



FOTO: MAARTEN STOLP

De duizendpoo

Tekst: Jan Briek

Misschien gaat hij de geschiedenis in als 'De man die de Piraat tekende'. En dat zou geen schande zijn. Want van het nog altijd populaire Piraatje zijn duizenden en nog eens duizenden exemplaren gebouwd. Ze stonden zelfs in het rek bij grote warenhuizen. En er zijn maar weinig boten waarvan je dat kan zeggen. Het Piraatje betekende ook voor vele duizenden de eerste kennismaking met de watersport. Zelfs al had Kraaijer nooit iets anders op papier gezet dan de Piraat, dan nog zou zijn naam in de watersport geschiedenisboeken terecht zijn gekomen. Maar Kraaijer tekende meer. Veel meer. Een portret van een veelzijdig man.



Zelfs al had Kraaier nooit iets anders op papier gezet dan de Piraat, dan nog zou zijn naam in de watersport geschiedenisboeken terecht zijn gekomen

t in botenland



FOTO: ARCHIEF J.B. KRAAIER

De allereerste Piraat. Er zouden er duizenden en duizenden volgen. Kraaier zelf weet niet meer hoeveel tekeningenpakketten hij heeft verkocht. Die pakketten zijn overigens nog steeds te verkrijgen. De prijs ervan is nog een beetje vooroorlogs: vijftig piek.



Hoe een werf groeien kan. Kanowerf Kraaier startte in een gehuurde oude houten schuur op het terrein van een voormalige kalkfabriek, verhuisde daarna naar de Sluispolder bij Zaandam. De werf heette toen inmiddels Jachtwerf Kraaier: na de vinding van kapper Bulthuis (de lattenbouw) ging de werf behalve kano's ook kleine jachten bouwen. De laatste foto toont de werf in z'n glorie-dagen in de periode na de Tweede Wereldoorlog. Scheepswerf Kraaier inmiddels bouwde uitsluitend nog beroepsvaartuigen.



FOTO'S: ARCHIEF J.B. KRAAIER



Natuurlijk kun je langskomen', zegt Kraaier over de telefoon joviaal. 'Maar ik heb niet de hele dag de tijd: ik moet ook nog tennissen.' Kraaier, 85 inmiddels en woonachtig in Egmond aan Zee met een weids uitzicht over de Noordzee, is nog steeds sportief. In 1934 deed hij – onder leiding van chef d'equipe Jan Loeff – mee aan het Europees kampioenschap in de K 1 in Praag. En twee jaar later won hij op de Olympische Spelen in Berlijn een bronzen medaille in die klasse. 'Meedoen was in die tijd echt nog belangrijker dan winnen', vertelt hij daar nu over. 'Als je ziet hoeveel een Olympische medaille tegenwoordig letterlijk waard is. Vroeger was dat absoluut niet het geval; geld leverde een plak niet op. Glamour ook niet, trouwens. Ik weet nog dat ik na de Olympische Spelen uit Duitsland terugkwam. Ik had m'n peddel in mijn bagage. Zo'n peddel is namelijk heel kwetsbaar en die hield je het liefst bij je zodat je er een oogje op kon houden. Toen ik Nederland weer in wilde, moest ik voor die peddel 3,45 gulden invoerrechten betalen. Ik bedoel maar.' Maar omzien in wrok doet Kraaier niet. Daar is hij de man niet naar. 'Nee, waarom zou ik? De tijd was toen heel anders. Ik hield van m'n sport. Soms zat ik om half zes 's ochtends al in m'n kano op de Zaan om te trainen. Elke dag twintig tot dertig kilometer.' Bovendien kon hij z'n sport mooi combineren met z'n hobby die later zijn beroep werd: het ontwerpen van boten. Zijn wedstrijd K 1 was door Kraaier zelf getekend en gebouwd en woog slechts twaalf kilo. Op de Olympische Spelen ontmoette hij Simon de Wit, die vierde werd in de vier met stuurman. Hij spoorde Kraaier aan te gaan roeien. Zo kwam hij terecht in de vier en de acht met stuurman. Daarnaast verdiende hij z'n sporen in de skiff. Een ongeluk in een zwembad maakte echter aan zijn bloeiende sportcarrière een eind. Hij kreeg een duw – 'Een grapje; nou leuk grapje was dat' – kwam ongelukkig terecht en hield er een blijvende evenwichtsstoornis aan over. Ernstig ge-

noeg om niet meer op internationaal niveau mee te kunnen doen.

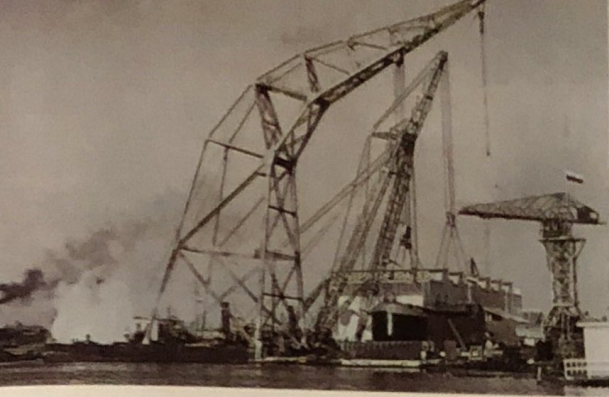
Kanowerfjes rezen als paddestoelen uit de grond

