

“Een goede combinatie in staal en hout”

Tekst: Wim de Bruijn. Foto's: Theo Kampa

Jan Kleijwegt en Siem de Vries startten, nadat ze hun sporen hadden verdiend bij Kooijman & de Vries, in 1981 een nieuwe werf in Werkendam. Siem, die al 850 casco's op zijn naam had staan, telde gewoon door en in augustus jl. werd bouwnummer 935 feestelijk op stapel gezet.

Jan Kleijwegt maakt zich, ik denk wel terecht, zorgen over een nieuwe generatie platbodenvaarders. Hij maakt van hun derde lustrum gebruik om er iets aan te doen.

Een staalbouwer en een scheepstimmerman gaan samen opnieuw beginnen aan het Steurgat, aan de rand van de Biesbosch. De eerste jaren waren niet eenvoudig. De markt was slecht en je moest alles aanpakken. Gelukkig kon er veel gecombineerd worden; kleine en grotere klussen aan binnenvaartschepen. Een heel nieuw type, de Speelmankotter naar ontwerp van Verras, werd ontwikkeld, reparaties en nieuwe betimmeringen in bestaande ronde en platbodenvaartuigen werden uitgevoerd. Zelfs sleepboten voor Saoudië Arabië werden in die jaren gebouwd.

Langzaam werd het programma uitgebreid. Klassieke typen scherpe jachten als de 'Danish Rose' en de 'Roskilde', werden uitgezet op de spantenvloer. De Speelmankotter werd in verschillende lengtes ontwikkeld. De vraag naar Vollenhovense bollen en vooral Staverse jolen groeide. Daarnaast kwam er een heel nieuwe lijn motorkruisers naar ontwerp van Th. Gillissen. Behalve de vletten worden ook de Stevenvletten en de Gillissen kotters regelmatig gebouwd.

Omdat vaak voor binnenvaartschippers en ex-schippers wordt gebouwd, zijn vooral de technische specificaties steeds meer aangescherpt. Met de schepen van De Scheepsbouwers worden relatief veel vaaruren gemaakt en dan liggen de technische eisen veel hoger dan bij schepen die alleen voor weekends en vakanties worden gebruikt.

Circa tien schepen per jaar

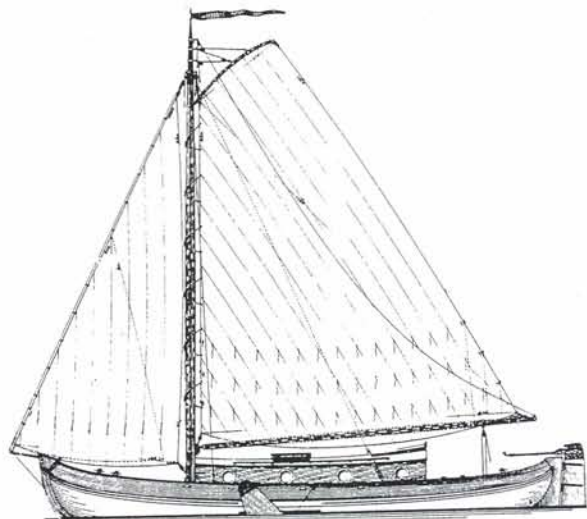
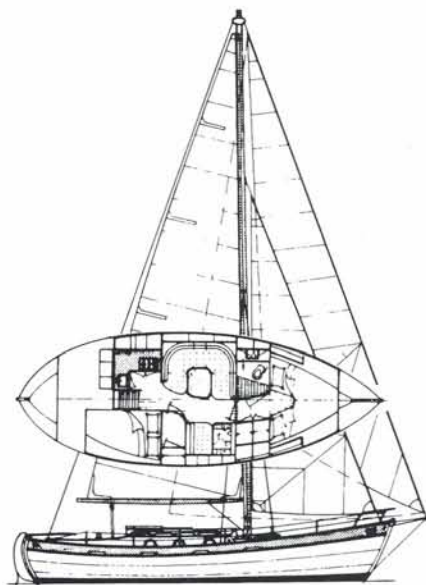
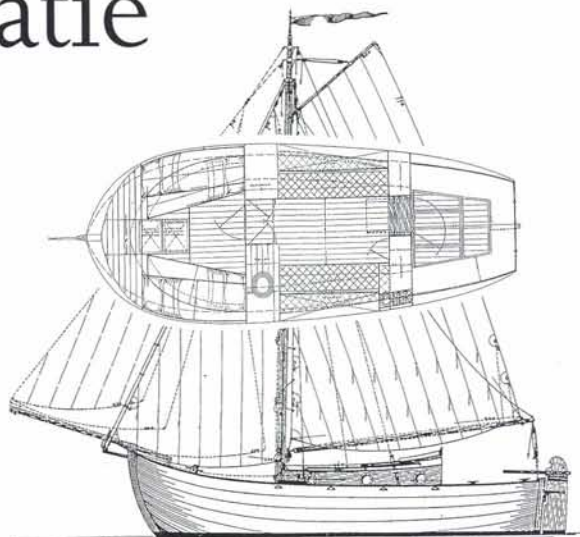
De werf kent enkele specifieke disciplines. Onder Siem de Vries werken drie staalbouwers. Als een casco klaar is, komt het in de aparte timmerloods en

