

De romp van S&S 56 wordt op z'n kop gebouwd.

tekst en foto's Laurens van Zijp

Ventis-directeur Baars haalt unieke order binnen

‘Als je de keten optimaliseert, maak je het beste product’

Bij Ventis Scheepstimmerwerk in Enkhuizen staat een bijzonder schip op stapel. Sinds december vorig jaar wordt hier een houten klassieker van 56 voet nieuw gebouwd. Het is natuurlijk een unieke order om anno nu een ontwerp van Sparkman & Stephens uit 1954 in hout te realiseren.

Naar dat oorspronkelijke ontwerp bouwde de Duitse werf Abeking & Rasmussen 62 jaar geleden de yawl Impala. Een klassieke langkieler met uitgesproken S&S lijnen: forse overhangen en een elegante zeeg. Het jacht was, en is nog steeds, overal een blikvanger. “De huidige opdrachtgever zeilt al zijn hele leven”, vertelt Ventis-directeur Hans-Peter Baars, “en hij wilde voor de resterende zeilbare jaren van z'n leven een schip dat helemaal aan zijn wensen voldoet. Hij was in contact gekomen met de eigenaar van de Impala en nadat hij had meegezeild op dat schip, wilde hij voor zichzelf een vergelijkbaar jacht.” De opdrachtgever kocht de tekeningen van de Impala bij het bureau van Sparkman & Stephens in Amerika en daarmee het recht om het schip een keer te bouwen. Hij liet de tekeningen digitaliseren door constructeur Arend Lambrechtsen in Sneek en onderwijl begon een zoektocht naar een geschikte bouwer. Uiteindelijk koos hij voor Ventis in Enkhuizen.

Offerte

Hoe maak je voor zo'n uniek project een sluitende offerte? Baars: “Op

twee manieren: bottom up en top down. Ik ben begonnen alle componenten uit te schrijven; van bouwframe en spantenraam tot de opgaves van toeleveranciers. In totaal een spreadsheet van tien pagina's.

Daarnaast hebben we een vergelijk gemaakt met de grote projecten die wij de afgelopen jaren hebben gedaan. Die twee berekeningen bleken ongeveer op 5% na hetzelfde te zijn. Ik

kon ook aan de klant aangeven waar de risico's zitten; zoals al of geen elektrische lieren. Los van de offerte speelt vooral vertrouwen een rol bij het verkrijgen van zo'n opdracht. Het vertrouwen dat wij kwaliteit leveren. Wij opereren in een markt waar emotie een rol speelt. Want waarom laat iemand een houten jacht bouwen? Omdat je daar blij van wordt.”

Het opstellen en bespreken van de offerte kostte twee maanden. Begin december 2015 viel het besluit en kon de bouw beginnen. Alles bij elkaar gaat het om ruim anderhalf jaar werk. Eerst werd een bouwframe in elkaar gelast waarop het (hulp)spantenraam werd geplaatst; de romp werd op z'n kop



De huidlatten, voorzien van vingerlassen, worden aangebracht.



Vloeiende lijnen; mooi om te zien, een uitdaging om te bouwen.

gebouwd, dit overigens in tegenstelling tot de oorspronkelijke Impala. Daarna werden de huidlatten, voorzien van vingerlassen, aangebracht. Een volgende stap is het bekleden van de romp aan de binnen- en buitenkant met glasvezel aramide-weefsel met epoxy, wat VMG Yachtbuilders (voorheen Zeeman) in Enkhuizen uitvoert. Tijdig het juiste hout, zoals mahonie en yellow cedar voor de huid, in huis hebben is cruciaal voor een vlotte voortgang. Voor de dekspanten ging Baars op zoek naar kromgegroeide stammen Frans eiken. “Als je een stam vindt die in de juiste vorm is gegroeid, is die makkelijker te verwerken en gaat je rendement met sprongen omhoog...”

