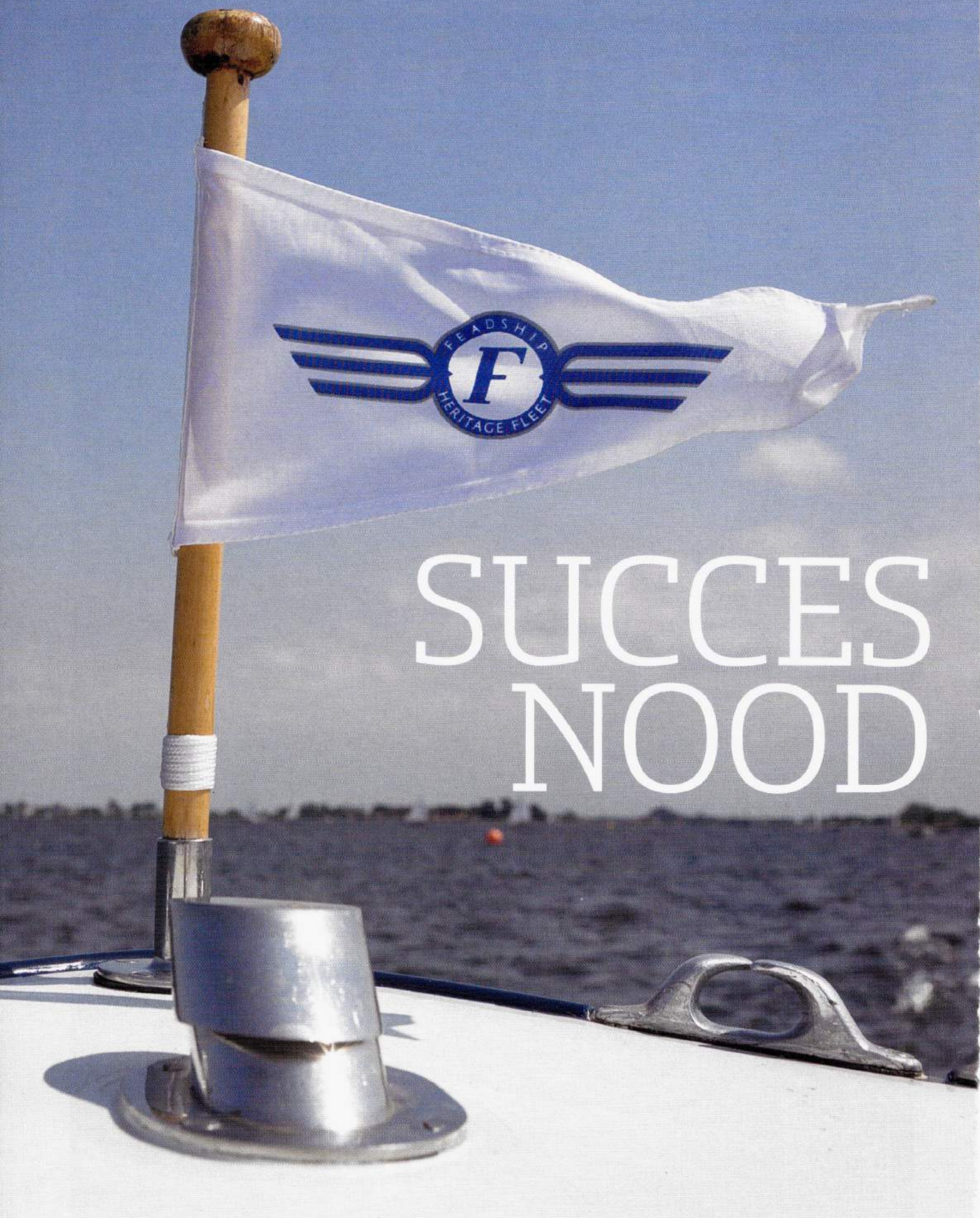




SUCCES NOOD

UIT GEBOREN

DE FEADSHIP-ERFGOEDVLOOT
TOONT TROTS DE GESCHIEDENIS VAN
EEN MERKWAARDIG BEDRIJF DAT IN
1949 BEGON ALS SAMENWERKING
TUSSEN ZEVEN SCHEEPSWERVEN.



