

Ontmoeting met Jan Kooijman



De Cadans waarmee Kooijman en De Vries in 1965 op de HISWA stond.

Dit is het verhaal over een man die het Hollandse landschap weer trachtte op te sieren met Hollandse platbodems, daar aanvankelijk wonderwel in slaagde, maar door de recessie in de late jaren zeventig hardhandig werd teruggefloten. Joost Jonker sprak uitvoerig met Jan Kooijman.

In de schepenlijst van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten constateer ik dat van de ingeschreven schepen, die gebouwd zijn tussen 1960 en 1980, 40 % afkomstig is van de werf Kooijman en De Vries. Dit zijn er 97 tegen een totaal van 249. Geen enkele andere werf komt in de bewuste periode tot een vergelijkbaar percentage, zelfs niet tot de helft of een kwart. In werkelijkheid werden er in die tijd onder de supervisie van Jan Kooijman een kleine duizend schepen gebouwd. Het preciese aantal is niet bekend omdat men pas in een later stadium is begonnen met het uitdelen van bouwnummers. Bij het doornemen van die schepenlijst valt het op dat er zoveel verschillende typen schepen van die werf kwamen. Niet alleen bollen en aken, maar ook grundels en Hollandse boten, hoogaarsen en zelfs een ever. Maar wie Jan Kooijman kent, weet dat dat ook niet anders kan. Jan is nl. een rusteloze perfectionist. Uit dat rusteloze komt dan ook de grote verscheidenheid aan sloopstypen, die hij voorstelde te bouwen, voort.

De kunst van het weglaten

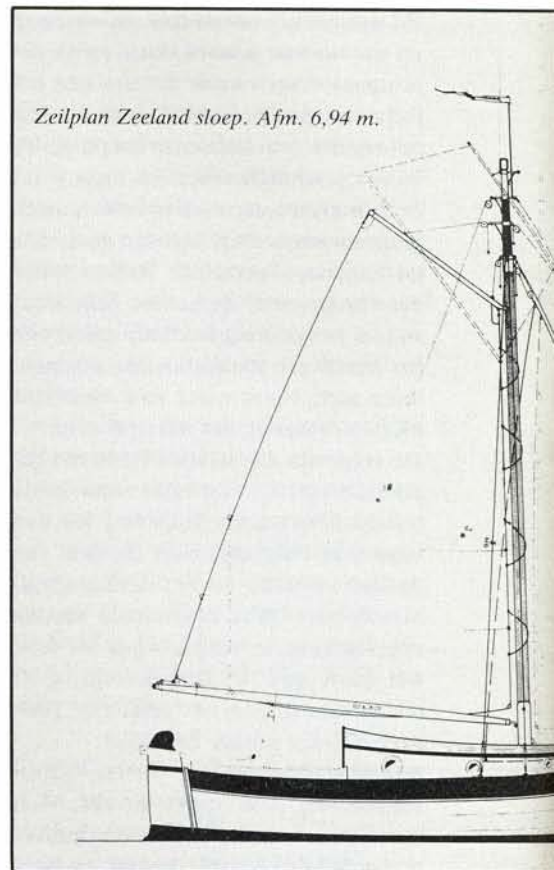
Jan is een echte Hollandse landschaps-architect. Hij kleedt het Nederlandse landschap niet aan met bomen of huizen, maar met platbodems. Holland en platbodems, dat is in feite één gedachte. Wie Holland zegt, ziet ogenblikkelijk de platbodems varen, en wie „platbodem” zegt ziet dan rietkragen, molens, enz. Op mijn vraag waar zijn belangstelling voor platbodems vandaan komt en wanneer die ontstaan is, geeft hij het volgende antwoord: „Wij hadden thuis een beurtvaartbedrijf. Ik kom dus uit een schippersgezin. Mijn vader en mijn grootvader waren schippers in hart en nieren. Van hen heb ik de belangstelling voor het varen geërfd. Het gekke is overigens, dat zo'n belangstelling niet automatisch op alle kinderen overgaat. Mijn broers hielden niet van varen, mijn zuster daarentegen weer wel. Er was voor mij niets heerlijkers dan meevaren op een van onze schepen. Speciaal mijn grootvader was een strenge en zeer secure schipper, die mij veel over het echte schipperen heeft geleerd. Geen gebruik maken van pikhaken of vaarbomen als ook de wind het schip in de juiste richting kan leggen. Geen bruto geweld, maar de krachten die je worden aangereikt, op de juiste wijze gebruiken. Jan Kooijman was dan ook de enige die een antwoord kon geven op de vraag waarom hij nu juist een platbodem prefereert. Hij zei:

„Een platbodem is zo eenvoudig, maar tevens zo sierlijk van vorm. Generaties van vissers en scheepsbouwers zijn altijd maar weer bezig geweest om dat schip te vervolmaken, weg te laten wat overbodig is. Het schip is zo Hollands, zo uitgekiend. De geest van de Hollander zit in de platbodem. Daarom,” zegt Jan Kooijman, „ben ik het niet eens met het Stamboek, dat de platbodem wil bevrozen anno zoveel. Belangrijk is dat de principes gehandhaafd blijven en de geest die het schip aanpaste aan dat waarvoor het nodig is. Die geest is eenvoudig, alles weglaten wat weggelaten kan worden. Het varen met een platbodem is altijd boeiend, het is een sport, een kunst. De simpele tuigage geeft de bemanning de mogelijkheid zeer veel met de zeilen te spelen.”

Wie Jan Kooijman aan boord heeft, weet dat hij altijd bezig is de zeilen bij te stellen. Een beetje meer of minder ruimte in de rakbanden, de nokkeval wat losser, de fokkeschoot wat aan. Hij kan het niet hebben als hij iemand met een platbodem ziet stoetelen, die schuit moet varen, en als Jan Kooijman aan boord is zal hij ook varen.

