



Henry Engelaer wil eindigen tussen de planken

Henry Engelaer (75) is voor veel oudere Spiegellezers geen onbekende. Op zijn werf in Beneden Leeuwen werd o.m. een aantal ronde en platbodemjachten gebouwd, die nog steeds rondzeilen. In SdZ 2009.3 plaatste hij een kleine advertentie met de oproep “Gepensioneerde stalen bootbouwer zoekt contact met gepensioneerde houten bootbouwer om als een laatste uitdaging gezamenlijk een houten zeilbootje van 6,5 m te bouwen. Henk Jukkema ging op onderzoek bij Henry Engelaer.

“Ik ben geboren op het water in 1934. Mijn grootvader en vader waren binnenschipper, hij had een Doodwaardse Hagenaar, om precies te zijn een Wagenbrugger, daar kon je in Den Haag mee onder de Wagenbrug door naar Scheveningen. Hij vervoerde bijvoorbeeld bakstenen van Lobith naar Den Haag en Rotterdam of kunstmest naar Hoogeveen en dan leeg naar Wijster om daar compost te laden voor Schiebroek. Dat weet ik nog goed omdat ik in Hoogeveen met de enige (dames)fiets die

we aan boord hadden, bij een uitwijkpoging tegen een boom was gereden, waarbij het stuur een stuk korter bij het zadel was komen te staan. Mijn vader heeft die fiets in Hoogeveen bij een fietsenmaker gebracht en terwijl die gerepareerd werd, een reis met compost naar Schiebroek aangenomen. In Wijster op de compostfabriek heeft hij mij toen met een vrachtwagen mee terug naar Hoogeveen gestuurd. Na geladen te zijn, voer hij richting Beilen, dus moest ik als jochie van tien met die



*Lady Realwood is over dek 6,55 m lang en zal gebouwd worden van mahonie.
Ontwerp: Henry Engelaer*

Tekst: Henk Jukkema

gerepareerde fiets met een te hoog zadel een dikke 18 kilometer naar Beilen fietsen en daar aangekomen wachten tot het schip er weer was. Voordat ik naar school ging en in de vakanties leefden we aan boord. Ik heb warme herinneringen aan mijn vader, hij had het er altijd moeilijk mee om ons weer naar een kostschool aan de wal te sturen. Mijn vader stimuleerde mij om vooral geen schipper te worden, hij vond dat een toekomst aan de wal voor zijn kinderen meer perspectief bood.”

Na je schooltijd ging je de scheepsbouw in

“Op mijn veertiende ging ik werken bij scheepswerf Gebroeders Van der Werf in Deest, Groningers die binnenschepen en kleine zeeschepen bouwden. Ik deed in het begin het smerigste werk. Omdat ik klein van stuk was, lieten ze me aan een touw de ventilatiekokers in zakken om te ontroesten en te meniën. Daarna kwam ik op de afschrijffdeling en spantenvloer terecht en daar heb ik de basiskennis van de scheepsbouw opgedaan. Dan vier avonden in de week naar de avondambachtsschool metaal en een middag en de zaterdagmorgen naar de Bemetel, waar ik de theorie van scheepsbouw leerde. De chef



Met vader en broer op de Wagenbrugger.



Van schippersroeiboten naar snelle loodstenders (rechtsboven).



tekenkamer van de werf gaf ook les op die school en hij vond dat ik tekenaar moest worden. Zes jaar later ben ik naar de tekenkamer van Verolme in IJsselmonde gegaan en daar heb ik aan tankers tot 100.000 ton gewerkt. Ik had een dijk van een salaris, maar ik werd daar teveel specialist, ik zag meer in de kleine scheepsbouw waar je het hele schip tekent. In januari 1960 kwam ik terecht bij de Amsterdamse jachtwerf Gerard de Vries Lentsch aan de Grasweg en daar heb ik tot eind 1963 op de tekenkamer gewerkt. Het verlangen om eigen baas te zijn, bleef, ik kwam tenslotte uit een schippersgeslacht. Ik wilde zelf bepalen wat ik tekende of bouwde.”

Hoe ben je begonnen?

“In november 1963 ben ik samen met mijn broer Gerard een drijvende werkplaats begonnen aan de Waal bij Beneden-Leeuwen. We hebben twee konten van sleepschepen met de woningen er nog op, aan elkaar gelast en er in het midden een werkplaats op gebouwd. Daar woonden en werkten we, deden reparaties aan binnenschepen en begonnen met het bouwen van stalen schippersroeiboten, dat zijn er wel 600 geweest. Visboten bouwden we ook veel. Van lieverlee kwamen we in wat grotere schepen en jachten terecht en moesten we een loods huren om in te kunnen bouwen. We hebben tientallen Lemsteraken, Vollenhovense bollen, zeeschouwen en Staverse jollen gebouwd. Wij waren vaklui, we wisten dat onze reputatie daar vanaf hing en dus hebben we onszelf altijd hoge eisen gesteld, zodat we nooit klanten konden verliezen op matige kwaliteit. Dagen van 18 uur waren destijds geen uitzondering.”