kunnen de drie timmerlieden onder supervisie van Jan Kleijwegt aan de gang. Tevens is er een monteur die verantwoordelijk is voor de technische installatie. Een eindje verderop is een aparte verloods, waar de schilder stofvrij kan werken. In de loop der jaren is er een kwaliteitsprogramma ontwikkeld dat nu, met kleine aanpassingen, voldoet aan het inmiddels van kracht zijnde CE-keurmerk voor pleziervaartuigen.

Per jaar is er capaciteit voor tien schepen, waarvan circa 30% in eigen beheer wordt afgewerkt. Daarnaast komt er elk jaar veel werk uit de winterberging voort. Nieuwe betimmeringen, renovaties, reparaties en gewone opknappen. Eigenlijk is er aan elk jacht, elke drie jaar wel wat te doen, zegt Jan Kleijwegt.

CE-keurmerk

Samen met zestig andere staalwerven zijn De Scheepsbouwers aangesloten bij de NJI (Nederlandse Jachtbouw Industrie), een onderafdeling van de Metaalunie. Jan heeft zich laten overhalen tot een bestuursfunctie en is daardoor onder meer nauw betrokken bij het invoeren van het CE-keurmerk dat vanaf 16 juni 1998 zowel schepen die aan de nieuwe normering voldoen als vaartuigen volgens de oude eisen, in ons land



Op de werf zijn in deze vijftien jaar veel Staverse Jollen, Roskilde, Speelmankotters, Gillissen vletten, Stevenvletten en nu ook een 15 meter tjalk gebouwd.

op de markt worden gebracht. In de andere Europese landen mogen alleen schepen, die voldoen aan de CE-normen, vrij worden verhandeld. Het is zelfs zo dat geïmporteerde schepen van buiten Europa, zowel nieuw als gebruikt, nu al moeten voldoen aan de CE-normen. Momenteel zijn er drie instituten in ons land, waaronder het NKIP (Nederlands Keuringsinstituut voor Pleziervaartuigen) in Lemmer dat de controles mag uitvoeren.