‘Wij opereren in een markt waar emotie een rol speelt’

Houtbouw

Ventis is in 1993 opgericht en bestond aanvankelijk uit een collectief, dat zich toelegde op timmerwerk voor de chartervaart. De bedrijfsnaam betekent: ‘Laat het aan de winden’. De werf maakt alles wat hout is aan een schip: masten, gieken, gaffels, boegsprietten, zwaarden, dekhuisen, interieurs et cetera. Acht jaar geleden besloot huidige directeur Hans-Peter Baars de werf over te nemen van Gerard Hakkenberg. Voor Baars was dat een ommeswaai. Van huis uit is hij chemisch technoloog en hij had het tot directielid bij TNO gebracht. Na weer

een reorganisatie besloot hij zijn hart te volgen en stapte in de houtbouw. Hij zocht en vond nieuwe impulsen voor Ventis. Naast de chartervaart richt de werf zich nu ook op klassieke scherpe jachten en het onderhoud, refit en nieuwbouw ervan.

Brasker Masten

Een andere stap was de overname van Brasker Masten. Aangevuld met de winterstalling speciaal voor klassieke houten jachten (twee hallen van respectievelijk 500 en 400 vierkante meter) en de bijbehorende serviceklussen, heeft het bedrijf een stevig fundament. Hij boorde ook nieuwe markten aan. Zoekend

Enkhuizer iepen-hout ligt te drogen. [Foto Ventis]



ENKHUIZER IEPEN

In de regio worden iepen gekapt die last hebben van de iepenziekte. Doorgaans worden ze tot brandhout verwerkt. Ventis koopt de stammen op en schilt ze, want de van bast ontdane iepen stammen lenen zich nog goed voor andere toepassingen. Eerst worden ze tot planken in verschillende diktes verzaagd en daarna gaan ze een aantal maanden in een waterbak, waarin ze gespoeld worden met IJsselmeerwater. Het hout is daardoor later beter te verwerken. Tenslotte worden de planken geruime tijd aan de lucht gedroogd alvorens ze verder worden verwerkt. Baars: “Iepenhout is licht van kleur en het leent zich goed voor interieurs. Los daarvan: we geven iets dat anders verbrand zou worden, weer een hoogwaardige functie. Er varen inmiddels vele klippers en jachten met een betimmering van Enkhuizer Iepen”



Een gerestaureerde 8 Meter. [Foto Ventis]



De rondhouten worden gemaakt in een geconditioneerde hal.

naar meer diversificatie ontdekte hij dat er vraag was naar houten lantaarnpalen, die onder meer in eco-wijken geliefd zijn. Die worden nu ook in eigen huis geproduceerd.

Baars: "De productie van de lichtmasten kunnen we er goed bij hebben, we maken ze op een meer geautomatiseerde manier dan de rondhouten. Het past in onze innovatieve manier van denken. Die rondhouten maken we tegenwoordig ook anders dan tien jaar geleden.

Bij rondhouten gaat het om lichter, stijver, sterker. Dat bereik je door de hele keten te optimaliseren. Dat begint al bij de selectie: de keuze van het hout bij de zagerij. Ik heb iemand die in Canada en Alaska de mooie stammen die binnenkomen bij wijze van spreken voor ons apart legt. De minerale samenstelling van de bodem in die contreien levert goed hout op; de naaldbomen groeien langzaam en hebben weinig knoesten. We gebruiken voor 80 procent Oregon Pine en 20 procent

Sitka Spruce en ik wil alleen de allerbeste kwaliteit. We werken alleen met hout uit duurzaam beheerde bossen. 'Boom eruit is een boom erin' is de kern van FSC."

