

# SNEEKER KWALITEIT





SK Jachtbouw uit Sneek bestaat vijftig jaar. De werf leverde in die periode meer dan 170 klassiek gelijnde SK Kotters af. De jongste telg uit de vloot is de SK Kotter 1400. We testen bouwnummer 400 en spreken met ervaren jachtbouwer Tjerk Tuinstra over de geschiedenis en de filosofie van SK Jachtbouw.

GABRIËL VAN SEUMEREN

We melden ons bij Tjerk Tuinstra in het nautisch ingerichte kantoor op de werf aan de Houkesloot in Sneek voor de test van de vernieuwde SK Kotter 1400, de opvolger van de 1350. De voorheen gebruikte naam Pilot is komen te vervallen. “We bouwen de 1400 nu alleen nog met een dertig centimeter verhoogd stuurhuis en de motor onder de kuipvloer”, licht Tuinstra toe. “Dat is de beste configuratie gebleken. Onze eigen vaarervaringen, gecombineerd met feedback van klanten, verwerken we doorlopend in onze boten.”

Bouwnummer 400 is het eerste exemplaar. De metallic blauwe romp – officieel Peppermint Blue – trekt direct de aandacht. “We kregen nooit eerder zoveel reacties op de kleur van een boot en ze zijn uitsluitend positief”, vertelt

Tuinstra trots. Het moderne kleurschema is fris en eigentijds. Samen met de sobere lijnen en de stoere opbouw geeft het de SK Kotter 1440 een klassiek, maar ook tijdloos en sierlijk uiterlijk.

### STRATEGISCHE KEUZES

De romp van de kotter is vrij laag en heeft een stevig boeisel, dat terugvalt bij de boeg. Een dikke polyethyleen buis dient als stootrand over de lengte van de romp. We gaan aan boord via de zij-instap, waarbij we handig onze voet in het spuigat kunnen zetten voor een gemakkelijke instap. Dit spuigat heeft zo een dubbele functie. We lopen door het brede gangboord naar voren en hebben ter hoogte van het stuurhuis op schouderhoogte extra ruimte omdat de

**Openingsfoto: Bouwnummer 400 is het eerste exemplaar van de SK Kotter 1400. 2 De metallic blauwe romp trekt direct de aandacht. 3 Het voordek is voorzien van een compacte set met motorbediening, dashboard, roerstand-aanwijzer en stuurknuppel, ideaal voor eenvoudige besturing vanaf het voordek. 4 – 6 Bij het achterschip loopt het gangboord rondom de kuip, terwijl de elektrisch inklapbare spiegel met kuipbank toegang biedt tot een ruime berging – een slimme noviteit op deze SK Kotter. 7 De grote ramen geven een panoramisch zicht rondom.**

wanden van het stuurhuis enkele centimeters naar binnen zijn gezet. Dit draagt ook bij aan het stoere uiterlijk van de SK Kotter. Op de roestvrij stalen buis op het boeisel zijn twee extra kikkers op strategisch handige plekken geplaatst om bij het schutten makkelijk met de lijnen te kunnen werken. In het voordek zien we een luik, waaronder de ankerlier is geplaatst en waar ruimte is om lijnen op te bergen. In het dak van de lage opbouw zit als extra een klein vluchtluik. Hieronder zit een bakje met daarin een motorbediening, een klein motordashboard, een roerstand-aanwijzer en een kistje met een

stuurknuppeltje aan een paar meter kabel. Hiermee kun je de boot eenvoudig vanaf het voordek besturen.

Bij het achterschip loopt het gangboord rondom de kuip. Een bewuste keuze: “Bij boten met de

kuip over de hele breedte zit je altijd met de tent rond de bolders, dat is onhandig. Daarbij liggen de natte lijnen dan al gauw op de kussens”, licht Tuinstra toe. We lopen via twee treden naar het brede zwemplateau en bekijken een noviteit op deze SK Kotter: Een groot deel van de spiegel klapt elektrisch met kuipbank en al naar voren, wat toegang geeft tot een grote berging. In de kuip valt het geheel over de kuip doorgetrokken dak van het stuurhuis op. Doordat het dak en vloerbekleding van de kuip identiek zijn afgewerkt als die in het stuurhuis, vormen beide ruimten bij geopende deuren werkelijk één grote ruimte. De kuip heeft een grote bank tegen de spiegel. Door de verhoogde vloer van de boot is er geen opstapje nodig om via twee deurtjes in de zijwand van de kuip naar de gangboorden te gaan. De motor staat onder de kuipvloer en is uitstekend bereikbaar via een groot luik.