Jullie bouwden toch ook voor de beroepsvaart?

“Jazeker! Toen het eind jaren zeventig slechter ging met de jachtbouw, zijn we ook werkschepen gaan bouwen, kleine duw- en sleepboten, passagiersbootjes, vastmaakvletten voor de Roeiers uit Rotterdam, dat soort spul. In 1976 hebben we een grote eigen loods in Beneden-Leeuwen gebouwd voor schepen tot dertig meter en daarnaast kwam in 1989 een tweede loods van 45 meter lengte. Men vond ons duur, maar ondertussen hadden we wel klanten als het Loodswezen, Rijkswaterstaat, Havendienst Rotterdam, de KNRM en de Waterpolitie.”

Engelaer Scheepsbouw omstreeks 1965. Van de 'konten' van twee grote sleepschepen, werd één woon/werkschip gemaakt. In de takel hangt een casco van stalen Gouwzeebakdekker, dat we voor Pieter Beeldsnijder gebouwd hadden.



Engelaer Scheepsbouw heeft drie politieboden van dit type gebouwd en elf snelle loodstenders (rechts).



Boven en links: Mooie schoenerjachten werden er gebouwd.



Alles in staal?

“Eerst wel, maar omstreeks 1989 kwam daar ook aluminium bij. Ik heb lang geaarzeld om dat te doen, iedereen hield me voor, hoe moeilijk dat wel niet was en wat er allemaal mis kon gaan. Achteraf heb ik er spijt van dat we daar niet veel eerder mee begonnen zijn. Aluminiumbouw vergde extra kennis en investeringen, maar het heeft ons toch veel opdrachten opgeleverd. Alle schepen voor het Loodswezen waren van aluminium, die elf snelle gele loodstenders hebben wij ook gebouwd.

Ontwierp je al die schepen zelf?

“Niet altijd, de ontwerpers zagen liever niet dat we onze eigen schepen ontwierpen. We hebben jachten naar ontwerp van Koopmans, Dijkstra, Lunstroom, Hoek, Beeldsnijder en Van de Stadt gebouwd. Vaak kwam het voor dat we



De Lemsteraak Alcedo tijdens de eerste proefvaart. Strak gebouwd en met veel zorg afgewerkt.



Na een leven lang hard werken eindelijk tijd om rond de wereld te zeilen met de Adios Labor, een aluminium Madeira 44.

ontwerpen en constructies moesten verbeteren, per slot hadden wij als bouwers de praktische kennis. Toen ik in 1998 met pensioen ging hadden we 40 man in Beneden-Leeuwen en 15 man in Hellevoetsluis aan het werk.”

