



Nautische advocaten *legal support in stormy times*

Sinds 1987 gespecialiseerd in juridische kwesties waarmee de ondernemer in de waterrecreatiebranche geconfronteerd kan worden, daaronder begrepen algemene voorwaarden, bouw en verkoop van vaartuigen, reparatie/renovatie, jachthaven- en jachtverhuurkwesties, het opstellen van diverse contracten én incasso.

Van Emstede & Slager Advocaten
nautical lawyers | HISWA-RECRON Kennispartner
Emmalaan 9, 1075AT Amsterdam

+31 (0)20 675 94 94 | edwin@vanemstedeslager.nl
www.nautische-advocaten.nl

Vele leden van HISWA-RECRON en de Nederlandse Jachtbouw Industrie kozen Van Emstede & Slager Advocaten reeds als hun huisadvocaat.

**HISWA
RECRON**
KENNISPARTNER



De nieuwe kont van de imposante boeier Ludana.

PETER SCHOUTEN RESTAUREERT HOUTEN RONDBODEM

Nieuwe kont voor boeier Ludana

Eén van de maximaal tien grote eikenhouten boeiers die Nederland nog rijk is, heeft een geheel gerestaureerd achterschip gekregen. Tot halverwege vorig jaar zat de kont van de boeier Ludana nog ingepakt in polyester, al moest je een goed oog hebben om dat te kunnen zien. Peter Schouten van de gelijknamige scheepstimmerwerf in Kortenhoef mocht de restauratie uitvoeren, samen met Erik Diekerhof.

"In 2022 kreeg ik een telefoontje van de Stichting Behoud Boeier, die eigenaar is van deze imposante houten rondbodem", zegt Peter Schouten. "De vraag was of ik de kont van de boeier zou willen restaureren. Andere scheepsbouwers kregen die vraag ook, maar een aantal zei meteen al nee. Zij waren te druk of vonden de klus te groot. Mij leek het wel wat en kort daarna ontving ik een brief met wat het vervangen van het achterschip zou gaan inhouden. De kielbalk moest worden vernieuwd, de achterstevembalk, het knooppstuk,

28 nieuwe kromgebrande gangen, 10 nieuwe leggers en een aantal nieuw spanten. Of ik een offerte kon maken voor dit project." Suzan Out van de Stichting Behoud Boeier zegt: "De Ludana is varend erfgoed en we wilden dat het gehele schip weer in originele staat zou verkeren. In de afgelopen decennia zijn steeds grote deelrestauraties uitgevoerd, want het schip in één keer restaureren is te kostbaar. Dankzij bijdragen van fondsen en donateurs was nu deze restauratie mogelijk. De Ludana staat, net

als bijna alle andere rond- en platbodempjachten, ingeschreven bij Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten (SSRP) en ook om aan alle criteria te voldoen van het stamboek moest de kont worden vervangen."

Wat kost dat?

"De Ludana heeft een vaste ligplaats in een schiphuis in Grou en daar ben ik met mijn collega Ivor van Klink (Workum) naartoe gegaan om het schip eerst maar eens te bekijken", zegt Peter. "Ivor had al nee



Roodberg

De keuze van professionals

www.roodberg.com

The Original

gezegd tegen de klus, omdat hij te veel projecten op zijn werf had liggen, maar hij wilde wel mee om te helpen inschatten. Ik kende de Ludana wel, maar ik had er nog nooit naar gekeken als 'werk'. In het schiphuis hing slechts een klein peertje als verlichting en toen ik de kont bekeek, vond ik die er helemaal niet zo slecht uitzien. Het polyester was gehouten (van geschilderd houtmotief voorzien, red.) en er waren keurig 14 gangen met rubbernaden per kant op geschilderd. Net echt, maar het was wel een plastic kont en die moest er nog af. Ik kreeg een goede indruk van de omvang van de klus, maar inschatten hoeveel zo'n project moet gaan kosten en hoeveel tijd dat in beslag gaat nemen, dat is eigenlijk geen doen. Ik kon niet zien hoe het er tussen de leggers en de huid uitzag en ik zag ook niet of sommige spanten hergebruikt konden worden. Inmiddels weet ik uit ervaring dat er altijd meer werk achter vandaan komt. Ik ben gaan rekenen om een inschatting te kunnen geven aan de stichting, zodat zij konden bepalen of mijn aanbod interessant zou zijn. De stichting gunde mij de opdracht, waarna we hebben afgesproken dat ik een transparante boekhouding zou bijhouden en



