje. En nog één, omdat het eten nog niet klaar en de fles nog niet leeg was. Pas toen het tweede glaasje op was en de trek merkbaar werd, begonnen we ons af te vragen waarom het eten eigenlijk nog niet warm genoeg was. Een minuscuul vlammetje was nog zichtbaar. Het drong toen snel tot ons door dat dit niets meer werd. En de bewoonde wereld was ver weg. Ook geen boot in de buurt. Het schrikbeeld van géén warm eten, géén koffie en ook nog eens géén lekker kopje thee bij het ontbijt maakte ons heel inventief. We hadden wel een trawlerlamp en genoeg petroleum. De boot stond voorlopig vast. De lamp werd op tafel gezet en de pan boven het glaasje gehangen. Net zolang tot de inhoud ons warm genoeg leek om te eten. Het was gelukkig chili-con-carne, dus doorkoken hoefde niet. Het gehakt dat er door zat had ik, zoals gewoonlijk, thuis al gebraden. We besloten het koffiewater op dezelfde wijze te verwarmen. Ook dat werd een geslaagde operatie. De volgende ochtend hadden we dus ook geen probleem meer met het theewater. Tegen die tijd stonden we immers weer stevig aan de grond. Tijd genoeg om thee-, koffie en afwaswater te koken op deze geïmproviseerde manier. Alleen van het rondstruinen op de Oostpunt kwam niet zoveel. Dat zou toch niet veel geworden zijn, want die zondagochtend bleek het naar, grijs, nietsziend weer te zijn. Tegen de tijd dat er water genoeg was om te varen, was ook de wind aangewakkerd. Helaas uit de verkeerde hoek. We lagen aan lager wal en zaten zonder gas. We verlieten deze plek zo gauw we konden. Het werd een echt ruig buiswater-tochtje met een zeezieke gast.

Een weekend om niet meer te vergeten. Nadien hebben we, ten onrechte, lang de Oostpunt gemedend. Daarna hebben we nog jarenlang een klein reserve campinggaspitje aan boord gehad. Totdat de kinderen dat eens voor een kampeervakantie hebben meegenomen. We missen het niet.

De reservegasbun heeft direct een andere bestemming gekregen. Hij is nu voorzien van een grote grijze vuilniszak die moeiteloos, ook van binnenuit, door het 'loket' bereikbaar is. We zitten dus nooit met stinkend afval binnen. Voor klein afval en bij slecht weer als het raampje erin zit, gebruiken we een klein afvalbakje dat aan de binnenzijde van het keukenkastdeurtje zit.

ZOET WATER BINNEN

Onder de kajuitbanken, aan weerszijden langs de romp, is door de werf standaard een roestvrijstalen watertank van elk 200 liter weggewerkt. Ze staan via een tussenkraan met elkaar in verbinding.

Er is geen mangat voor het schoonmaken. Dat is geen probleem meer sinds we jaarlijks spoelen met azijn. In het begin deden we dat met bleekwater, niet wetend dat bleekwater te agressief is voor de lasnaden. Een lekkende watertank behoorde dus tot de kinderziekten. Eenmaal hebben we erg veel last gehad van algengroei. Het bleek hem niet in de tank te zitten, maar in de leidingen. We hebben toen alle doorzichtige slangen vervangen door zgn. melkslangen. De algen hebben zich in de loop der jaren nog één keer vertoond. Sinds we in het najaar een paar liter huishoudazijn in het laatste restje water, dat er voor de winter wordt uitgepompt, gooien hebben we eigenlijk geen last meer. In het voorjaar laten we net zo lang water doorstromen totdat we geen azijn meer ruiken. Daartoe installeren we aan de uitvoer van de tank soms een waterpomp die aangedreven wordt door de boormachine. Zo ontkomen we aan langdurig handmatig (oftewel voetmatig) pompen. We hebben expres geen elektrische waterpomp om op stroom en waterverbruik te besparen. Alhoewel, met 400 liter hebben we een overmaatse watertankinhoud voor 4 personen, zelfs op vakantie.