Joost: Je liep met het idee rond om voor jezelf te beginnen met platbodembouw. Wanneer begon je ermee? Wat was je eerste scheepje en van wie was het ontwerp? Was je met het ontwerp tevreden?

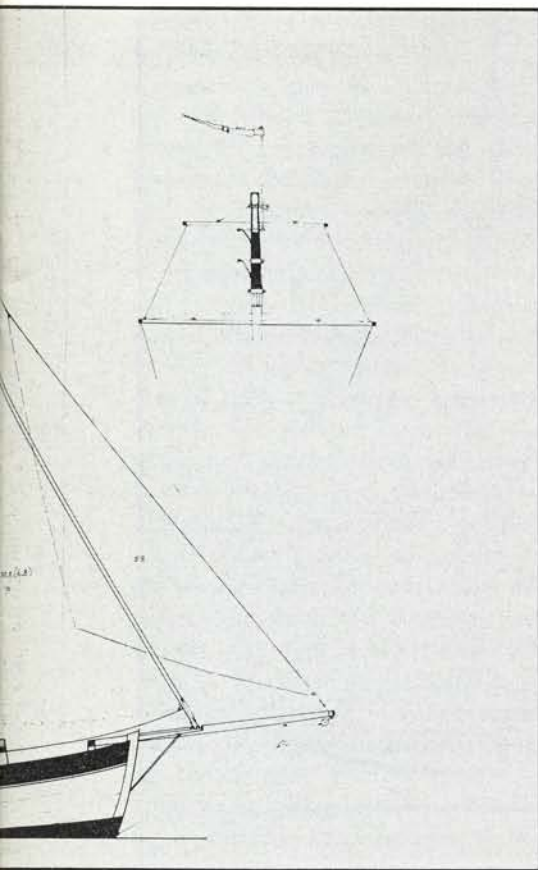
Jan: „Ik ben eerst een andere weg opgegaan door een juridisch beroep te kiezen, maar dat voldeed me niet. Het waren vooral schepen die me interesseerden. In de tweede helft van de jaren vijftig ben ik begonnen de jachtbouw te bestuderen, door het lezen van alle literatuur die ik te pakken kon krijgen. Vervolgens heb ik dat gecombineerd met het zelf afbouwen van mijn eerste jacht. Het was een ontwerp van J. K. Gipon waarvan al een prototype in vaart was, namelijk de 7.00 meter grondel 'Wanda' van A. H. Tolhuizen



uit Geldermalsen. Het casco stond in onze achtertuin. Het roer, de zwaarden en andere onderdelen heb ik in de huiskamer gemaakt. Hieruit blijkt wel dat mijn vrouw ook enthousiast was. Van haar had ik trouwens het zeilen geleerd, want ik kon wel varen met een groot vrachtschip, maar zeilen kon ik niet.



Interview: Joost Jonker



Voordat de grondel kwam hadden we al enkele jaren samen in open boten gezeild. Ook dat waren platbodems: een oude houten Friese schouw die eeuwig lekte en later een nieuwe houten Hollandse boot, die Jan Smit in Oud Beijerland in mijn opdracht had gebouwd. De zelf-gebouwde Gipon grondel was al een stuk geriefelijker en beviel ons heel goed. Het scheepje zeilde prima. We noemden het de 'Avontuur'.

Voor ons gezin met vier kinderen was het wat aan de kleine kant zodat reeds in het volgende seizoen aan Gipon werd gevraagd een grotere grondel te tekenen. Het werd de 7.50 meter 'Verwisseling'. Ik wist toen zeker dat ik mijn juridische beroep wilde verwisselen voor dat van jachtbouwer. En zo is het gekomen dat ik samen met mijn vrouw het jachtbedrijf begon. De huiskamerwerkplaats werd kantooruimte. Onze eerste opdracht was de 7.50 meter grondel Neeltje Elisabeth voor de familie Visser.

In die tijd was er nog maar weinig elektrisch gereedschap voor de doe-het-

zelder. Al dat houtwerk gebeurde dan ook met de hand. Het drie centimeter dikke eikehout waar de zwaarden van gemaakt werden, werd zoveel mogelijk met de handzaag in model gefatsoeneerd en vervolgens werd de schaaft er hand genomen om de finishing touch aan te brengen. Bij die eerste zwaarden werden ook houten doken gebruikt om de zwaarddelen onderling te verbinden. De smid zorgde voor het beslag.

Joost: Hoe was de begintijd van dat eigen bedrijfje? Liefde voor platbodems is één ding, maar hoe was het met je theoretische en praktische ondergrond?

Jan: „Het begin was van zelfsprekend heel moeilijk. Ik realiseerde me goed dat mijn theoretische en technische capaciteiten nog onvoldoende waren. Ik koos daarom in de begintijd voor het uitbesteden van het werk bij deskundige bedrijven. De theoretische en praktische kennis van de ontwerper Gipon was mij daarbij van groot nut. Hij bepaalde hoe de uitvoering moest zijn en ik zorgde er, door een nauwlettend toezicht, voor dat het inderdaad gebeurde. Niet alleen de techniek was moeilijk, ook de prijscalculaties waren dat. Toen wij in de begintijd een mooi uitgevoerde grondel moesten leveren aan de heer Van Leer van de bekende vatenfabriek en ik met veel moeite de prijs van dit bijzondere scheepje had uitgerekend, zei de heer Van Leer: 'Nou moet u er nog wat opzetten, want u moet er ook wat aan verdienen.' Hij had als zakenman drommelsgoed in de gaten dat ik te krap had gecalculleerd. Ik heb dat zeer gewaardeerd. De eerste grundelcasco's werden gebouwd door een werf in Brabant. De afbouw gebeurde door o.a. het aan de Noord gelegen scheepstimmerbedrijf van de gebroeders Bax in Hendrik Ido Ambacht. Uitstekende vakmensen waren dat. Naar gemiddelde maatstaven genomen waren die eerste scheepjes ongelofelijk degelijk. Ik kwam er laatst een tegen; die had nog zijn eerste verflagen en dat na bijna dertig jaar. Het was in die tijd natuurlijk wel overgeschilderd, maar nooit helemaal kaalgehaald. In deze periode nam ik verschillende principiebeslissingen bij de bouw van een schip. Zaken, die ik geleerd had door bij an-

