

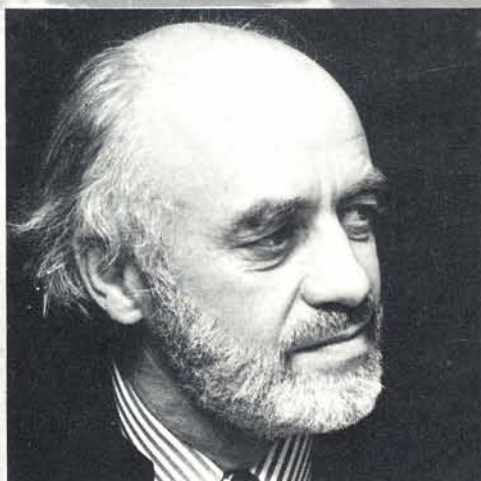
Een grijs ringbaardje en dito snorretje markeren het gebruinde, wat kalende hoofd van Jan Willem Kooijman, de 54-jarige jurist. Onderaan de dijk, waar de Linge tussen de fruitbomen pronkt, voelt hij zich temidden van het scheepse gebeuren beter thuis dan voor de balie, een plaats waar hij óók voor 1959 toen hij zijn jurist-zijn in de praktijk op gaf, nimmer acteerde. Opgegroeid tussen, met en op de schepen, zegt hij ook niet zonder de activiteiten op de inmiddels tot vijf moderne loods en gegroeide werf aan de zuidkant van de Betuwe te kunnen. Een bedrijf, dat ook in de naam duidelijk het samenwerkingsverband met de in de staalbouw-sectie ook zèlf meewerkende De Vries ver- toont en een tiental jaren

geleden nog maar één loods groot was. Een karakteristieke verbouwde woning-annex-deel op de dijk vormt het administratieve en theoretische middelpunt van het veertig tot vijfenveertig werknemers tellende bedrijf in Deil. Het typeert óók het ambachtelijke produkt, dat in de loop der jaren in rond zeshonderdvijftig uitvoeringen is afgeleverd. „Blij ben ik zeker met de sfeer van deze opgeknapt boerderij,” zegt Kooijman zonder omhaal. „De keus was indertijd of tegen de grond en nieuwbouw of opknappen. Hoewel het eerste financieel verreweg het meest gunstige zou zijn, hebben we gelukkig voor het tweede gekozen. Als je nu ook ziet hoe zo'n oude deel in elkaar zit, hoe ambachtelijk dat is gemaakt, misschien niet machinaal

mooi zoals tegenwoordig, maar wel met veel vakmanschap en liefde. Het past bij de wijze waarop ook wij boten proberen te maken.”

Mr. Jan Willem Kooijman. Eén „poot” van het bedrijf Kooijman en De Vries aan de Deilse dijk in Deil onder de rook van Geldermalsen. Een man die een aantal jaren als penningmeester deel uitmaakte van het bestuur van de HISWA, die in die club nog actief is in de Milieucommissie en die zelf de stap van jurist in overheidsdienst naar werfbaas en botenbouwer helemaal niet als zó opmerkelijk wil betitelen. „In Nederland komt zo'n stap waarschijnlijk niet zo vaak voor. In het buitenland is het een meer normale zaak dat iemand van beroep of vak verandert. Voor mijzelf was het ook een niet

zo vreemde stap. Ik kom uit een schippersmilieu. Mijn vader en grootvader hadden een beurtvaartbedrijf. Ik ben groot geworden met die schepen. Vanaf mijn jongste jeugd heb ik prettige ervaringen aan het varen overgehouden. Ik kan er alleen maar fijne dingen over vertellen. Ik ben er zodanig door gepakt, het heeft zoveel indruk op me gemaakt, dat ik niet zonder schepen zou kunnen. Misschien klinkt het wat overdreven, maar in feite is het wel zo. Ik vaar zelf dan ook nog altijd graag en veel. Ik ben al aan mijn negende, eigen schip bezig dat ook steeds op de eigen werf is gebouwd en die in naamvoering de geschiedenis weer- geven.” Historie in platbodems, derhalve.



BUILT BY KOOIJMAN

Het eerste schip. Een Grundel. Zeven meter lang. Het jaar: 1960. De naam: Avontuur. Symbool voor de start. Voor het nieuwe, vol onzekerheden zijnde beroep. Zelfstandig, in Dordrecht. Een episode, die uiteindelijk zes jaren zou gaan duren.