De tussenkraan is van wezenlijk belang om niet bij elke overstag manoeuvre het water naar het diepste punt te laten stromen. Bij het droogvallen liggen we, door de scheg onder het schip, vaak onder een hoek van 5 graden. Dat heeft bij de watervoorziening wel eens problemen gegeven als de bakboord 'gebruikstank' niet al te vol was en aan de 'hoge kant' zat. We proberen er aan te denken door de boot over de goede kant droog te laten vallen. Of door tijdig genoeg water te laten overlopen. Dit speelt voornamelijk in het weekend varen, als we de tank minimaal vullen om het drinken van 'oud' water te voorkomen. In de vakanties op het wad is een grote hoeveelheid drinkwater ideaal: met zijn viertjes kunnen we er moeiteloos twee weken mee toe. "Watermoeten-tanken" is nooit een obsessie geworden. Er doet zich altijd wel tijdig een gemakkelijke gelegenheid voor als we eens de wal opzoeken voor een ijsje, een lekker stukje vers vlees, vers fruit of een koel tappilsje.

Datzelfde geldt voor het gevuld houden van de 150 liter dieseltank. In de vakanties namen we overigens wel altijd een losse met 20 liter dieselolie gevulde reservetank mee. Zo behoorde het ook tot de gewoonte om altijd een reserve tank met 10 liter water bij ons te hebben. Nu we veelal met zijn tweeën aan boord zijn, volstaan we met een paar literpakken mineraalwater als reserve.

HUISHOUDELIJKE, SANITAIRE EN SLAAPVOORZIENINGEN

De voorzieningen aan boord zijn praktisch. Zoals gezegd geen onnodige water- en stroom verbruikers: voetpompen, geen koelkast, geen douche. We douchen de laatste jaren wel met een onder Terschelling opgeveste 'zonne-warmwaterzak'. Daarmee spoelen we het zout van ons natte lijf. Zo'n zak hang je gemakkelijk aan de giek als je in de kuip wilt douchen. Of aan de rakbanden bij de mast als we de kuip droog willen houden. Wat is zoet water toch zacht!

Haar wassen kun je ook met gewone shampoo in zout water, al is naspoelen met zoet wel lekkerder. Het handige van een boot met zwaardklampen is, dat je de fles shampoo op de zwaardklamp kunt zetten. En je kunt je met één hand vasthouden terwijl je water-



Rechttop droog.

trapt en met de ander hand je haar wast. Overigens wel eens op de zwaardklamp gehurkt als de nood hoog en het toilet bezet was? Luchtgekoelde uitlaat!

De meer bederfelijke etenswaren leggen we op het vlak. Koel gehouden door het veelal frisse langsstromende water. Of als we droogstaan door de frisse wind. Langdurig hete zomers, zoals die van '95, zijn schaars en wijn koelt ook door de fles te omwikkelen met een natte doek. In de wind en in de schaduw gezet, zorgt de verdamping voor enige afkoeling. Dat dat ook opgaat voor onszelf, weten we uit ervaring. Een natte vitrage doet wonderen als je in de brandende zon aan het roer staat. Op de zeldzame echt warme, windstille, waddagen vermijden we als het even kan het langdurig droogstaan.

ONDERWATERLIJN-TOILET

We hadden al eens ervaren wat het betekent als het spoelhendeltje van het onderwaterlijn-toilet niet goed staat en de afsluiters per ongeluk niet dichtgedraaid zijn. Zulke dingen gebeuren nu alleen nog met gasten aan boord. Dan wil de aandacht wel eens wat afgeleid worden! Bij de bouw van het casco hebben we in de toiletruimte al een zgn. douchebak laten plaatsen. Het toilet staat zo hoog dat de pot net niet kan overlopen als het schip recht ligt. Toch ging het wel eens een keer mis. Zoals die keer dat we, kruisend in de Vliesloot, op weg waren van Vlieland naar Harlingen. Het waren gelukkig maar een paar slagen over bakboord, maar anders..! Sinds dit seizoen varen we met een 'pot met

sea-lock'. Of dat helpt? We controleren toch nog vaak stilletjes even of de hendels (de oorspronkelijke draaihendels waren allang vervangen door handiger kogelkranen) wel dicht staan als we een tijdje 'op dat oor' liggen. Waarschuwen en uitleg aan meevaren-de landrotten mist het gewenste effect.

