

# 40 jaren

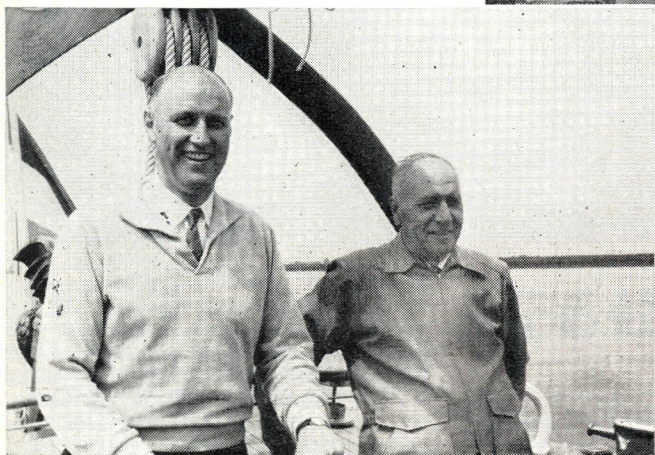
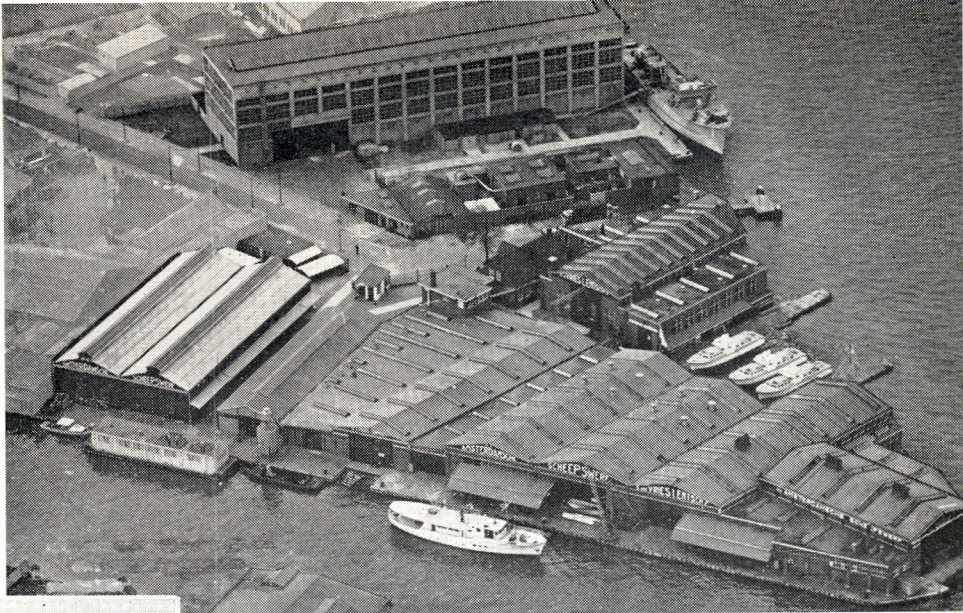
## Amsterdamsche Scheepswerf

### G. de Vries Lentsch Jr.

Een luchtfoto, die de K.L.M. maakte van de werf in zijn huidige staat.

Vader en zoon G. de Vries Lentsch bij de werf-proeftocht van De Groene Draeck.

(Foto Ir. J. Loeff)



Dit jubileum in het bedrijfsleven zal door de watersport niet onopgemerkt blijven. Dat waarlijk niet alleen, omdat dit jubileum samenvalt met het veertig-jarig bestaan van de Regenboog-klasse, waarover reeds veel is gezegd. Want de invloed van deze werf en zijn oprichter Gerardus de Vries Lentsch — toen Junior, nu Senior — op de Nederlandse zeilsport, is veel uitgebreider. Toch waren de Regenbogen de eerste jachten, die de werf afleverde, de eersten gebouwd te Purmerend, waar Gerardus, nadat hij besloten had een zelfstandige werf op te zetten, zijn werkzaamheden is aangevangen in een loods van zijn schoonvader.

Deze zelfde loods was het begin op het terrein, dat hij zich in Amsterdam-Noord, op de hoek van het IJ en het Tolhuis-Kanaal uitkoos voor de vestiging van de Amsterdamsche Scheepswerf. Die loods uit Purmerend heeft daar nog lange jaren dienst gedaan, staande aan de kant van het IJ. Op die zelfde plaats staat al lang een veel grotere loods, waar nu zo'n machtig motorjacht op stapel staat, dat er nauwelijks plaats voor is. En wat verder naar de stad toe op een terrein, dat een uitbreiding vormt van het oorspronkelijke gebied van de werf, staat de grote nieuwe bouwloods, waarin reeds twee mijnenvegers voor de Koninklijke Marine zijn gebouwd, waar nu een 850 tons coaster op stapel staat en waar binnenkort de kiel zal worden gelegd voor een zeiljacht van 52 meter lengte, het grootste, dat sedert de oorlog althans in Europa werd gebouwd.

