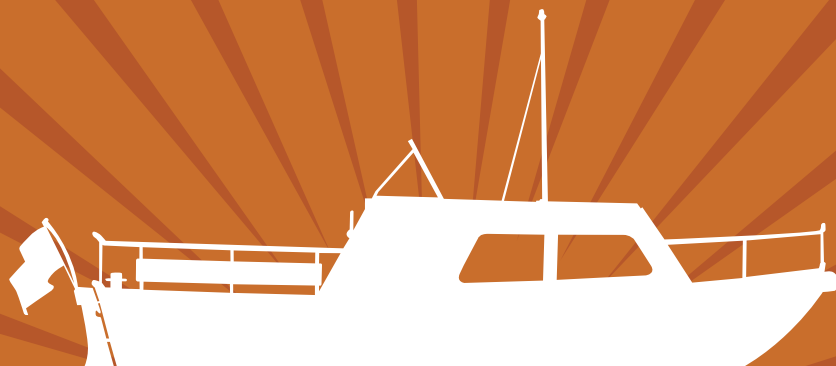


REVOLUTIE OP HET WATER

DE GESCHIEDENIS VAN
DE EISTA WERF IN NEDERHEMERT-ZUID

1959-1981





Aan boord het echtpaar Van Grinsven, springend: Anke Lanser.

VOORAF

Serendipiteit is volgens de Dikke Van Dale de ‘gave om door toevalligheden en intelligentie iets te ontdekken waarnaar je niet naar op zoek was.’ Het begrip is in zwang gekomen in de beginjaren van de vorige eeuw, vooral in Amerika, omdat toentertijd tientallen ontdekkingen door de combinatie van toeval en intelligentie werden gedaan. Penicilline, cornflakes en Coca-Cola zijn allemaal bekende voorbeelden van producten ontstaan door toeval. Beroemd is ook de schijnbare mislukking van ene Spencer Silver in 1968 bij zijn bedrijf 3M. Hij probeert een supersterke lijm te ontwikkelen, maar blijft zitten met een veel minder klevende stof, waar hij geen toepassing voor kan vinden. Zijn vinding belandt op de plank. Een collega, Arthur Fry bedenkt vijf jaar later in een flits dat hij de lijm kan gebruiken op een velletje papier dat geen sporen zal nalaten in zijn psalmenboek. Een test onder collega’s wijst uit dat de papiertjes veeleer als communicatiemiddel gebruikt worden dan als boekenlegger. Op dat moment is de post-it geboren.

Op een andere schaal, maar wezenlijk niet anders, kan het ontstaan van de Eista Werf in Nederhemert-Zuid gezien worden. Rond 1958 neemt Maurits Ernst Leopold baron van Wassenaer de boedel en drie werknemers van een failliet constructiebedrijf uit Oss over. Hij richt dan het bedrijfje Landgoed Nederhemert afdeling Constructie op. In een schuur

op het landgoed van het voorvaderlijk slot wordt een constructiewerkplaats ingericht. Het is de bedoeling er landbouwwerktuigen voor de eigen landerijen en voor boeren uit de omgeving te onderhouden en te repareren. Daarnaast zijn hem door de eigenaar van het failliete bedrijf klanten beloofd. Die blijven echter weg.

Dan blijkt op een ochtend de roeiboot van zijn echtgenote gestolen. De dief, of wellicht wat vooruitlopend, de doerak, heeft geen idee wat zijn daad in de jaren daarna voor gevolgen zal hebben. In ieder geval wordt zijn buit danig gemist door de familie Van Wassenaer, die het bootje vaak gebruikt voor uitstapjes op het water. Vanwege de ligging van het landgoed aan de Maas wordt het scheepje soms ook wel voor het boerenbedrijf gebruikt. Bovendien lijdt Jeroen, de tweede zoon, aan polio en moet hij op doktersvoorschrift elke dag roeioefeningen doen. Voor zijn herstel is een boot essentieel. Maurits komt er dan achter dat er in de buurt van Nederhemert geen roeiboten naar zijn wensen leverbaar zijn. Om onverklaarbare redenen is dat kennelijk moeilijk in die tijd. Zijn vrouw raadt hem aan er dan zelf maar een te bouwen. Een beslissing met vergaande gevolgen. Maar op dat moment is het nog ongewis wat zijn actie in de jaren daarna teweeg zal brengen. Van Wassenaer is van plan één exemplaar te bouwen. Hij leent een bootje om de maten over te nemen, kijkt goed en gaat aan de slag, maar niet eerder dan nadat hij zelf de

tekeningen heeft gemaakt. Omdat Maurits vindt dat het voorbeeld veel te ingewikkeld is, ontwerpt hij zijn eigen bootje heel efficiënt en vereenvoudigt het waar mogelijk.

