



## Tussen chartervloot en woonschepen

SRF in Harlingen is een bekend adres voor veel schippers van de zeilende beroepsvaart. Een bezoek aan de werf voelt daarom altijd een beetje als het steken van een peilstok in de zeilvloot. En in die vloot is heel wat de aan de hand. Door Arthur van 't Hof

Lex Tichelaar startte in 1975 met SRF. Hij houdt zich niet meer bezig met de dagelijkse gang van zaken in het bedrijf, maar is nog vaak aanwezig en valt met de deur in huis: 'Er moet wat gebeuren, anders zakken we door de ondergrens heen.' Sinds de hoogtijdagen van de chartervaart is de vloot gehalveerd en intussen komen bij veel schepen allerlei gebreken boven water. 'Dat is ook logisch,' zegt Tichelaar, 'er is met veel schepen alweer ruim dertig jaar gevaren en geld verdiend. Er is afgeschreven op die schepen, maar te vaak niet geherinvesteerd. En dat had natuurlijk wel moeten gebeuren om deze schepen *up-to-date* te houden.'

Het gevolg is dat bij de herkeuring golf die plaatsvindt – en de keuringsinstanties hanteren de regels nu streng – er schepen afgekeurd worden, soms onverwacht. Een voorbeeld ligt op de werf: de *Isis*. Dat is een bekend schip dat enige tijd te koop lag. Bij de keuring bleek het vlak toch niet dik genoeg. Na 35 jaar bedrijfsmatig varen, veelal op het zoute water van de Wadden en natuurlijk ook met veel vocht (condens) in het schip, is dat eigenlijk niet eens zo verrassend.

### Doorwerken

Gelukkig kwamen koper en verkoper eruit en werd er voor een rigoreuze oplossing gekozen: er komt een compleet nieuw vlak onder het schip. Dat biedt meteen de mogelijkheid om ook de

oude watertanks weg te slopen en de nieuwe te integreren in het vlak. De kersverse schipper van de *Isis* is Arthur Smeets, die nog enigszins verbouwereerd in het gat in zijn 'vloer' staat. Hij heeft er alle vertrouwen in dat het goed komt, maar haast heeft hij wel, want in het voorjaar is zijn mooie klipper alweer volgeboekt. 'Het vlak wordt tot aan het machinekamerschot vernieuwd,' vertelt hij. 'Spanten en wrangen die hier en daar ook aangetast waren, zijn weer aangeheeld en daarna is alles in de epoxy-primer gezet. Tijd om de complete elektrische installatie te vernieuwen ontbreekt, dat komt volgende keer wel.' Onderwijl zijn twee medewerkers van SRF alweer bezig om een vloer waterpas te leggen boven het al vernieuwde deel van het vlak. Het is duidelijk dat er in hoog tempo wordt doorgerukt om Arthur Smeets weer op tijd op het water te krijgen.

### Carpe Diem

Een deels vergelijkbaar verhaal als de *Isis* ligt in een van de hallen op het werfterrein. De *Carpe Diem* bleek ook een nieuw vlak nodig te hebben en bovendien was de techniek erg gedateerd. Het is een mooie tjalk die prima dienst kan doen als dagtochtenschip. Alleen, er was in de staat waarin het verkeerde geen koper voor te vinden. Nu investeert SRF er het nodige in om het weer terug te kunnen brengen in de chartermarkt. Dat



links: De klipper *Isis* krijgt een nieuw vlak bij SRF

boven: SRF's Matthijs Moed en schipper Arthur Smeets in 'het gat dat nog gedicht moet worden'

onder: Boven het nieuwe vlak en de aangeheelde spanten wordt meteen al een vloer gelegd, want in het voorjaar moet de *Isis* weer varen met gasten

lijkt te gaan lukken en dan is er in ieder geval weer een schip gered.

Lex Tichelaar voorziet dat er in de komende periode van tien jaar in ieder geval honderd schepen structureel aangepakt zullen moeten worden. 'Dat wordt niet alleen door mij geconstateerd en geanalyseerd, maar er moet natuurlijk ook naar een oplossing worden gezocht. Zo niet dan gaan we nog meer schepen verliezen. En dat is niet nodig. Er liggen namelijk volop mogelijkheden voor startende ondernemers. Maar omdat veel schippers toch een zekere leeftijd bereiken zijn we wel op zoek naar een nieuwe generatie,' aldus Tichelaar. Hij legt uit: 'Tussen de 5 à 8 jaar kun je de investering in een charterschip terugverdienen en heb je een eigen bedrijf.' Immers, de prijzen zijn relatief laag voor de schepen die ter

overname worden aangeboden. Ook als daar nog een investering bijkomt om je schip te refitten. 'We zijn echter wel afhankelijk van de bestaande vloot,' zegt Lex, 'want nieuwbouw van een grote klipper komt al gauw uit op een miljoen.' Hij wil maar zeggen: dat is een heel ander verhaal. Bijkomend voordeel voor de startende ondernemer is dat die meteen een woning heeft: aan boord. 'Dus je hebt ook niet meer die waanzinnige woonlasten van vandaag de dag.' Aankloppen bij de bank om je nieuwe onderneming te financieren heeft echter geen zin, maar er zijn tegenwoordig private partijen die best mee willen denken en mee willen investeren in je bedrijf, aldus Tichelaar.