Dat Jaap Kraaier 'in de boten' terecht kwam, is eigenlijk niet meer dan logisch. Hij komt uit een geslacht van zeevaarders en molenaars. Beroepsgroepen die het allebei van de wind moeten hebben. Nog altijd bestaat er een schilderij waarop een dwarsgetuigde viermast klipper te zien is. Op die klipper zeilde in de vorige eeuw ook al een kapitein Kraaier. Jaap Kraaiers vader ging als twaalfjarige jongen aan het werk als 'nagelpiepertje' – voor het klinken van boten waren altijd twee personen nodig: een aan de buitenkant en een aan de binnenkant; de laatste werd wel nagelpiepertje genoemd – op de scheepswerf van Seymonsbergen in Zaandam. Niet veel later sloeg echter het noodlot toe voor Kraaier senior. Nog als jonge jongen verloor hij drieënhalve vinger bij de ponsmachine. Kraaier: 'Verzekeringen en uitkeringen waren er niet. M'n vader moest maar zien hoe hij het redde.' Maar het geluk hielp hem een handje. Kraaier senior won in een loterij het destijds grote bedrag van tweehonderd gulden. Dat geld gebruikte hij om zijn eigen werfje te beginnen. Kraaier senior bouwde daar Helderse vletten, vissersboten en werkbootjes. Kraaier weet zich nog te herinneren dat een vlet destijds 90 gulden kostte, een vissersboot (geklonken van eikenhout) ging voor 110 gulden van de hand en een werkbootje – voornamelijk gebruikt door de boeren in de streek – kostte slechts 35 piek. Had vader Kraaier geen werk op de werf, dan ging hij naar de Zaanse haven om vrachtschepen te lossen. 'Zes kinderen en geen uitkeringen', verklaart Kraaier. De gemeente Zaandam had echter lak aan de jonge werfbaas toen ze besloot dat het water achter de werf gedempt diende te worden. Protesteren hielp niet en vader Kraaier moest op zoek naar een nieuwe locatie. Hij slaagde erin voor tien gulden in de week een

oude kalkloods te huren waarin hij z'n werf kon voortzetten. Maar ook hier zat het niet mee. Kraaier: 'Onder de botenbouwers was veel concurrentie. Een paar jaar nadat mijn vader z'n nieuwe werf had ingericht werd de locatie overgenomen door de familie Van de Stadt. Niet dat we daar tegenwoordig nog moeilijk over doen hoor, Ricus van de Stadt en ik kunnen het prima met elkaar vinden.' Maar drie keer bleek ook in dit geval scheepsrecht. Kraaiers vader vond in de jaren dertig voor de derde keer een locatie. Dit keer een goede. Bovendien zat de tijd mee. Kraaier zegt daar nu over: 'Kanovaren werd in die jaren heel populair; je zou van een trend kunnen spreken al kenden we dat woord toen nog niet. Iedereen wilde een kano en de werfjes rezen als paddestoelen uit de grond. Ook bij ons stonden de timmerlui kano's te timmeren van vurenhout en triplex. Ze werden geschilderd in alle denkbare kleuren. Een eenpersoons model kostte 35 gulden, een tweepersoons kano was een tientje duurder. Inclusief peddels: een stok met aan elke kant een plankje.'

Ommakeer

De overstap van kano's naar jachten deed de werf nadat kapper Bulthuis uit Bergum zijn lattenbouwmethode had bedacht. Kanowerf Kraaier werd omgedoopt tot Jachtwerf Kraaier. De werf bouwde BM'ers en 'vergroete BM'ers', boten van 4,75 m en 6 m lang. De eenvoudigste uitvoering kostte 225 gulden, het topmodel was een mahoniehouten uitvoering compleet met dektent. De prijs: 475 gulden. Ook kleine kajuitzeiljachten werden gebouwd volgens de lattenbouwmethode. Maar wie nu denkt dat de Kraaiers plotseling in welvaart konden leven, heeft het mis. Kraaier: 'Het was en bleef armoe. We bouwden alles, geen boot was hetzelfde want je was blij met elke opdracht. Wat een klant wenste,



Kraaier was een hartstochtelijk kanovaarder. Hier zit hij als zeventienjarige voorin de K2. In 1936 – op 23-jarige leeftijd – haalde hij op de Olympische Spelen in Berlijn brons in de K1. Een medaille die hem noch geld noch glamour opleverde. Maar daar was het hem ook niet om te doen. 'Je ging voor de sport', zegt hij. 'Dat de Spelen destijds onder het naziregime werden gehouden was voor niemand een reden ze te boycotten. Zo ging dat toen niet. Trouwens: de Duitse sporters hadden ook allemaal een grondige hekel aan de nazi's. 'Schweinerei', noemden ze het. En daarin hebben ze gelijk gekregen.'