Zijn oudste zoon Dirk van Wassenaer (1952): ‘Mijn vader kon lassen en was een echte sleutelaar. Voor de boerderij op het landgoed had hij een lasapparaat om trekkers en machines te repareren. Mijn vader kon heel goed tekenen, vooral technische dingen als auto’s, motoren en vliegtuigen. Toen het bootje klaar was, bleek het geweldige vaarkwaliteiten te hebben. Het roeide buitengemeen licht en bleek heel stabiel.’ Omdat Maurits vindt dat het voorbeeld veel te ingewikkeld is, ontwerpt hij zijn eigen bootje heel efficiënt en vereenvoudigt het waar mogelijk. Dit eerste simpele ontwerp oogst van meet af aan veel bewondering van derden. Binnen de kortste keren stromen de verzoeken binnen voor de scheepjes. Op grond van de positieve reacties besluit Maurits er dan maar meteen tien te bouwen. Een advertentie in een visersblaadje leidt ertoe dat die binnen de kortst mogelijke tijd allemaal verkocht worden.

Van Wassenaer beseft dat er brood zit in de bootjes en gaat aan de slag. Blijkbaar is er een markt voor kant-en-klaare roeiboten. Waarom zou hij daar niet mee beginnen? Jeroen oefent inmiddels weer op de Maas en zijn vader gaat roeibootjes in serie bouwen. Dat besluit markeert het begin van de Eiland Staal werf, beter bekend als de Eista Werf.



ontwikkelen van de boot die later zijn grote succes zou worden. Maar hij hield ook van die uitgesproken Italiaanse snit van die kapitale jachten. In die zin was hij wel een liefhebber. Ik herinner mij dat als we naar een bootshow gingen, hij mij altijd wees op een mooie zeeg, of een fraai kontje. In esthetische zin was hij een echte botenman.'

Zijn Italiaanse ervaringen op het strand doen Maurits besluiten ook eenvoudige kruisertjes te gaan bouwen, haalbaar voor een nieuwe groep watersporters en toch ook met een mediterrane uitstraling. Thuis gaat hij met ontwerper Lefeber aan de slag. In 1961 bouwt de werf dan eerst enkele knikspantkajuitboten, met zichtbaar 'Italiaanse lijnen', die snelheid suggereren. Vanwege hun uiterlijk worden ze strijkijzers genoemd. Hiermee breidt Van Wassenaer het assortiment botenmodellen behoorlijk uit. De roeiboten zijn in dat jaar in vier lengtes leverbaar, in roei-vis- of in roei-zeil- uitvoering. Daarnaast biedt de werf twee runabouts (een boot waarachter kan worden gewaterskied) van 4 en 5 meter, en twee binnen- of buitenboordmotorkruisers van 5 en 6,50 meter. Deze modellen gaan wat later Cesam en Valiant heten en vormen het begin van een modellenlijn in luxe, 'Italiaanse' stijl. Op beperkte schaal worden er ook kajuitzeilvletten van 6 meter en werkvletten gebouwd. In 1962 wordt de lijn luxe kajuitmotorkruisers uitgebreid met de Arthur. Dankzij de wat grotere lengte van 7,80 meter oogt dit jachtje nog wat 'Italiaanser' dan zijn kleinere broertjes. In maart van dat jaar staan de Cesam, de Valiant en de Arthur naast elkaar te glimmen op de HISWA. Maurits is zoekend naar

een geschikte naam voor zijn werfactiviteiten. Op de HISWA hangt een groot bord Eista botenindustrie boven de schepen, maar hij adverteert tegelijkertijd met de naam Eista Werf.

