



# 25 jaar varen met de Westerdijk zeeschouw Weerlicht



Foto's en tekst: Els Knol-Licht

Een paar jaar terug realiseerden we ons dat we bijna een kwart eeuw met onze 10 m zeeschouw *WEERLICHT* en de rode bijboot *ACHTERLICHT* rondvaren. En al die tijd is Lauwersoog onze thuishaven en het zoute, het wad, ons vaarwater. We vroegen ons wel eens af waar toch al die andere schouwen varen die door Westerdijk gebouwd zijn. Behalve dat er sinds een jaar of tien een zusterschip van de onze, *Gossieminje*, bij ons in de haven ligt, zagen we slechts sporadisch andere Westerdijk schouwen. We plaatsten een oproep en kregen veel positieve reacties. De eerste kwam van Bouwe Westerdijk, zelf eigenaar van de *Westewyn*, toevallig ook een 10 m. Het resulteerde in een samen georganiseerde reünie, waar meer dan 50 door Westerdijk gebouwde schepen aan meededen.

Op 17 en 18 juli 2000 was het in Eernewoude groot feest op de oorspronkelijke werf. Alle deelnemers werden gastvrij onthaald door ex-bouwer Klaas Westerdijk, zijn vrouw en hun beide zoons, Bouwe en Wieger. In de Spiegel van oktober 2000 staat een impressie van de reünie met foto's van Theo Kampa. Het contact tijdens de reünie leidde ook tot de afspraak met Wim de Bruijn iets te publiceren over onze ervaringen. In de inmiddels verschenen 25 jaargangen van de Spiegel heeft vaker iets gestaan over een Westerdijk zeeschouw: over een verbrand casco, die nu pronkend ronzeilt onder de naam *Knorhaan* (SdZ 94.3) en over de aanpassing tot wedstrijdschip van het *Dorstig Hert* (SdZ 00.5). In de serie "Beter varen met platbodems" heeft Jan Kooijman vorig jaar in 12 afleveringen in de Spiegel geschreven. Uit zijn zojuist verschenen boek onder dezelfde titel is veel te leren. Wij leerden in de praktijk. Dit is een verhaal in een aantal afleveringen over de *WEERLICHT* en andere schepen, met van alles wat en met (gezins)belevissen op Wad en Oostzee.

In de komende nummers publiceren we een serie artikelen van de hand van Els Knol-Licht. Ze beschrijft, vaak anekdotisch, wat ze de laatste 25 jaar zoal met hun tien meter lange Westerdijk zeeschouw met man en kinderen beleefde. In deze aflevering gaat het vooral over de voorgeschiedenis hoe ze tot de aanschaf van deze zeeschouw kwamen, nadat ze eerst met een botter hadden meegevaren en later een - lekkende - pluut hadden. Vele lezers zullen ongetwijfeld herkenbare situaties hebben meegemaakt. Wij hopen dat de ervaringen van de familie Knol anderen zullen helpen bij het plezier van het platbodomezelen.

## WIE ZIJN 'WIJ'?

Luuk en ik zijn nu 55 plussers. Voor de kinderen, inmiddels 28 en 29, betekent 'thuis' komen in het vaarseizoen 'naar de boot' het wad op en 's winters naar huis in Garmerwolde, een aan de stad Groningen grenzend dorpje. We zijn Wadvaarders met een hoofdletter. Sinds de oprichting in 1990 doen we actief mee in de vereniging die staat voor het behoud van vrij en verantwoord varen op het wad. Wij houden van de niet te beïnvloeden elementen en de natuurlijke omstandigheden. We voelen ons lekker in die immense ruimte met ons eigen wereldje.

