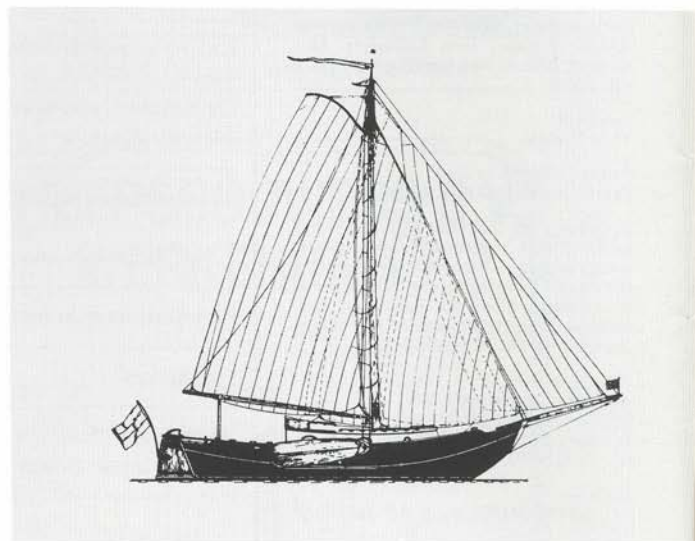
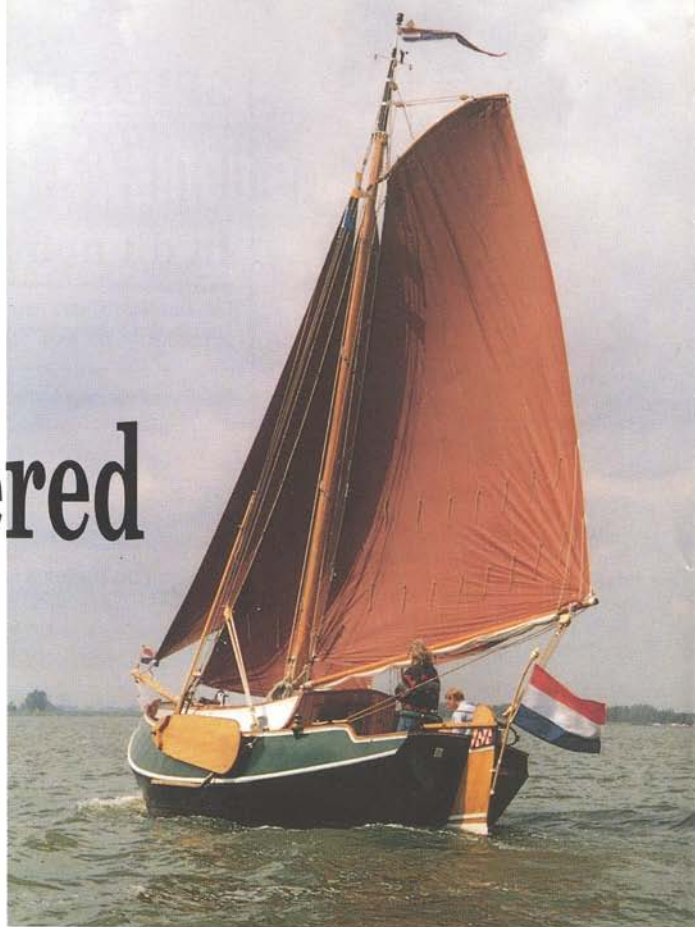


Uit het stamboek

Een Westerdijkschouw van de sloop gered

In 1982 werd de laatste Westerdijkschouw te Eernewoude te water gelaten. Klaas Westerdijk ruimde de mallen op. Ze stonden altijd voor het grijpen. Honderdvijftig zeeschouwen zagen in de loods voor het eerst het Friese licht. Eén ervan was de „Knorhaan”, die door Gijs en Hennie Witteman het tweede leven werd geschonken. De brand had haar bijna veroordeeld tot het crematorium der Hoogovens.



EEN UITGEBRANDE SCHOUW

Ze hadden altijd in open kleine schepen gezeild en wilden nu wat anders. Een schip waar je op kan leven en waar je met z'n tweeën oud op kan worden. In 1986 kwam als een Phoenix een totaal uitgebrande schouw voorgaats. Gijs ging er alleen naar toe. Hij keek ten eerste naar de dooskiel of die nog kaarsrecht was. Toen dat zo was, belde hij Hennie. Ze kwam met de eerstvolgende trein en met een professionele blik keek ze naar het scheepje. Hennie stond een moment voor haar werkbank in het Tropenmuseum waar ze een oude vissersschuit uit Kenia restaureerde en zag door het roest, vet en zwart geblakerde delen de diepe zeeg van een traditioneel schip. Dit is geen „spekbak“, dit is mooi. Gijs klopte