Karel Dekkers: Ik ben in 1963 begonnen bij Van Wassenaer, die wij 'dun bron' noemden. Ik kwam meteen achter de boerderij te werken op de afdeling Voorbereiding, waar de dekken en de beschotting gemaakt werden. Ik solliciteerde bij Roel van den Assem, de

*Een modellenlijn in luxe,
'Italiaanse' stijl. In maart
van dat jaar staan de Cesam,
de Valiant en de Arthur
naast elkaar te glimmen
op de HISWA.*

bedrijfsleider en mijn directe baas Huizer, die voorman was in de ijzerwerkerij. De sfeer was goed. Jufrouw Lanser en Anke brachten de mannen tijdens de schaft warme chocolade, want er was in die tijd nog geen kantine. Ik ben tien jaar bij de Eista gebleven, hoewel ik in die tijd twee keer kort ergens anders ben gaan werken om zijn horizon te verbreden. Toen ik nog maar kort bij de Eista werkte, kreeg ik meteen

al een salarisverhoging van 25 gulden per week en ging 42,50 gulden verdienen. Dat vond ik fantastisch.' In 1963, zijn er volop ontwikkelingen. Dat jaar wordt ook een poging ondernomen een planerend kajuitjacht te bouwen, Jupiter genaamd.

Roel van den Assem komt in 1961 bij de werf, in de periode dat een groep van vijf man daar alleen nog maar roeiboten bouwt. Hij is afkomstig uit de 'grote scheepsbouw' en wordt hoofd van de afdeling Afwerking. Hij vertelt: 'De Jupiter was bedoeld om te planeren. Daarom had het schip twee motoren. We hebben er twee van gebouwd, in staal, maar het schip was veel te zwaar om snel te varen.'

De Jupiter heeft een lengte van 8,75 meter en wordt op de HISWA van 1963 voor het eerst getoond. Omdat het stalen schip veel te zwaar is, wordt de Jupiter als experiment van aluminium gebouwd. Deze schepen zijn echter geen succes, dus dat pad wordt al meteen weer verlaten. In totaal zijn er van de Jupiter slechts twee in staal en twee in aluminium gebouwd. De hoge aanschafprijs van 45.000 à 50.000 gulden zal ook niet meegeholpen hebben. Maar Van Wassenaer en Lefeber geven de moed niet op. Later in het jaar wordt nog een nieuw model gelanceerd dat nog wat langer is: de Arthur Nova van 9,30 meter. Dit schip wordt internationaal gepresenteerd op de bootshows van Hamburg, Amsterdam, Zurich, Parijs en Londen en slaat wel goed aan. Aan het einde van het jaar wordt de productie van de roeiboten uitbesteed, zodat de werf zich volledig kan richten op de bouw van kajuitmotorboten. Tevens wordt in deze periode een nieuwe loods op het werfsterrein gebouwd. De

>
Op de HISWA van 1962 staan, naast alle modellen roeiboten,
voor het eerst kajuitmotorboten opgesteld.



VAN ROEIBOOT NAAR ROGGER

DE DOERAK

‘Op het binnenwater verscheen in de jaren 60 een motorboot die een grote toekomst zou krijgen en achteraf beschouwd als geen ander jacht de watersporter met een kleine beurs over de streep wist te trekken zijn droom waar te maken: een eigen schip bezitten. Die boot was de Doerak, gebouwd op de Eista Werf in Nederhemert-Zuid en vaak de Volkswagen onder de motorboten genoemd. Een nogal eigenzinnige motorboot die de eer toekomt heel wat mensen te hebben verleid hun vrije tijd op het water door te brengen.’

Op dat binnenwater verscheen in de jaren 60 een motorboot die een grote toekomst zou krijgen en achteraf beschouwd als geen ander jacht de watersporter met een kleine beurs over de streep wist te trekken zijn droom waar te maken: een eigen schip bezitten. Die boot was de Doerak, gebouwd op de Eista Werf in Nederhemert-Zuid en vaak de Volkswagen onder de motorboten genoemd. Een nogal eigenzinnige motorboot die de eer toekomt heel wat mensen te hebben verleid hun vrije tijd op het water door te brengen.’

Uit: Onderscheid moet er zijn. Pleziervaren in Nederland, een cultuurgeschiedenis. Eerde Beulakker, 2012.