„Het was natuurlijk een avontuur. Maar aan de andere kant toch ook niet. Ik moest indertijd van mijn vader gaan studeren. De beurtvaart bood minder goede perspectieven. Je had de crisistijd, de opkomst van het wegvervoer. Ik ben braaf gaan studeren zoals het een gehoorzame zoon betaamt. Om, nadat die studie afgesloten was en het ambtenarenbestaan z'n intrede had gedaan tóch tot de conclusie te komen dat er voor mij maar één geschikt beroep was: dat wat met bootjes te maken had. Dus: terug naar die bootjes. Het klinkt eenvoudig, maar het heeft wél moeite gekost. Bloed, zweet en tranen; hard heb ik er voor moeten werken. Ik heb me er ook zwaar op voorbereid, omdat ik nu eenmaal geen man ben, die vindt dat alles zo gemakkelijk gaat. Zakendoen is trouwens een riskante zaak met zijn economische ups en downs. Het heeft ook invloed op je persoonlijke omstandigheden. Het vergt inzet, dag en nacht. Het begin in Dordrecht was in een bedrijfsgebouw op het industrieterrein. De casco's werden aangeleverd en in Dordt afgetim-

merd. Een Grundel was het eerste model. Direct al door Gipon ontworpen. Hij is een bijzondere ontwerper; ik heb grote bewondering voor hem. Een uitzonderlijk gevoel voor lijnen en vormen heeft hij. Hij zet deze zo uit het hoofd op papier en heeft daarbij een geweldig grote kennis van platbodems. Ik heb veel ontwerpen van hem gebracht en we zullen er nog wel enkele meer brengen ook. Hij beheerst de gehele range van platbodemschepen. Naast Gipon hebben we nog ontwerpen van ir. Herman Vredenburg, Arie de Boer, baron Van Hoëvell en Dick Koopmans. Vredenburg heeft de Schokkers getekend, De Boer, uit Lemmer, de Lemster aken, Van Hoëvell de zeeuwse schouw die binnenkort uitkomt en Koopmans de Loodskotter.”

Het tweede schip. Opnieuw een Grundel. Nu zevenenhalve meter lang. Het jaar: 1962/1963. De naam: Verwisseling. Symbool voor het definitieve van de nieuw ingeslagen koers. Voor de toekomst, die nog slechts in de bootjes zou liggen. Tot op dit moment.

„Doodgelukkig dat ik die overstap heb gemaakt. Ik ben nog altijd een gelukkig mens. Ik kan bezig zijn met de dingen die me interesseren; met een produkt dat me aanspreekt. In het bedrijf tref ik nog steeds fijne mensen aan; mensen die bezig zijn met iets te maken wat zij ook zelf mooi vinden. Ik heb in dit vak te



maken met een groep watersporters die mij helemaal aanspreekt. Van begin af aan heb ik in de platbodems gezeten, de oudhollandse schepen. Ik zal bijvoorbeeld nooit een speedboot kunnen verkopen. Zo'n apparaat spreekt mij niet aan; ook niet de mensen die er nu mee omgaan. Een duidelijk ander publiek. Ik veroordeel niemand daarmee. Iedereen heeft het recht op zijn eigen manier z'n ontspanning en recreatie te zoeken, mits men maar niemand anders daarmee hindert.

Maar ik heb daarbij wel mijn eigen voorkeuren. Dat zijn wat de boten betreft de oudhollandse schepen. In het begin waren het erg veel Grundels; nu nog altijd trouwens. Een handzaam, sierlijk scheepje. De laatste jaren breidt het aantal Bollen zich uit; hebben een belangrijk aandeel in de bouw gekregen. In de gehele serie oudhollandse schepen zijn er die

zich meer of minder voor de pleziervaart lenen. Bij de keuze van een platbodem is dat een belangrijke factor. De huidige werf heeft als filosofie om de gehele range van schepen te brengen. Maar, om een voorbeeld te noemen, een botter is duidelijk minder geschikt als jacht. Zo'n boot met het lage, fijne achterschip en hoge kop kun je niet van pakweg veertien, zestien meter tot tien meter of minder verkleinen. Van 't vrijboord blijft dan niets over, het slanke achterschip kan het gewicht niet meer hebben, gaat achterover liggen, kortom is niet te verkleinen zonder aan het oorspronkelijke model afbreuk te doen en dat is niet acceptabel. Andere types zijn daarvoor heel wat beter geschikt: de Vollenhovense Bol, de Grundel, de Lemster aak, de Schouw, de Schokker ook. Die brengen we dus. Met daarvoor ook de ontwerpers die zoals De Boer uit Lemmer op zo'n type zijn



gespecialiseerd als de Aak."