dere schepen te kijken wat er fout was gegaan. Eén van die principes was, dat er nimmer grondhout tegen de huid van het schip bevestigd mocht worden, omdat de zuren uit het hout het staal aantasten. Ik heb eens een scheepje gezien waarbij het ijzer aan de binnenkant op de plaats van het grondhout vrijwel volkomen was doorgeroest. Een andere beslissing was, dat de huid aan de binnenkant moet kunnen ventileren. Er mochten geen hoeken zijn waar de lucht blijft hangen. Onder de waterlijn moet de betimmering zo weggelaten zijn dat men altijd de huid van het schip kan inspecteren. Van deze principes ben ik nimmer afgeweken.”

Joost: Het eerste huis voor je vijand, het tweede voor je vriend, het derde voor jezelf, geldt dat ook voor de jachtbouw?

Jan: „Ik denk dat deze regel altijd geldt voor elk vak. Bij de aanpak die ik heb gekozen, door de eerste jachten zelf af te bouwen en die vervolgens zelf te varen werd ik op de snelste wijze gewaar wat er aan de kwaliteit nog mankeerde. Op die manier maak je snelle vorderingen. Het was trouwens best een zware tijd voor ons, vooral toen ik door een ongeluk in het ziekenhuis terecht kwam. Mijn vrouw hield ons bedrijf gaande. Daar neem ik nu, na zoveel jaar, nog mijn pet voor af. Zoals gezegd hadden wij zeer deskundige bedrijven uitgekozen als toeleveranciers. In Den Briel vonden wij jachtwerf Van de Torre bereid onze casco's te bouwen. Ik weet dat ik vaak een vervelend-kritische beoordelaar was, maar zijn werk was altijd uitstekend. De werf bestaat nog steeds. Inmiddels zijn twee energieke zoons als opvolgers bij vader Van de Torre in het bedrijf gekomen.”

Joost: Wat was het eerste type schip waarmee je naar de Hiswa ging?

Jan: „Het eerste scheepje waarmee we naar de Hiswa gingen was de 7.00 meter Enkhuizer bol 'Cadans' naar een ontwerp van Gipon. Het was in 1965. Het casco was bij Van de Torre gebouwd, de afbouw was gedaan door de Gebroeders Bax. Het was een bijzonder aardig scheepje dat veel waardering kreeg.”

Joost: Je zat eerst in Zwijndrecht en ging toen naar Deil. Hoe is dat uitgepakt? Was het een gunstige plaats?

Jan: „Na de uitbesteding van alle bouwfasen volgde eerst de fase van het zelf in eigen werkplaats afbouwen van de jachten. Dat gebeurde in een mooie nieuwe afbouwloods in Dordrecht. Daar hebben we drie jaar gewerkt. Daar werden de eerste Enkhuizer bolletjes afgebouwd. Als vanzelf groeide de wens de totale bouw onder één dak te hebben. Daaruit is de samenwerking met Siem de Vries in Deil tot stand gekomen. Hij bouwde reeds stalen rondsphant vletten, hetgeen goede vooruitzichten gaf op het bouwen van mooie platbodemsrompen. Die verwachting werd geheel bewaarheid. De verhuizing van Dordrecht naar Deil aan de Linge was hier mee bezegeld. Dat Deil in alle opzichten een gunstige ligging voor de jachtbouw had kan zonder meer niet worden gezegd, omdat de Linge maar een klein riviertje is. Wel ligt Deil erg centraal in het land, dat is een voordeel.”

Joost: Je deed het niet alleen, je had een aantal medewerkers. Wat was hun inbreng?

Jan: „Ja, het leidinggevende team op de werf bestond uit een aantal uitstekende mensen. In de eerste plaats was er vanzelfsprekend Siem de Vries, die met zijn mensen uit de weerbarstige stalen platen mooie scheepsrompen wist te formeren. Verder was er Hans Fleumer, een scheepsbouwkundige, die belast was met moeilijke technische kwesties, en die de organisatie van de afbouw en vooral de controle op de kwaliteit onder zich had, daarbij later geassisteerd door Ted van Rijnsoever. In de eerste tijd was ook één van de gebroeders Bax nog belast met de leiding van de timmerafdeling. Dat werd later overgenomen door Jan Kleiwegt, die afkomstig was van de scheepswerf Paans in Roode-Vaart. Verder was er Tom Buch, die vooral de commerciële zaken beheerde en die mij verving waar dat nodig was. Daarnaast was er de enthousiaste inbreng van mijn vrouw Ank en Corrie de Vries en van vele anderen. Er werkten op een bepaald