Een motorboot bouwen voor de gewone man, die zich tot dan toe moet behelpen met het staren naar prachtige jachten die hij nooit zelf zal kunnen betalen. Dat is de kern van het plan van Maurits van Wassenaer. Er wordt veel gebrainstormd, maar hij weet al snel wat hij wil: een goedkope stalen boot met veel ruimte aan boord, waar je met de kinderen op kon slapen en eten. En uiteraard opnieuw gemaakt in seriebouw.

Maurits: ‘De Italiaanse schepen die ik bouwde, hadden een beperkte markt. Ik dacht: we moeten iets

hebben wat een groot publiek trekt. Wat hadden we daarvoor nodig? Veel ruimte aan boord, weinig kosten en weinig bouwuren dus, een Nederlandse uitstraling, seriebouw en staal als bouw materiaal, want we waren nu eenmaal door omstandigheden een staalbouwendrijf. Ik heb toen Dick Lefeber, die al eerder schepen voor ons had getekend, gevraagd om mijn ideeën uit te werken. Ik zei dat hij mocht ontwikkelen wat hij wilde, maar dat dit en dit mijn eisen waren. Ik stelde me een caravan op het water voor, een platbodem met karakter. Ik was daarbij de marketingman, hij de technicus.’

Over de herkomst van de naam Doerak bestaat verschil van mening. Durak betekent in het Russisch ‘loeder’, ‘domkop’ dat zich in het Nederlands heeft ontwikkeld tot ‘bengel’. Wie destijds met deze naam op de proppen is gekomen, blijft onderwerp van twijfel. Maurits van Wassenaer licht daar zelf een tipje van de sluier over op: ‘Mijn personeel mocht de naam kiezen. Er kwamen zo’n tien voorstellen uit de bus, waarbij Doerak meteen kwam bovendrijven. Krachtig, apart en opvallend. En eenvoudig.’

Dick Lefeber vertelde jaren later in een lustrumuitgave van het Doerakclubblad over deze periode: ‘In de jaren ‘62-’64 bouwde de werf voornamelijk een jacht in

de categorie “strijkijzers” van 9.30 meter lang. Op de HISWA’s van 1963 en 1964 bleek dat het concurreren tegen schepen van vergelijkbare lengte, en mindere kwaliteit in onze ogen – althans in de voor seriebouw in aanmerking komende prijsklasse – steeds moeilijker werd, daar veel van dit genre gebouwd werd door kleine werfjes – vader, twee zonen en de buurjongen – en vaak ook veel werk aan de toekomstige eigenaar werd overgelaten. Door dit alles ontstond bij ons het idee met een goedkoop, eenvoudig, maar technisch verantwoord bootje te komen, waar niets essentieels aan ontbrak en waar de zelfwerkzame eigenaar slechts versieringen en extra’s op kon aanbrengen.

Het werd een leuke tijd. Veel voorstellen (caravan in ponton), veel praten en ook veel lachen. De eerste naam voor het “ding” was Koekebakker Junior. Later werd de caravan toch geïntegreerd in het bootlichaam en werd de ponton gemodelleerd tot wat de romp van de Doerak 850 werd.’

Roel van den Assem: ‘De keuze voor een platbodem was ingegeven door verschillende factoren: behalve de eenvoud van constructie kozen we ook voor het gemak van varen in ondiep water, de boot droog kunnen leggen met laag water en ’m dan snel kunnen schilderen.’



>
Nazomer 1964 wordt de laatste hand gelegd aan een nieuw schip. De allereerste Doerak is een feit.

In 1968 nodigt Maurits van Wassenaer alle Doerakbezitters uit voor een reünie. De opkomst is enorm. Het resultaat van die dag is de oprichting van de Doerakclub.





VAN ROEIBOOT NAAR ROGGER

DE BOUW VAN EEN DOERAK

De Doerakken staan op het erf op voorraad. De klant kan er meteen één kiezen.

De Doerakken werden in hoogtijdagen in series van negen gebouwd. In later jaren zijn die series vaak kleiner, en bestaan dan meestal uit zes stuks. Opvallend in het productieproces is het verplaatsen van de boten op karren, waarmee ze op de werf van afdeling naar afdeling gaan. De boten worden echt op die karren gebouwd. Omdat er zich geen water direct in de buurt van de werf bevindt, beschikt de Eista Werf niet over een eigen helling. Daarom wordt gebruikgemaakt van de helling van de veerpont naar Nederhemert-Noord. Daarvoor is een tocht van een halve kilometer nodig, deels over een smalle dijk. Ook hiervoor komen de karren goed van pas.

