

Macboat: moderne wherry's naar traditioneel voorbeeld

# Ik zou er wel mee naar Engeland durven



Hij begon met kano's en kayaks, maar sinds hij benaderd werd voor het bouwen van een wherry maakt ingenieur Simon Davids van Macboat ook roeiboten. Zijn concept voor de toerbotten is traditionele houten lattenbouw met een moderne afwerking. In de toekomst wil hij experimenteren met koolstof om een snelle wedstrijdboot te bouwen.







“Roeiers denken vaak dat een boot licht moet zijn. Dat is eigenlijk geen criterium. Een boot moet stijf zijn. Dat is de essentie. Ik denk zelf dat een wedstrijdboot met hout en koolstof, zoals ik dat doe, concurrerend zou kunnen zijn met de moderne raceboten.” Aan het woord is Simon Davids, botenbouwer in Medemblik.

Davids (52) begon op latere leeftijd met botenbouw. Van origine is hij werktuigbouwkundig ingenieur en afgestudeerd in het nattegrondverzet. Hij werkte in de baggerindustrie, grafische industrie en de auto-industrie met grote machines, printers, laserapparatuur en *computer aided design*. Daar lag toch niet zijn hart, zeker niet toen hij steeds verder van het handwerk af kwam te staan. Na een cursus houtenbotenvbouw van een week in Enkhuizen wist hij wat hij wilde. Hij besloot met vrouw en kinderen een jaar naar Amerika te gaan om traditionele boten te leren bouwen. Hij bouwde er

een sloepje, een traditionele vastebankroeiboot en een zeilbootje. Hij leerde tal van houttechnieken en houtsoorten kennen.

Naast de traditionele bouwafdeling was er een afdeling voor zogenaamde lattenbouw met gebruikmaking van glasvezel en epoxy. Davids vond dat zo mooi dat hij besloot die techniek in Nederland toe te passen. Terug in Nederland betrok hij een huis en werkplaats in Medemblik en koos de bedrijfsnaam Macboat: *Modern and classic boats*. Zijn eerste van latten gebouwde boot, een Amerikaans type kano, werd meteen een succes.

Davids bouwt zijn boten op uit dunne latjes van 6,35 bij 28 mm. Die zaagt hij uit planken, meestal *red cedar*, waarna hij de latjes freest zodat ze een bolle en een holle kant krijgen. Hij bouwt de boot op zijn kop. De latjes buigt hij aansluitend op de kiel om mallen heen die om de dertig centimeter op een balk bevestigd zijn. Zo vormt hij de huid

Davids controleert de eerste epoxylaag.



Getuigschrift Traditional Small Craft Construction.

Boeg en spanten.

van de boot, van de kiel tot de boorden. De latjes worden verlijmd met gewone houtlijm. Wanneer de boot gevormd is, pakt hij alle hout aan alle kanten in in glasvezel. Op de glasvezel brengt hij tweecomponenten epoxyhars aan. En daaroverheen gaat een laklaag. Als de *sandwich* van hout, glasvezel en hars gehard is, blijft een boot over die licht van gewicht, keihard en heel stijf is. “Vooral de stijfheid voorkomt veel energieverlies aan het water”, zegt de werktuigbouwkundige. Doordat het hout volledig is ingepakt komt er geen water of waterdamp meer bij. De boot is daardoor onderhoudsarm.

Aanvankelijk bouwde Davids alleen kano's en kajaks, totdat de Rotterdamse roeivereniging Nautilus hem benaderde. Daar bestond onvrede over de kwaliteit van de wherry's die op het stromende water van de Nieuwe Maas gebruikt werden. Er was één boot die aan de wensen van de roeiers voldeed: een oud beestje van rond 1920, de *Zeemeeuw*. Een vijftal Nautilianen - Henk Hoeksema, Emile Bezemer, Aad Terlouw, Danny Mense en Rob Datema - besloot te zoeken naar een nieuwe wherry die net zo goed was. Met dezelfde rompvorm en uitstekende vaareigenschappen. Via de bekende zoekmachine kwamen ze uit bij Davids. Samen met hem maten ze de *Zeemeeuw* handmatig volledig op en zetten de afmetingen in de computer. Een van de vijf roeiers, een scheepsbouwkundig ingenieur, maakte de sterkteberekeningen van onder meer de riggers. Het resultaat was de eerste wherry van Macboat. Het prototype voldeed aan bijna alle eisen. Alleen de scherp gesneden wijnglasvormige spiegel was iets te smal, waardoor de boot soms water maakte bij achterop komende golven. De volgende wherry had een bredere spiegel, waardoor de boot hoger werd opgetild. Inmiddels beschikt Nautilus over twee Macboat-wherry's en binnenkort wordt de derde afgeleverd. De KNRB heeft voor zijn botenproject zes wherry's aangekocht en in het voorjaar levert Davids er weer twee af. De prijs van een wherry is ruim vijftienduizend euro.



Een bonds-Macboat aan het werk in Duitsland.

De ervaring van de Nautilianen en de deelnemers aan het botenproject van de KNRB is positief. Ze geven aan dat er veel ruimte in de boot is doordat er geen spanten nodig zijn. Een wissel op het water bijvoorbeeld is hierdoor gemakkelijk. Ook de vaareigenschappen van de boot noemen de gebruikers als positief punt. De boot zou snel zijn en bij golfslag van binnen goed droog blijven. Trots citeert Davids een van de roeiers: “Ik zou er wel mee naar Engeland durven.”

*Davids bouwt zijn boten op uit dunne latjes van 6,25 bij 28 mm.*

Wel zijn de roeiers kritisch over de lak, die snel zou beschadigen. Davids herkent dit: de roeibonden worden erg intensief gebruikt en bijvoorbeeld op zand- en kiezeloevers getrokken, zodat er schade ontstaat. Hij experimenteert met lakken die daar beter bestand tegen zijn.

Davids is inmiddels specialist in het gebruik van de hars in combinatie met glasvezel. In de toekomst gaat hij mogelijk experimenteren met koolstofvezel. Koolstof is dunner, lichter en vooral nog stijver. Die eigenschap moet hem ooit in staat stellen een supersnelle roeiboot te maken. ■!