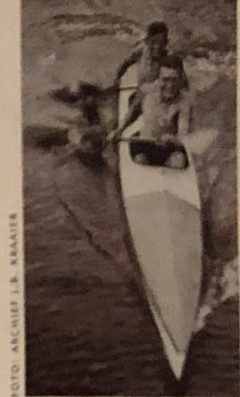


FOTO: ARCHIEF J.B. KRAAIER



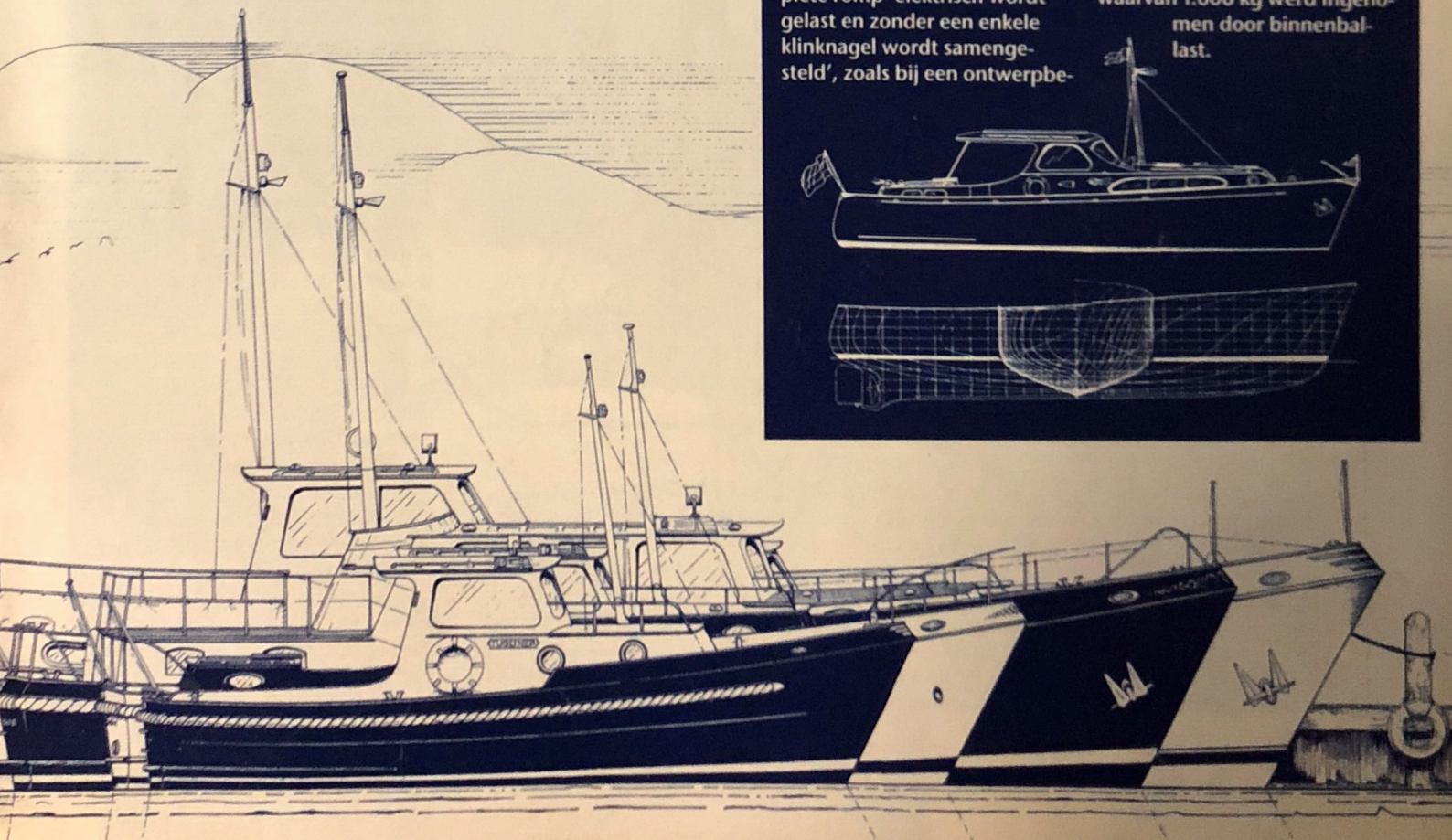
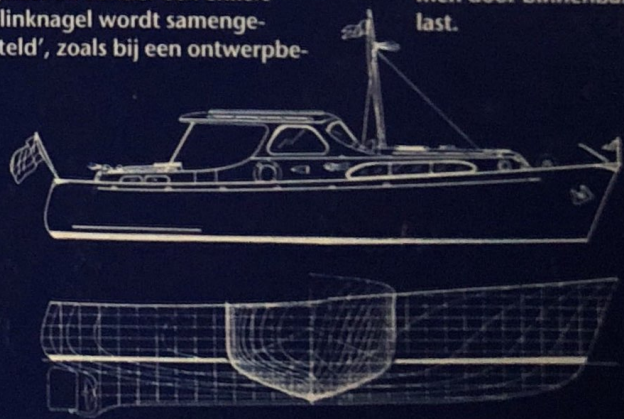
FOTO: ARCHIEF J.B. KRAAIER

