

MAHONIE VOOR GROOTSTE ZEILJACHT

Als het om hout gaat, blijft de jacht- en scheepsbouw een traditionele markt waar traditionele keuzen gemaakt worden. Een kleine verschuiving lijkt zich echter wel voor te doen. In de zoektocht naar alternatieven voor teak ten behoeve van dekken wordt (Alaska) yellow cedar nogal eens genoemd. Succesvol is de herbouw van historische schepen, stammend uit een tijd dat een vaartuig per definitie van hout was.

JACHTBOUWERS HOUDEN VAS



Mahonie kleedt het chique interieur van de Athena aan.

In Rotterdam wordt Linienschip De Delft nieuw leven ingeblazen; in Lelystad is op de Bataviawerf het VOC-schip De Batavia verzezen en men is er nu bezig met de replica van oorlogsschip De 7 Provinciën. Het oorspronkelijke schip is gebouwd in 1665 voor de Rotterdamse Admiraliteit. Het was jarenlang het vlaggenschip van Admiraal Michiel de Ruyter en maakte als zodanig vele zeeslagen mee. Na bijna dertig dienstjaren werd De 7 Provinciën in 1694 afgedankt. Voor de herbouw is tussen de 4.000 en 5.000 m³ eikenhout nodig, waarvan ongeveer de helft bestaat uit 'krommers'. Dit zijn krom gegroeide bomen die zich bij uitstek lenen voor het vervaardigen van de onderdelen van scheepsspanen. Houtcompagnie Almenum uit Harlingen levert al het voor het oorlogsschip benodigde hout, zoals het bedrijf ook het hout voor de eerder gebouwde Batavia aanvoerde.

Directeur Nick Faber: "Het eikenhout komt uit Denemarken, want dat is duurzamer en sterker dan bijvoorbeeld Frans eiken. De levering is ambachtelijk werk: wij krijgen van de werf een tekening en daarmee gaan we naar Denemarken. In het bos zoeken we naar het juiste rondhout. We maken er een plaat van die naar de Bataviawerf gaat waar er, met behulp van een mal, het benodigde onderdeel van gemaakt wordt." Krommers groeien volgens Faber min of meer spontaan, meestal aan de bosranden. "Het is niet altijd eenvoudig om de juiste krommer te vinden, maar het is mij - en vóór mij mijn vader - tot nu toe altijd gelukt."

CONTOUREN Het douglas voor het beeldsnijwerk van De 7 Provinciën is al geleverd en op termijn moet nog rondhout voor de masten worden uitgezocht. "De totale lengte van de grote, uit drie delen bestaande, masten is 60 meter. Het onderste deel is ruim 25 meter lang. Dit kan zowel in douglas als in lariks worden gerealiseerd. We zijn er nog niet over uit welke van de twee het wordt," vertelt Nick Faber.

Yellow cedar wordt aangedragen als dekhout.



ST AAN TEAK

De kiel voor De 7 Provinciën werd gelegd op 17 mei 1995. Inmiddels zijn de contouren van het schip duidelijk zichtbaar. De twaalf spanten van oprichting zijn geplaatst en het uitstroken en aanbrengen van de centen is eveneens gebeurd. Met 'centen' wordt bedoeld op de in langsscheepse richting aangebrachte buigzame balken die de vorm van de buitenhuid van het schip aangeven. Aryan Klein, hoofd Bouw van de Bataviawerf, licht toe: "De spanten van oprichting zijn op het breedste deel van het schip circa 10,5 meter breed. Hun hoogte varieert van acht tot tien meter."

