



links: Joey, de profielenspecialist, aan zijn werkbank bezig met een afkortzaag

onder: Zo wordt een profiel in een keer gefreesd. Links de frees, en rechts – het donkere hout – het profiel. Het gaat met een snelheid van max 2 meter per minuut

spanten, die de huid volgen, zijn op ware grote gefreesd van mdf plaatmateriaal. Elke timmerman is verantwoordelijk voor zijn eigen hut, maar iedereen doet zoveel mogelijk waar hij het beste in is. Zo neemt een specialist in het maken van paneeldeurtjes deze allemaal voor zijn rekening. Timmerman Joey bijvoorbeeld werd door zijn collega's naar voren geschoven als de specialist frezer. Joey had tijdens zijn opleiding aan het Hout- en Meubilerings College al twee maal een stage bij Claasen gelopen. Daarna legde hij bij verschillende andere werven onder meer teak dekken. Toen Claasen

Tijdwinst bij Claasen Shipyards

Tegelijkertijd het casco en de betimmering van een jacht gereedmaken kan veel tijdwinst opleveren, zo weten ze bij Claasen Shipyards in Zaandam. Als het casco van een 126-voeter in april zal arriveren, staat een groot deel van de betimmering al klaar.

Tekst: Wim de Bruijn Foto's: Theo Kampa

Er wordt bij Claasen hard gewerkt aan het interieur van een door Hoek Design ontworpen Truly Classic van 126 voet. Toch is het casco nog maar pas gekeerd bij Bloemsma in Makkum. Volgend jaar april zal het in Zaandam aankomen nadat het eerst helemaal is geschilderd. Dan staat er al een groot deel van de betimmering, in 14 lagen lak/verf gespoten, klaar om te worden ingebouwd. Dat scheelt de helft in de bouwtijd. De toekomstige eigenaar liet enkele jaren geleden al eerder een jacht bouwen bij Claasen. Hij was daar zo tevreden over dat hij, toen hij een groter jacht wilde, voor dezelfde ontwerper en bouwer koos. Het wordt een Truly Classic met een lengte van 38,30 m bij een breedte van 7,75 m en een diepgang van 4,50 m. Bijzonder is dat de eigenaarshut in het achterschip is gesitueerd met een eigen kuip en dekhuis. Daaronder ligt een salon over de hele breedte van het schip, en daarvoor de gastenkuip met een apart dekhuis

voor de sociale contacten aan boord. Er zijn inmiddels al meer dan negentig Truly Classics van Hoek Design gebouwd, zodat alle jachten profiteren van de ervaringen die werden opgedaan tijdens windtunnel- en sleepproeven, en natuurlijk de vaarpraktijk.

Iedere timmerman zijn hut

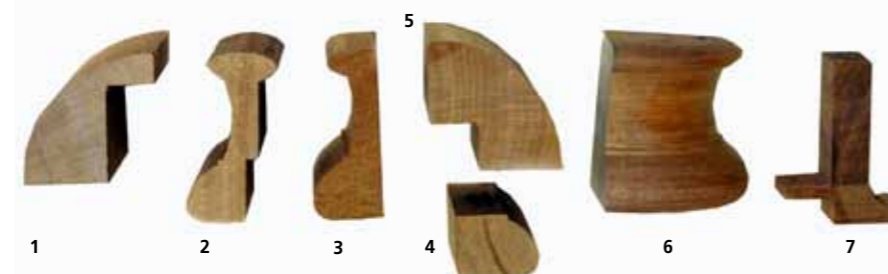
Vorig jaar september werd tegelijk gestart met de bouw van de aluminium romp en het interieur. In Zaandam werden extra ervaren timmerlieden aangetrokken om aan dit grote jacht te gaan werken; maar liefst vijftien vakmensen zijn nu dagelijks bezig aan de betimmering. De ontwerptekeningen van Hoek Design werden via een CNC-frees overgebracht op spanten en vloeren van hout. Op de bouwvloer staan alle details aangegeven, bijvoorbeeld de plaats voor de hangkasten, banken, enzovoort. Eromheen zijn de contra-spanten met dekbalken opgesteld. Deze



extra vakmensen kon gebruiken werd hij gebeld door Klaas Sibie van Claasen of hij het team wilde versterken. Joey liet ons zien hoe hij uit delen teakhout en mahonie de bij Claasen meest gebruikte profielen freesde. Nu staat Claasen bekend om zijn speciale profielen. Nico Claasen, de inmiddels gepensioneerde oprichter van het bedrijf, is van huis uit instrumentmaker en maakte jaren geleden al zijn eigen frezen. Hij deed zijn kennis op in musea, waar hij oude schilderijen bestudeerde en op een papertje met een potlood de oude profielen in betimmeringen

Enkele standaardprofielen van Claasen Shipyards:

1. Bochtstuk
2. Greeplijst
3. Lijst tegen een wand
4. Neuslijst
5. Bochtstuk
6. Gedraaide dadolijst
7. Alle plinten worden voorzien van een droge naad, het profiel wordt uit twee delen samengesteld