Toen werd het tijd voor een serieus toerjacht voor jezelf

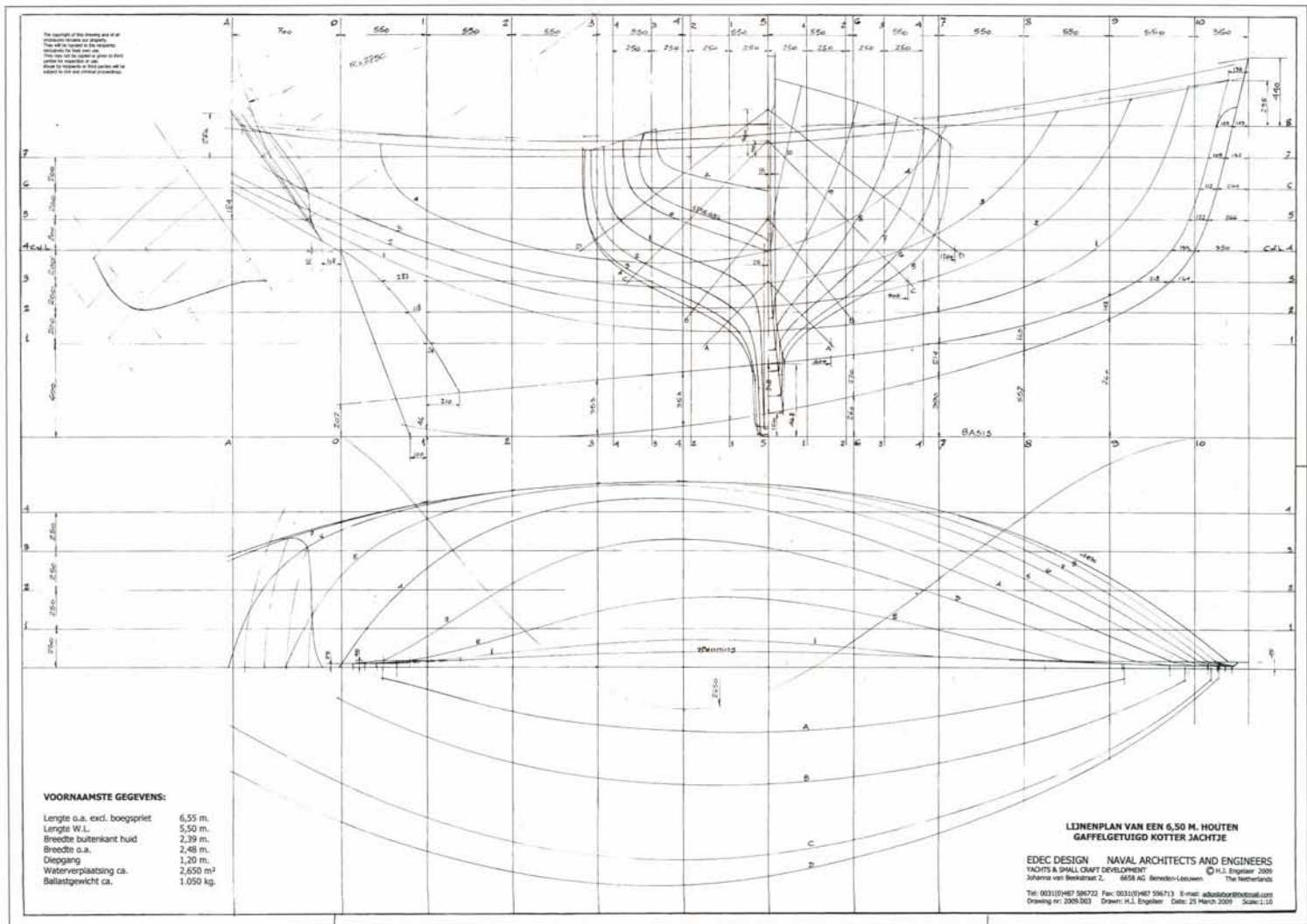
“Eindelijk had ik tijd om mijn grote droom te realiseren: een wereldomzeiling. Ik bouwde een aluminium Madeira 44 van Van de Stadt, waarin ik veel eigen ideeën heb verwerkt. Daarmee ben ik met mijn vrouw Annie in ruim drie jaar rond de wereld gezeild. De gebruikelijke route via de Canarisch eilanden naar de Caribbeaan, door het Panamakanaal langs de eilanden in de Pacific naar Nieuw-Zeeland. Vandaar via Australië, Indonesië en Zuid-Afrika naar Brazilië en Suriname. Dan weer door de Carib en via Bermuda en de Azoren terug naar Rotterdam. Achteraf gezien was die drie jaar eigenlijk te kort. Daar heb ik ook ervaren dat veel watersportspullen de kwaliteit niet hebben om drie jaar intensief gebruikt te worden.”