Krijn Voren verzorgde het lakwerk

elke afwijking van de inschatting meteen zou melden. De klus was te groot voor mij alleen, maar Ivor stelde voor om zijn medewerker Erik Diekerhof te vragen of hij mij mee wilde helpen. De afstand van Erik zijn huis naar Workum of Kortenhoef is even lang en Erik vond het wel een mooie uitdaging. Ook Krijn Voren, inmiddels gepensioneerd, is veel bij mij op de werf en helpt met van alles en nog wat. Dat kwam goed uit, want je komt al snel een handje te kort bij het restaureren van een houten schip. Daarnaast is Krijn een meesterlakker."

Arbeidsintensief

De Ludana is door scheepsbouwmeester H. Bernhard gebouwd op zijn werf Het Jacht in Amsterdam in de winter van 1892-1893. "De stichting vond het wel bijzonder dat de restauratie van de boeierkont nu ook weer in Noord-Holland plaatsvond. Het offertetraject had best wel wat tijd gekost, maar in oktober 2023 lag de Ludana bij mij aan de wal. Over de stevens is dit schip 10,32 meter lang en de breedste breedte bedraagt 4,12 meter. Mijn loods heb ik verbreed hij is met 10 meter net iets



Hout uitzoeken. Peter gebruikt de mal voor het vinden van geschikt hout voor de gangen.

te klein dus die heb ik eveneens verlengd, door de deuren haaks open te zetten waardoor de achterwand twee meter verder naar buiten kwam te staan. Op die manier was er genoeg werkruimte om de nieuwe gangen eromheen te kunnen zetten." Leden van de stichting hadden zelf al het interieur eruit gehaald. Alleen het keukentje en het toilet zaten er nog in, maar banken en kastjes waren verwijderd, zodat je van binnenuit tegen de huid aan keek. Peter moest nog wel de kuip demonteren - alle banken eruit halen en de vloer verwijderen - om een vrij achterschip te hebben. "Ik moest overal bij kunnen", zegt Peter, "omdat ik niet precies wist welke leggers en spanten erin konden blijven. Voor het plaatsen van nieuwe spanten heb je wel ruimte nodig. Nu het schip van binnen leeg was, moest de polyester kont eraf. Ik had gehoord dat bij het aanbrengen van het polyester er iets misgegaan was. Aan het eind van een dag in de winter van 1997-1998 was het polyester eromheen gezet en gestut. De volgende dag werden de steunen er onderuit gehaald en viel het polyester er in één geheel af. De vorm zat er goed in, maar vanwege de lage temperatuur was het niet vast blijven zitten. Bij de tweede poging hechtte het wel en ik had daardoor de hoop dat het niet zo'n lastige klus zou zijn om die plastic kont te verwijderen, nu 25 jaar later. Helaas, het polyester was in als die jaren gekrompen en had zich echt muurvast gezogen aan de ronde houten ondergrond. Alleen door de zaag erop te zetten kon ik het polyester in kleine stukken eraf krijgen. Het hout eronder, ook al was dat niet meer echt goed, moest wel blijven zitten voor de vorm en constructie van het schip."

De werf van Peter Schouten in Kortenhoef.



Meer leggers en spanten

Toen Peter tegen de originele houten gangen aankeek, was direct duidelijk waarom ze aan vervanging toe waren. "Zoals ik al had voorspeld, was het meer werk dan verwacht. Er zitten veel meer nieuwe leggers en spanten in dan vooraf ingeschat en we moesten ook meer gangen vervangen dan verwacht. Eigenlijk is het schip onder het berghout van de achterstevenbalk tot halverwege naar voren geheel nieuw. Onder de mastkoker vond ik nog een slechte plek, dus ook één van de mastkokerwangen heb ik vervangen. Ik woon naast de werf en vaak ging ik 's avonds nog even terug naar de loods. De gangen moesten in twee keer worden gebrand en na het eten verhing ik de gang en brandde ik het laatste stuk krom. Er zat ook behoorlijke torsie in de gangen, dus branden was een tijdrovend en ook spannende klus. Of ik alle uren die erin zitten heb doorgerekend, ik vermoed

van niet, maar dat hoort een beetje bij het vak en de liefde voor hout."