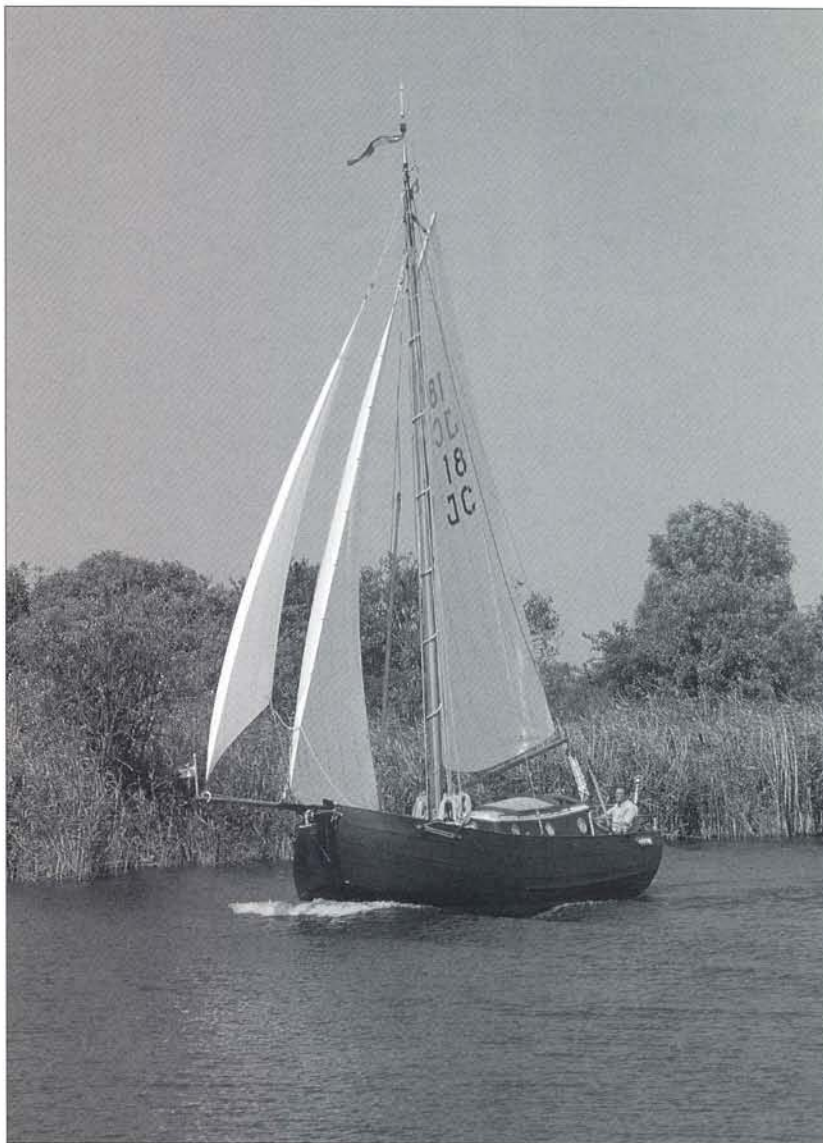
Turbo-jol

Dat er, zonder dat we het weten, meer verandert aan nieuwgebouwde ronde en platbodemjachten blijkt duidelijk als we samen met Jan Kleijwegt enkele nieuwe acht meter lange Stavense jollen bekijken en er ook mee gaan zeilen.

Wat blijkt namelijk. Niet alleen bouwers worden wijzer, ook de klanten hebben steeds meer ervaring en kennis gekregen. Als je dan goed luistert naar de nieuwe wensen en die laat vertalen door technici, die met hun ontwerpcomputers alle mogelijke gevolgen kunnen doorrekenen, dan kom je echt tot innovatieve ontwikkelingen die uiteindelijk een beter zeilend schip opleveren.

Een van de nadelen van de acht meter jol was bijvoorbeeld zijn loefgierigheid. De firma Yachting Consult liet een scala van berekeningen op het bestaande ontwerp los en kwam, in samenwerking met Den Boer Sails uit Numansdorp, tot een geheel nieuw tuigplan. De botteloef werd verlengd van 30 tot 90 cm en ook de kluiverboom werd langer.

Ook de plaats en de stand van de mast werd aangepast. Zo konden de zeileigenschappen aanmerkelijk worden verbeterd zonder de rompvorm te wijzigen. Met de jol waarmee we zeilden, had de eigenaar net een trip gemaakt naar het IJsselmeer en de Wadden. De zeilgarderobe bestond uit grootzeil, fok, kluiver, halfwinder en stormkluiver. Onder alle omstandigheden kon met een evenwichtige zeilvoering worden gezeild. Bij licht weer met de halfwinder, die vooral op ruimere rakken stevig trekt. Met wat meer wind de fok en kluiver, waarbij, als het moet, de kluiver omlaag kan en er een rif in het grootzeil gestoken kan worden en daarbij kan de stormkluiver ook nog aardig meetrekken. Trouwens, de stabiliteit van de jollen is zo groot dat er niet gauw gereefd hoeft te worden. Meer dan 15% helling had de eigenaar nog niet meegemaakt. Bovendien komen de zeileigenschappen het beste tot hun recht als



De geheel vernieuwde versie van de 8 m Stavense jol, aan-de-wind zeilend in de Biesbosch.

de jol rechtop wordt gezeild, dan werkt de ondiepe, doorlopende kiel het beste.

Het is verrassend hoeveel ruimte er in die acht meter gecreëerd kan worden. Een dubbele kooi voorin met nog een mogelijkheid voor twee kooien. Een kajuit met twee lange langsbanken, tafel en kombuis, ofwel een U-vormige kombuis, een kortere bank met tafel en een lange bank met een heuse kaartentafel er tegenover. Er is zelfs nog ruimte voor een hang-/legkast. Ook de kuip biedt voldoende ruimte aan de bemanning en alle schoten zijn onder handbereik.

