



## Een tjotter van aluminium

*Hoe maak je een tjotter zo gebruiksvriendelijk dat je er eigenlijk geen omkijken meer naar hebt?*

*Robert Vorstman meent het ei van Columbus gevonden te hebben en brengt een aluminium versie op de markt. Zeilklaar en met een dubbelfunctie, want het is ook meteen een sloep. Door: Arthur van 't Hof*

De alu-tjotter beleefde zijn premiere tijdens de Traditionele Schepenbeurs in Den Helder, afgelopen november. De reacties op het scheepje waren divers. 'Dit kan toch niet' en 'een echte tjotter is van hout' waren veelgehoorde opmerkingen, naast 'Best handig zo'n boot die je niet hoeft te lakken'. Geestelijk vader Robert Vorstman stond iedereen vriendelijk te woord en had zijn verkoopargumenten paraat: de tjotter is onderhoudsvrij, maar zeilt minstens even fijn als een houten exemplaar. Onderwijl liet hij kinderen de tjotter als klimrek gebruiken, je hoeft er immers niet bepaald voorzichtig mee te doen.

Vorstman heeft een duidelijke visie, die soms zelfs naar een missie neigt: veel teveel mensen stappen tegenwoordig in een motorboot, dus moet je het zeilen zo gemakkelijk mogelijk maken. Immers 'honderd meter zeilen is beter dan 5 kilometer varen in een motorboot.'

### Boeier

De naam Vorstman is geen onbekende in de Spiegel. Veertig jaar geleden publiceerde vader Robbert Vorstman een serie artikelen over de allereerste jachthaven van de wereld, die onstond in de zeventiende eeuw in Amsterdam. Vorstman was curator bij Het Scheepvaartmuseum en wilde gaan promoveren op het onderwerp. Daarnaast was hij eigenaar van de oudste boeier, de *Bever*. Zelf gaf Vorstman de boeier een andere naam, want hij vond dat hij de bewijsvoering

omtrent de herkomst niet helemaal rond kreeg. 'Hij was nogal een Pietje Precies,' aldus zoon Robert. Lang verhaal kort: Vorstman jr. groeide tot zijn twaalfde op met de boeier, toen was zijn moeder het vele onderhoud zat en kwam er een polyester Contest 31.

Vorstman jr. bleef zeilen en stapte aan boord van de chartervloot, haalde zijn vaartijd en vaarbevijs en schipperde twee jaar op de *Eersteling*. 'Tot ik helemaal klaar was met het varen met al die groepen.' Tegenwoordig is hij kunstenaar met achter zijn huis vaarwater tot aan Purmerend.



### Ontsnappingsmogelijkheid

Daar kwam hij weer in aanraking met de klassieke vormen op bootjesgebied, hij kon er een polyester tjotter overnemen. Deze polytjotters zijn enige tijd gebouwd door Bauke de Vries, in een oplage van circa dertig boten. 'Toen mijn dochter lang ziek was bleek die tjotter de ultieme mogelijkheid om te ontsnappen aan de zorgen. Je hijst het zeil en je laat de hectiek meteen achter je.' Het zorgde voor een *Aha Erlebnis*. Vorstman zag een kennis een retraits centrum openen in Italië voor gestresste Nederlanders en bedacht dat je alleen maar in een zeilboot hoefde te stappen om in eigen land op retraite te gaan. Buiten zeilers om leek iedereen welhaast vergeten hoe rustgevend het is om geluidloos het water op te gaan. 'Het zeilen was een soort van vergeten groente geworden.' Zeker in zijn eigen woonomgeving is het een en al sloepjes wat de klok slaat. 'Er is bijna niemand meer die zeilt.' De reden daarvoor zag hij ook: de meeste sloepen zijn volledig gericht op gebruiksgemak.

Vorstman begon te denken aan een oplossing: een onderhoudsvrije, duurzame boot met de aan-

links: Rust vinden op het water, zonder zorgen over het materiaal, is de filosofie achter de alu-tjotter

onder: Twee fasen van de bouw bij de aluminium-lasser. Onder liggen de vlakgangen en een eerste gang bevestigd aan het frame van liggers en stringers. Boven is al een derde gang gelast, daarna volgt het boeisel





trekkingskracht van een sloep en de voordelen van een zeilboot en liefst ook de vormen van een traditioneel schip. 'Ik wilde iets extra's brengen, iets wat er nog niet was.'