met de hamer, het klonk helder, echt staal. Hij was even terug aan zijn werkbank bij de KLM. Staal dat zacht is klinkt dof en is nooit meer te herstellen. Gijs wist, dat wat door warmte verwrongen was ook door warmte weer in zijn oorspronkelijke vorm teruggebracht kon worden. Hennie keek naar het zadeldak dat bij het instorten van de loods door een stalen bint was ingedeukt, maar zag een diepe vloeiende ronde vorm. De kuipranden waren als golfplaat. De dieseltank was uit elkaar geklapt. De motor was zwartgeblakerd. Het rondhout lag er bij als afgebrande lucifers, maar zij zagen het wel zitten. Een schrootboer had er een bod op gedaan. Zij boden f 100,— meer en voor f 2.000,— waren ze de trotse bezitters van een hoop roest, vet en narigheid.

WESTERDIJK IN EERNEWOUDE

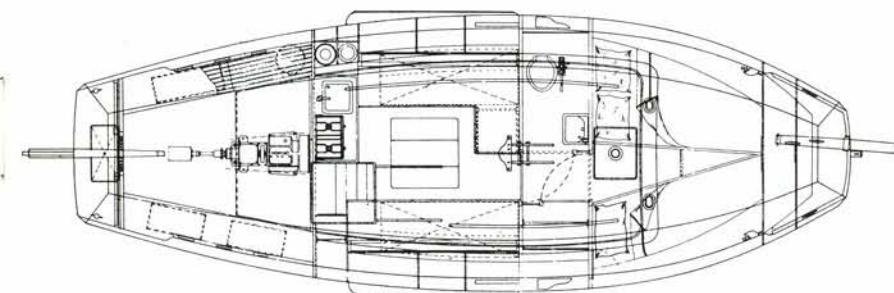
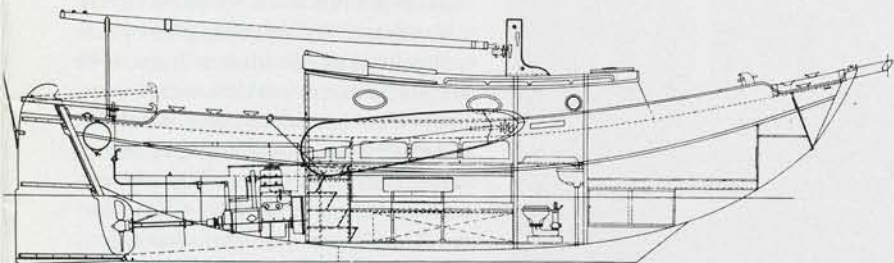
Ze belden Klaas Westerdijk. Hij was eerst wat wantrouwend, want velen hadden zijn schouw na proberen te maken. Hij vroeg hoe hoog het opstaande randje achter op het dek was en naar de uitlopers bij de mastvoet. Hennie vertelde en het bleek zijn schouw te zijn. In 1969 had hij met zijn acht man een sterke zeeschouw gebouwd. Op de kieldoos was een vlak van 5 mm gekomen met daarop 1/4 duims stalen strippen. Om de 40 centimeter een spant. Een ton ballast gaf de nodige stabiliteit.

Ze lasten de gesmolten afsluiters dicht en vrienden sleepten het schip vervolgens naar Zaandam. Hennie had tegen werfbaas Mulder gezegd dat ze maar drie maanden een plaats op het droge nodig hadden om het staalwerk van de schouw klaar te krijgen. Het eerste wat Mulder gedacht moest hebben, toen hij het schip zag: ik ben gezwicht voor haar mooie praatjes, dat lukt hen nooit. Die zomer bezochten ze de werf van Klaas Westerdijk. „Door Eernewoude heen tot je niet meer verder kan,“ had hij door de telefoon gezegd, „daar liggen wat roeiboten waarmee je naar de overkant roeit.“ Ze zagen onmiddellijk dat het de roeiboten van Westerdijk waren; ze hadden de afgeleide vorm van hun „Knorhaan“. Hij roeide uitstekend. Door over zijn verleden te vertellen vergrootte Klaas hun vertrouwen in het voor anderen uitzichtloze project. „Vanaf 1907 bouwde mijn overgrootvader Sytze op deze werf houten tjalken, skûtsjes en vissersaken, eerst met zijn zoon Klaas en later met zijn zoon Bouwe. Als een schip van 100 ton drooggezet moest worden, werden de mannen uit het dorp opgetrommeld en voor een borrel werden ze ingespannen achter de spaken van de lier. Hij liet hen een schilderij van de oude werf zien.