Elk spant bestaat uit diverse onderdelen, waaronder leggers, zitters en koppelstukken. Per spant zijn al gauw zeven bomen nodig. Binnen de ontstane vorm worden de komende tijd de spanten van invulling gemonteerd. Hiervoor is circa een half miljoen euro nodig. De 7 Provinciën is verder rijkelijk bedeed met houtsnijwerk. Pronkstuk is het rechte wulf of hakkebord. Het bestaat uit de wapens van de zeven Nederlandse provincies, gegroepeerd rondom het wapen van de Nederlandse Republiek en geflankeerd door twee enorme leeuwen. Het werkstuk is zeven meter breed en vier meter hoog. Het is samengesteld uit een aantal verlijmd segmenten. De verlijming garandeert een langer leven dan de oorspronkelijke methode. Imposant - en behoorlijk angstaanjagend - is de 3,75 meter hoge leeuw helemaal vooraan op het schip.

Hoewel op de werf de Batavia als schip al lang klaar is, heeft het nog geen inrichting. "Het is eigenlijk nog steeds een lege doos," stelt Aryan Klein. "We zijn op zoek naar partners, zowel ten behoeve van de financiële kant als voor het benodigde onderzoek, om ook het interieur van de grond te krijgen."

BANG VOOR HOUT De (zeil)jachtbouw wordt gedomineerd door de seriematig vervaardigde polyester schepen, al dan niet voorzien van hou-

ten details of interieurs. Traditioneel gebouwde houten jachten kunnen daar qua prijs niet tegenop concurreren. Directeur-eigenaar Benno Rexwinkel van het in Dordrecht gevestigde Rexwinkel Jachtbouw ontwikkelde als antwoord op de polyester overheersing de Deense Junior, naar het klassieke ontwerp van E. Salander uit 1926. De Junior is een houten boot die door zijn bouwwijze wat prijs betreft concurrerend is met een vergelijkbare van polyester. Qua uitstraling ligt het anders. Over smaak valt nu eenmaal niet te twisten en er zijn ook mensen die een kunststof kozijn mooier vinden dan een houten.

Misschien nog belangrijker dan mooi of lelijk is de onderhoudsvriendelijkheid van het materiaal, en in dit geval de perceptie daarvan bij de klant. "Mensen zijn bang voor hout, dat probleem blijft spelen," kaart Rexwinkel aan. "Op de lange termijn vergt een houten boot echter niet meer onderhoud dan een polyester of een stalen vaartuig. Helaas zit het idee dat hout veel meer onderhoud vergt er bij mensen zeer hardnekkig in."

Het ontwerp van de Junior is in de computer gezet, zodat de onderdelen met CNC-freesmachines vervaardigd kunnen worden. Het proto-

type is gebouwd in samenwerking met het Hout- en Meubileringscollege in Rotterdam. "We zijn nu zo ver dat de boot als bouw pakket bij ons binnen kan komen; we hoeven hem dan alleen nog in elkaar te zetten." Voor het vervaardigen van de onderdelen heeft men wel een partner op het oog; definitieve afspraken zijn nog niet gemaakt.

ALTERNATIEVEN De Junior is een 'overnaads' gebouwd schip. Dit betekent dat de huidplanken over elkaar liggen, te vergelijken met een gepotdekselde gevelbekleding. De romp en - in de standaarduitvoering - het dek zijn van watervast verlijmd multiplex. De opbouw, spiegel en kuiprand bestaan uit sipo. Voor de kielbalk, spanten en wrangen (dwarsverbindingen tussen kielbalk en spanten) wordt eiken gebruikt. Het dek kan ook in teak of yellow cedar, zoals bij het prototype, uitgevoerd worden.

Ondanks de kritiek vanuit met name het Burma Centrum Nederland blijven de klanten vragen naar teak. "Wij dragen altijd alternatieven aan, zoals yellow cedar, maar de meeste mensen willen daar niet aan," aldus Benno Rexwinkel. "Teak is bekend en yellow cedar bij de meeste mensen niet. Ik 'ontdekte' het op een schip dat gebouwd was in 1950 en ging toen op zoek naar een leverancier die bereid was het te importeren. Inmiddels is deze houtsoort bij meerdere hout-handels te koop. De verkrijgbaarheid van teak is redelijk, zolang we maar flink betalen. Langere lengten zijn echter onbetaalbaar."