Lichter schip

De romp was weer helemaal dicht en alle nieuwe leggers en spanten zaten erin met uiteraard op de leggers en de spanten in teer gedoopt krantenpapier voor het behoud. Nu was het tijd om de binnenbetimmering terug te plaatsen. Het interieur was blank gelakt, maar Peter adviseerde dat je delen beter kon verven. Dat zou mooier en sfeervoller zijn. Suzan Out heeft die klus op zich genomen en het resultaat mag er zijn. "Inmiddels was het april 2024 en Erik Diekerhof moest weer aan de slag bij zijn werfbaas Ivor. Het grootste werk hadden we afgerond en de rest lukte mij alleen wel. Vroeger zat er in deze boeier een zelflozende kuip, maar die was in de loop der jaren verdwenen. De wens was deze in ere te herstellen. Normaal gesproken zorg je er dan



Nieuwe leggers en spanten in het achterschip.



Schouten plaatste een nieuw rvs-frame in de waterdichte kuip.



Het schip past er nog maar net in.



Restaureren is nadoen wat anderen deden, maar je kruipt wel in de geschiedenis en ook dat is prachtig



Wanneer je nu besluit om houtenbotenbouwer te worden, dan heb je je leven lang werk.

voor dat er geen water onder de kuipvloer kan komen door hem overal en ook rondom dicht te kitten. Dat wilde ik niet, omdat je dan nergens meer bij kunt in de toekomst. Ik heb een rvs-frame gemaakt waarin zes luiken passen. Elk luik is waterdicht en de kuipvloer ziet er toch uit alsof het slechts eiken delen zijn met mooie rubbernaden. Het laagste punt zit bij het kajuitschot en daar loost de kuip het water dan ook. Een bijzonderheid zat nog wel in de kielbalk van de Ludana. Die liep vanuit het midden naar achteren scheef naar beneden weg met daarin 800 kilogram ballast. Het leek alsof het schip uitgezakt was, maar dat was gezichtsbedrog. We hebben die 'scheve kielbalk' vervangen door een rechte en de ballast weggelaten. Het schip lag voorheen vrij ver achterover, maar ligt nu mooier in het water en zeilt daardoor ook beter."



De nieuwe gangen worden aangebracht.

De geur van hout

"Ik houd van hout", zegt Peter. "Had ik mijn werf nu een naam moeten geven, dan zou er Hout Moed op de gevel staan. Ik zat als jongen al uren aan de waterkant te kijken naar houten bootjes, die waren in mijn jeugd nog het meest gangbaar. Die bootjes hebben een onuitwisbare indruk op me gemaakt. Ik kwam als jongetje ook al bij een houthandelaar hier even verderop. Die verkocht voornamelijk vuren hout en ik

kan die lucht nog ruiken. De geur van hout is geweldig. Hout is daarnaast laagdrempelig materiaal. Je kunt er makkelijk wat van maken. Een kind heeft een wilgentak en een mesje nodig en voor je het weet heb je een speer of een pijl en boog gemaakt. Nú weet ik dat hout ook weerbarstig kan zijn, maar het blijft het mooiste materiaal om wat van te maken. Alle houten schepen die ik heb gebouwd of gerestaureerd zijn waterdicht. Ik bouw steeds weer de beste

Boeier Ludana

De boeier Ludana heeft een rijke geschiedenis van inmiddels 132 jaar. Bijna twintig verschillende eigenaren hebben sinds 1893 – met wisselend succes – op deze 'Bernhard boeier' gepast. Sinds 2018 is Stichting Behoud Boeier eigenaar van het schip en na de restauratie van de kont verkeert deze dame weer in topstaat. Wie was de familie Bernhard die de scheepswerf Het Jacht bestierde? Nazaat Jaap Bernhard zegt: "Oprichter Harmen Bernhard was een echte timmerman. Hij bouwde de boten zelf, hij had daar oog voor en hij had gouden handen. Zijn zoon N.A. Bernhard was een commercieel en zakelijk genie maar zelf boten bouwen deed hij niet. Hij beschikte wel over een groot netwerk van vermogende relaties, waarvan hij velen als klant aan zich wist te binden. N.A. Bernhard was eerzuchtig en wilde meedoen met de grote jongens, met de bovenlaag van Amsterdam. In die tijd, aan het eind van de 19e eeuw, groeide die bovenlaag snel. In heel Amsterdam werd overal geheid en gebouwd en de nieuwe rijken besteedden een deel van hun geld bij Bernhard." N.A. Bernhard zag wat er in Friesland gebeurde en hij kende de schepen van de beroemde Eeltje Holtrop-Van der Zee uit Joure. Hij besloot zelf ronde jachten aan te bieden, gebaseerd op de modellen van Eeltjebaas. De Ludana is net als veel schepen van Holtrop-Van der Zee sterk gepiekt. Bernhard haalde ambacht-