Dit doet me denken aan een ander, smakelijk, verhaal, waar broer Fred een aandeel in had. Ter lering: als de pot onverhoopt droog staat als je grote behoefte wilt doen, zorg dan eerst voor voldoende water in de pot. Het was vroeg in de ochtend en vroeg in het seizoen. We lagen in de visserijhaven van Lauwersoog. Het was de Dag van de Garmalen-race, een wedstrijd van Lauwersoog over het wad naar de Eems, als aanbrenghedstrijd voor de meer bekende Borkumrace. Luuk was zich aan dek praktisch en geestelijk aan het voorbereiden op de strijd over het wad naar de Eems. Totdat Fred meldt dat hij de wc niet leeg krijgt. Nou is Fred niet de eerste de beste die nog nooit een boordtoilet heeft gezien. Dus Luuk gaat zich er maar eens mee bemoeien. Even flink pompen!!! En ja hoor, met een plof schiet de drek hem om de oren. Fred is nog wel een uur bezig geweest plafond, wanden en kastje schoon te maken. In eerste instantie durf je nauwelijks te lachen, tranen met tuiten zijn het geworden. En Luuk bleef die dag zijn gezicht maar was-sen omdat hij het nog steeds meende te ruiken! We zouden de start niet op tijd gehaald hebben, maar we hadden geluk dat de race ter elfder ure werd afgeblazen vanwege gebrek aan wind.



Fred als pottenkijker.



Luuk beschermt tegen brandende zon op Oostzee.

SLAPEN EN SPELEN

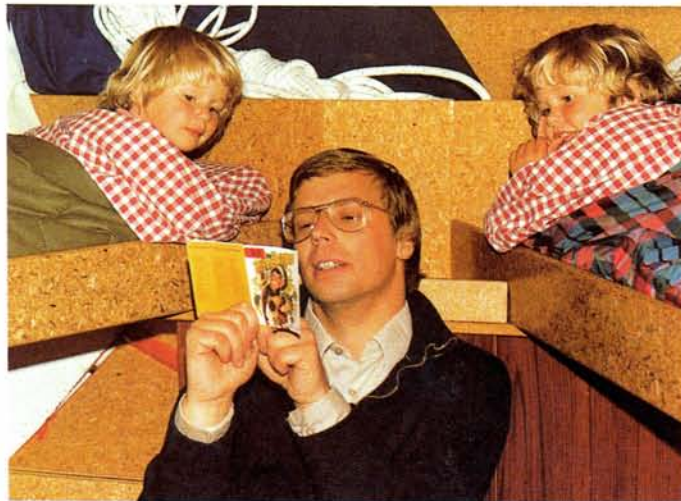
Het vooronder bezit, door de hoekige bouw die een schouw eigen is, een zee aan ruimte. Bij ons zijn aan weerszijden twee langskooien, deels boven elkaar geplaatst. In de voorpiek is nog een, via een luik op het voordek bereikbare, zeilkooi en een anker-kettingbak. Aan het voeteneind van de bovenste kooien, tegen de tussenwand, is een groot vak waar je moeiteloos een volle weekendtas inschuift. Je kunt er, staande in de midscheeps, gemakkelijk bij. Naast de onderste kooien zijn schuifdeurtjes, waar hoofdkussens, slaapzakken en reservegoed achter verdwijnen. Onder die kooien is op het vlak bergruimte voor zware (blikken/pakken/flessen) leefvoorraad. In de punt tussen de onderste twee kooien kunnen vulstukken worden gelegd, waardoor één groot vlak ontstaat. Ideaal als tweepersoonsbed en als speelruimte voor de jeugd. Ze hebben er eindeloos hutten gebouwd. De punt bestaat uit drie delen. Verwijder de twee grootste kussens en de middelste plank, leg het middelste kussen op de bodem en zet het grut erop: een speeltafel is geboren. Daar hebben ze wat afgekleurd, autootjes laten rijden en smurfen laten spelen. Terwijl wij de ruimte in de kajuit voor ons zelf hadden. Dat verandert als de kinderen groter worden, niet meer voorin willen slapen en huiswerk moeten maken. Nooit echter hebben we het gevoel gehad dat we elkaar aan boord in de weg zaten. Ook in de kuip niet, noch op het heerlijke grote 'zonnedek' voor. Nu zijn we er aan gewend met z'n tweeën al die ruimte te gebruiken. Je wilt niet anders meer. Behalve voor een dag/weekendje met eigen volk en aanhang.



