

Henk Lunstroo: 'Het gaat bij het ontwerpen om eenheid in totaliteit'

Door Theo Kampa

'Henk is mijn held', zei Dick Huges bij terugkomst van zijn wereldreis. 'Waar hij eindigde begon ik. Hij heeft een scheepje getekend dat plezierig vaart in zeegang. Een niet onbelangrijke eigenschap wanneer je een grote zeilreis maakt. De lange kiel maakt het schip koersvast, waardoor het schip hele stukken zichzelf stuurde.'

'Eigenlijk ben ik altijd Amerikaans georiënteerd geweest', zegt Henk Lunstroo. 'Dat komt door mijn opleiding op de tekenkamer van de Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch jr in Amsterdam-Noord. Daar werden veel jachten gebouwd voor Amerikaanse opdrachtgevers en leerde ik de Amerikaanse ontwerpers kennen. Zo kreeg ik het werk van John Alden onder ogen en ontmoette ik Philip Rhodes en niet te vergeten de broers Rod en Olin Stephens. Vooral Rod was een voorbeeld voor me. Ik bewonderde die man om zijn nauwkeurige manier van werken. Aan de hand van lijsten controleerde hij de schepen van A tot Z. Die werkwijze heb ik later van hem overgenomen.

Als klein ventje kon ik al aardig tekenen. Ik denk dat het in de genen zit. Mijn vader was een goede amateurschilder.' Hij staat op en pakt een stapel tekeningen die hij in zijn jeugd heeft gemaakt: mooie gedetailleerde portretten en landschappen. Een realistisch schilderij overtuigt mij van zijn vaders talent. 'Ach ja, mijn overgrootvader had al een werf op een van de Amsterdamse eilanden, misschien komt daar mijn belangstelling voor schepen wel vandaan. Ik ging bij De Vries

Lentsch werken voor de praktijk, de theorie leerde ik op de technische school'. Beelden uit

die tijd: afschrijvers, smeden, meubelmakers, ijzerwerkers en lassers. 'Ik was jong en bewonderde hun vakmanschap. Er kwam eens een lasser naar mij toe en zei dat heb je leuk getekend maar in die diepe kiel krijg ik mijn las-elektrode niet. Maar hij wist wel hoe het wel kon. Ik leerde dat veel oplossingen in de praktijk gevonden worden en niet achter de teken-tafel. Na achtereenhalf jaar De Vries Lentsch, begon ik in 1961 voor mijzelf. Een van mijn eerste opdrachten was het maken van de tekeningen voor de eerste druk van het boek *Ronde- en Platbodemjachten* van T. Huitema.

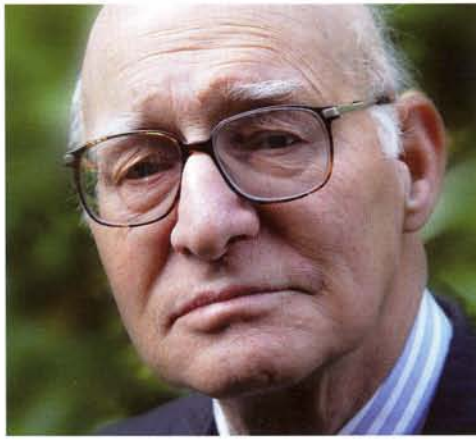


Eind 2009 stond het jacht op de wal in Deltavolle, U.S.A.

Van een jonge Amerikaan kreeg ik de vraag voor het ontwerp van een zeewaardig zeiljacht, de latere *Gladys* van Dick Huges. Voor die tijd, het was in de jaren zestig, was het schip hoger en breder dan de gangbare schepen die we Nederland kenden. Door een zakende dollar liet de Amerikaan het afweten. Pas 15 jaar later kon het schip alsnog gebouwd worden voor Henk de Haan. Dat de *Gladys* en zijn zusterschepen goed zijn, bewijst wel dat ze al diverse Trans-Atlantische oversteken hebben gemaakt. Het gaat bij het ontwerpen om eenheid in totaliteit, daar bedoel ik mee dat de verschillende onderdelen van het ontwerp met elkaar in verband staan en geen discrepantie tussen buitenkant en interieur' Lunstroof tekende traditionele en moderne zeilschepen, schoeners en motorjachten. Waarbij hij zichzelf beschouwde als een vertrouwensman van zijn opdrachtgever, wiens ideeën hij vorm moest geven. Hij noemde de specifieke eisen, die hij in een schip moest verwerken en de relatie die hij met zijn klant aanging een fascinerend avontuur. Tijdens de bouw eiste hij een compromisloze uitvoering van het ontwerp.

Zijn perfectionisme dreef menig werfbaas tot wanhoop. Wanneer hij bijvoorbeeld waterdichte schotten had getekend, terwijl dit niet was vereist, hield hij toch zijn poot stijf. Na afloop van zo'n werkbespreking greep menig scheepsbouwer naar de fles. Zijn volhardendheid was niet zomaar stijfkoppigheid, maar had als doel zijn elegante ontwerpen zonder compromissen gebouwd te krijgen. Lunstroof's platbodems, scherpe jachten en schoeners zijn dan ook een streling voor het oog. Zijn gezicht begint te glimmen wanneer hij vertelt over zijn grote jachten, 'gentlemen yachts' noemt hij ze. 'Daar werd ik gelukkig van'. Voor baron Wilhelm von Finck tekende hij er maar liefst drie, de *Borkumrif I, II* en *III*, respectievelijk van 17 (hout), 28 (staal) en 40 meter (aluminium). Ze behoren tot de mooiste schepen die in dit genre de laatste decennia zijn gebouwd. Ontwerpen die de tand des tijds ruimschoots hebben doorstaan. Een tekening van de hand van de meester is op zichzelf al een kunstwerk.

Tegenwoordig hebben 'we' de mond vol van 16-meteraken, maar Lunstroof tekende al in 1966 aken van deze lengte, de *Wadwaai*, *Kaatje*, *Marie Charlotte* en *Het Bruine Leven*, schepen die menige wedstrijd gewonnen hebben. De ervaring in zijn jonge jaren opgedaan met het tekenen van *De Groene Draeck* kwam daarbij goed van pas. Zijn ontwerpen van de hoogaars, Staverse jol, Wieringer bol, Zeeschouw en Vollenhovense Bol zijn pareltjes in de platbodenvloot. Ondanks zijn rond de 400 ont-



werpen die hij getekend heeft, is hij zijn *Pinas*, een Staverse Jol die in 1905 is gebouwd en waar tot 1932 mee is gevist, trouw gebleven. Op het ogenblik staan er geen nieuwe ontwerpen op de tekentafel te sudderen. 'Ik teken nog wel eens een verbouwing of maak voor iemand een stabiliteitsberekening', besluit hij somber.

Door de vele buitenlandse opdrachten hebben de Nederlandse schijnwerpers hem gemist. Henk Lunstroof hoort in het rijtje van zijn beroemde stadsgenoten Jaap van Zweden en Johan Cruijff: van top tot teen perfectie en begaafdheid. ✍

Henk Lunstroof strookt een waterlijn van het lijnenplan van De Groene Draeck. Uit Prinsessejacht De Groene Draeck, 1957.