## WAAROM EEN WESTERDIJK ZEESCHOUW

1976: Voor Luuk en mij stond destijds als een paal boven water dat we de wadden als vaargebied wilden houden. Tien jaar zwierden we daar al rond, waarvan zo'n vier jaar als bezitters van de



9 meter eikenhouten pluut *Jaap*, een juweeltje boven water! Hout en zeilen was ik van huis uit gewend. Van hout maakte vader Licht alles, van meubel tot de eigen kajuitboot *Oogje in 't Zeil*. Om van het onderhouden van een oude 16 kwadraat, maar niet te spreken. Met deze nr.1445, voor ons de *Kneus*, leerden de kindertjes Licht niet alleen zeilen, ook wedstrijdzeilen (op het sublieme leerwater, het Paterswoldse meer) en bootonderhoud plegen. Met het *Oogje* voeren we voor het eerst op zout water. We deden mee aan de befaamde Pinkstertocht vanuit Delfzijl en later niet onverdienstelijk aan de Delfzijl-Borkumrace. Mijn beide broers, Fred en Ronald, zijn net als wij ook blijven varen, met dit verschil dat het diepwatervaarders zijn geworden. De onderlinge gesprekken gaan, u raadt het al, vaak over zeilen. We lezen en dromen over 't nat. Fred snelt over zeeën en steekt oceanen over, Ronald is herhaaldelijk prijswinnend in zijn klasse in de 24-uurs race. Wij houden het op een enkele platbodemwedstrijd bij Lauwersoog en zijn zo snel als ...de weerlicht!

1965: Tijdens de zoveelste vakantie op de Friese meren met de *Kneus*, belandde ik met een stel studievrienden op de botter *Duitendief* van een Fries gezin met vier kleine kinderen voor een dagje Sneekweek. Dat resulteerde in zes jaar meevaren vanuit Stavoren, waar de botter voor het huisje van die familie aan de Schans lag. Ik had inmiddels een oogje op een studiegenoot die, behalve mij, ook het zeilen leuk vond. Het bottervaren bleek ons buitengewoon te boeien. Vanuit Stavoren deden we jarenlang waddenweekenden en vakanties. We trokken in het voorjaar een week uit om mee te helpen bij het onderhoud. Dat geschiedde in die tijd op de werf bij Van der Meulen in Sneek. De botter had een motor die eigenlijk niet opgewassen was tegen het aanlopen van havens met veel tegenstroom en -wind. Maar sterke stroom en harde wind uit tegengestelde richtingen, voor bijvoorbeeld de haven van Harlingen, daar waren we ook niet dol op. Al was het niets bij wat we later met onze schouw op de Elbe voor Cuxhaven meemaakten. Allemaal veroorzaakt door onkunde.

Al doende leerden we de ergste tijzeën meestal te vermijden en vervelende situaties door stroom- en windeffecten vooraf aardig in te schatten. Met het gevolg dat het ellendegedrag aan boord afnam en daarmee ook de sterke verhalen. Aan onze botteravonturen bij het Griend denken we nog wel eens huiverend terug. We willen de vogelwachter nog wel eens spreken die in het slechts door onweer verlichte duister uit de bijboot moest stappen, omdat verder roeien niet mogelijk was. Mee terug tegen de steile golven in was onmogelijk. Hij was vergeten de olielamp alvast aan te doen toen hij bij laag water met ons mee naar de botter is gelopen om weer eens lekker warm en gezellig te kunnen eten. In de weken erna hebben we (gelukkig) niets vernomen over een vermiste vogelwachter.

De eerste tocht naar Schier was een bijzondere onderneming, die strandde in het zicht van de haven: we zaten aan de verkeerde kant van de prikken! En verslikten ons in het slik toen we het eiland lopend, zakkend, vallend, lachend trachten te bereiken. Wat een viezigheid. Ik ben nooit meer vergeten aan welke kant de open prikken horen te zijn. Al zijn we natuurlijk nog wel eens blijven steken ...

1972: Aan het bottervaren kwam een eind toen wij waren afgestudeerd, een baan hadden, trouwden en ons eerste kind verwachten. De vier botterkindertjes en hun ouders waren de luiers ontgroeid.