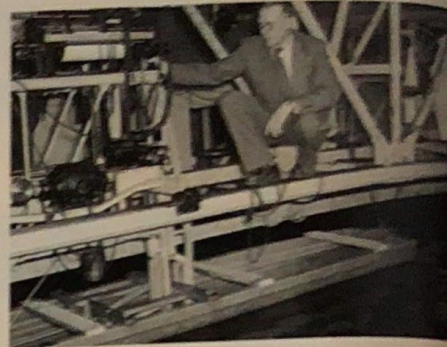
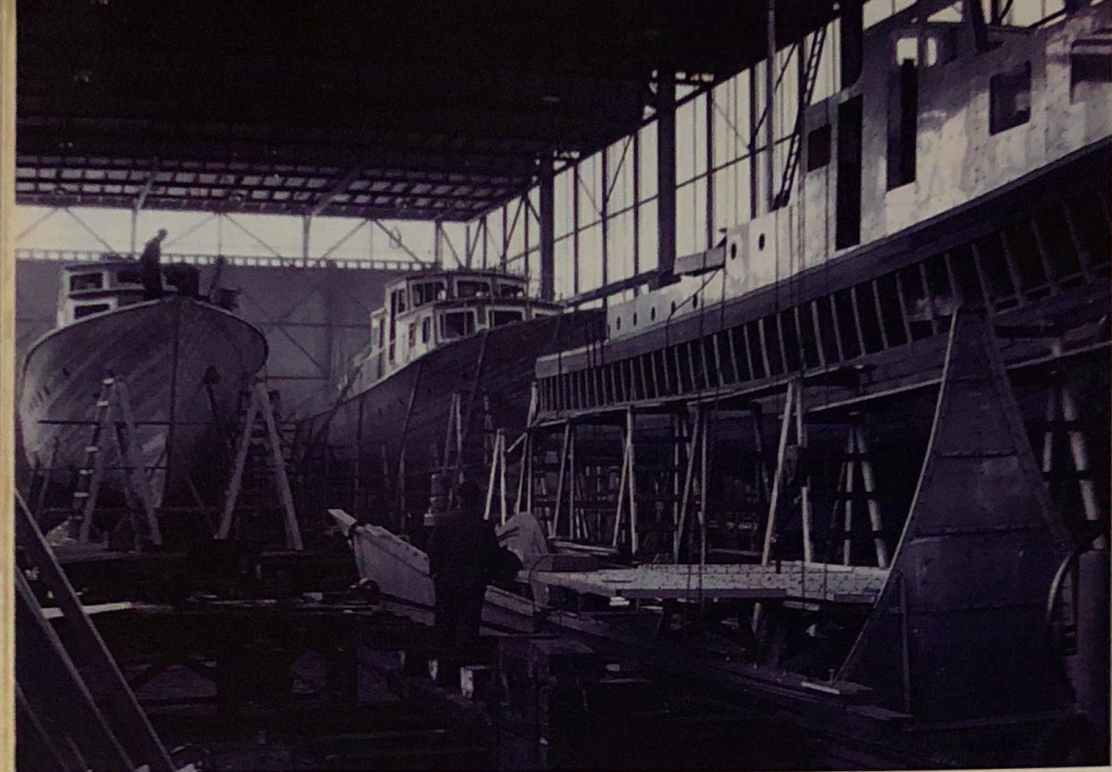
Kraaier aan het werk op Scheepswerf Kraaier. Hij tekende er beroepshalve beroepsvaartuigen, maar z'n hart lag bij de jachtbouw.

Super-Mercury Motorkruiser, 1949

In de jaren vlak na de Tweede Wereldoorlog was Nederland vergeleken met bijvoorbeeld de Verenigde Staten een goedkoop land. Dat merkten ook de jachtwerften, waaronder Jachtwerf Kraaier. De werf bouwde in die tijd veel – met name motor – jachten voor Amerikaanse opdrachtgevers. Een mooi voorbeeld daarvan is deze Super-Mercury Motorkruiser uit 1949. Het rondspant jacht moest geschikt zijn voor ruw water en kreeg daarom onder meer een dooskiel en kimkielen die het slingeren moesten dempen. Het jacht kreeg bovendien drie waterdichte schotten en een stalen dek. Verder had het een waaiersteven en een 'kruiserhek' – een soort spitsgat. Heel bijzonder was in die tijd nog dat de complete romp 'elektrisch wordt gelast en zonder een enkele klinknagel wordt samengesteld', zoals bij een ontwerpbe-