Tussen 1917, toen Gerardus Lentsch zijn eerste loods plaats- te, waar hij Regenbogen bouwde en 1957, liggen veertig jaren van gestadige groei, jaren, waarin het gehele beschikbare terrein, dat enige malen werd uitgebreid, werd bezet met gebouwen en hellingen. Het waren veertig jaren van werk en strijd, want een dergelijke ontwikkeling wordt niet zonder dat tot stand gebracht. Wanneer de stichter van de werf Gerardus de Vries Lentsch terug blikte over al die jaren, zal hij zeker denken aan de rusteloze dagen en jaren, waarin hij zijn bedrijf wist op te werken tot een werf, die een wereldnaam heeft gekregen, maar met recht mag hij dan ook een grote voldoening voelen voor hetgeen bereikt werd. Want niet alleen verwierf hij een naam tot ver over onze grenzen, ook slaagde hij er in een filiaal te stichten in Alphen aan de Rijn, waar hij een stil- liggende werf kocht en die weer in gang wist te brengen. Zo was het hem mogelijk voor zijn beide zonen een geheel onafhankelijk direc-

teurschap mogelijk te maken, voor de oudste zoon Gerard dat van de oude Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr., voor de jongste zoon Piet dat van de Scheepswerf Alphen P. de Vries Lentsch.

De thans 40-jarige Amsterdamsche Scheepswerf heeft in Nederlandse zeilerskringen zijn grootste bekendheid gekregen na de eerste wereldoorlog, toen met de door de Vries Lentsch ontworpen en gebouwde Zes-meterjachten *Hollands Hope* en *Prinses Juliana* en de Achtmeter *Hollandia* tot dan toe ongeken- de successen werden behaald, resp. door het winnen en met succes verdedigen van de One Ton Cup en het winnen van de Coppa d'Italia. Bovendien won de *Hollandia* bij de Olympische Spelen 1928 op de Zuiderzee de tweede prijs.

In de jaren voor 1930 en kort daarna waren het de grote kruiserjachten zoals *Lucretia*, *Antares*, *Barracuta*, *Zonmetij IV*, *Maybe* en andere en later zeewedstrijdijachten, zoals *Zeearend*, (ontwerp Stephens) *Olivier van Noort* en *Kortenaer*, waardoor de werf van zich liet spreken.

Een hele serie grote motorjachten van 70 voet lengte en groter, en belangrijke zeiljachten, in diezelfde jaren voor het buitenland, vooral voor Engelse rekening gebouwd, gaven de werf bekendheid buiten het eigen land.

In die periode vormde de bouw van het motorjacht *Piet Hein*, onderdeel van het nationale huwelijksgeschenk voor onze Kroonprinses en Prins Bernhard, zeker het hoogtepunt.

Dan volgen de oorlogsjaren en de moeilijke tijd daarna, waarin de jachtwerven o.a. ten gevolge van de weelde-belasting op jachten voor het eigen land niets konden bouwen. Maar de export komt dan op gang en de Amsterdamsche Scheepswerf weet daarvan een behoorlijk deel te verwerven. In de laatste tien jaren zijn bijzonder belangrijke jachten voor het buitenland gebouwd. Niet alleen jachten, ook bijvoorbeeld een serie van 79 patrouille-boten voor Burma. Daaruit blijkt wel, dat de werf waarlijk niet alleen jachten bouwt.

Neen, deze werf heeft behalve jachten honderden en honderden scheepssloepen gemaakt, vooral in de eerste jaren van zijn bestaan. Ook vele sleepboten, directieboten en andere bedrijfs- vaartuigen liepen hier te water.

En eigenlijk kan gezegd worden, dat de werf elk werk op het gebied van jachtbouw en van kleine scheepsbouw heeft ge- maakt van kano's tot grote luxeuzeze jachten, van redding- vloten tot mijnenvegers, van werkvletten tot zelfs een kust- vaarder toe.

In 1953 trad Gerardus de Vries Lentsch als directeur van de werf af. Hij werd opgevolgd door zijn zoon Gerard, maar bleef als adviseur aan het bedrijf verbonden. In de belangrijkheid van de uitgevoerde schepen heeft deze directie-wijziging geen verandering gebracht. Wie denkt daarbij niet aan *De Groene Draeck*, het Prinsessejacht, dat op 15 juni j.l. aan Prinses Beatrix werd overgedragen.

5 augustus was de eigenlijke datum van het jubileum, maar omdat dit midden in de vakantietijd viel werd besloten de viering tot eind september uit te stellen. Op 30 september houdt de werf-leiding van 15.30 tot 18 uur een receptie in het Amstel Hotel te Amsterdam. Zeker zullen velen uit de watersport- wereld van die gelegenheid gebruik maken om blijk te geven van hun waardering voor hetgeen deze werf, zijn stichter G. de Vries Lentsch Sr. en zijn directeur G. de Vries Lentsch Jr. sedert zijn oprichting tot stand hebben gebracht. J. L.