## Haalbaar

Michel Doggenaar bleek zijn ideale partner. Hij is de man achter de Zuidwestersloep en levert soms wel tientallen simpele aluminium boten met elektromotor aan vakantieparken. Michel hield de haalbaarheid in de gaten van wat langzamerhand een project werd, terwijl Vorstman juist het 'erfgoed aspect' bewaakte. Zijn alutjotter moest in alles een echte tjotter worden. De lijnen en uitstraling moesten kloppen.

Een cruciale stap daarbij was het inschakelen van een goed ontwerp bureau. Gaastmeer Design had al eens een stalen tjotter getekend, maar werd nu ingeschakeld om dat ontwerp 'om te katten' naar een aluminium versie van 5 m lengte. De breedte kwam uit op 2,30 m. 'Ik was mijn eigen smallere polytjotter gewend en was verrast hoeveel meer ruimte die extra breedte opleverde aan boord,' vertelt Vorstman.

Soms wilde sloepbouwer Michel om economische redenen tjotterkenmerken weglaten, maar dan zorgde Robert ervoor dat ze in stand bleven, zoals bijvoorbeeld de gebogen gaffel. 'Het silhouet moet wel dat van een tjotter blijven.' De zwaarden daarentegen zijn vrij simpel gebleven. Ze bestaan uit een rechte plaat. 'Ik had gezien dat ook de houten tjotters geen sterk geprofileerde zwaardjes hebben,' meent Vorstman.

## Elektromotor

Het resultaat is dat er nu een tjotter ligt met mooie lijnen. We bekijken hem in het water bij Twiske Haven, even ten noorden van Landsmeer. Opvallend is hoe hoog de tjotter op het water ligt (misschien kan hij nog wat ballast gebruiken), toch zorgt de grote breedte voor meer dan voldoende stabiliteit. De zeileigenschappen hebben Vorstman verrast. Zonder veel moeite zegt hij aan te kunnen haken bij de Laser van zijn zoon, al was 'wedstrijdjes varen' nou juist niet het doel van de tjotter.

Doggenars Zuidwestersloepen zijn uitgevoerd met een elektromotor en zo ook de alutjotter. De motor hangt in een pod onder de romp, de accu staat in het midden van de boot in een 'motorkist' waar je ook nog extra bagage in kwijt kunt. Dankzij de elektromotor is de tjotter 'Amsterdam proof'; je mag er overal mee varen in de stad. Vorstman keek met een schuin oog naar het hoofdstedelijke publiek, want de tjotter kan dankzij de rondzit voor en achter prima ingezet worden als een prachtig gelijnde sloepje. Voor dat doel is ook de mast heel eenvoudig te strijken en in drie delen uit elkaar te nemen. De mastdelen berg je weg in steuntjes onder de banken. Uiter-



aard verdienen die wel een paar kussentjes op het kale aluminium.

Belangrijk verkoopargument voor de tjotter is dat je er geen omkijken naar hebt. 'Volregenen kan niet, want de kuip is zelflozend en het onderhoud kan niet simpeler. Een keer per jaar afspuiten en hij is weer schoon,' aldus Vorstman.

Ik kan me echter voorstellen dat je deze gunstig geprijsde tjotter nog wat wilt aankleden, bijvoorbeeld met een kleurtje op het boeisel, en dan moet je natuurlijk wel wat voorzigtiger zijn.

Kijk voor meer informatie en een vaarfilmpje op:

[www.zuidwestersloep.nl/tjotter](http://www.zuidwestersloep.nl/tjotter) 500

boven en midden rechts: De nieuwe Molenaar zeilen worden aangeslagen in Twiske Haven. De zwaarden zijn op de zwaardkop na een simpele plaat. De productienummers kunnen uiteraard verwijderd worden

midden links: De hoogte van het tuig is gebonden aan de sterkte van de deelbare mast. Eerst dacht men aan een dito carbon mast maar die werd te duur

links onder: De mast is makkelijk strijkbaar met een lier en valt in een mik. De lier en de rol op de mik zijn gemaakt van traileronderdelen. In de kist onder het zeil ligt de accu. De motor hangt als pod onder de tjotter en kan de accu opladen onder het zeilen

rechts onder: Echt een mooi gelijnde tjotter