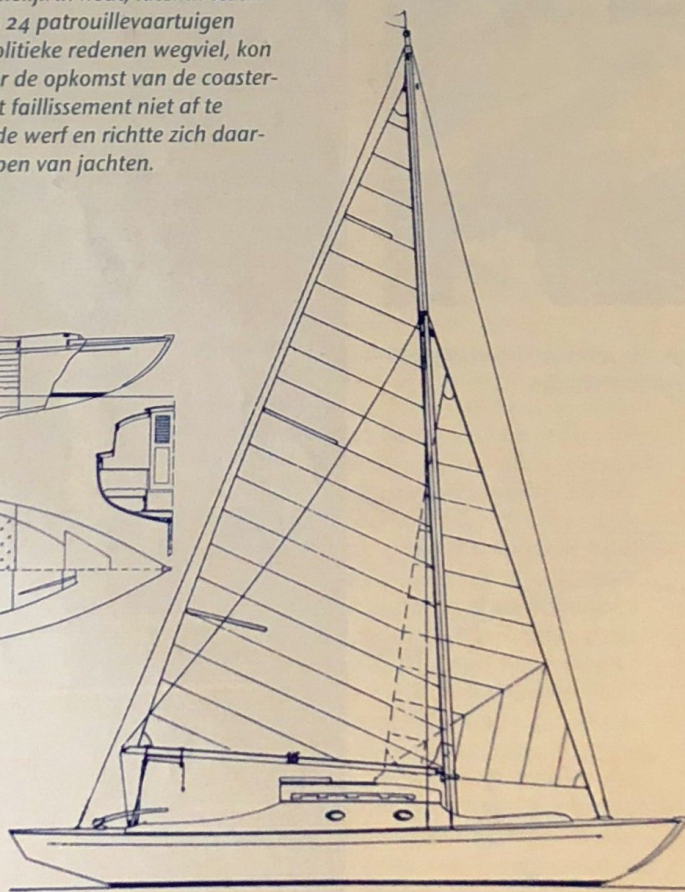
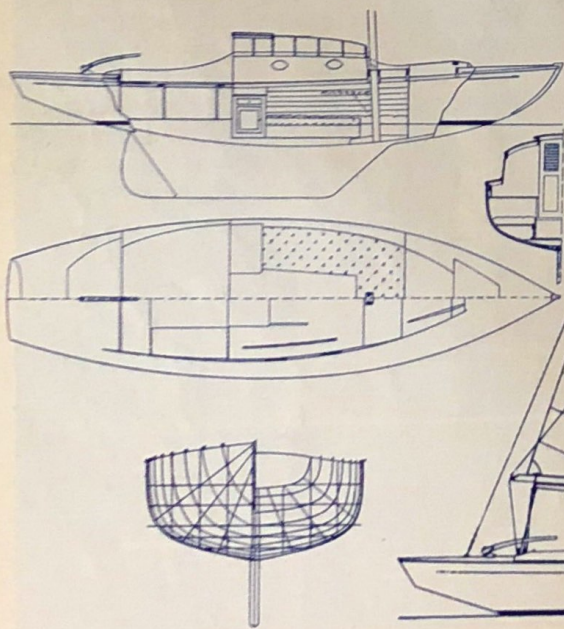
spreking staat te lezen. Ook bijzonder waren destijds de losse brandstoftanks die op frames werden opgesteld. Onder water was de romp gegoggeld, boven water glad. Als motor werd een zescilinder diesel van 44 kW (60 pk) bij 1.500 r/min ingebouwd die het jacht een snelheid gaf van ongeveer 14 km/h. De Super-Mercury had helemaal voorin de toilet-ruimte, daarachter de kombuis met daar weer achter een dinette aan bakboord en aan stuurboord een bank. Vervolgens kwam je in de kuip (deels overdekt met doek) waar ook gestuurd kon worden. In de achterkajuit waren twee slaapplekken ondergebracht. De lengte bedroeg 10,50 m, de breedte 3,10 m en de diepgang 1 m. Het jacht woog 7.500 kg, waarvan 1.000 kg werd ingenomen door binnenballast.





Kraaier ontwierp veel snelle waterverplaatsers. Hij maakte daarbij gebruik van moderne technieken zoals de faciliteiten van de sleeptank in Wageningen.

Scheepswerf Kraaier bouwde voornamelijk in hout, later in staal. Op de foto een deel van een serie van 24 patrouillevaartuigen voor Indonesië. Toen die markt om politieke redenen wegviel, kon de werf z'n leven nog wat rekken door de opkomst van de coasterbouw. Jaap Kraaier besloot echter het faillissement niet af te wachten: hij verkocht z'n aandeel in de werf en richtte zich daarna volledig op z'n hobby: het ontwerpen van jachten.



Zeiljacht Zaanstroom, 1939

De Friese kapper Bulthuis zorgde met de door hem bedachte lattenbouwmethode voor een revolutie in de jachtbouw. Het betekende voor Kanowerf Kraaier de overstap naar Jachtwerf Kraaier. De werf bouwde volgens de 'methode Bulthuis' natuurlijk BM's en 'vergrote BM's',

maar ook kleine kajuitzeiljachten naar ontwerp van Kraaier junior. Een van z'n eerste ontwerpen op dat gebied is deze Zaanstroom, een toerjacht van 7 m over dek (voor grotere maten moest je destijds belasting betalen), 4,80 m waterlijn en 2 m breed. De waterverplaatsing bedroeg

1.120 kg, waarvan 350 kg ballast. Het jacht kon worden gebouwd van 18 mm latten, maar ook karveel van 16 mm planken. Het dek werd gemaakt van 22 mm vurenhout, het kajuitdak van 16 mm overtrokken met doek. De prijs voor dit soort jachten lag destijds rond de 800 gulden.

werd uitgevoerd. Het gevolg was dat je ontzettend goedkoop moest zijn, maar heel hard moest werken. Ik weet nog dat we in 1935 Olympiajollen bouwden voor 500 gulden. Absurd weinig geld. Bij ons kostte een luxe BM nog ongeveer 450 gulden, in Friesland was het nog erger. Daar ging een BM van de hand voor 375 piek, een varken en wat kippen. Armoe troef. Ik heb het er later met Ricus van de Stadt nog wel eens over gehad. Die vertelde me toen dat zijn familie destijds serieus heeft overwogen de zaak maar op te heffen. Botenbouw leverde, tenzij je zeer exclusief of in serie kon bouwen, niets op.' Behalve open boten bouwde Jachtwerf Kraaier ook kleine kajuitjachten. De prijs daarvoor: een kleine 800 gulden.

Eigen ontwerpen

Kraaier zelf had inmiddels de mulo afgerond en bij het Instituut Zwolsman scheepsbouwkunde gestudeerd. 'Ik had al gauw in de gaten dat ik goed kon tekenen. Als dat erin zit, komt het er snel genoeg uit.' Al ruim voor de Tweede Wereldoorlog werkte hij mee op de werf en tekende hij z'n eigen ontwerpen. Die liepen uiteen van kano's tot kajuitzeiljachtjes. Zijn connecties met de toenmalige hoofdredacteur van de Waterkampioen kwamen hem, zo vertelt hij nu, goed van pas: 'Hoofdredacteur Loeff was, zoals ik eerder zei, nauw betrokken bij de kano- en roeisport. Ik kende hem van het Europees kampioenschap in Praag in 1934 en hij zag mijn ontwerpen wel zitten. Dat leverde aardig wat publiciteit op en als beginnende ontwerper kun je dat altijd goed gebruiken.'