sli uit Friesland naar Amsterdam. Zij kwamen met de koets, want het werk in Amsterdam betaalde goed. Op Het Jacht zijn tussen 1884 en 1895 in totaal tien boeiers gebouwd naast vele andere schepen. De tekst van de bouwopdracht van de Ludana is bewaard gebleven. Die begint met: 'De ondergetekende H. Bernhard Scheepsbouwmeester wonende Lijnbaansgracht 304a te Amsterdam verklaart te zullen leveren aan de Weledele Heer mr. N.J.C. Lette van Oostvoorne wonende Leidsche kade te Amsterdam een Boeierjacht volgens aangehechte en door beide gewaarmerkte tekeningen en op de volgende voorwaarden'. In 2018 heeft de stichting uitgebreid onderzoek gedaan naar de historie van de Ludana, die is vastgelegd in het boek 'Boeier Ludana, deining rond een dame van hout'. Het schip is tussen 1931 en 1982 in handen van Engelse eigenaren geweest en heeft dus vijftig jaar in Engeland gevaren. Daarvoor en daarna sierde het de Nederlandse wateren. Ook over die Engelse jaren is veel informatie boven water gehaald en nog steeds wordt de historie aangevuld. Kijk voor meer informatie op www.boeier.org van Stichting Behoud Boeier en www.ssrp.nl, de website van Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten.



Erik Diekerhof bij de Kielbalk.

boot die ik kan bouwen en wanneer een eigenaar er goed op past, dan gaat zo'n boot een leven lang mee. Ooit pasten eigenaren automatisch goed op hun schip, omdat het hun bestaan was. Ze gebruikten het voor vervoer van vracht en woonden er vaak ook op. Onderhoud gebeurde dagelijks, maar nu hebben mensen steeds minder binding met het product en dat baart me wel zorgen. Nu gaat alles om comfort en gemak en kijken mensen niet meer naar hun spullen om. Aandacht eraan besteden en moeite doen om iets goed te houden, dat verdwijnt. Het ambacht verdwijnt daardoor ook langzaam, terwijl er nog honderden houten schepen rondvaren in Nederland. Wie er

straks op ons varend erfgoed gaat passen, ik weet het niet. Houten schepen zijn zo mooi en met een beetje inspanning blijft een houten boot ook goed. Ik heb voor mijn buurman zo'n dertig jaar geleden een overnaadse motorsloep gebouwd en die ligt in een schiphuis. Ik denk dat hij hem in al die jaren drie of vier keer heeft gelakt. Neem de moeite en ervaar de voldoening."

Ongeschreven kennis

Het ambacht is zo mooi en er zit zoveel kennis in. Mees van der Ham, één van de jongens die ik mocht begeleiden en waar ik leermeester en mentor van ben, bouwt nu zijn eigen boot. Schitterend om te zien wat hij al kan en hoe hij zaken oppikt. Ik was laatst bij hem en keek langs de strooklaten en zag een verschil tussen stuur- en bakboord. Toen ik hem erop wees, zag hij het ook. Ik kom er dan achter hoeveel ongeschreven kennis ik inmiddels van dit vak heb. Ik vind het prachtig om dat door te geven en geloof me, wanneer je nu besluit om houten botenbouwer te worden, dan heb je je leven lang werk. Nieuwbouw vind ik mooier dan restaureren. Bij nieuwbouw creëer je iets, je maakt iets wat er nog niet was en daar kun je veel meer van jezelf inleggen. Restaureren is nadoen wat anderen deden, maar je kruipt wel in de geschiedenis en ook dat is prachtig. En soms is er een project dat beide in zich heeft. Bij de bouw van een nieuwe trekschuit in 2021 heb ik me eerst in dat scheepstype verdiept, maar niet alle informatie is bewaard gebleven. Ik begon

aan de reconstructie van dit 18e-eeuwse schip, terwijl ik alleen de hoofdlijnen kende, ik deed veel op mijn gevoel. Dan zie je plots een schilderij van een trekschuit en ontdek je dat je gevoel klopte, omdat je op dat schilderij ziet dat ze vroeger iets op dezelfde manier hebben opgelost als ik bedacht had."

