



Waterwacht
**ASSISTENTIE
IN STAAL**



HET WAS EEN MOOI
SCHIP EN HET IS NOG
STEDS EEN MOOI
SCHIP. MAAR DAARTUS-
SEN OOK EEN TIJDJE
NIET. DE WATERWACHT
HEEFT ALWEER EEN
HEEL LEVEN ACHTER
ZICH.



Dat God onmiddellijk straft, dat zou best eens waar kunnen zijn. En mocht de *Waterwacht* zintuigen hebben, dan zou het schip wellicht hetzelfde vermoeden." Sebastian Hopf zegt het met enige voorzichtigheid, maar met deze opmerking verpakt in een grap is hij uiteindelijk wel content met de levensloop van het schip. De *Waterwacht* kreeg halverwege z'n leven te maken met brand, als straf. Eigenlijk als straf voor de toenmalige eigenaar. De huidige eigenaar is Heike Blok, oud-wedstrijdzeiler in onder andere *Vrijheid*, *Flying Dutchman*, *Soling* en *Draak*. Hij kent de *Waterwacht* al lange tijd, nog van ver voordat hij het schip zelf in zijn bezit kreeg. De eerste eigenaar van de *Waterwacht* was de in de watersportwereld overbekende zeiler Cees Bruynzeel. In oude documentatie lezen we diens idee achter het schip. Als geste tegenover de watersport wilde Bruynzeel een varende hulpdienst instellen. In 1959 verscheen de *Waterwacht* voor het eerst, een gecharterde sleepboot. De nieuwe *Waterwacht* werd voltooid in 1962, was meer jacht, maar wel met een (sleep)beting achterop. "De motor is tot veel in staat", lezen we. "Op het achterdek een davit voor het ophijsen, dan wel oprichten van gekapseisde schepen. En voor de verongelukte bemanning zijn er een kleedkamertje, een wasgelegenheid en ... zelfs droge kleren aan boord." Zo kon de wedstrijdzeiler even op adem komen, met behulp van een 'hartversterkertje'. Ondertussen kon de ingebouwde zware centrifugaalpomp de volgelopen zeilboot leegpompen.

Hout én staal

Bruynzeel was de man van het (hecht)hout, 'what's in a name'. Toch was niet ieder schip in zijn opdracht van hout. Naar ontwerp van Willem de Vries Lentsch werd de *Waterwacht* gebouwd op de werf van De Vries Lentsch en grotendeels uitgevoerd in staal. Van onderen af heeft het casco een dikte van respectievelijk twaalf, zes en drie millimeter. Maar helemaal geen hout, dat kon natuurlijk ook niet: opbouw en stuurhuis werden uitgevoerd in tweentwintig millimeter dik Suprahecht (mahonie). Alles bij elkaar zou het schip zo'n vijftien ton gaan wegen. Anno 2016 weegt het schip circa achttien ton, geen kleinigheid op een lengte van dertien meter.

Ondanks zijn forse massa is de *Waterwacht* een sierlijk schip



Een sierlijke romp met vanaf de achtersteven een oplopend vrijboord. De verspringing in de verschansing versterkt dat effect. Het achterdek is inmiddels een stuk kleiner dan vroeger.

Ook de laatste renovatie was grondig. Behalve een nieuw teakdek werd de *Waterwacht* ook voorzien van duurzaam staalwerk, getuige deze open bolderkast.

Het schip begon in 1962 met een kort stuurhuis. Het achterdek was toen nog grotendeels open en leeg. Tweede eigenaar Fred Imhoff verlengde het stuurhuis en bouwde er een klein roefje achter met twee slaappleatsen.

Sebastian Hopf is opgegroeid met de Waterwacht, hij kent het schip door en door. Samen met hond Meisje houdt hij het schip varende.

Hét bouwjaar bestaat eigenlijk niet; 1962 was slechts de aftrap voor een roerig leven daarna.



Aan boord is echt niet alles origineel. De mokken passen gewoon goed bij z'n verleden als assistentevaartuig bij zeilwedstrijden.

"Verse paarden onder de vloer... ik ben blij dat die oude Ford eruit is"

Diverse 'celebrities' van binnen en buiten het watersportwereldje stapten aan boord. Ook olympisch kunstrijdster en sportverslaggeefster Joan Haanappel.