In die tijd keek men naar de functie van het schip, een praam die gebruikt zou worden in het biezenbedrijf kreeg een laag gangboord, zodat de mannen op hun knieën het riet konden snijden. Mijn vader Bouwe begon met het bouwen van houten schouwen van

TEKST:
RON DE VOS

Algemeen plan Friese zeeschouw 9 meter



drie tot zeven meter lang. Hij had drie zonen, één daarvan was ik, de oudste was Sytze die een eigen werf in Worum begon en de jongste heeft nu de jachthaven in Eernewoude. Wij zeilden in 1960 mijn vader de moderne tijd binnen met de bouw van stalen zeeschouwen.

GEMOTIVEERD AAN HET WERK

Gijs en Hennie bekeken foto's. Langzaam voelden ze een extra motivatie in zich groeien door het feit dat ze een traditie zouden voortzetten met de restauratie van hun „Knorhaan”.

Ze maakten eerst schoon; de KLM kon nauwelijks aan de vraag naar overalls voldoen. De drie jaar oude motor werd helemaal uit elkaar ge-

zwaardophanging tot achteraan toe sleep Gijs met de slijptol tussen elke spant van berghout tot aan het vlak een gleuf van ongeveer 7 mm. Dit verwijderen van materiaal werd gedaan om de deuken eruit te krijgen. Hij laste een hulpspan in de lengte, waar de huid tegenaan gelast werd om zodoende de juiste vorm weer terug te krijgen. Vervolgens werden de nu kleinere gleuven weer dicht gelast. Af en toe moest hij het staal helpen, opdat de romp er weer als een echte Westerdijker uit zou gaan zien. Hennie keek naar de schouw zoals Bouwe en daarna Klaas en Sytze dat hadden gedaan. Ze zag alleen maar vormen, rondingen, zeeg en verhoudingen. Toen ze aan het ingedeukte zadeldak begonnen, was zij degene die Gijs vertelde hoe ver hij de dommekracht, die hij onder het begin van het dak

het staalwerk werd de schouw bij de burens gestraald en in de epoxy primer gezet. Het werd zo dik gedaan dat alle kleine oneffenheden wegvielen. Over de epoxy ging ijzerglimmer als neutralisator om een standaardverf te kunnen aanbrengen. Vervolgens werd de „Knorhaan” tot aan het berghout in de epoxyteer gezet, hierover kwam de antifouling tot aan de waterlijn en het boeisel werd donkergroen geschilderd. Na drie maanden ploeteren waren ze klaar en Mulder zei gekscherend: „Makkelijk hè, om zo'n nieuw casco af te bouwen.”

Ondertussen hadden ze verschillende Westerdijkschouwen met een bezoek vereerd. Ze keken met een kritische blik en kwamen er achter dat ze een licht schip wilden met maximale ruimte, een ruime keuken en stahoogte in de voorpunt. Ze zouden een schip bouwen voor twee personen. Ze hoorden van zeeschouwbezitters over het bestaan van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten en over de restauratie-eisen die deze Stichting aan zeeschouwen stelde. Met die eisen in de hand begonnen ze de verbouwing. De „Knorhaan” kwam achter hun toenmalige huis in Zaandam te liggen. Na het aanbrengen van 150 meter stophout en elektraleidingen werd de vloer gelegd. Ze legden er eerst betonplex in om de toekomstige vloer te kunnen richten. Daarop schroefden ze Amerikaans grenen vloerdelen. Stahoogte in de voorpunt werd bereikt door de vloer trapsgewijs te leggen. Vervolgens kwamen de dwarschotten erin, die met katjesgrijs kraaltjeshout werden bekleed. De zijanten en het plafond werden wit geschilderd. Deze kleuren werden geselecteerd alleen om ruimte te creëren. Tussen vooronder en salon kwam een harmonica-deur, die van vier oude paneeldeuren werd gemaakt. De bank die tegenover de keuken aan bakboord zou komen, hadden ze voor het laatst gepland. Ze waren bang dat ze anders te snel zouden gaan zitten. Alles ging in nauw overleg dat in schriften werd vastgelegd. Dat kwam mede doordat Gijs ploegendienst had en Hennie overdag