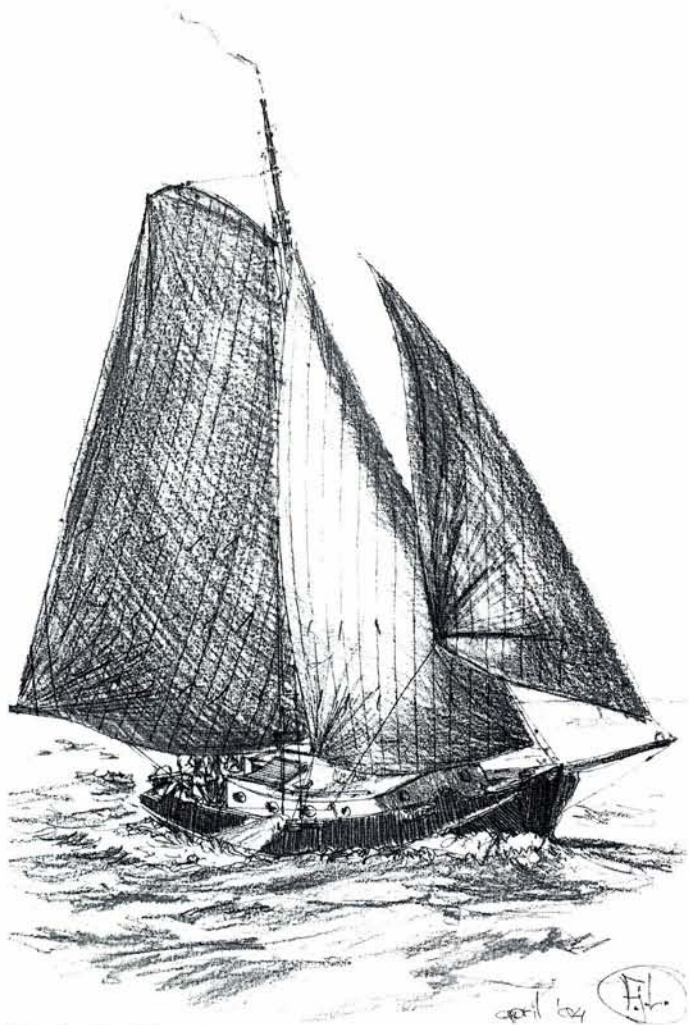
Hoewel we wisten dat ook de *Duitendief* zijn naam niet voor niets had, vielen we toch ook voor een klassiek houten schip, de pluut *Jaap*. Dit 9 meter lange, oogstrelende compensaat voor de botter dreigde voor ons een bodemloze put te worden. De huidnaden lekten in het voorjaar tot we soms bijna zonken, ondanks overwintering in het water. Na een droge week had de huid minstens een weekend zeilen op beide oren nodig om weer dicht te trekken. Als je droog stond op het wad lekte het schip vanzelf leeg. De - op verkeerde momenten - haperende benzinemotor hebben we vervangen. De scheg hebben we acuut moeten laten vernieuwen in een vakantie om zinken te voorkomen. Behalve de rompnaden lekte het teakhouten dek onnaspeurbaar. Intussen hadden we wel de gratis ligplaats aan de Schans in Stavoren verruild voor een vaste ligplaats aan de tweede steiger in een nog ongelooflijk kaal en winderig Lauwersoog. Vanuit Groningen toch iets sneller bereikbaar en dat was toch wel handig met twee van die kleine koters. Het wad lag dichtbij.

De sluis van Lauwersoog kent nu geen problemen meer voor ons. In het begin was het een wekelijks avontuur met een steeds afslaande motor of verstopte wierpot. Ooit, in de geul van Brak-



Botter en pluut treffen elkaar op de Boschplaat.