moment zo'n vijftig man op de werf. Wij deden veel aan de opleiding van onze overige medewerkers door middel van cursussen en instructies. Er was een zeer goede tekenafdeling onder leiding van Hans Fleumer, die alle onderdelen van de bouw nauwkeurig voorschreef en vastlegde. In de latere jaren hebben daar de bekende ontwerpers Willem Akkerman en Dick Lefeber de te bouwen opdrachten in tekening vastgelegd. Mijn inbreng bij dat alles was in de eerste plaats een coördinerende. Bij zoveel verschillende deskundigen in huis, was die coördinatie hard nodig. Bij mij berustten dan ook in laatste instantie de technische beslissingen over de vraag hoe er moest worden gebouwd. Door het bedrijfsbureau werden daarvoor op mijn aanwijzingen uitvoerige schriftelijke richtlijnen opgesteld. Dat alles bij elkaar was voor mij best een omvangrijke taak. Tenslotte zijn gelukkig mijn beide zoons Willem en Chris mij in het bedrijf terzijde komen staan, anders zou het mij ongetwijfeld te zwaar zijn geworden. Bij ons streven naar het bouwen van goede schepen ontvingen wij belang-

rijke hulp van Ir. Moeyes, verbonden aan de T.H. te Delft, die van alle te bouwen schepen vooraf een rapport uitbracht over het ontwerp, onder andere wat betreft de stabiliteit. De inbouw van motoren was een hoofdstuk apart. Wij hebben dat uitbesteed aan het daarin gespecialiseerde bedrijf van de fa. Verschuur uit Katwijk. Voor de administratieve en financiële verantwoording zorgde Jan Post, die later ook voor Van Rijnsoever bleef werken. In de begintijd bouwden wij uitsluitend Gipon ontwerpen. Later bouwden wij ook naar het ontwerp van ander gerenommeerde ontwerpers: Ir. Vredenburg (schokker), Van Hoëvell (Zeeuwse schouw), De Boer (Lemsteraak). De schoener en de 7.80 meter Staverse jol zijn geheel op de eigen ontwerpafdeling ontwikkeld.”

Joost: Had je een bepaalde filosofie achter de werf, wat was die? Was het werk plezierig?

Jan: „Ja, de platbodemsvloot was na de oorlog tamelijk klein in aantal. Als het

platbodemschip van enige betekenis in het landschapsbeeld zou zijn, dan zou dat moeten komen van een groter aantal. Wij hebben er bewust naar gestreefd dat aantal op te voeren. Onze bedrijfspolitiek was dus niet in de eerste plaats gericht op het bouwen van slechts enkele dure schepen al hebben wij die wel regelmatig gebouwd. Meer dan dat had de bouw van het echte gezinsschip onze aandacht. Door een systeem van begeleiding van de afbouw van casco's door de opdrachtgever zelf, hebben wij daaraan veel kunnen doen. Die begeleiding van de amateur-afbouwers was erg plezierig werk. Wij maakten daarvoor uitvoerig schriftelijk begeleidingsmateriaal en gaven op zaterdagmiddagen afbouw-cursussen op de werf. Voor mij persoonlijk was dat wel het fijnste deel van het werk. Ook de zeilinstructie die wij in de Biesbosch en in Friesland gaven, reken ik daartoe. Je vraag naar een achtergrond-filosofie brengt mij nog bij het tweede punt, nl. mijn stelling dat vroeger een oud-Nederlands schip tot in alle perfectie was toegespitst op het doel waarvoor het moest dienen: zeilen en vissen, zeilen en vrachtvaren en dat in diverse situaties en voor diverse vaargebieden. Een oud-Nederlands jacht moet daarom per definitie eveneens voor honderd procent zijn gericht op het gebruiksdoel, namelijk zeilen en recreëren. Dat betekent: toevoeging van een kajuit en een hulpmotor, weglating van een eventuele bun en verder een zodanige uitrusting dat een gezin er plezierig mee kan varen. Het betekende dus ook vervanging van het enkele zwaardval van het vissersschip, door een staaldraad voorloop met talie zodat een minder krachtig persoon het zwaard eveneens kan bedienen. Verder werd het vlak van de platbodems gemaakt van dikke plaat, tot 20 of zelfs 30 mm. Spanten en wrangen konden daardoor op het vlak verdwijnen. Zo'n dikke plaat had verschillende voordelen: hij was gunstig voor de constructie en voor de stabiliteit en gaf bovendien een grotere stahoogte. Voor dat laatste doel gingen wij ook het kajuithek spantloos maken met opnieuw stahoogte-winst. Het resultaat was dat bij de kleinere schepjes het comfort aanmerkelijk werd vergroot, zonder dat de kajuit hoger hoefde te worden."

Joost: Je probeerde je produkt te verbeteren. Kreeg je van de klanten respons, ofwel adviezen?

Jan: „De werf had een buitengewoon nauw contact met de klanten. Vooral toen in 1973 de Loefbijter werd uitgegeven en vervolgens in 1976 de 'Schipperkring Kooijman en De Vries' werd opgericht werd dat contact nog verder geïntensiveerd. Voor het kwaliteitsaspect was de respons vanuit de klantenkring een belangrijk gegeven. Dat contact met de klanten werd in het noorden van het land vooral gevoerd vanuit het daar opgerichte bedrijf 'Heech by de Mar'. Wij hadden daar een haven en een werkplaats, van waaruit een flinke verhuurvloot van grundels en bollen werd gerund door mijn vrouw samen met mijn zoon Chris. Dat was fijn werk met veel leuke contacten. De zeilinstructies en de verhuur hadden vaak ook weer verkopen tot gevolg. Het blad van de Schipperkring 'De Loefbijter' bestaat trouwens nog steeds en blijft een contact tussen klanten en werf vervullen."

Joost: Je bent zeilinstructies gaan geven. Had je daar een reden voor? Een autofabrikant geeft toch ook geen autorijlessen?