Dirk: 'Ik zie die karren nog zo voor me. Mijn vader kocht op de sloop van die wieljes, die onder de stalen rupsbanden van legertanks hadden gezeten. De karren moesten heel laag zijn, want anders kon je niet lassen of onder de bomen door op het landgoed. Het waren stugge, harde rubberwielen, niet met lucht gevuld. Als je dat gewicht op luchtbanden had moeten zetten, dan kwam je veel te hoog uit.'

Van Wassenaer heeft – net als ooit bij zijn roeiboten – zijn Doerakken op het erf op voorraad staan. De klant kan er dus meteen één kiezen. Die wordt vervolgens vaarklaar gemaakt, gestoffeerd en per kar naar de Maas gereden, om aldaar door Arie Lanser senior,

Het was slechts een kwestie van wegvaren. Verder geen poespas, precies zoals botenbouwer Van Wassenaer het hebben wilde.

die de trekker bestuurt, te water te worden gelaten. Dan is het slechts een kwestie van wegvaren. Verder geen poespas, precies zoals Van Wassenaer het hebben wil. Naast de veerstoep ligt de Eista-jachthaven,

waar de demonstratieboten komen te liggen; van ieder model eentje. Van hieruit kunnen klanten een proefvaart maken. De Doerak 650 is de allereerste boot die door de ANWB getest wordt voor het eerste 'Botenprogramma' op televisie. De Eista is de enige werf die hier aan mee wil werken, omdat alle anderen bang zijn voor mogelijke kritiek. Het spreekt voor zich dat het een geweldige test wordt met niets dan lof. Op één klein puntje na: omdat de karakteristieke voordeur onder een hoek geplaatst is, loopt het regenwater via het sleutelgat naar binnen.

De bij de bouw van een Doerak gebruikte materialen zijn voornamelijk staalplaten van 4 mm, gecombineerd met stalen strips, hoekijzers en andere profielen, en buizen. Voor al het houtwerk wordt mahonie (massief en hechthout) gebruikt. Het staalstralen van het casco gebeurt bij Van Harsel Mechanische Coating Techniek (Mecotec) in Ammerzoden.

Er worden voornamelijk verven en lakken van het merk Sikkens gebruikt. De kleinere modellen (600-780) krijgen standaard een donkergroene kleur, de grotere modellen (850-950) worden donkerblauw.

DE ROGGER

De hoge kosten voor het niet in serie kunnen bouwen van de Banjer zijn direct de reden dat de Rogger het licht ziet, een iets kleinere motorsailer van 10,50 meter lengte en 33 m2 zeil. Het casco, dat opnieuw gebouwd wordt door Polyboat, wordt in twee delen geleverd, namelijk romp en dek met de kajuit. Op die manier kan het interieur in de open romp worden ingebouwd. Daarna worden dek en kajuit daarop gemonteerd. Hierdoor is de Rogger veel lager geprijsd dan de Banjer. Journalist Bernard Hayman van het Engelse watersporttijdschrift Yachting World zegt dan ook: "The Rogger could be described as a "poor man's Banjer".

Toch is het schip met een aanschafprijs van rond de 70.000 gulden in 1970 in de ogen van menigeen een duur schip. Roggereigenaar Hans Lunter deed een opmerkelijke vondst toen hij een kleine verbouwing aan zijn schip deed: 'Ik stootte steeds mijn hoofd tegen het kastje boven het bed in het voorschip, dus ik dacht: dat haal ik weg. Toen ik op de achterkant van een van de plankjes keek, zag ik dat tijdens de bouw van het schip iemand stiekem had gekrabbeld: "Wie deze boot koopt is superrijk."