Tekening Weerlicht onder zeil door Fred Licht.

zand stuurloos wegdrijvend, ontsnapten we ternauwernood aan de veerboot. Nog geen half jaar oude baby voorin en een tweejarige die braaf ligt te slapen. Ik stond op het punt om met ze ten onder te gaan, toen Luuk de motor toch nog aan de praat kreeg. De pluut hebben we na vier jaar verkocht. Ons kroost was klein en de zwemkunst nog niet machtig. Van zichzelf wadlopend kunnen redden was ook nog lang geen sprake. Verantwoordelijk voor hun ondergang wilden we niet zijn.

1976: Zonder wad en boot konden we ook niet meer. We keken uit naar een lekvrije boot waarmee je kon droogvallen; een goede verhouding ruimte/geld en met een stevige dieselmotor. Polyester viel buiten ons beeld. We struinden de tweedehands markt af. We bekeken, vanuit Groningen tot in Veere toe, een Nienke, schouwen, bollen, een aak en een hoogaars. Overal was wel iets mee: achterstallig onderhoud en/of een onpraktisch interieur. Of het was het bijna, maar net dit of dat niet naar onze zin. Op de prijs, in combinatie met de zelf nog te investeren energie om het te krijgen zoals je wilt, ketste het dan af. In Grou wonende studievrienden hadden al een paar jaar een 9 m zeeschouw (*Twa Broarren*, nu de *Neeltje Johanna*), gebouwd in Eernewoude door de Fa. Westerdijk. Op het Lauwersmeer kenden we drie schepen (de *Gulden Willem*, *Butsekep* en *Vrouwe Geertrui*, nu de *Brand-aan*) van Westerdijk. De lijn van het schip sprak ons wel aan en

je kan er mee droogvallen. En de zeileigenschappen zijn ook goed beweerde Wim Essink, destijds reddingbootopstapper en zelf bezitter van een 9 m. waarmee hij veel op het wad voer. We zijn eens op de werf in Eernewoude gaan kijken. Met het budget dat we in gedachten hadden, zouden we een 9 m casco kunnen laten bouwen. Als ik nou... zei mijn vader! En zo is het gekomen...!

### VAN 9 NAAR 10 METER

Voor de zoveelste keer roeiden we over naar de werf van Westerdijk. Er lag toevallig een 10 meter voor de wal. Net getuigd, klaar voor aflevering. Of was het verkooptactiek? We waren gelijk verkocht. We bestelden een 10 in plaats van 9 meter casco van een Westerdijk zeeschouw. Dan hoefden we geen grotere boot meer aan te schaffen als de kinderen groter werden, dachten we. De lijn vonden we ook mooier. Eigenlijk vonden we alles mooier. En het prijsverschil... viel mee als je het in gedachten over zoveel jaar uitstreekt. Een paar aanpassingen kwamen er nog bij: andere motor en een extra luik op het voordek om bij de zeilkooi te kunnen. Speciale wensen: brede gangboorden; lage opbouw hoog genoeg voor 1.85 m stahoogte binnen; een waterdichte douchebak rond de toiletruimte; twee gasbunnen in kuip achter het waterdichte schot dat motorruim en kajuit scheidt.

Toen de koop gesloten was zeiden we voor de gein dat onze boot dan wel net zo snel moest zijn als de *Wylde man* (een Westerdijk 10m. die dat voorjaar de wedstrijd op de eerste reünie had gewonnen). Onze boot blijkt zo snel 'als de weerlicht'. En dankt zijn naam aan mijn moeders idee: *WEERLICHT*, omdat vader Licht 'weer' een boot betimmerde.