Jan: „Ik ben van mening dat een oud-Nederlands schip moet worden gevaren op een wijze die bij het scheepskarakter past. Die speciale wijze van varen is evenzeer een verworvenheid uit onze geschiedenis als het platbodemschip zelf. Dat betekent een juist uitvoeren van de manoeuvres die alleen bij een platbodemschip mogelijk zijn, zoals het efficiënt hanteren van de zwaarden en hun bijzondere mogelijkheden, het gebruik maken van het katteval en de dirk voor katten en geien, het hanteren van de optilbare helmstok en van het hakblok van de grootschoot, het reven en het maststrijken. Bij onze zeilinstructie-weekends gaven mijn vrouw en ik schriftelijke oefenschema's, die de cursisten met hun schip moesten uitvoeren. Later is een deel daarvan vastgelegd in mijn boekje 'Varen met platbodems' met de fraaie tekeningen van Jan Neef waarvan onlangs een tweede druk is verschenen."

Joost: Waarom zoveel typen geleverd, waarom niet slechts een paar?

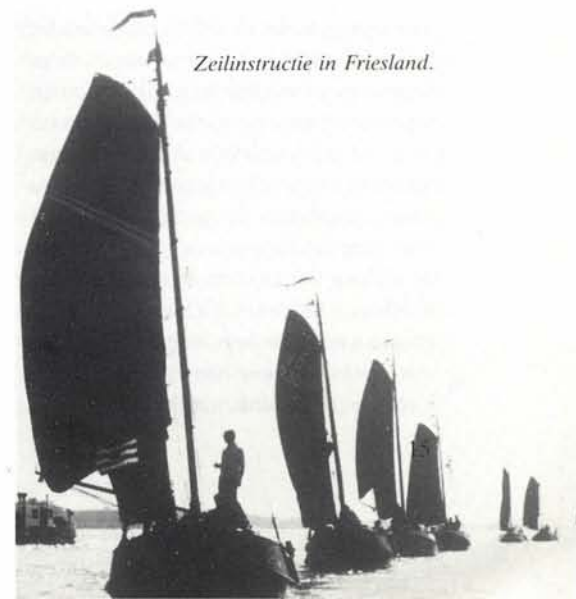
Jan: „Die veelheid van typen was een bewuste keuze. Wij deden dat omdat de vloot oud-Nederlandse schepen zoveel verscheidenheid aan typen vertoonde. Daarom wilden wij onze activiteit ook niet tot één of tot slechts enkele typen beperken. Wel hebben wij ons daarbij gericht op die typen die voor jachtgebruik het meest geschikt zijn."

Joost: Onderschrijf je de Stamboek-filosofie? Museaal-schippermatig?

Jan: „Het Stamboek heeft veel goed werk gedaan. Het muscale uitgangspunt geeft echter aanleiding tot een hinken op twee gedachten. Er gaan stemmen op die zeggen: splits het Stamboek in twee afdelingen, één voor de echte museumschepen en één voor de overige. Ik ben daar een voorstander van. De werf Kooijman en De Vries heeft de Stamboekvoorschriften trouwens steeds gevolgd: de kajuit als regel achter de mast, een niet te zware hulpmotor, overnaadse bouw, ronde patrijspoorten, staande banen voor de zeilen, een grootzeil met losse broek, enz. en dat alles uiteraard op schepen die de lijn van het betreffende type getrouwelijk weergeven."

Joost: Welke typen platbodems zijn naar jouw mening meer of minder geschikt als jacht?

Jan: „Niet alle platbodems typen zijn even geschikt als jacht. Als je een botter neemt met zijn zeer hoge kop en zijn extreem laag achterschip dan is zo'n schip voor jachtgebruik zeker niet de



Zeilinstructie in Friesland.

eerste keuze. Beter geschikt is dan een bolletje, dat kleiner van afmeting is en minder extreem in voor- en achterschip.”

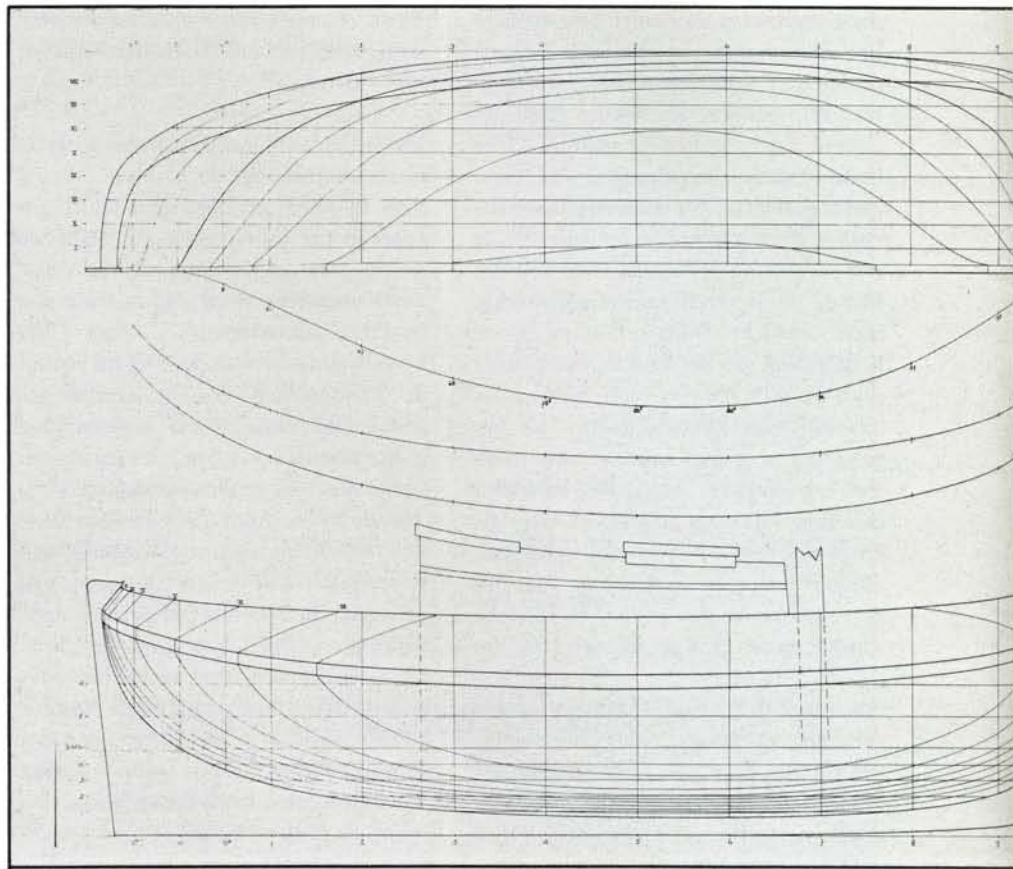
Joost: Hoe ziet jouw ideale schip eruit?