*'Bij rondhouten telt:
lichter, stijver, sterker'*

Geklimatiseerde hal

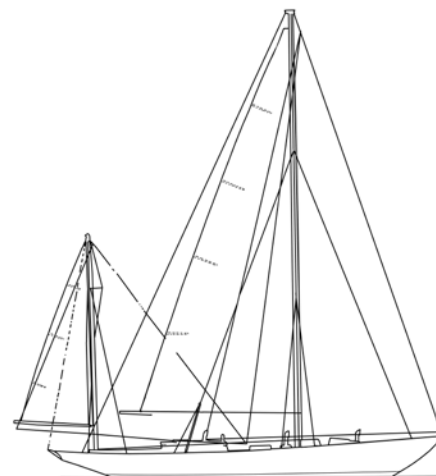
De productiehal in Enkhuizen waar de masten worden gemaakt, is geklimatiseerd met een constante temperatuur. Dat gebeurt op energie-efficiënte wijze: voor de vloerverwarming wordt gebruik gemaakt van een warmtepomp en IJsselmeerwater. Door de geconditioneerde omstandigheden zijn de verlijmscondities goed en constant en daardoor kun je volgens Baars de wanddiktes van de masten optimaliseren. Want de masten zijn niet meer massieve stammen, maar worden nauwkeurig samengesteld en verlijmd. Bepalend voor het gewicht en de sterkte zijn de kwaliteit van hout en hoe dat 'georiënteerd' is; dat wil zeggen hoe de jaarringen lopen. Baars laat een monster zien waarin behalve Spruce ook Massaranduba, Braziliaans hardhout, is verwerkt. "Stengen bijvoorbeeld moeten niet alleen licht, stijf en sterk zijn, maar



Een ander stuk vakwerk: een zwaard voor een platbodem.



Winterberging voor klassiekers.



ook compressie kunnen weerstaan. Je probeert zo'n rondhout altijd in kolom te houden zodat hij alleen compressie naar beneden heeft."

Meter-jachten en schoeners

Op twee markten is Brasker inmiddels een grote speler: in de Meterklassen en de grote schoeners. Baars: "We doen veel voor de 8 Meter Racers (8mR), daar zit veel werk aan. De afgelopen jaren hebben we refits gedaan en voor een stuk of zes schepen nieuwe rondhouten gemaakt. We werken nauw samen met naval architects zoals Juliane Hempel uit Duitsland, want de Meter-jachten moeten aan klassenregels voldoen. Voor de schoeners hebben we masten gemaakt van 35 meter; we hebben gewerkt aan de Elena, de Atlantic en de Germania-Nova. Nu ligt er een project voor masten van 40 meter lengte. We betrekken onze houtleverancier bij onze projecten en luisteren ook naar de zeilers. Ik geloof in het keten-denken. Als je op die manier de hele keten optimaliseert, maak je het beste product."

Alsof de duivel ermee speelt, wordt het gesprek onderbroken door een telefoontje. Het blijkt houtleverancier John Lammerts van Bueren die even meldt dat hij rechtstreeks ruggespraak heeft gehad met ontwerper Juliane Hempel over een te zagen stam. Hetgeen hij meteen terugkoppelt naar Baars.

Vakkennis

Houten schepen als deze 56-voets S&S worden zelden meer nieuw gebouwd in Nederland. De kennis daarvoor is gelukkig nog voorhanden bij Ventis. Naast Baars werken negen mensen op de

werf, vakkieden die zowel met een dissel om kunnen gaan als met een CNC frees. De vakkennis wordt ook overgedragen. Baars: "We zijn tevens erkend leerbedrijf en het hele jaar door hebben we stagiaires meelopen. Het is belangrijk om te investeren in jonge gasten." Hij vervolgt: "De werksfeer is plezierig, daarom werken we hier graag. Ik noem dat 'sociale duurzaamheid'. Ik denk niet in termen van de volgende kwartaalwinst; nee, ik investeer in het personeel, relaties, materialen. Natuurlijk moet je bedrijfsmatig gezond draaien, maar je moet vooral investeren in stabiliteit van je onderneming. Ik heb een langetermijnperspectief: over tien jaar moet er een nog sterker bedrijf staan."

www.ventis.nl
www.braskermasten.nl

Het originele zeilplan van de Impala

Zo komt de nieuwe Impala er ongeveer uit te zien. De grote overhang blijkt wel uit de lengte over alles van 17,06 m. en een lengte op de waterlijn van 12,19 m. De yawl (jol) is 3,65 m. breed. Het maximale zeiloppervlak is 126 vierkante meter. Uit de informatie op het zeilplan van Sparkman & Stephens Inc. in New York blijkt dat Robert B. Harris en Enez L. Nardi in 1954 ontwerp nummer 1056 tekenden. De waterverplaatsing is 21.818 kg.

www.sparkmanstephens.com



Betimmering van een scheepsinterieur. [Foto Ventis]