### ZWAARDERE MOTOR

We lieten een 45 pk Samofa-diesel plaatsen met gesloten koelsysteem. Van verstopte wierpotten hadden we door de pluut onze bekomst. De motor functioneert tot nu toe naar grote tevredenheid. Het onderhoud heeft Luuk al die jaren zelf gedaan. Alleen het opladen van de accu's vertoonde de laatste jaren problemen. Daar is door een reparateur die verstand heeft van tractordiesels eens een andere spanningsregelaar opgezet. Het heeft de problemen niet opgelost, maar wel onnodig een paar nieuwe accu's gekost. We hebben er dit voorjaar voor het eerst een vakman naar laten kijken. De motor blijkt na bijna 3000 uren nog steeds in prima staat. Drie jaar geleden bleek de koelwaterpomp versleten. We zijn door een Duitse reddingboot van de Weser afgesleept naar Bremerhaven. De standaardmotor zoals door Westerdijk in die jaren werd geleverd was volgens ons niet opgewassen tegen het soms woeste waddegeweld. Zoals ook de bolders slechts geschikt bleken voor Pikmeerlandvastjes. De verstaging was ook niet op zout ingesteld en is al gauw vervangen door roestvrij staal, evenals mast en zwaardbouten en achterborders. Het roer moest, door een eigen navigatiefout, na drie jaar al vervangen worden. Een verhaal apart.

Eind november '76. Met het werfgroen geverfde casco varen we na de voorlopige tewaterlating en doop tot *WEERLICHT* van Eernewoude naar Groningen. In de loods van de ontlukende werf van catamaranbouwer Frits Dubois hadden we een plek gevonden voor het conserveren en betimmeren.



Daar vond in het voorjaar '77 de feestelijke tewaterlating plaats. De eerste tocht was terug naar Eernewoude voor het tuigen. Daarna durfden we op het Lauwersmeer voor het eerst echt te zeilen. Hoe groots is zo'n boot onder vol tuig. En kunnen wij daarmee varen?

## TE WATER

*Slechts eenmaal is een kind van ons te water geraakt, spelend op een lage steiger in de jachthaven van Baltrum. Ze stonden visjes te kijken. Doordat zusjelijf zich ook bukte en met haar kontje de ander net in een wankel standje raakte, verloor Joske(3) haar evenwicht en plonste in het water. We zagen het gebeuren. We wilden wachten met opvissen om te zien hoe kind met zwemvest reageerde. Die kans kregen we niet. Ze werd door een ander direct uit het water gevist en kwam druipend en huilend van schrik naar ons toe gerend. We hadden alle vrouwen in het Besto-vest dat ze droegen. Met droge kleren was dit leed snel verholpen. Joske weet nu anno 2002 nog te vertellen wat ze dacht toen ze in het water viel: "als ik maar geen visje in mijn mond krijg".*

## GETEST

Als onderdeel van de watergewinning op jonge leeftijd behoort ook, toen ze hun zwemdiploma's A en B hadden, het door de badmeester in het zwembad, met zwemvest, in het water laten gooien. Joske was toen nog maar 5. Ik zelf gaf het voorbeeld uit solidariteitsoverwegingen. Eerst alleen met badkleding, daarna gekleed o.a. met laarzen, daarna met zwemvest erbij. Ze moesten goed weten hoe het verschil tussen een en ander voelt. Het is een gedoe, maar heel instructief. En goed voor de eigen gemoedrust in onrustige vaaromstandigheden. Ooit was ik als tiener onverschrokken te water geraakt bij een overstap tussen twee zeilende boten. Wel laarzen en regenkleding aan, maar geen zwemvest. Dat vond ik niet meer nodig. Ik kon immers echt heel goed zwemmen, dacht ik. Ze hebben me nog op tijd kunnen bereiken. Tegenwoordig leren kinderen dat ze hun laars kunnen gebruiken als drijfvermogen. Moet je hem wel uit kunnen krijgen, er lucht in scheppen en zorgen dat de lucht niet ontsnapt uit de laars. Ik ben toentertijd niet op het idee gekomen, dat weet ik wel. En dat volgelopen laarzen als molenstenen voelen weet ik ook, uit eigen jeugdervaring