Jan: „Ik heb bijna alle typen platbodems in mijn leven gevaren en daarbij hun eigenaardigheden goed leren kennen en waarden: van de Lemsteraak de fijne zeileigenschappen en fraaie lijn, van de grundel en Staverse jol hun handzaamheid, van de tjalk zijn grote ruimte gepaard aan een relatief gemakkelijke hanteerbaarheid. De keuze van een schip hangt af van een aantal factoren: bemanning, vaarwater, gewenste accommodatie, kostprijs. Er zijn platbodems die uitsluitend voor meren en kanalen geschikt zijn, andere zijn ook geschikt voor IJsselmeer en Wadden of, verder nog, voor tochten naar Scandinavië. Mijn ideale schip verandert met de jaren. Naarmate ik ouder wordt moet het kleiner worden, want voor een groot schip gaan de krachten ontbreken.”

Joost: Je bent op een bepaald moment met de werf gestopt. Hoe is dat gegaan?

Jan: „Toen in de jaren '79 en '80 de afzet van jachten ernstig stagneerde kon onze manier van bouwen niet worden voortgezet. Ik ben er toen noodgedwongen mee gestopt. Ik heb dat gelukkig kunnen doen zonder faillissement. Ted van Rijnsoever heeft daarna de werf overgenomen. Hij zette die voort op een andere basis, meer gericht op het bouwen naar speciale opdracht en heeft daarin inmiddels een goede naam verworven. Siem de Vries heeft samen met Jan Kleijwegt een eigen werf gesticht te Werkendam onder de naam, 'De Scheepsbouwers'. Tom Buch was al eerder een eigen bedrijf begonnen onder de naam 'Het Wakend Oog', dat zich specialiseerde in de makelaardij en dat thans grote bekendheid geniet. Zelf heb ik geen bemoeienis meer met het bouwen van jachten.

De sluiting liet mij echter achter zonder middelen en werk. Door hulp van trouwe vrienden heb ik gelukkig weer een administratieve baan gekregen, die ik tot aan mijn pensioentijd heb kunnen



vervullen. Ook mijn beide zoons zijn in een ander beroep verder gegaan. In mijn vrije tijd heb ik het ontwerpen van platbodems weer kunnen oppakken. Het tekenen van die fraai gevormde rompen is fijn werk. Het is een soort beeldhouwen met de tekenpen. Verder schrijf ik artikelen over het varen met platbodems.”

Joost: Aan welke kwaliteiten moet een jachtbouwer feitelijk voldoen?

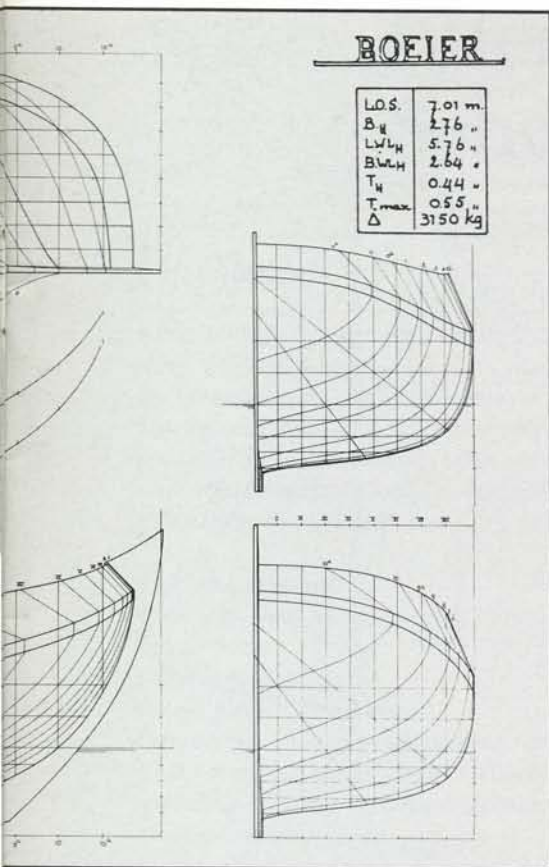
Jan: „Een jachtbouwer moet aan verschillende eisen voldoen, die in principe niet verschillen van die welke aan andere beroepen worden gesteld. Eén ding zou ik apart willen noemen. De jachtbouwer heeft een grote dosis enthousiasme nodig. Het is hard en inspannend werken. Wie niet gek is op schepen en op varen kan maar beter een ander beroep kiezen.”