Het derde schip. Een Enkhuizer Bol. De lengte zeven meter. Het jaar: 1965. De naam: Cadans. Symbool voor de stabilisering. Het bedrijf in Dordrecht had de cadans te pakken, voer in rustig vaarwater.

„In het begin werd er altijd naar gevraagd: heeft u vroeger altijd schepen gebouwd? Ik antwoordde dan: nee, ik was jurist. Ik schaamde me er dan bijna voor. Die schroom raakte ik snel kwijt. Ik voel me op het ogenblik dan ook zeker geen jurist meer, ik ben botenbouwer. Ook al heb ik nooit zelf met eigen handen een boot gemaakt. Dat is niet nodig geweest ook, afgezien nog van het feit dat het geen zin gehad zou hebben omdat ik het toch niet kon en kan. Ik ben altijd meer op de theorie gericht geweest en heb daarbij het geluk gehad steeds met goede medewerkers te kunnen werken. Van begin af aan hebben we fijne, goede schepen kunnen leveren. Onlangs nog is het eerste Grundeltje dat we hebben geleverd opnieuw verkocht. Er zat nog steeds het eerste verfschema op, wel bijgeverfd natuurlijk, maar heeft schema heeft al die jaren toch gehouden. Als er een casco binnen kwam keurde ik het ook zelf na het staalstralen en verzinken. Ik stond er ook zelf bij. Niet goed betekende over doen. Het is me wel eens overkomen, dat ik bij het straalbedrijf kwam en de straler vertelde me dan: we zijn vandaag zo goed opgeschoten, dat uw casco al klaar is. Ik herinnerde de man dan aan de afspraak dat er pas begonnen kon worden wanneer ik zelf aanwezig was. Ik bekeek het schip vervolgens en zei: sorry, doe het maar over. Een volgende keer wachtte hij wel."

Het vierde schip. Een hechthouten schouwkje. De

lengte is niet meer exact bekend; het was trouwens geen succes. Integendeel: een mislukking. Het jaar: 1966. De naam: Hier en Gunter. Symbool voor de verontwaardiging over de belastingheffing, die de toenmalige minister Anne Vondeling op jachten meende te moeten invoeren.

„Vier, vijf jaar ben ik later ook nog penningmeester van de HISWA geweest. Daarna heb ik het aan anderen overgegeven omdat ik vind dat ook anderen een bijdrage moeten kunnen leveren voor het algemeen belang. De HISWA is in mijn ogen nog steeds een noodzakelijk instituut, méér zelfs nog dan in het verleden. De HISWA begon als tentoonstellingsorganisatie en is steeds meer uitgegroeid tot een brancheorganisatie die naast het organiseren van de jaarlijkse tentoonstelling ook andere taken op zich nam. De HISWA doet veel en

ook goede dingen, maar het zou nog beter gaan wanneer er ook daadwerkelijke steun van de overheid kwam. Er is in mijn ogen een aantal zaken, waarin de overheid de jachtbouw duidelijk in de steek laat. Het vestigingsbeleid bijvoorbeeld. Het is nog altijd een komen en gaan van bedrijven, die veel schade aan de markt toebrengen.

Men is niet voldoende uitgerust, economisch en kwalitatief komt men tekort en de klanten blijven na het vertrek van het bedrijf zitten met een schip waarop moeilijk garanties nagekomen kunnen worden en waarvoor service onmogelijk is geworden. Daarnaast hebben die bedrijven door het leveren tegen een te lage prijs de wél aan de normen voldoende bedrijven een niet onaanzienlijke strop toegebracht.

Een derde punt is het ontbreken van overheidssteun bij de exportbevordering. Als je ziet welke steun de

1. Schokker.
2. Bollen in de afbouwloods.
3. Loodskotter.
4. De kleine Grundel.



britse industrie krijgt op buitenlandse tentoonstellingen.

Trouwens: ook in Frankrijk worden geweldige bootfabrieken met overheidssteun opgezet. In Nederland gebeurt er op dat terrein niets. De concurrentie is dan moeilijk vol te houden.