## Woonschepen

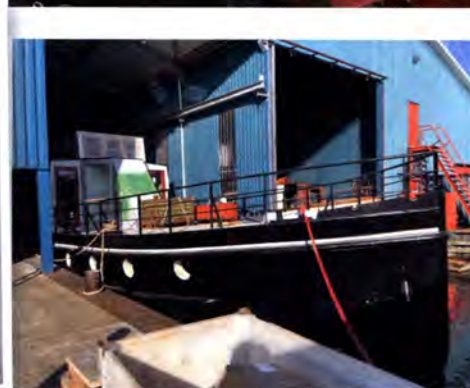
Nu het woord woningmarkt is gevallen, komt ook het andere gevaar voor de chartervloot in beeld: de conversie van veel klassieke schepen naar woonschip. Daarmee blijft weliswaar het casco behouden, maar voor de hypotheek mag het schip niet varend zijn. Dus gaat de motor eruit en gaat het tuig eraf en worden er over het algemeen een paar grote ronde gaten in de romp gebrand voor voldoende daglicht.

Bij SRF pakken ze alles aan, dus ook het segment woonschepen. Matthijs Moed, een van de vennoten die SRF tegenwoordig bestieren, leidt me rond en wijst op de nieuwbouw van een groot casco. Model luxe motor zonder motor, bestemd voor Amsterdam. En buiten aan de kade ligt een ingekorte spits en nog een spits, die als uitzondering op de regel behouden blijft als varend woonschip. Interessant is ook een oude Rotterdamse veerboot, de *Heen en Weer X*, die al uit 1902 stamt. Ook deze wordt omgebouwd tot niet-varend woonschip en komt dan aan de Levantkade te liggen in Amsterdam.

We slaan de hoek om en lopen langs de insteekhaven naast de werf. Daar ligt een levensgrote woonklipper. Ook deze komt uit Amsterdam en was volgens Moed nog redelijk 'basic'. 'De woning wordt compleet gerefit en de oude luiken gaan weg om te worden vervangen door een stalen dek.' Verder wordt er nog gewerkt aan het converteren van een mooie gezeegde éénmastklipper, afkomstig uit een Noord-Duitse haven. Ook dit wordt een niet-varend woonschip. Toch treurig om te zien, dat een dergelijk fraai casco niet meer zeilend op het water zal verschijnen.

## Zeemeeuw

Gelukkig blijven er ook schepen binnen de vloot. De bekende Wad- en Sontvaarder *Zeemeeuw* uit 1924 werd vorig jaar 'teruggekocht' door Sytze Kooi. Niet bepaald een jonge ondernemer, want hij bracht dit prachtige schip na restauratie



boven: Twee uitersten bij SRF: een spiksplinter-nieuwe 'river-cruiser' voor een vermogende klant die door Europa wil toeren naast de tjalk *Carpe Diem* die de werf gereed heeft van de ondergang. Het rivierschip zal in mei opgeleverd worden

onder: De tekeningen van Olivier van Meer liggen onder handbereik met aantekeningen als: 'Let op hoogte hekjes'

rechts midden: De *Heen en Weer X* krijgt meer accommodatieruimte voor de woonfunctie

onder: Nieuw casco voor een Amsterdams niet-varend woonschip. De ruimte is enorm



weer onder zeil om er vervolgens tien jaar mee te charteren als schipper/eigenaar. Dat was ruim dertig jaar geleden. Daarna gooide hij het over en andere boeg met een bootverhuurbedrijf in Leeuwarden. Hoewel naast dat bedrijf ook de steventaak *Aaltje Engelina* lag.

In Harlingen troffen we Sytze aan boord van de *Zeemeeuw*. Het schip werd er bij SRF in orde gemaakt voor een nieuw vaarseizoen en Kooi heeft aanpassingen gedaan om het zeilen te

vereenvoudigen, net zoals hij dat eerder deed op de *Aaltje Engelina* met zijn Easy Sailing-concept. De gasten aan boord hebben nu een andere verwachting dan in het verleden, meent hij. Als ze willen, mogen ze meehelpen met het zeilen, maar vaak is die behoefte er niet. Dus maakt hij het zich als schipper gemakkelijk met elektrisch ophaalbare zwaarden en 'lazy bags', waarin het zeil valt bij het strijken, zodat opdoeken niet meer nodig is. Lachend kon Sytze melden dat de boekingen voor de *Zeemeeuw* boven verwachting goed verliepen.