Irene is relatief smal. De opdrachtgever liet haar speciaal bouwen voor de Reeuwijkse Plassen met hun nauwe vaartjes en doorgangen.

Niets zo gezellig als een jaarlijks 'zomertreffen' met je klasse of scheepstype. Van heinde en ver komen de trotse eigenaren met hun oogappels naar een afgesproken plaats. Soms is er een wedstrijd, soms een toertocht. Eén ding staat voorop, dat is het genieten. Genieten van het varen, elkaars schepen en het samenzijn.

Erfgoed

Op een zomerse dag op de Kaag treffen we zo'n zomerbijeenkomst. Een vloot klassieke schepen lijkt zich op voor een overzichtsfoto. Het merendeel van de boten bestaat uit statige motorjachten met een opbouw van blank gelakt houtwerk. Maar we zien ook een sloep, een zeiljacht en zelfs een Lemsteraak. Voor een buitenstaander is het lastig te zien hoe deze verschillende schepen aan elkaar gelieerd zijn. Toch is er een hele sterke verbindende factor. Dit is namelijk de Feadship-erfgoedvloot ofwel de Feadship Heritage Fleet (spreek uit fed-sjip, red.) Alle deelnemende schepen zijn minimaal dertig jaar oud en zonder uitzondering gebouwd door een van de zeven Feadship-werven.

Canvas

Een wat kleiner motorjacht in de parade is de *Irene* van schipper Robert van Tol. Deze tien meter lange Super Holland Kruiser is gebouwd in 1939, tien jaar vóór de oprichting van Feadship, op de werf van Akerboom-Van Lent op Kaageiland, die voor deze serie samenwerkte met Fred Kemper in Schiedam. De witte romp is van keurig glad staal, iets wat we nu heel normaal vinden, maar dat in de tijd dat Irene werd gebouwd toch wel bijzonder was voor een plezierjacht. De betimmering in het schip

is vrijwel in origineelstaat. De schoonheid van het interieur met witgeschilderde panelen en lijsten van donkerrood mahonie zit 'm vooral in de volstrekte eenvoud ervan. Die eenvoud zet zich ook voort buiten de kajuit. Zo is het stuurhuis voorzien van een houten raamwerk met beige canvas. Sinds drie jaar zijn Robert en zijn vrouw Kathrin de trotse eigenaar van dit inmiddels tachtig jaar oude stukje erfgoed. Maar Robert is niet alleen eigenaar van een klassiek Feadship-motorjacht, zijn band met Feadship gaat veel verder.

De schoonheid van het schip zit 'm ook in de volstrekte eenvoud

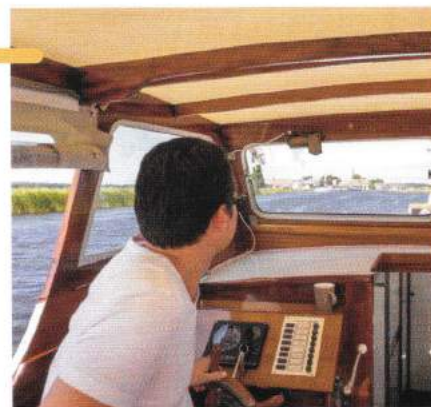


Sinds 3 jaar
is Robert
eigenaar
van een 80-
jarig stukje
erfgoed

Stage

Robert, die uit de buurt van de Kagerplassen komt, zeilde of schaatste in zijn jeugd vaak langs de scheepswerf van Van Lent, tegenwoordig Royal Van Lent Shipyard. De schepen die er van de helling liepen, maakten een onuitwisbare indruk op de jonge watersporter. Als hij jaren later voor zijn marketingstage een bedrijf zoekt, grijpt hij de kans om de scheepsbouwers beter te leren kennen. Hij solliciteert bij Van Lent. Op de werf hebben ze geen werk voor hem, maar hij wordt doorverwezen naar het kantoor van Feadship in Haarlem. "Ik had er geen idee van wat Feadship was. Maar ik had al heel snel door dat het een bijzonder bedrijf is. Feadship bestaat eigenlijk uit drie bedrijven: de Royal Van Lent Shipyard, Koninklijke De Vries Scheepsbouw en De Voogt Naval Architects. Nederland is wereldberoemd om de hoge kwaliteit van de superjachten. Tijdens de stage hoorde

Robert van Tol
stuurt Irene. Op het
dashboard het motor-
paneel van de 42 pk
4-cilinder.