Op dat laatste terrein, de exportbevordering, doet de HISWA gelukkig veel. Naar de diverse tentoonstellingen gaat een HISWA-dele-

gatie om de nederlandse jachtbouw te vertegenwoordigen. De HISWA heeft ook een afdeling Jachtbouw geschapen, waarin door de diverse belanghebbende kan worden gesproken en overlegd. De samenwerking kan echter nog véél beter. De jachtbouw kent teveel individualisten, wat de samenwerking belet. Zelf ben ik voorstander van een zo nauw mogelijke samenwerking. Ik ben bereid hierover met iedereen te spreken, openhartig. Ik geloof zelfs dat het binnen een gemeenschappelijk kader brengen van bevoegdheden de enige goede mogelijkheid is voor de toekomst."

Het vijfde schip. Opnieuw een Grundel. De lengte is opnieuw groter, achtenhalve meter. Het jaar 1967. De naam: Spes Salutis. In het nederlands zoveel als: Op hoop van zegen. Symbool voor de moeilijke tijden die de jachtbouw ook toen doormaakte.

„Soms denk je wel eens: het zijn eigenlijk altijd slechte tijden voor de jachtbouw. Maar in Deil zijn we in tien jaar tijd toch van zeven, acht man tot veertig, vijfenveertig gegroeid. Ondanks bijvoorbeeld het wegvallen van een zekere export naar Engeland na de val van het pond. Men was er altijd geïnteresseerd in de oud-hollandse schepen. Op nautisch gebied zijn Engeland en Nederland door de jaren heen dan wel vijanden geweest, maar over en weer bleef er bewondering voor elkaars schepen. Die markt zijn we echter kwijtgeraakt; we gaan als bedrijf ook niet meer naar de Londen Boat Show. Op Skandinavië en West-Duitsland hebben we nog wel enige export. Voor een deens jongensinternaat hebben we bijvoorbeeld vorig jaar nog een Lemster aan geleverd. Men vaart er mee op de Oostzee. Samen. Ook het onderhoud wordt er zelf gedaan. Voor

Denemarken hebben we een agent; hetzelfde geldt voor West-Duitsland. Op de duitse Wadden varen ook wat grotere platbodems.

Het blijft echter een beperkte groep voor ons. De zelfbouw, het afbouwen van de casco's in de diverse stadia door ons geleverd, vormt op dit ogenblik de grootste groep. Van begin af aan is de mogelijkheid van de zelfafbouw er geweest. Zelfs al met het

hechthouten schouwtje. Indertijd ontworpen met het oog op de amateurbouw, ook al omdat we onder de indruk waren van de slechte economische tijden. Maar we hadden ons niet zó druk hoeven te maken. Het project is - gelukkig ook maar - nooit van de grond gekomen. Zo'n zes jaar geleden hebben we in de zelfbouw systeem gebracht. Die zelfbouw is nu hoofddoel van het bedrijf. Bij ontwerp en bouw van



5



de schepen wordt er rekening mee gehouden; er wordt op getekend. De zelfbouw is een geweldig leuk onderdeel van het werk. De band met de klanten; het vindt zijn weerga niet.

Voor de amateurbouw zijn er cursussen opgezet met een uitgebreide tekeningset en een uitvoerige beschrijving van alle bouwstadia. In het najaar komt men ook vijf dagen op de werf. Iedereen die een casco koopt, kan hier gratis voor deze cursus terecht. De hele werf is daarbij ingeschakeld. Iedereen geeft een inleiding op zijn specifieke terrein: timmeren, motoren, schilderen.

In de ochtenduren is er de theorie in de deel; in de middagen de praktijk. Het blijkt gewoon ontzettend belangrijk om ook de dingen te vertellen, die zo simpel lijken. Belangrijk is bijvoorbeeld dat er nooit enig stuk hout op de huid van het schip mag worden bevestigd. Het casco is

daarvoor ook uitgerust met flensen en strippen op de spanten. Het voorkomt een boel ellende. Het resultaat van de zelfbouw is vaak verrassend goed. Er zijn er die er schitterende scheepjes van maken, compleet met houtsnijwerk. Er zijn er soms ook, die er op een bepaald punt niet uitkomen. Zij kunnen dan een beroep doen op de werf en een van onze vakmensen het probleem laten oplossen. We begeleiden de bouwers trouwens ook na het bouwen. Met het varen van het schip. Evenals er een oudhollands schip is, is er ook een oudhollandse manier van varen. Die moet, zeker voor hen die van andere schepen komen, geleerd worden. Er zijn instructie-weekeindes, waaraan iedereen kan deelnemen die in een schip van onze werf vaart. Of op een schip van de vloot van ons zusterbedrijf in Heeg (verhuur, ligplaatsen, red.) of op een bijeenkomst met schepen.