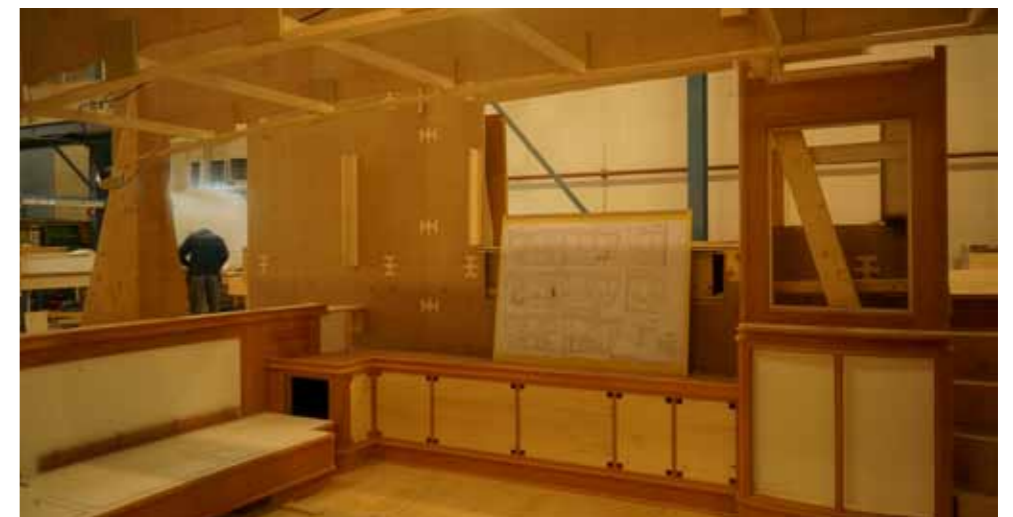


Een doorkijkje in het voorschip. Panelen die later worden geschilderd, worden gemaakt van speciaal mdf dat onder extra hoge druk is verlijmd en dat weer op panelen wordt verlijmd om trekken te voorkomen. Op de foto's zien we hoe de betimmering vorm krijgt

natekende. Nog steeds blijken dat de door klanten meest gewaardeerde profielen. Tegenwoordig lever je een tekening aan en de frees wordt CNC gemaakt, daar komt geen handwerk meer aan te pas. 'Maar in de praktijk leer je pas de fijne kneepjes', zegt Joey, die op het HMC heeft geleerd hoe de machine werkt. 'Bij mahonie moet je zo langzaam mogelijk frezen, dat gaat met maximaal twee meter per minuut. Ga je sneller dan happen de beitels sneller en heb je meer nawerk.'

De Prefab

Afgelopen september stonden alle spanten opgesteld en kon worden begonnen met het interieur. Als we door de prefab lopen is dat eerst even verwarrend. Er zijn delen die haaks op elkaar worden gebouwd, zodat je niet meteen weet in welk deel van het schip je bent. De timmerlieden zijn aan hun eigen werkbank met veel onderdelen tegelijk bezig, van delen massief mahonie tot panelen die worden gefineerd met 2 mm fineer. Het mahonie voor de betimmering is streng geselecteerd en natuurlijk goed gedroogd. Alles wordt zo gemaakt dat het in delen van 2 x 1 m weer gedemonteerd kan worden, en makkelijk kan worden overgebracht van de prefab naar de romp. Die romp wordt door Bloemsma zo nauwkeurig gebouwd dat er maximaal 0,2 mm tolerantie is. Die speling is geen probleem omdat er voldoende ruimte tussen betimmering en huid/dek wordt gehouden vanwege allerlei kabels en andere doorvoeren die achter de betimmering worden ingebouwd. Als in april het geschilderde casco in Zaandam arriveert, kan worden begonnen met het aan boord brengen van de onderdelen. Maar eerst zijn alle units naar



boven: Dit is in het bemanningsverblijf. De schuine wand aan de kooi volgt de romp in het voorschip. Alles wat groen is, wordt wit gespoten, de rest wordt blank gelakt

onder: We staan in de salon, deze ligt over de volle breedte van het achterschip, voor de eigenaarshut. We zien alleen de stuurboordhelft van het schip. Het deel aan bakboord valt buiten de foto... maar wat wil je bij een breedte van 7,75 m!



de timmerlieden niet eindeloos trapje op, trapje af hoeven te lopen; alles gaat (bijna) gelijkvloers op de bouwvloer.

Vol vertrouwen

Bij Claasen Shipyards zien ze de toekomst vol vertrouwen tegemoet. Er is naast deze 126-voeter, die in april 2015 moet worden opgeleverd, een nieuwe opdracht voor een J-klasser, en er zit nog meer in de pijplijn. Als het allemaal doorgaat, leven we inmiddels in 2016. Het is fantastisch dat er nog steeds opdrachtgevers zijn die het vakwerk van een mooi jacht waarderen en daar ook geld voor over hebben.

Kijk voor meer info op: www.claasenshipyards.com en op: www.hoekdesign.com