Heel slim is een elektrische maststrijklier met verlengsnoer. Jan Kleijwegt demonstreerde het strijken van de mast al varend. Je moet er alleen voor zorgen dat de klauw van de gaffel los is gemaakt en dat de vork van de sprenkel tijdig in het voorstag wordt gestoken. Wat een genot als je, vooral op de rivieren of op onze binnenwateren, re-

gelmatig je mast moet strijken. Een rondje Nederrijn, Lek, Gelderse IJssel, IJsselmeer en terug naar de Biesbosch wordt hierdoor goed mogelijk.

Nieuwbouw 15 meter tjalk

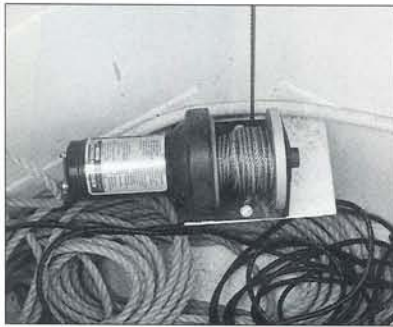
De bouw van een 15 meter tjalk, iets dat wellicht al vijftig jaar niet meer is gebeurd, maakte het derde lustrum tot een aparte gebeurtenis. Siem de Vries had met zijn mannen al veel voorwerk gedaan, zodat we binnen een dag de vormen van het nieuwe schip konden vastleggen. Voordat het geheel echter klaar is, zijn we een paar maanden verder. Volgens planning moet het casco aan het eind van het jaar worden opgeleverd, zodat de nieuwe eigenaar kan beginnen aan de betimmering. Een klus die hij, geheel in eigen beheer, in Doetinchem zal voltooien. Het is gelukkig niet zijn eerste betimmering, dus hebben we er veel vertrouwen in. We hopen u daar later verder over te informeren.



De mastvergrendelingsbout wordt verwijderd. Met een drukknopbediening kan het voorstag worden gevierd.



Het is wel zaak om tijdig de sprenkel in het voorstag te pikken.



De maststrijklier, gemonteerd in het kabelgat. Zonodig kan tijdens het zeilen, elektrisch, voorspanning op het voorstag worden gezet.

Toekomst voor jeugdige schippers

Zoals gezegd maakt Jan Kleijwegt zich zorgen over de gemiddelde leeftijd van platbodenvaarders. Zowel bij de VSRP als bij de SKV vergrijsst het bestand van eigenaars steeds meer. De gemiddelde leeftijd van de eigenaars ligt al boven de vijftig jaar. Gelukkig niet overal, maar op veel schepen zie je nog pa steeds aan het roer en de (oudere) kinderen komen er nauwelijks aan te pas. Het is ook niet eenvoudig het roer voor een overvolle sluis aan je zoon of dochter over te ge-



ven en zelf met landvast of stootwil op het voordek te gaan staan. Ook bij het wedstrijdzeilen zie je vooral de schipper/eigenaar aan het roer, terwijl we veel vrouwen en ook kinderen kennen die ontzettend goed kunnen schipperen.

Jan en Siem willen een wisselprijs onder de naam 'Scheepsbouwers-trofee' instellen voor wedstrijden die met de schepen van SKV-eigenaars door de

jeugd worden gezeild. Vanaf de najaarsreünie op 21 september wordt deze wisselprijs van kracht. We hopen met hen dat veel 'grijze' eigenaars vaker het roer over willen geven aan jonge talenten.

Mannen van De Scheepsbouwers, en vooral de vrouwen achter deze mannen, namens vele Spiegellezers gefeliciteerd met jullie 15-jarig bestaan!

Tijdens het varen kan de mast elektrisch en moeiteloos worden gestreken. Op ruw water kunnen de bakstagen onder spanning worden gehouden, dan worden de mastkoker en mastvoet niet onnodig zwaar belast.



Interieur van de 8 meter Staverse jol. Hier is gekozen voor een ruime U-vormige kombuis en een korte zitbank met tafel aan bakboord. In de jol hierboven zeilend afgebeeld, is de kombuis L-vormig en zijn er twee lange zitbanken. In de kajuit is nog ruimte voor een navigatiehoek. Onder het voordek een ruime tweepersoonskooi en twee kooien boven elkaar aan sb. Veel ruimte in een scheepje van 8 meter!