Er is een set oefeningen voor gemaakt: bijleggen, reven, katten, overstag gaan, zwaardbediening etc. Eenmaal écht varend is er voor de schippers de schipperskring. Gezellige bijeenkomsten op het water en in najaar en winter op de deel van de werf. Je kunt dan met elkaar over de schepen praten, gedachten en ervaringen uitwisselen. De schipperskring wordt ook ingeschakeld bij experimenten die wij soms houden om het schip nog beter te doen varen. Het contact wordt daarnaast nog eens zes keer per jaar onderhouden met ons eigen blad, de Loefbijter."

Het zesde schip. Een Tjalk. De lengte tien meter. Het jaar 1968. De naam: Volharding. Symbool voor het stuk bloed, zweet en tranen dat er aan de basis van de werf ligt én de intentie om niet op te geven, wat er ook gebeurt.

„Symbool misschien ook



wel voor het streven om de oudhollandse schepen allemaal terug op het water te brengen, de boten die herkenbaar zijn voor de nederlandse jachtvloot. Bij elkaar vormen zij een zo grote verworvenheid van de nederlandse samenleving, een zo grote verscheidenheid, dat ik er geen één van zou willen missen. Alle schepen hebben hun eigen karakter, hun eigen bekoring. Neem deze Tjalk. Door zijn bijzondere tuigage gemakkelijk te zeilen, zeker in vergelijking met een vissersschip. De Tjalk is vriendelijker voor de schipper en niet te vergeten de schipperse. De kleinere fok en de zwaarden zijn gemakkelijker te behandelen, ook het grootzeil met zijn langere giek en zijn vaak geschoren schoot. Daarbij: het schip is ruim en snel door zijn lange waterlijn. Trouwens: het is pure klasse wat de schippers en bouwers van het verleden uitdachten. Nog on-

langs bleek bij proeven dat er geen betere manier is om het verlijeren tegen te gaan dan het zwaard met zijn vleugelprofiel zoals dat al vele tientallen jaren geleden werd ontwikkeld. Wat de mensen vroeger hebben gebracht is zonder meer een enorme schatkamer van scheepstechniek met een ongelooflijk hoge graad van perfectie. Verbeteringen aanbrengen is nauwelijks mogelijk. We hebben wel eens gedacht een verbetering gevonden te hebben, maar dan bleek het of helemaal geen verbetering te zijn of een toch al bestaand iets. Neem trouwens ook het grootzeil. Vroeger kocht men niet ieder jaar een nieuw zeil omdat het was uitgerekt of vervormd. Nee, door de ophanging aan vier punten kon het simpel worden bijgesteld en had men feitelijk voortdurend de beschikking over een nieuw gesneden zeil. In het streven de oudhollandse sche-

5. Lassen aan een Bol.
6. De kleine Vollenhovense Bol.
7. De grote Vollenhovense Bol.

pen terug te brengen denken we trouwens verder dan alleen de binnenschepen of de Zuiderzee-vloot. Traditionele schepen als de Loodskotter liggen hier erg dicht tegenaan en ook deze schepen voor buitengaats gebruik hopen we terug te brengen."

Het zevende schip. Een (tweede) Grundel van achteenhalf meter. Het jaar 1969. De naam: Concordia. In het nederlands zoveel als Samenwerking. Symbool voor de samenvoeging van de bedrijven van Kooijman en De Vries, alweer zo'n tien jaar geleden.