'Je gaat toch niet aan boord van een schip zitten dat je niet mooi vindt?'

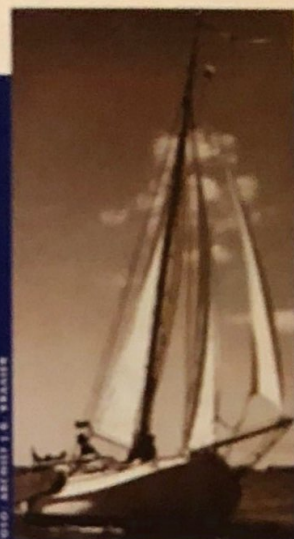
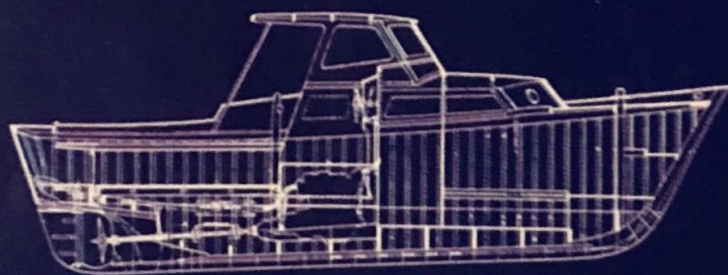
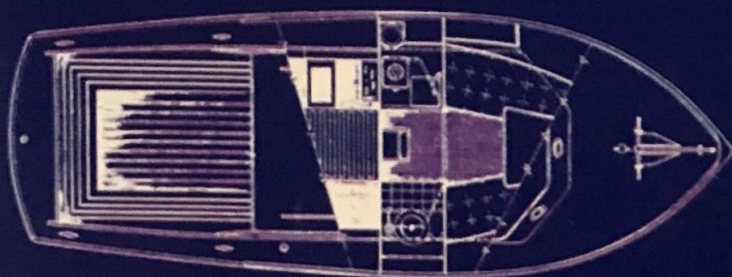
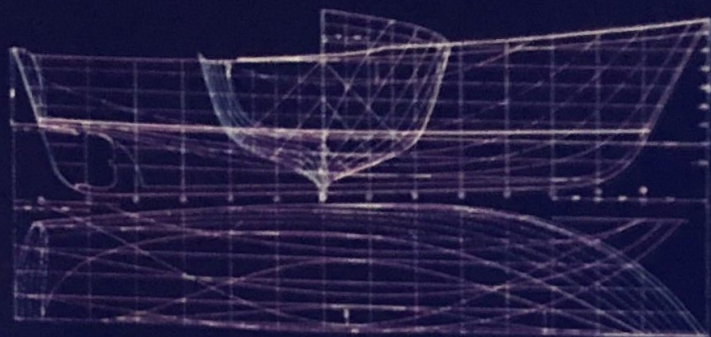


FOTO: ARMINIUS J. B. BRANKE

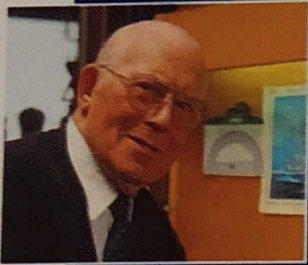
Kraaijer tekende voor zichzelf een rondbodem die mocht in het Stamboek Ronde en Platbodem jachten terecht zal komen. Hij miste de beste elementen uit verschillende scheepstypen zoals Lemmerwaak en bedier door elkaar tot een nieuw schip.

Koppelstok, 1958

'Een motorboot die moet kunnen dienen als begeleidingsschip voor een wedstrijdzeilboot en die ook geschikt moet zijn voor het maken van tochten op de binnenwateren. De lengte moet tussen 7 en 7,50 m liggen en de snelheid moet circa 12 km/h bedragen. Het interieur: een overdekte stuurstand, twee slaapplekken, een eenvoudige kookgelegenheid, toilet en bergruimte; ook voor zeilen en inventaris van de zeilboot.' Zo luidde in het kort de eis bij de Waterkampioen/KWV prijsvraag van 1957. Het sprak voor Kraaijer bijna vanzelf dat hij meedeed. Zijn ontwerp, de Koppelstok, werd samen met de Lekko van Lefeber - ook een bekende naam in motorbotenland - genomineerd als beste. Kraaijer tekende een rondspant overmaadse motorboot met flinke overhangen, zeeg en een forse uitwaaiende kop. Onder water had het jacht een relatief grote scheg over de hele lengte, uitlopend in een groot schroefraam, zodat een grote (werk)schroef geplaatst kon worden. Dat was handig in verband met het slepen van boten; vandaar ook de sleepbeting direct achter de motorkist. Opvallend is tegenwoordig als je het juryoordeel leest de kanttekening van diezelfde jury bij Kraaijers motorkeuze. Hij prefereerde namelijk als enige ontwerper een diesel - een viercilinder Penta die bij 2.500 r/min 22 kW (30 pk) leverde. De jury zei daarover: 'Wij zouden de voorkeur aan een benzinemotor hebben gegeven. Niet alleen omdat die minder lawaai zou produceren, maar ook omdat een diesel in een dergelijk scheepje wat de prijs betreft nauwelijks verantwoord is. De grotere brandstofeconomie komt pas tot zijn recht bij een veel groter aantal vaaruren per jaar dan een dergelijk scheepje ooit zal maken.' Toch was de jury over het algemeen tevreden over het ontwerp: 'Een smakelijk ontwerp dat over het algemeen goed aan het doel beantwoordt.'