RENOVEREN Belangrijkste bron van inkomsten

De Deense Junior gaat de concurrentie aan met zijn polyester soortgenoten.





De stuurhut van de Athena is zowel buiten als binnen uitgevoerd in teak.

van Rexwinkel Jachtbouw is de renovatie van houten schepen. Momenteel is men bezig met de Hamburg, een zeiljacht uit circa 1950 dat destijds is geconstrueerd door de in jachtkringen zeer bekende werf Abeking & Rasmussen. "De Hamburg was de eerste poging van Abeking & Rasmussen om een lichtgewicht schip te vervaardigen. Het is deels composiet gebouwd: de constructie bestaat uit een combinatie van hout en staal," legt Rexwinkel uit. "In een natte omgeving is dat geen succes. De stalen wrangen hebben we dan ook vervangen door RVS, maar de eiken spanten zijn opnieuw in eiken uitgevoerd. Ook de stevenbalk is vervangen. Hiervoor was een eikenhouten plaat van 130 mm dik, 35 cm breed en ruim 5 meter lengte nodig. Al het hout in het renovatieproject is geleverd door houthandel Boogaardt." De dekconstructie van de oorspronkelijke Hamburg bestond deels uit eiken en deels uit vurenhout "Maar dan wel vuren van een bijzonder goede kwaliteit. Het vuren was zelfs in betere staat dan het eiken, dat zich vanwege het looi-

zuur slecht laat combineren met staal. Er was destijds vuren gebruikt vanwege het lage gewicht," aldus Benno Rexwinkel. "De constructie wordt nu van Oregon pine, waardoor het totale gewicht van het gerenoveerde zeiljacht ongeveer gelijk blijft. Het dek zelf bestond voorheen

eveneens uit vurenhout, overtrokken met canvas, wat vroeger een gebruikelijke materiaalkeuze was. Hier had men later teak overheen gelegd. Door een slechte afdichting was er water tussen de dekken gekomen. Het geheel wordt nu vervangen door massief teak van 22 mm dik." Ook in dit geval werd een alternatief door de klant afgewezen. "De mahonie opbouw van de Hamburg wordt - waar nodig - gerepareerd, deels met sipo en deels met Honduras mahonie dat is overgebleven van eerder renovatiewerk. Verder is een later aangebrachte aanpassing van de ramen in de verhoging van de opbouw verwijderd om de boot terug te brengen in de originele staat."

ALASKA YELLOW CEDAR Houthandel Boogaardt leverde aan Rexwinkel eveneens het yellow cedar dat tevens Alaska cedar of Alaska yellow cedar genoemd wordt. De botanische naam van de boom is *Chamaecyparis nootkatensis*, in het Nederlands schijnycypres genoemd. Hij groeit van het zuiden van Alaska



Ook het buitenmeubilair is van teak.

via British Columbia tot aan het noorden van Californië. Boogaardt levert aan meerdere jachten en scheepsbouwers. Trends zijn er in deze vrij traditionele markt volgens deze houthandel niet. Op de vraag of de populariteit van teak te lijden heeft onder de kritiek vanuit onder andere het Burma Centrum Nederland wil men niet reageren.

Teakspecialist Worldwood uit Bleiswijk zegt nog niets te merken van een verminderde vraag naar teak. "We zijn echter wel op zoek naar alternatieven. Dat zullen twee of drie houtsoorten worden en wellicht andere materialen. Van één houtsoort, Alaska yellow cedar, hebben we een container besteld," zegt milieucoördinator Remco Polhuis. "We zijn alle mogelijkheden nog aan het onderzoeken en het is dus afwachten hoe het zich ontwikkelt." Houtsoorten die het in het interieur van jachten en schepen goed blijven doen, zijn volgens hem sipo en Amerikaanse kersen. De vraag naar swietenia mahonie is meer incidenteel. ■