Tekst: Klaas Smit | Beeld: Erik Diekerhof, Suzan Out en Peter Schouten

Scheepsbouwmeester Peter Schouten

Peter Schouten is geboren in 1960 en in 1983 startte hij zijn eigen werf. Zijn woonhuis en werf heeft hij zelf gebouwd, Peter en zijn vrouw Anneke hebben er echt een paradijs van gemaakt. In de ruim veertig jaren dat Peter nu actief is, heeft hij schouwen gerestaureerd, nieuwe schouwen gebouwd, hoogaarzen gerestaureerd en als meest recente een nieuwe zalm-schouw gebouwd. Zijn vier mooiste schepen zijn misschien wel zijn Wantij-kotters, gebaseerd op de typen die aan de Engelse oostkust varen. Hij bouwde er twee van 26 voet en twee van 30 voet. De 30-voets Wind&Tide heeft hij zelf gehouden. Wil je meer weten over Peter Schouten en zijn werf, kijk dan op www.peter-schouten.nl.

Hempel A/S heeft als eerste verfleverancier wereldwijd een 'recharger' voor Hempel's siliconen systemen geïntroduceerd, waardoor onderhoud aan de boot een zorgeloze ervaring wordt voor booteigenaren. A pain(t)less experience.

Infinity van Hempel is een revolutie in de jachtverf-industrie

Hempel's Infinity is een unieke 'recharger' op waterbasis voor Hempel's Silic One. Infinity zorgt voor verlenging van de prestaties voor een extra seizoen en zorgt voor minder werk, minder kosten en minder verfverbruik, terwijl de booteigenaar meer bespaart en meer tijd op het water kan doorbrengen.

Hempel's Infinity is een revolutie in de jachtverfindustrie en levert continu ongeëvenaarde prestaties, wat resulteert in tijd-, werk- en kostenbesparingen voor booteigenaren en applicateurs.

Hempel's Infinity bouwt voort op het bewezen succes van Hempel's toonaangevende, biocidevrije siliconensystemen, dat meer dan 10 jaar geleden werden gelanceerd. Het kan uitsluitend worden gebruikt als 'recharger' voor Hempel's Silic One en Hemptasil Pro. Hempel's Infinity is een 'gamechanger' voor booteigenaren en applicateurs, in lijn met Hempel's duurzaamheidsambities.

Hoe werkt het?

Hempel's Infinity wordt eenvoudig aangebracht op een bestaand Hempel siliconen systeem tijdens het geplande onderhoudsinterval en 'recharged' de coating met een extra seizoen. Hempel's Infinity maakt het opnieuw schilderen overbodig, wat resulteert in minder werk, lagere totale kosten en minder verfgebruik, waardoor u meer tijd kunt doorbrengen op het water.



” Pain(t)less. Nog nooit eerder gezien

Applicatie:

Hempel's Infinity is eenvoudig aan te brengen met een kwast en/of roller, waarbij schuren, afplakken of schilderen niet nodig is. Het onderwatergebied moet schoon en droog zijn voordat Hempel's Infinity op het gehele onderwateroppervlak wordt aangebracht. Na minimaal 24 uur activeringstijd wordt Hempel's Infinity afgespoeld met zoet water en is de boot klaar voor een nieuw zeilseizoen, in de helft van de tijd die nodig is om conventionele antifouling aan te brengen.

Hempel's Infinity zal verkrijgbaar zijn in een 2,4 liter blik en is geschikt voor zowel doe-het-zelf- als professioneel gebruik in Europa, later gevolgd door Noord-Amerika.

www.hempelyacht.com



Suzan Out beschilderde de binnenbetimmering.



De sfeervolle roef van de Ludana.