## TUIG

We varen nog steeds met hetzelfde door Molenaar uit Grou geleverde tuig: grootzeil (met 3<sup>e</sup> rif), fok (met 1 rif) en kluiver. Zware kwaliteit bruin kunststof doek. Het machinaal herstellen van versleten stiksels heeft in de loop der jaren tot teveel gaatjes geleid bij bepaalde naden. Dan krijg je hetzelfde effect als een kleuter die met een prikken een plaatje 'uitprik't. Je krijgt een scheur. Dat gebeurde bij de fok. Die is een paar jaar terug vernieuwd. Met wat geduld is het mogelijk om zelf met de hand stiksels te herstellen, gaatje voor gaatje. Zo proberen we onze portemonnee te sparen en de levensduur van ons grootzeil te verlengen. Dit winterseizoen heeft Molenaar de lijktouwen en rakbanden vernieuwd met behoud van originele kloodjes. De zware kwaliteit van het doek zal de reden zijn van het modelbehoud na zoveel jaar intensief gebruik. Nadeel is het gewicht dat steeds omhoog gehesen moet worden. Voor vrouwvolk alleen haast niet te doen, evenmin als voor lichtgewicht manlijke opstappers. We hebben wel eens een behulpzaam bemanningslid halverwege de mast aan een val zien bengelen.

Onze toen 24 jarige dochter Rinske heeft de schrik nog in de armen zitten als ze terugdenkt aan een onstuimige najaarswedstrijd: de vliegende kluiver moest gestreken. Zij zou de val losmaken en laten slippen en Luuk het zeil aan boord trekken. We kregen net een fikse vlag. Voor ze het wist en wij het in de gaten hadden hing Rinske zelf boven het water. Tegen het bruisende watergeweld in brulde Luuk, die vanaf het voordek niet kon zien wat er loos was, nog steeds 'loslaten... loslaten!'. Dat deed ze gelukkig pas toen ze weer boven dek was. Doordat ik licht was gaan oploeven in verband met de geplande handeling was het schip weer iets rechter gaan liggen en Rinske als vanzelf teruggezwaaide. Alleen haar zus die vanuit de kuip aan de lage kant de kluiverschoot bediende heeft het zien gebeuren. Bij de reconstructie van het gebeuren bleek dat ze niet bedacht is geweest op de krachten die op de kluiverval stonden. Ze had de val los gemaakt en van de klamp gehaald met het onmiddellijke gevolg dat zij, al vasthoudend, los kwam van het dek en door de helling van het schip buiten boord zwaaide. Na de wedstrijd tijdens de 'de-briefing' op het clubschip van Lauwersoog vertelde Rinske dat ze al hangende al had bedacht dat ze zou roepen dat we moesten doorvaren als ze in het water terecht zou komen, omwille van onze plaats in de race. Ze had in de gauwigheid al gezien dat er een controleschip in de buurt was dat haar zou kunnen oppikken.

## BIJBOOT

Ons bijbootje, ACHTERLICHT genoemd en dus rood geverfd, is van het type Trinity, een Frans ontwerp. Redelijk eenvoudig te bouwen van watervast hecht hout. Frits Dubois had al wat van die bootjes gebouwd. Het leek ons wel wat. We bestelden de roei- en zeiluitvoering. We beleven nog steeds veel plezier aan dit bootje. Een aanrader voor eenieder die een gemakkelijk volgzaam sleper wenst. Fijn roeien doet hij ook, vinden wij als ex-wedstrijdroeiers. Zelfs dubbeltweeën is er mee mogelijk als je, zoals wij gedaan hebben, er een stel dollen bij plaatst. Behalve veel voordelen, toch wat nadelen bij dit bootje: te laag vrijboord bij combinatie golfslag en meerdere personen; maken van 'plassende-klotsende' geluiden als je voor anker ligt te genieten van de stilte en tijdens het geluidloze



Zwemvest discipline.





zeilen op vlak water. Als zeilbootje is een Optimist fijner, maar die zouden we niet graag willen meeslepen door wad en ontij. Omdat zwaardkastjes watervangen tijdens het slepen wordt er een streep stevig schuimrubber van de juiste dikte ingeperst. Ooit eens toevallig op de kop getikt bij een matrassenmaker.