Op dit schip kon de wedstrijdzeiler weer even op adem komen

Ondanks z'n forse massa is de Waterwacht een sierlijk motorjacht, getuige ook z'n geveegde achterschip. Verder betekende veel massa uiteraard veel rompvolume onder de waterlijn, waardoor een bescheiden vrijboord mogelijk was. Heike Blok: "Met Willem de Vries Lentsch sprak ik eens over jachtontwerpen. Hij vertrouwde me toe dat sommige schepen op de tekentafel veel mooier lijken dan dat het in de praktijk uitpakt. De Waterwacht was een voorbeeld van het omgekeerde, nog mooier in het echt." Of, zoals we lezen in de kronieken: "De ontwerper heeft op verrassende wijze kans gezien twee eigenschappen van het schip te verenigen, namelijk de doeltreffendheid en uitrusting van het schip te paren aan een bijzonder fraaie lijn." De mogelijkheden van het schip bleken legio: boeien uitzetten bij zeilwedstrijden, startschip en aan boord zowel binnen als buiten ruimte en uitzicht voor verslaggevers. Verder was het een handig sleepvaartuig van en naar zeilwedstrijden én zodra ergens weer eens een jachtje was vastgelopen. Diverse wedstrijdzeilers van het eerste uur kennen de Waterwacht dan ook wel. Zijn fraaie verschijning werd gewaardeerd en z'n gashendel nu en dan gevreesd. Schipper Fennema was namelijk niet vies van een beetje vaargeweld; de ingebouwde Ford kreeg regelmatig een pak voor z'n broek. Fennema kende twee favoriete standen van de gashendel: volgas vooruit en volgas achteruit.

Wisselend succes

Na Cees Bruynzeel kreeg de Waterwacht verschillende eigenaren, met wisselend succes. De derde eigenaar vatte het lumineuze idee op het schip te voorzien van een 'flying bridge'. Nu is een flybridge een geweldig ding, maar op sommige schepen valt deze om esthetische redenen in de categorie beter-van-niet. Zo ook op de Waterwacht, iets waar ook het lot het kennelijk hardgrondig mee eens was. De meest ongunstige eigenschap van hout werd het stuurhuis fataal: z'n brandbaarheid. Het schip werd getroffen door een flinke brand en de schade was groot. Redder in nood bleek de bekende zeiler Fred Imhoff. Hij kocht het schip en bouwde dit weer op. De flybridge kwam niet meer terug. Wie het oorspronkelijke beeldmateriaal en de foto's anno nu ziet, zal het daarmee van harte eens zijn. Zoals hij nu is, is de Waterwacht maximaal charmant. De huidige eigenaar is zoals gezegd Heike Blok, een vriend van Fred Imhoff en ook bekend in de Draak-zeilklasse. Twee

decennia geleden zocht Blok een moederschip bij zijn Draak. De beste suggestie die Imhoff kon doen was z'n eigen Waterwacht en dus verwisselde het schip van eigenaar. Het motorschip dat Blok al vele jaren kende, was ineens van hem. Nu, vijftientig jaar later, is het inmiddels vooral zoon Sebastian Hopf die het schip in de vaart houdt. Sebastian groeide vanaf z'n negende op met de Waterwacht. Hij onderhoudt en koestert het schip als een goed huisvader.

Buurman en Buurman

Kenmerkend aan de Waterwacht was z'n enerzijds sierlijke, maar aan de andere kant ook stoere voorkomen. Een (sleep)beting en sleepbeugel op het relatief lege achterdek geven het schip het voorkomen van een sleper. Daarvoor zit de korte kuip en een kort stuurhuis met grote ramen. Het rustigst is het voorin, twee slaappleatsen aldaar. Het schip is voorzien van vier waterdichte schotten en het interieur werd betimmerd in Suprahecht. Sebastian: "Tijdens de al genoemde brand ging dat hoofdstuk hechthout grotendeels verloren. Het interieur was niet meer te redden en het schip moest opnieuw betimmerd worden." Met Fred Imhoff als eigenaar werden meteen ook enkele modificaties aangebracht. De simpele aanleiding hiervoor was het creëren van meer binnenruimte. Onder de noemer nooit-weer-een-flybridge betekende dat bij 'laagbouw' een duidelijke koers: richting achterschip. Het stuurhuis werd verlengd en het kuipje verhuisde iets naar achteren. Om ook meer slaappleatsen te creëren, liet Imhoff hier nog iets aan toevoegen: achter de kuip kwam een klein roefje. Sebastian: "Deze pukkel is nadien nog een keer aangepast en biedt slaappleats aan twee personen." Met behoud van zijn lijnen is de Waterwacht daarmee ook goed bruikbaar voor bijvoorbeeld een gezin van vier of een tweetal met twee gasten. Sebastian: "Na het tijdperk Imhoff waren wij aan de beurt. En drukten ons stempel." Deze renovatie verliep een beetje als in de tekenfilmserie *Buurman en Buurman*, overigens met goede afloop. Wat