FOTO: ARMINIUS J. B. BRANKE

'In Friesland kostte een BM 375 piek, een varken en wat kippen'



Jaap Kraaier, een veelzijdig man: internationaal sportman, jacht-

en scheepsontwerper en amateurfotograaf. Het bureau is nog altijd hetzelfde; hij had het ook al toen hij nog werkte bij Scheepswerf Kraaier. Wie interesse heeft in zijn ontwerpen kan contact opnemen met Kraaier Design, Boulevard Ir. De Vassy 221, 1931 CN Egmond aan Zee, telefoon en fax (072) 506 30 96.

De stijgende lijn van Jachtwerf Kraaier werd echter abrupt afgebroken in de Tweede Wereldoorlog. De werf was een belangrijke basis voor het Zaans verzet, tot de polder waarin de werf lag door de bezetter onder water werd gezet. Kraaier: 'Veel later bleek dat het na de oorlog mogelijk was een schade-uitkering aan te vragen. Daar hebben we echter nooit bij stilgestaan. En toen we er hoogte van kregen, was het al veel te laat.'

De werf moest opnieuw van de grond af worden opgebouwd. Maar nu zat de tijd echt mee. 'We bouwden enorm veel voor de export naar de Verenigde Staten', vertelt Kraaier. 'Veel grotere boten dan voor de oorlog, bijna allemaal van hout. Nederland was destijds een goedkoop land. Bovendien kon je als bedrijf rekenen op goede financiële steun van de Nederlandse overheid.' Het accent verlegde zich echter in die periode meer en meer van de bouw van jachten naar de bouw van beroepsvaartuigen.

Een van de eerste grote en belangrijke orders voor beroepsschepen na de oorlog was er een voor de bouw van zes stalen havenboten. Een aantal dat later werd uitgebreid tot maar liefst 24. De prijs per stuk lag, inclusief een Kromhout-dieselmotor op 18.000 gulden. Bedragen waar Kraaier voor de oorlog niet van had durven dromen. Kraaier: 'Van dezelfde opdrachtgever kwam daarna de opdracht binnen voor een serie van 24 douane patrouillevaartuigen. Het lijnenplan maakte ik in samenwerking met de sleeptank in Wageningen. Bovendien had ik voor de uitwerking van dergelijke grote projecten een uitgebreide tekenkamer die me daarbij terzijde stond.'

In het begin van de jaren vijftig leken de bomen tot in de hemel te groeien. De werf was inmiddels enorm uitgebreid met bouwloodsen en verschillende hellingen. Jachten werden er al lang niet meer gebouwd, uitsluitend beroepsschepen. Geldelijke steun van de overheid zorgde in die periode bovendien voor verschillende grote orders uit Indonesië. Kraaier: 'Ik denk dat we in totaal meer dan tachtig grote boten voor Indonesië hebben gebouwd.' Maar, hoe gek het misschien ook klinkt: Kraaier maakte zich zorgen. 'De werf had maar een grote klant, die alle verdere activiteiten die we wilden ontplooiën verstoorde. Daar was eenvoudig geen tijd en geen ruimte voor.' Zijn bezorgdheid bleek gegrond. Toen om de bekende redenen de Indonesische markt wegviel, leek het einde van de werf een feit. De opkomst van de coasterbouw betekende echter - voorlopig - uitstel van executie. Kraaier: 'Er was zoveel vracht voor coasters dat die schepen niet aangesleept konden worden. Elke werf richtte zich op die markt. Maar de toekomst bleef onzeker. De lolen voor tweehonderd man moesten er elke maand weer komen, maar of je ook genoeg opdrachten had wist je nooit. De concurrentie was enorm groot, dus gingen de werven stunten met prijzen. Maar dan moest er in de meeste gevallen al gauw geld bij.'

Tekenen voor de zelfbouwer

Kraaier besloot de teloorgang niet af te wachten. Hij verkocht zijn belangen in de werf. 'Ik kon me helemaal gaan toeleggen op mijn 'hobby': het ontwerpen van zeil- en motorjachten.' Dat Kraaier een vooruitziende blik had, bewijst wel het feit dat de werf - die voort bleef bestaan onder de naam De Beer - inmiddels een jaar of 35 geleden failliet is gegaan.

Kraaier werd lid van de Nederlandse Bond van Jachtarchitecten (de NBJA) en specialiseerde zich in het ontwerpen van de wat kleinere modellen motor- en zeiljachten. Niet alleen voor de kleinere werven die zelf geen tekenkamer tot hun beschikking hadden, maar voor een belangrijk deel ook voor de zelfbouwers. Het ultieme voorbeeld daarvan is natuurlijk de Piraat, een boot die in z'n geheel uit een plaat Hechthout gebouwd kon worden. Maar ook het grote werk ging Kraaier niet uit de weg. Waarom zou hij ook?