Bij de bouw van de Rogger wordt, naast het in de perken houden van de bouwkosten, ook het op peil blijven van de kwaliteit nauwlettend in de gaten gehouden. Exemplarisch is een verhaal, verteld door Dick Lefeber aan Hans Havers, voorzitter van de Rogger Motorsailer Club: 'Rondom de Rogger liep een dikke rubber stootlijst, die bij de eerste Roggers geschroefd zat. Uit kostenoverwegingen besloten we

om hem te gaan lijmen. Maar we vroegen ons daarbij af of de beschikbare lijmen wel sterk genoeg waren, want de krachten op zo'n stootlijst kunnen flink zijn. We deden een experiment met de sterkste lijm die we konden vinden en die gebruikten we om een rubberen profiel op een nieuwe Rogger te bevestigen. Na een paar dagen uitharden, probeerden we om met de hand de stootlijst los te peuteren. Na veel gezwoeg lukte dit voor een heel klein stukje. Maar dat overtuigde nog niet helemaal, want wat als er echt grote krachten op de rubberen rand werden uitgeoefend? We besloten het losgepeuterde stukje te bevestigen aan een tros, die we achter de trekker hingen. Zo konden we mooi kijken waar de grens lag. In eerste instantie gebeurde er niets, maar ineens schoot de rand los. Helaas bleek aan het rubberprofiel een belangrijk deel van de romp van de Rogger te zitten.'

Op de HISWA van 1970 wordt de Rogger voor het eerst gepresenteerd. Er staan twee versies opgesteld, de MK I met achterkajuit en open middenkuip en de MK II met gesloten stuurhut en achterkuip. Het ontwerp is nog zo vers dat de MK II, in de uitvoering van motorjacht, nog als niet geheel afgebouwd casco op de watersporttentoonstelling staat. De Eista werf beschikt in Zierikzee over twee vaste ligplaatsen, waar in het kader van de verkoop twee demonstratieschepen liggen - één Banjer en één Rogger -.

De naam Rogger past in de lijn van stoere namen van de andere zeewaardige boten van de Eista Werf, net als de Banjer en later de Krammer. De Rogger ontleent zijn naam aan de Roggenplaat, een zandplaat



in de monding van de Oosterschelde tussen Zierikzee en Neeltje Jans.

Theo Kampa: 'Ook de Rogger werd een stoer schip. Ik suggereerde als slogan: "Met de Rogger het zeegat uit". Als publicitaire stunt zijn we toen met twee Roggers - de tweede als volg- en fotoboot - bij Westkappelle van wal gestoken, met aan boord onder meer Dick de Haan, die als verkoper bij de Eista werf vooral polyester schepen verkocht en Ad van Griensven, en zijn we naar Vlissingen gevaren. Er woei een noordwesterstorm. Al varende zag je door de zware weersomstandigheden het bovendek op en neer gaan. Van Griensven raakte totaal overspannen, zozeer dat Dick de Haan hem op zeker moment heeft moeten vastbinden aan de kuip. Hoe dan ook, het werd een prachtige fotoserie en veel buitenlanders hebben daarop bestellingen geplaatst.'

Fried Lamers (1951- 2020), komt al op jeugdige leeftijd te werken op de Eista Werf. In 1970 mag hij, als verkoper, tien dagen mee naar de HISWA in Amsterdam, in een tijd dat Maurits van Wassenaer voorzitter is. Fried Lamers: 'Wij hadden verreweg de grootste stand in de Europahal. Ik had de nodige verkoopkneepjes geleerd van een vriend van Van Wassenaer, Ran van Reedt Dortland. Die kwam altijd helpen bij de verkoop op de jaarlijkse tentoonstellingen. Op enig moment komt er een Belg binnenlopen en ik laat hem de Rogger zien. Hij stelde zodanige vragen dat ik Van Wassenaer erbij riep. Na twee uur komt hij met die Belg uit ons kantoor en feliciteert de koper met zijn aankoop. Waarop die Belg zegt: "Moar ge leert me nog wel zeile, héh?" De man kon niet zeilen,

In 1958 begint Maurits baron van Wassenaer in een schuur van het voorvaderlijk slot een constructiewerkplaats. Dat markeert het begin van de Eista Werf. Een paar jaar later komt de scheepsbouwer op de markt met een plezierjacht dat niet meer weg te denken is uit de geschiedenis van de Nederlandse watersport. De Doerak, een betaalbaar en praktisch schip, biedt menig Nederlander de mogelijkheid om met een eigen schip het water op te gaan. Het succes is ongekend: de Doerak wordt het meest gebouwde motorjacht in ons land. Daarna volgen nog vele nieuwe modellen, waaronder de Banjer en de Rogger. Zonder meer kan gesteld worden dat de schepen van de Eista Werf gezorgd hebben voor een ware revolutie op het water.