„Het afbouwen van de ons toegeleverde casco's was op den duur een niet geheel bevredigende situatie meer. Kooijman, de afbouwer en De Vries, de casco-bouwer, pasten goed bij elkaar. Van het samengaan hebben we nooit spijt gehad. Wij hebben de afbouw in Dordrecht opge-

heven en zijn naar Deil gegaan, waar De Vries al zat. Een niet voor de hand liggende plaats? Op het eerste gezicht lijkt dat wellicht zo. Maar in de loop van de jaren heeft juist Deil grote voordelen blijken te hebben. Wij zijn een nieuwbouwbedrijf, doen eigenlijk niets aan reparatie. Dat gaat mogelijk in de toekomst in Friesland gebeuren. Deil is geen specifiek watersportcentrum, je wordt niet gestoord voor allerlei kleine zaken als de levering van wat harpjes kunnen we praktisch ongestoord bouwen. Deil ligt voorts centraal, is gemakkelijk te bereiken, ook vanuit Duitsland. Daarbij komt: het is een erg schil-

maar dat is incidenteel. Zoals nu ook het moderne zeegaande jacht naar ontwerp van Van der Stadt dat nu wordt gebouwd een incidentele zaak is. Men komt naar ons omdat men waarschijnlijk de bouwwijze apprecieert."

Het achtste schip. Een Enkhuizer Bol. De lengte: zeven meter en vijfentwintig centimeter. Het jaar: 1970. De naam: De Drie Gebroeders. Symbool voor het ((nu terugkijkend) goede verleden. De beurtvaarder De Twee Gebroeders en de steun die de drie broers Kooijman elkaar beloofden voor goede en vooral slechte tijden.

ontvang veel steun van hen. De Drie Gebroeders is overigens het schip geweest, waarmee ik zelf het langst heb gevaren. Zelfs met een kleine bemanning was er geen probleem. Ik heb er moeilijk afstand van kunnen doen; pas na zes jaren. Het scheepje nam een grote plaats in mijn hart in. Dat er toch een negende schip kwam lag aan het feit, dat ik vond en nog altijd vind dat je zoveel mogelijk in verschillende eigen schepen moet varen om deze zo goed mogelijk te leren kennen. Je kunt ze daardoor steeds perfectioneren."

Het negende schip. Een Staverse Jol. Lengte zeven meter. Het jaar 1977. De naam: Daantje. Symbool voor het eigen produkt. Daantje was de naam van van een van de beurtschippers, een klein en dik, maar tegelijk schitterend kereltje.

„Voor een Staverse Jol kan ik me geen betere naam indenken. Ik vind trouwens dat ook al onze andere schepen fraai van vorm en lijn zijn. Als bedrijf proberen we zulke hoog mogelijke normen voor het produkt aan te leggen. In principe gaat er bijvoorbeeld geen plamuur op de schepen. Hoeft ook niet, want ze zijn strak. Dat daar soms anders over wordt gedacht heeft te maken met de komst van het polyester. Als je de schepen zoals wij die nu leveren vroeger zou hebben afgeleverd had iedereen bewonderd over de strakke huid gesproken. Maar met de komst van de kunststoffen zijn de normen veranderd. Het doet aan de liefde, waarmee wordt gewerkt, de inspanning om een zo optimaal produkt te leveren, niets af. We willen dat produkt ook zo goed mogelijk houden. Om nog meer dan al het geval is het oudhollandse schip op het water terug te brengen. We hebben daar dacht ik al het nodige aan gedaan."

Zoals ik al zei ben ik een gelukkig mens vooral dank zij diegenen waarmee ik mag samenwerken: mijn compagnon De Vries, mijn medewerkers van de werf, mijn vrouw die in het bedrijf volledig belang stelt en mijn beide zoons, die in het bedrijf werkzaam zijn. Allemaal ook mensen die geheel geboeid zijn door de schepen die wij maken.



der achtige omgeving. We hebben er ook veel aan gedaan om het terrein en de loodsen zoveel mogelijk in het geheel te integreren. Het is gelukt. Zelf heb ik nooit iets anders dan platbodems gebouwd. De Vries bouwde aanvankelijk rondspantvletten. Langzamerhand schakelde hij echter ook helemaal over op de platbodems. Op het ogenblik bouwen we nog wel eens een motorboot of rondspantvlet,

„Zelf heb ik ook met beurtvaartschepen gevaren. Niet meer onder zeil. Het fijnste schip was de Goede Hoop; je kon er mee lezen en schrijven. Als je 'm iets voorover laadde, won je een half uur op de vaart naar Amsterdam. De Twee Gebroeders had een weglopende kont en was door zijn steven een wat bokachtig vaartuig. Mijn twee broers hebben op het ogenblik een accountantskantoor in Dordrecht. Ik



8. Jan Willem Kooijman
9. Staverse Jol