Uitstekende
verzorging voor
opstappers en
bemanning.





Dag Waterkampioen

Ik heb als freelance watersportredacteur altijd met veel plezier voor de Waterkampioen gewerkt en ik hoop dat voor Deining weer te gaan doen. Het was fijn om het vertrouwen te krijgen dat er iedere keer weer een Waterkampioen-waardig artikel uit zou komen. En wat een kick, als ik een lap tekst en een map foto's had ingeleverd en de redactie en vormgevers er weer een schitterend geheel van hadden gemaakt!

Klaas Wiersma

Vanaf het dek van de 50-voets Hera, een Van Lent uit 1956, zwaait de vice-voorzitter van de erfgoedvloot Rory Brooks (2e van rechts). De Brit kocht Hera in een opwelling en heeft het zo te zien naar zijn zin op de Kaag.

7 scheepsbouwers troffen elkaar in Café de Roode Leeuw

Robert vaart langs Kaageiland, waar het allemaal begon. Hier bouwde Jan Akerboom met zijn zwager Cees van Lent de Super Holland Kruisers. Na de oorlog ging Akerboom verder in Lisse, Van Lent bleef.

De 16 meter lange Ammerland liep van stapel in 1966. Met een eigenaar die zowel bij Feadship als bij de erfgoedvloot bestuurlijke taken verricht, is het niet vreemd dat dit schitterende jacht wordt ingezet om met relaties en klanten te varen.





De 'autoboot' Oome Kees werd gebouwd op scheepswerf De Vlijt. De Ford A-benzinemotor was onder het voordek geplaatst.



Zoals te zien vaart De Oome Kees erg comfortabel. Zo goed zelfs dat het ontwerp uit 1934 model stond voor de hedendaagse Rotterdamse watertaxi's.



Super Holland Kruiser Regina in volle glorie. Dit 'zusterschip' van de Irene verkeerde eind vorige eeuw nog in erbarmelijke staat.

ik ook over de fascinerende ontstaansgeschiedenis van die samenwerking."

Uit nood geboren

Na de Tweede Wereldoorlog is ons land in opbouw; een tijd van armoede en zuinigheid. Op luxegoederen werd een belasting van dertig procent geheven, de zogenaamde weeldebelasting. Jachten vielen daar natuurlijk ook onder. Het was zo'n slechte tijd voor de Nederlandse scheepswerven, dat ook de overheid zich realiseerde dat een waardevolle bedrijfstak in hoge nood verkeerde. Belastingvoordeel zat er niet in, maar de regering hielp wel mee om een oplossing te vinden. Omdat geen van de werven voldoende slagkracht had om zelfstandig nieuwe afzetmarkten buiten Europa te veroveren, werd een samenwerkingsverband voorgesteld.

"En zo kwamen in 1949 zeven scheepsbouwers samen in café de Roode Leeuw in Amsterdam", licht Robert het ontstaan van Feadship toe. "Van Lent en Akerboom kwamen uit Zuid Holland. Uit Noord-Holland kwamen De Vries, Van de Stadt, Witsen en Vis, Het Fort van G. de Vries Lentsch in Nieuwendam en de Haarlemsche Scheepswerf." De nood was zo hoog dat de heren elkaar al snel hadden gevonden. Het leidde aanvankelijk tot een bescheiden plan: er zou standruimte gehuurd worden op de New York Motorboat Show waar Nederland zich met drie schepen zou presenteren. Ook werd een Engelse naam bedacht: de 'First Export Association



Het succes van Feadship werd in New York geboren

of *Dutch Shipbuilders*’, al snel afgekort tot Feadship. Het bezoek aan de Amerikaanse tentoonstelling werd een groot succes (zie hiernaast). De kwaliteit van de Nederlandse jachtbouw blijkt ver vóór te liggen op de rest van de wereld. Er volgen meer beurzen en er ontstaat een gestage stroom bestellingen uit het buitenland. De Feadship-kwaliteit maakt tot op heden wereldwijd indruk.