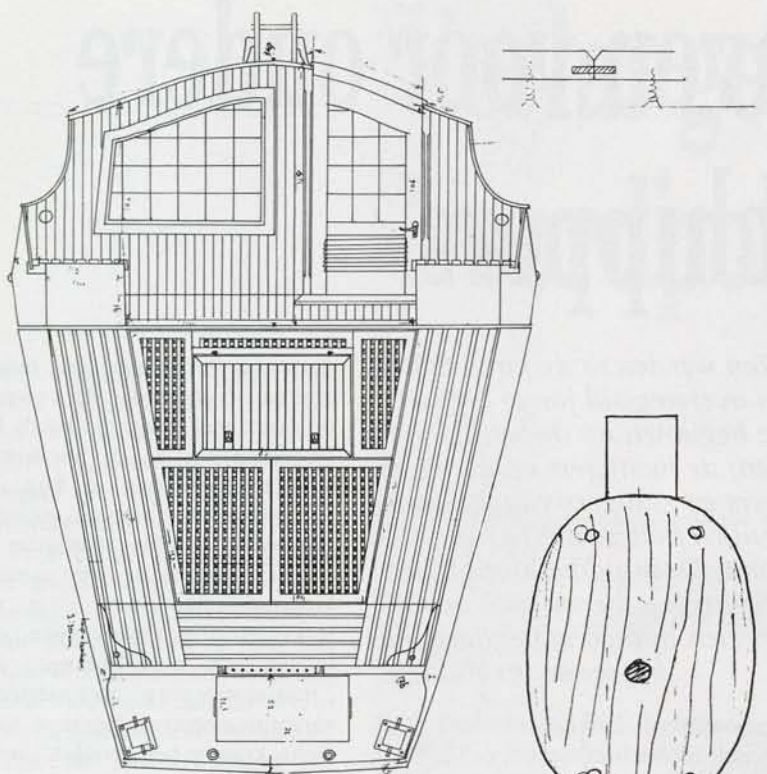


haald; de lagerschalen, generator, filterhuizen; alles wat van koper of aluminium was, was gesmolten. Bij controle door zijn collega bleek dat het dik gietijzeren huis, de nokkenas en krukas nog hard waren. Daar werd ook alles weer in lijn gezet en de schroef aan de as gemonteerd. In de schouw werd de plaats van de stalen broodjes, die tussen de spanten lagen, opgetekend en toen pas verwijderd. De zwemtrap, de strijkinrichting en de opstaande randen van de kuip werden eruit geslepen. Hennie stond voortdurend in brand. Vanaf de

had geplaatst, kon opdraaien of laten zakken. Nadat het zadeldak weer in model was gebracht werd het aan zijn bestaande spanten vastgelast.

HET HOUTWERK

Hennie voelt veel meer voor hout. Zij maakte het roer. Ze had de gewoonte aangewend om van alles wat ze in elkaar zou zetten een tekening te maken. De houten delen die uit kwartiersgezaagd eiken bestonden, werden door rvs-pennen met elkaar verbonden. Ze decoreerde het Prinswerk. Na



werkte. Ze begonnen hun notities altijd met de regel: Als je zin en tijd hebt, wil je dan...

Voor f 100,— kochten ze een teakhouten directietafel. Het was een heel werk om uit te dokteren hoe de tafel zo gunstig mogelijk verzaagd kon worden. Tenslotte lukte het hen om er 2 cm dikke latten van te maken. Hierin zaagden ze een gleuf waarin een veer geplaatst kon worden. Nadat op het stalen dek watervast triplex was geschroefd, werden de teakhouten delen met epoxy vastgelijmd, zodat er geen prop te zien was. Van de rest van het teak werden ook nog de achterkant van de roef, het potdeksel, de kuip en de lijst op het dek vervaardigd. Er bleef precies 40 cm over.

DE TUIGAGE

Ze hadden nu al een dik jaar niet meer gevaren en het begon te kriebelen. Ze spraken met Klaas over het tuig. Hij vertelde dat ze de mast een halve meter moesten verlengen. De schouwen waren veelal ondertuigd geweest.

„De zeilen moesten in de lijn van het schip staan”, waarmee hij, na bestudering van de foto's, bedoelde dat de lossebroek evenwijdig moest lopen



aan de zeeg. Ze vertelden Klaas dat ze nog nooit met een platbodem hadden gevaren en hij reageerde door te zeggen dat een schouw het beste liep met een krachtje vier à vijf, de botterfok erop en een rif in het grootzeil. Het klonk hen toen vreemd in de oren. De mast en rondhouten lieten ze door anderen maken, op de gebogen gaffel na want die had de brand overleefd. Ook de zeilen werden besteld. Ondertussen maakte Hennie allerlei soorten blokken. De enige moeilijkheid had ze met het vinden van kwartiersgezaagd essen voor de wangen.

Gijs maakte het roestvrijstalen beslag. Ze gebruikten dikkere wanten en schoten dan nodig waren, om maar aan die esthetisch verantwoorde verhouding te voldoen. Na twee jaar en vier maanden kwam de schouw in de vaart.

Ze leerden met een platbodem zeilen door goed naar anderen te kijken en te luisteren. Ze voeren voornamelijk en zo vaak mogelijk op het IJsselmeer. Weg uit hun gespannen wereld.

Maar toch bleek het zeilen niet het enige doel. Nee, de kroon op hun werk was de toelating tot het Stamboek!