Vermijden van langdurig droogstaan.

De grote slaapvlakte voorin heeft een groot voordeel. Omdat het bed het breedst is nabij de midscheeps slapen we dwars. Dat is bovendien gemakkelijker bij het in- en uitstappen, en over de andere slaper heen stappen. En als we droogvallen helt het schip meestal zo'n 5-7 graden vanwege de ondiepe scheg die onder het vlak doorloopt. En dat merk je als je met het hoofd naar beneden ligt. Dus draaien we ons, met een slaperig lijf, 180 graden. Soms, als de ondergrond erg stevig is zoals op Simonszand, blijft het schip rechtop staan op zijn scheg. Het blijft zelfs staan al je via het neergelaten zwaard van boord gaat.

Voor vuile voeten of laarzen hebben we een rechthoekige emmer aangeschaft, waar de voetzool geheel inpast. Die wordt met zoutwater gevuld en klaargezet in het gangboord alvorens we van



Voorlezen in het vooronder.

boord gaan. Bij terugkomen bewijst hij goede diensten, vooral als we boender en dweil erbij hebben gelegd.

KAJUIT EN BERGRUIMTE

De rugleuning van de langsbanken in de kajuit worden gevormd door ergonomisch geplaatste kleppen waaraan kussens zijn 'gehangen'. Ze blijven op hun plaats door middel van een houtje/touwje verbinding door het vingergat in de klep. De klep zelf wordt onder helling op zijn plek gehouden door een inmiddels historische munt, een 'stuiwer'. Die tip kregen we ooit van Foeke Roukema, bekend waddenboekschrijver. Achter de kleppen zitten aan bakboord, van meer naar minder toegankelijk, allerlei voorraden. De meest gebruikte klep in het midden verbergt de voorraad snoeperij, zoet dan wel hartig. Op hoofdhoogte onder het gangboord is een drietal kastjes met schuifdeurtjes: het 'vreetkastje', het glazenkastje en de leesboekenkast. Aan stuurboord zitten bootspullen achter de 'rugkleppen', van vuurpijlen, seinen en andere vlaggen tot lijnen. In het eerste kastje liggen medicamenten en schijnwerper voor het grijpen. Het volgende schuifkastje is en blijft het 'speelgoedkastje'. Achter het hoofd van Luuk, bij zijn vaste zithoek, staan vooral de maritieme boeken achter de schuif. Hij zit op de grote kaarten die niet in de kaartenla aan stuurboord naast het trapje passen. Zittend op het trapje of staand kunnen we bij navigatiehoek waar radio, marifoon en dieptemeter staan opgesteld. Onder de bovenste tree van het trapje staan de laarzen. Via de middelste kun je bij het bier en onder de onderste staan frisdrankpakken, melk e.d. Alles blijkt in de praktijk zeer praktisch.

Tegen het middenshot is nog een zitplek, die wij om duistere redenen altijd T-bankje noemen. Daaronder liggen maaltijden binnen handbereik.

Zeer praktisch is ook de handgreep die over de lengte van de kajuit aan weerszijden op 'schouder'/gangboordhoogte is bevestigd.

Tussen kajuit en vooronder is aan bakboord de 'badkamer'. Dit is de toiletruimte met wasbakje, een doorloop naar voren tussen de maststeunen en een behoorlijke hangkast aan stuurboord. De deur van de kast kan ook het vooronder afsluiten. Wat 'vroeger' nog wel eens gedaan werd als de kleintjes er sliepen en wat in de toekomst nog wel eens zal gebeuren als er weer 'kleintjes' slapen. Deuren zijn meestal een sta in de weg aan boord. Vandaar dat we met een gordijn de toegang vanuit kajuit naar toilet of kast eenvoudig hebben gehouden. De toiletdeur staat normaliter naar binnen open, vastgehaakt aan de tussenwand naar het vooronder. Slechts bij stinkende of lawaaierige 'boodschappen' gaat de deur dicht.

Dit was een kijkje in onze keuken. Volgende aflevering gaan we op reis.

Westerdijk VaardersContact
els.luuk@worldonline.nl of 06 51140711
www.wadvaarders.nl
berichten@wadvaarders.nl