#### ANKERGEREI

Onze ervaring is dat anderen meer over ankers praten dan dat ze ze gebruiken. Wij ankeren graag en heel veel en gaan ook met een gerust hart slapen achter anker op het wad. We zijn begonnen met een 25 kilo zwaar poolanker dat aan dek lag inclusief een lange 16 mm dikke nylontros van 40 meter. Die werd geleid via een nylonrol die we op de boeg hadden laten maken. Het eind van de tros lag permanent met een krappe lus om de bolder. Ik

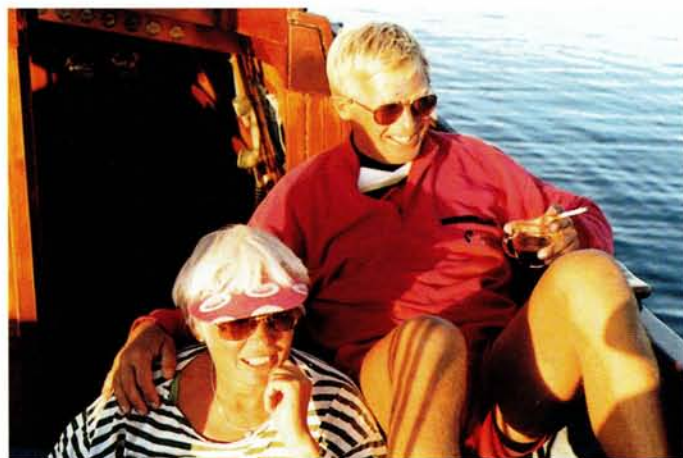
Tuig met extra reefmogelijkheid. Foto Rinske Knol.

heb een keer op een forse platbodem een anker overboord zien gooien in het volle haventje van Langweer. Het was als noodstop bedoeld om te kunnen draaien... U moet zich voorstellen wat er gebeurde toen het einde van de tros niet vast zat.

Het 25 kilo poolanker bleek in onze wadpraktijk overbodig zwaar. Sinds jaar en dag hangt voorop een poolanker van 15 kilo, dat met een ankerketting is verbonden en geborgd met een overmaatse harpsluiting in de ankerkettingbak. De ketting was ooit 40 meter lang, maar werd al snel ingekort tot 25 m. Een paar jaar terug werd hij vernieuwd door een nog kortere, omdat voor onze praktijk 20 m ruim voldoende is gebleken. Het scheelt bovendien massa en roest voorin. De ketting loopt via kluis en



Dubbeltweeënd in Achterlicht.



Els en Luuk zittend kuip.





anker/maststrijklier uit een onderdeks geconstrueerde ankerbak met eigen loosgaatjes. Naspoelen met zoet water is aan te bevelen. Dit wordt echter te vaak vergeten, zodat ketting en bak gaan roesten. Om die kettingbak te onderhouden moet je je in de meest onmogelijke standjes wringen. Als we voor anker liggen, worden het eventuele rukken van de ketting met een simpel plaatje roestvaststaal boven de kluis 'gestopt' om de lier te sparen. Een eenvoudige kettingstopper dus.

Het 25 kilo zware poolanker ligt als reserve anker mid-scheeps onder de kooien in het vooronder. Waarom de keus

oort op een poolanker is gevallen? Omdat we er goede ervaringen mee hebben opgedaan in onze bottertijd. De 16 ton wegende botter lag achter een poolanker van 25 kilo als een huis. Behalve die keer dat een garnalenvisser het anker in zijn net pikte terwijl we sliepen. Hij was daar niet blij mee. Wij trouwens ook niet. Na 25 jaar wad ervaring met de schouw, die 8 ton weegt, zijn we nog niet van gedachte veranderd. Alhoewel in Denemarken... daar zou een stokanker te verkiezen zijn om houvast te houden op een glibberige bodem met waterplanten.

*(Wordt vervolgd)*