MET DANK AAN: ERIC RIJKSEN, EVENLOS.NL, DE VALK YACHTBROKERS SINT ANNALAND, DEVALK.NL



Een groter stuurhuis dan voorheen.
Plus verder voorin ook een groter
keukenblok dan voorheen.

Bekend vaarwater voor de
Waterwacht: de Kagerplassen,
wedstrijdwater van het eerste uur.



Technische gegevens	
Lengte over alles	13,00 m
Lengte waterlijn	11,45 m
Breedte	3,99 m
Diepgang	1,35 m
Waterverplaatsing	Circa 18 ton
Motor	Vetus/Deutz zescilinder
Motorvermogen	160 pk
Bouw materiaal	Staal/hechthout
Ontwerp	W. de Vries Lentsch jr.
Bouw	De Vries Lentsch / Hoogmoed



Zo'n 'stuur-
huis-plus'
met uitzicht
maakt het
varen veel
gezelliger

begon als een klein klusje mondde al snel (en hier en daar wat minder snel) uit in een serieuze renovatie. Aanjager van dit alles was het oventje. Dit was te klein en dus moest er een nieuwe komen. Ook maar een koelkast erbij, dat kwam daarna. De ruimte die overbleef, werd hierdoor wel wat beperkt. Uiteindelijk heeft het schip nu een vrij aardige L-vormige keuken. Buitenom ging het eigenlijk net zo. Als gevolg van roetschade (brand in de

winterstalling) moest het schip van buiten geschilderd worden. Sebastian: "Na veel schuren, plamuren en tien laklagen verder hadden we toch ook alle houtwerk maar onderhanden laten nemen. En vervingen we tegelijk ook maar het teakdek."

In het stuurhuis zien we ook een onbehandelde teakvloer, net als buiten. Sebastian denkt dat het schip al met al goed door de tijd is gekomen, inclusief z'n modernisering. "Een langer stuurhuis biedt behalve aan de roerganger ook aan de rest van de bemanning een prettiger verblijf, inclusief een fijne zitplaats met uitzicht. Zo'n 'stuurhuis-plus' maakt het varen veel gezelliger. En dan heb je het nog niet eens over de vaareigenschappen van het schip," aldus Sebastian. Dat gezegd hebbende wordt het tijd voor een blokje om.

Varen

Staan naast het schip is het duidelijk: het uitgevoerde werk ging wat verder dan goed onderhoud alleen. Geen poetswerk voor de mooiheid, maar gedegen renovatie-, lak- en schilderwerk. Onder andere met dank aan het werk van Kooij Ship Operation uit Sint-Annaland. De fijne, nieuwe bank op het achterdek lonkt, maar voor het zover is, moeten we eerst handig de box uit. Sebastian doet het alleen, met hulp van Meisje, zijn hond. Sebastian: "Verse paarden onder de vloer, blij dat die oude Ford eruit is. Die was gewoon op." De klik van de gashendel vooruit verradt dat we vertrekken, verder gaat alles kalm aan. Ook nu weer blijkt dat achttien tonnen staal onder de waterlijn echt niet zomaar wegwaaien. En zo rustig als de Waterwacht vertrekt, zo beheerst vaart hij ook het IJmeer op. Bijna hetzelfde water als waar het schip z'n eerste proeftocht maakte, meer dan een halve eeuw geleden. Hoe vaak zal het schip hier al gevaren hebben, iedere keer een nieuw avontuur tegemoet.