In 2013 wordt de Feadship Heritage Fleet opgericht, niet toevallig ook in café de Roode Leeuw. Robert van Tol, inmiddels werkzaam in de superjachtbranche, is daar actief bij betrokken. Zijn baan staat verdere betrokkenheid bij de oprichting in de weg, maar de vereniging komt er. Met de aankoop van de Irene, nu drie jaar geleden, verwerft Robert zelf een plek als lid van de erfgoedvloot. Inmiddels is hij vrijwillig actief als bestuurslid en als liefhebber altijd bereid om zijn schip te laten zien en te vertellen over het unieke Feadship verhaal. 📍

NAAR NEWYORK

Deze eerste Nederlandse inzending voor de New York Motorboat Show van 1951 bestond uit schepen van drie verschillende werven. Het ging om een stalen dubbelschroef jacht van 32 voet gebouwd door de N.V. Scheepswerven Nicolaas Witsen en Vis, een stalen motorjacht van het type ‘Baby Holland-kruiser’ van 24 voet gebouwd door C. van Lent en Zonen, Jacht- en Scheepswerf, Kaag, en scheepswerf de Vliet van De Vries uit Aalsmeer verscheepte een Pampus naar New York. De bootjes gingen mee als deklast op de oceaanstomer *Black Falcon*. De Nederlandse delegatie bestond uit de heren Vis en De Voogt. Door zeer slecht weer op zee kwamen de boten bijna te laat voor de beurs.

In de Waterkampioen van april 1951 vertelt H. W. de Voogt dat de Feadship-stand helemaal achterin de benedenzaal van ‘The Grand Palace’ was en dat de schepen daardoor pas twee uur voor de opening van de tentoonstelling naar binnen werden gebracht. “Veel tijd om de schepen goed schoon te maken en op te knappen hadden we niet”, schrijft de Nederlandse standhouder.

Hét nummer van de beurs

Maar, schrijft hij vervolgens: “De Hollandse ‘Feadship’ boten waren al spoedig hét nummer van de show. Ze oogstten van elkeen grote bewondering door hun keurige afwerking en door het prachtige staalwerk, dat voor Amerikaanse begrippen fantastisch mooi was. Zeer vele malen werd ons dan ook gevraagd of zij van ‘plastic’ gemaakt waren!” Ook schrijft De Voogt dat het aantal bezoekers per dag “ongeveer gelijk was aan het totale aantal bezoekers van een HISWA-tentoonstelling gedurende tien dagen, m.a.w. 25.000 à 30.000 bezoekers per dag, wat voor de standhouders wel zeer vermoeiend is.” Vrijwel alle Amerikaanse boten op de beurs zijn van hout en licht gebouwd. “Het Hollandse werk, ook wat betreft de jachtmodellen, deed voor geen ander onder. Maar wel was er voor ons nog het een en ander te leren van de keurige en kostbare interieur-afwerking van de Amerikaanse schepen. Ook wat betreft de ‘accessoires’ was er zeker wat voor ons op te steken. Veel chroomwerk is erg in trek. Keurig en luxueus ingerichte keukens met grote ruime ijskasten, keurige toiletruimten met aparte douchecellen, en wat dies meer zij.”

De drie schepen worden nog op de bootshow zelf verkocht. Er is zoveel vraag naar offertes en tekeningen dat De Voogt na de beurs van het thuisfront in plaats van de stoomboot het vliegtuig mag nemen om alle orders snel te kunnen verwerken. Collega Vis blijft in Amerika voor een reis langs potentiële klanten. Het begin van een succesverhaal dat tot op de dag van vandaag voortduurt.