Droomjachten in een la

Mede door Jan Kooijman zijn vele duizenden mensen met platbodems gaan varen. Hij verschaft ze de schepen, de

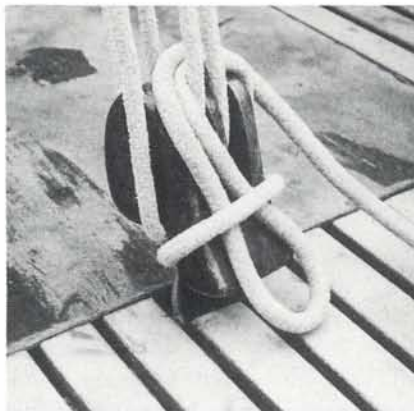
benodigde techniek. Naast dure schepen, wist hij ook oplossingen te bieden voor mensen met een vrij smalle beurs. Nog steeds gaan zijn gedachten naar de oud-Hollandse schepen. In zijn bureaula liggen ontwerpen van een boeier, een tjalkje, een hekjacht, een grundeltje, een Zeeuwse zeilsloop, een Hollands aakje compleet met stabiliteitsberekeningen te wachten op de liefhebbers. De vertaling van een oud-Hollands schip naar een traditioneel jacht is een kunst en een kunde. Het nieuwe scheepje moet namelijk wel lijken op het oorspronkelijke type maar het moet aan nieuwe eisen voldoen. Als regel zal bij de kleine schepen het achterschip voller moeten zijn omdat het gewicht van een motor erbij komt. Ook zit de bemanning tegenwoordig vaak in de kuip als men vaart, hetgeen vroeger veelal niet het geval was. Het gebruik en de indeling van het schip moet dus helemaal aangepast worden aan deze tijd.

Wie met Jan door Nederland trekt, gaat het land met andere ogen bekijken. Overal ontdekt hij restanten van

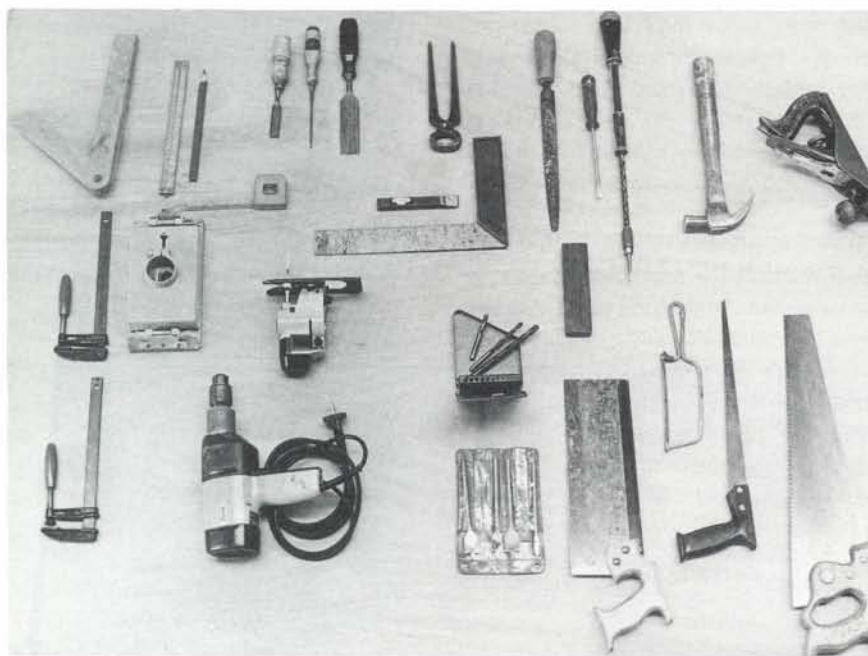


Lijnenplan boeier. Afmetingen 7,01 × 2,76 × 0,55 m. Waterverpl. 3150 kg.

De slipsteek die Jan zijn cursisten adviseert te gebruiken om de grootzeilschoot vast te zetten.



Zeilinstructie in de Biesbosch en op de Amer. „Goed admiraalzeilen is moeilijker dan formatievliegen met straaljagers.”