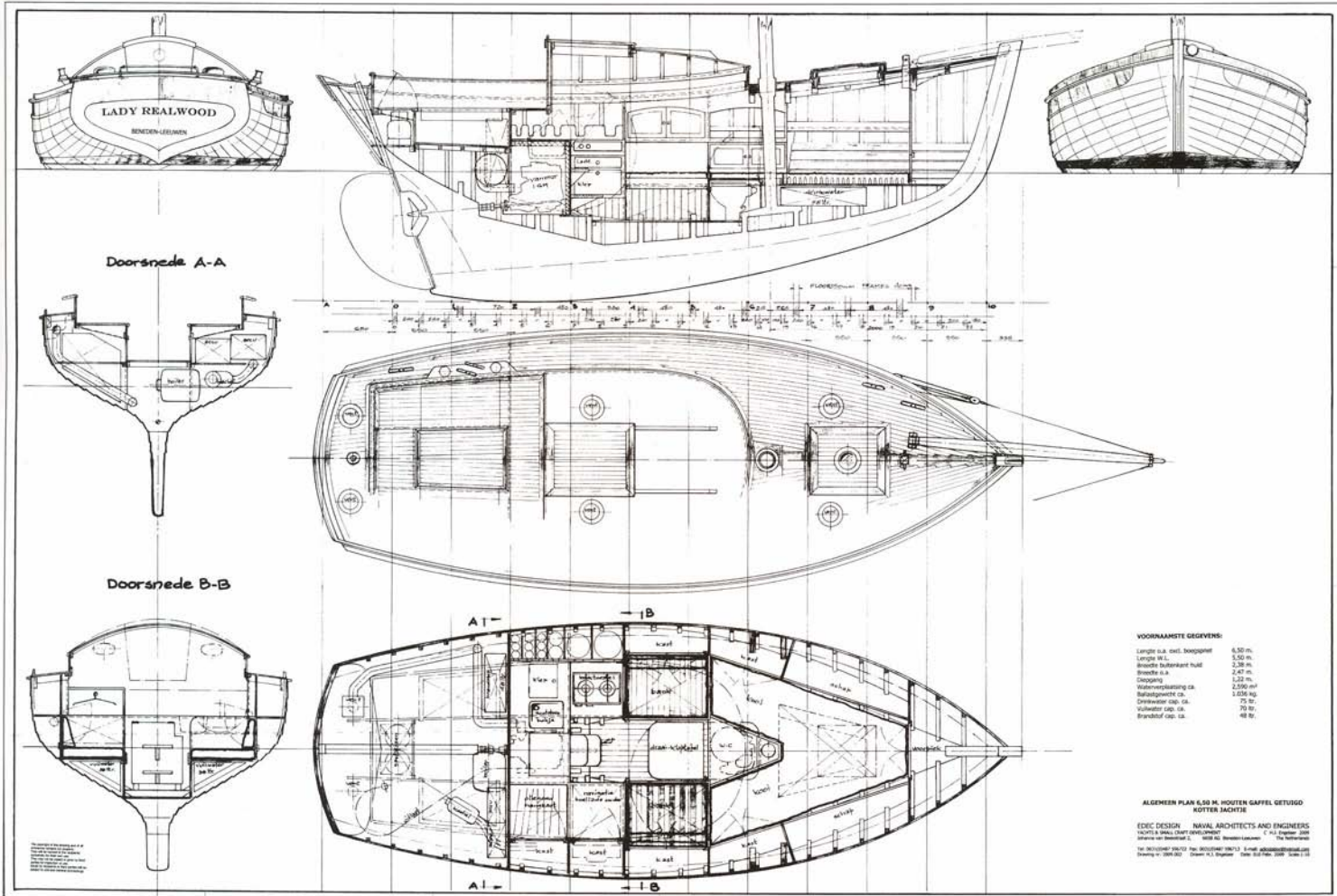
En nu zo'n klein houten scheepje

“Ik word straks 75, heb mijn hele leven stalen en aluminium schepen gebouwd. In Seattle kocht ik op de luchthaven een nummer van Wooden Boat en al lezend, ontstond onderweg het plan om als laatste kunstje zelf een traditioneel houten scheepje te bouwen van eigen ontwerp. Ik heb me laten inspireren door William Garden en Paul Gartside, ben tussen het reizen door aan het schetsen geslagen en anderhalf jaar later is dit het geworden. Het is een kleine overnaadse weekendzeiler van 6,55 m lengte over dek met accommodatie voor twee personen. Niks geen modern onderwaterschip, een houten jachtje moet er ook klassiek uitzien, dus met gaffeltuig. Voor mij zou dit het ideale bootje zijn en het gaat me vooral om het plezier van het bouwen.”

Dat is net zo lang als een zestienkwadraat. Waarom niet wat langer?

“Kwestie van prijs en voor mij is dat groot genoeg. Ik heb anderen mijn ontwerp laten zien en de reacties zijn enthousiast. Ze wilden zelf ook wel zo'n scheepje, maar dan toch lie-





ver een meter langer. Misschien teken ik er nog wel een van 7,5 meter. Wie weet kan ik er dan nog een paar bouwplannen van verkopen, maar dat laat ik afhangen van de reacties. Weet je wat het is, ik heb goed in de smiezen hoe ik zo'n scheepje moet ontwerpen en

construeren, maar praktisch en handig bouwen in hout is een vak apart. Staal heeft voor mij geen geheimen, maar hout is een heel ander verhaal. Ik zoek eigenlijk iemand met ervaring in de houtbouw die me daarbij kan helpen. Het moet ook geen vijfjarenplan wor-

den, de boot moet over zo'n anderhalf jaar zeilen. Als er een - misschien al gepensioneerde - ervaren houtbouwer is die dit een leuk project vindt, moet 'ie maar eens mailen naar adioslabor@hotmail.com