Het ontwerpen van grote schepen was sinds de Tweede Wereldoorlog eerder gewoonte dan uitzondering geweest. Zo tekende hij bijvoorbeeld een serie motorjachten in opdracht van Bruynzeel. Schepen die door de laatste in India en Singapore in opdracht werden gebouwd. Kraaier fungeerde daarbij als 'onderwijzer' en als bouwbegeleider. Hij reisde diverse keren naar India en Singapore om de zaak in goede banen te leiden. 'Maar voor het goede was ik er alles bij elkaar veel te kort om de mensen daar de fijne kneepjes van het vak te leren', zegt hij nu. Een ander voorbeeld is een serie motorvletten die hij voor Valk op papier zette. Bovendien was hij een trouw deelnemer aan de prijsvragen die destijds werden uitgeschreven door de Waterkampioen en het KVNWW (Koninklijk Verbond Nederlandse Watersportverenigingen, de voorloper van het huidige KNWV). Een van die ontwerpen - de Koppelstok - laten we in een kader zien.

Wat tegenwoordig opvalt als je de motorbootontwerpen van Kraaier ziet, is dat veel ervan bijna naadloos aansluiten bij de huidige trend van 'werkbootjachten'. Zelf vind hij dat niet zo verwonderlijk: 'Ik had veel beroepsschepen op papier gezet. En ik woonde vlak bij de Zaanse haven, dus de invloeden uit de beroepsvaart zijn logisch.' Hij werkt overigens nog steeds, maar alleen op verzoek. 'Tegenwoordig besteed ik mijn tijd liever aan wandelen en aan tennissen.'

Hoe zou hij zichzelf als ontwerper typeren? Kraaier: 'Als jachtontwerper heb ik eigenlijk altijd de mensen voorop gesteld. Immers: een jacht is iets dat je voor je plezier hebt. Je hoeft er je brood niet mee te verdienen. Het enige wat dus eigenlijk telt is dat degene die een jacht van jouw hand heeft, ervan kan genieten. Als eigenaar wil je geen zorgen om je boot. Betrouwbaarheid stond daarom altijd voorop. Bovendien vond en vind ik dat een jacht mooi moet zijn. Dat heeft voor mij ook alles met dat plezier te maken. Je gaat toch niet aan boord van een schip zitten dat je niet mooi vindt?' ♦

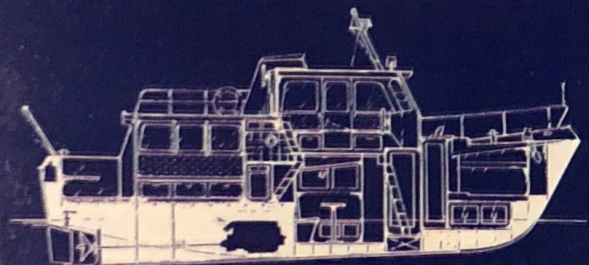


FOTO 3: FOTOBEDRIJF REFLEX-DIANDIJC-ARCHIEF T.A. KRAAIER

De werf van Kraaier senior in de Sluispolder bouwde voornamelijk BM's, maar ook andere opdrachten werden aangenomen. Zoals deze klus: de bouw van een Draak. Veel geld hield de werf er echter niet aan over. Kraaier: 'Je was blij met elke klus. Maar je moest hard werken voor te weinig geld.'



In de hoogtijdagen van de werf na de Tweede Wereldoorlog werden veel motorjachten voor de Verenigde Staten gebouwd. Kraaier - staand achterop het linkerschip - inspecteert de bouw van een serie van vier motorjachten.



Kapiteinssloep, 1957

'De meeste boten zijn te luxueus afgewerkt, kinderen mogen zich aan boord nauwelijks bewegen omdat men bang is voor een krasje', schrijft Kraaier in de toelichting bij deze Kapiteinssloep uit 1957. De boot was oorspronkelijk bedoeld als sloep voor een vrachtvaarder (vandaar de haken aan dek waarmee de boot aan boord gehesen kon worden). 'Dit bootje is eenvoudig, leent zich goed voor het slepen

van zeiljachtjes en het volgen van een zeilwedstrijd. De bouw is eenvoudig en zeer wel mogelijk voor een handige amateur.' Hij meet 5,50 m lang, is 1,80 m breed en steekt 0,55 m. Het gewicht is 1.165 kg. Als motor werd destijds een viercilinder Morris Vedette van 15 kW (20 pk) bij 3.000 r/min ingebouwd. De boot haalde daarmee een top van 14 km/h.

Werkbootjachten

Als je tegenwoordig diverse ontwerpen van Kraaier ziet, valt op hoe goed zijn boten binnen de huidige trend van 'werkbootjachten' passen. De Zeeros en de Zeebonk bijvoorbeeld. De Zeeros is een 7,77 m lang jacht met een open kuip, een half-overdekte stuurstand, kookgelegenheid en toilet en voorin een bank die je kan ombouwen tot bed. De breedte is 2,85 m, de diepgang 0,96 m en het schip weegt 4.250 kg. De Zeebonk heeft een vergelijkbare indeling, maar in plaats van een geheel open kuip een achterkajuit met twee slaapplekken. Hij is 7,60 m lang, 3,30 m breed, steekt 0,90 m en weegt 4.500 kg. Veel groter is de Calypso, een jacht van 12 m bij 4,15 m en met een diepgang van 1,10 m. Let eens op het terugvallend boeisel, de zeeg, het stuurhuis ver naar voren en het roefje achterop; zaken die vandaag de dag 'herondekt' zijn.