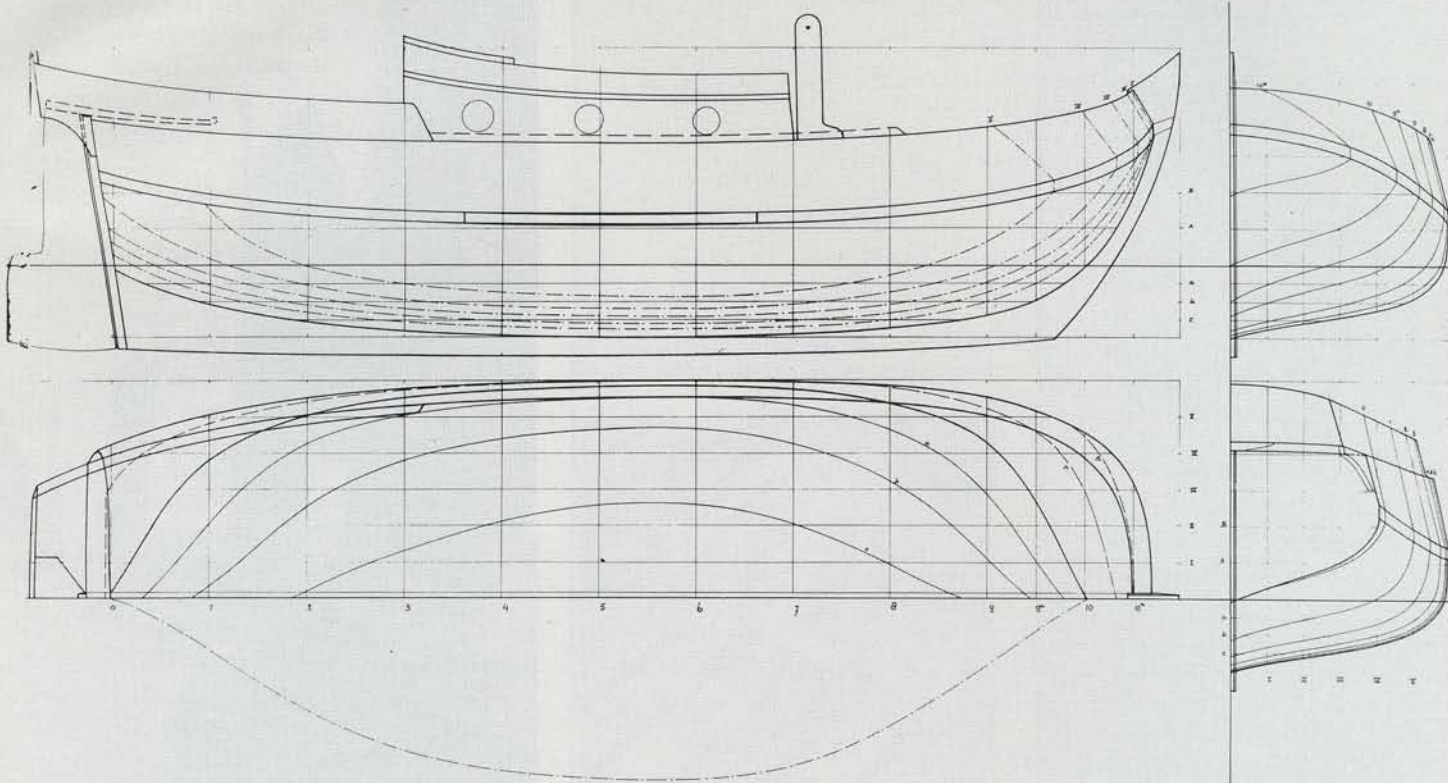
Gereedschap dat men anno 1975 nodig had om zelf een schip af te bouwen. Foto: Tido Gideonse.

schepen uit het verleden. Hier ligt nog iets dat vroeger een Westlander was, kijk en daar ligt nog een vlieger, die Hollandse boot is nog best op te knappen. Geen verzameling wrakhout ont-

gaat zijn aandacht, steeds weer weet hij de restanten weer te herleiden tot het oorspronkelijke scheepstype. Ik vermoed dat hij zelfs op de zandverstuivingen op de Veluwe kans ziet scheep-

jes of restanten daarvan voor ons te toveren.

Zelf kreeg ik de indruk, dat Jan, niets liever doet dan schepen en mensen te combineren, een soort huwelijksmakelaar, maar dan in het scheepse. Een handicap voor hem daarbij, is zijn verantwoordelijkheidsgevoel. Voor 1974 werden er bollen gebouwd met een standpijp van pijp met een normale wanddikte. (Standpijpen lopen van het vlak van het schip naar boven, meestal zijn ze weggewerkt in een kuipbank. De inname van het koelwater van de motor is op deze standpijp aangesloten.) Langzamerhand zijn deze standpijpen aan vernieuwing toe. Ze zijn namelijk slecht te onderhouden. Jan maakt zich zorgen dat mensen dit gebrek over het hoofd zien en er een ongeluk mee krijgen. Ik kan me dit voorstellen. Maar welke autofabrikant maakt zich zorgen over een gebrek aan een model dat hij 15 jaar geleden geleverd heeft? ▶



Lijnenplan spiegeljachtje. Afm. 7,53 × 2,88 × 0,48/0.60 m.

Ereschipper van het traditionele jacht

Er zijn in Nederland verschillende mensen die zich verdienstelijk hebben gemaakt ten opzichte van het oud Hollandse vaartuig. Er is er echter bij mijn weten geen, die zich op alle fronten zo gewaard heeft als Jan Kooijman. Voor mij is hij: de ere-schipper van het traditionele Hollandse jacht. Onlangs werd Jan Kooijman dan ook benoemd tot ere-voorzitter van de Schipperskring Kooijman en De Vries. Ik hoop dat er in de toekomst nog verschillende ontwerpen van zijn tekenafel gebouwd zullen worden. Ik ben er zeker van dat onze achterkleinkinderen in de tweëntwintigste eeuw nog zullen varen in schepen die onder leiding van Jan Kooijman zijn gebouwd.

Het Algemeen Bestuur van de Schipperskring Kooijman en De Vries, in vergadering bijeen d.d. 27 april 1988, besluit de heer J. W. Kooijman te benoemen tot ere-voorzitter van de Schipperskring Kooijman en De Vries uit grote waardering voor:

- het vele werk dat hij voor diezelfde Schipperskring heeft verricht;
- zijn onophoudelijk ijveren om de belangstelling voor traditionele Nederlandse rond- en platbodemjachten te wekken en te bevorderen;
- zijn streven om door woord en geschrift de kennis te verbreden en de vaardigheden te stimuleren van de schippers/eigenaars van deze schepen;
- de grote bijdrage die hij geleverd heeft aan de ontwikkeling van deze schepen in het algemeen, en de ontwikkeling ervan tot familie-jacht in het bijzonder;
- het (doen) verrichten van technisch onderzoek, enerzijds ter verificatie van de ervaringskennis omtrent deze schepen, anderzijds ter verbetering van de eigenschappen ervan.

Voor het Algemeen Bestuur:
 C. Scholten, voorzitter,
 T. van Rijnsoever, penningmeester,
 J. van de Vos, secretaris.