### PANORAMISCH ZICHT

In het met mahonie en wit kunststof afgetimmerde interieur ligt pvc in een licht eiken motief op de vloeren. Een U-bank vult de stuurboordzijde. Aan de kant van de kuip zit er een koellade onder. Vanaf de bank heb je een panoramisch uitzicht door de grote ramen. Twee losse draaistoelen van eigen makelij staan aan bakboord. Ze zijn te gebruiken als twee comfortabele fauteuils, maar kunnen ook hoog ge-

## ‘WIJ BOUWEN NIET ALLEEN VOOR HET OOG’





## SK KOTTER 1400

### AFMETINGEN

Lengte	14,00 m
Breedte	4,43 m
Diepgang	1,25 m
Kruiphoogte	2,90 m

### CASCO

Waterverplaatsing	ca. 20.000 kg
Materiaal	staal, gestraalde plaat, romp 6 mm, opbouw 4 mm, spanten 8 mm om de 45 cm, casco geïsoleerd met steenwol, drie schotten: voor en achter stuurhuis en piekschot
Rompvorm	multiknik
CE-classificering	B
Conservering	boven water: twee componenten metallic lak 'Peppermint Blue' Topcoat Alexseal
Conservering	onder water: twee componenten epoxyprimer en twee componenten epoxycoating met antifouling

### VOORTSTUWING

Motorisering	Volvo Penta D4-175 4-cilinder 175 pk dieselmotor
Aandrijving	rvs schroefas met homokineet en stuwdrukklager, 4-blads schroef
Boegschroef	95 kgf elektrisch
Hekschroef	95 kgf elektrisch
Besturing	hydraulisch

### TANKS

Brandstoftank	500 l rvs / optioneel 1.000 l
Watertank	600 l kunststof
Vuilwatertank	215 l kunststof

### ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12V / 230V
	boeg- en hekschroef, ankerlier en spudpaal: 24V
Acculader/omvormer	Victron 12V/3000W/120A
Start accu	120A AGM
Service accu's	6x 2V – 861Ah gel
Boegschroef	55A Optima
Hekschroef	55A Optima

### PRESTATIES

Topsnelheid	ca. 16 km per uur bij 2.800 rpm
Kruissnelheid	ca. 13 km per uur bij 1.900 rpm

### PRIJZEN

Prijs	€ 595.000,- inclusief btw standaard geleverd: boeg- en hekschroef, elektrische ankerlier, elektrisch toilet, thermopane ramen, klappaam, lader/omvormer, hete luchtverwarming
Prijs testschip	€ 665.000,- incl. btw
Opties testschip	Jubileum uitvoering: Webasto schuifdak, deur in spiegel, elektrisch bediende spudpaal, autopilot, extra koel- en vrieslade, natuurstenen werkbladen, kunststof teak op zwempleateau, wasmachine, cv-installatie, mast elektrisch strijkbaar, grotere dieseltank, hekdouche, grote accubank, motorbediening op voordek

### BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	SK Jachtbouw Sneek
Bouw & verkoop	SK Jachtbouw Sneek
	Tel. 0515 418 050
	info@sk-jachtbouw.nl
	www.sk-jachtbouw.nl

noeg worden gezet om te dienen als stuur- en meevaarstoel. In het dak is een groot glazen dak van Webasto gezet, dat elektrisch volledig te openen is. Het stuurhuis is licht en voelt erg ruim aan. Aan bakboord onder het stuurhuis zit een grote bergruimte, die bereikbaar is via twee luiken in de vloer.

Onder het stuurhuis ligt aan stuurboord de kleine gastenhut, die via een deur in de keuken bereikbaar is. Hier is geen stahoogte, maar wel twee bedden en een kast. Deze hut biedt een prima slaapplek voor twee gasten of kinderen. Onder één van de bedden is een vrieslade geplaatst, die zodoende praktisch dicht bij de keuken zit. De keuken zelf is compleet uitgerust met twee koellades, gasstel en een combi-oven. Het werkblad is van licht natuursteen. Tegenover de keuken is een dinette voor vier personen. Verder naar voren vinden we het toilet en een separate doucheruimte met wastafel. Voorin de kotter ligt de eigenaarshut, die via een handige schuifdeur toegankelijk is. De hut is ruim en het vrijstaande tweepersoonsbed is royaal. Vier patrijspoorten en een groot vluchtluik brengen hier lucht én licht. Twee kasten en lades onder het bed zorgen voor bergruimte. Het interieur van de SK Kotter 1400 is mooi afgewerkt en valt op door licht en ruimte.

### TECHNIEK

Een mooi stukje techniek aan boord van deze SK Kotter is de spudpaal. “Die bouwen we al heel lang in onze boten”, aldus Tuinstra. De paal bestaat uit dikwandige ijzeren buizen die in elkaar schuiven. Deze boot heeft een spudpaal die geschikt is voor een waterdiepte tot 3,5 meter en wordt bediend met een elektrische lier. We bekijken de motorruimte onder de kuipvloer. De 170 pk sterke Volvo Penta motor wordt geflankeerd door twee roestvrijstalen dieseltanks. De overige apparatuur is erg netjes ingebouwd en voor dagelijkse controle en reparaties is alles uitstekend bereikbaar. Deze SK Kotter 1400 heeft als optie een extra grote accucapaciteit: “Als je om de dag vaart, kun je alle apparatuur gewoon gebruiken en hoef je niet eens aan de walstroom. Door het koken op gas heb je ook geen generator nodig”, vertelt Tuinstra. We nemen plaats op de stuurstoel, die in de hoogste stand een prima zit en uitzicht biedt. Het dashboard is conventioneel opgezet met analoge meters. Er is een goed geplaatste houder voor een tablet om mee te navigeren. De stuurstand is overzichtelijk en

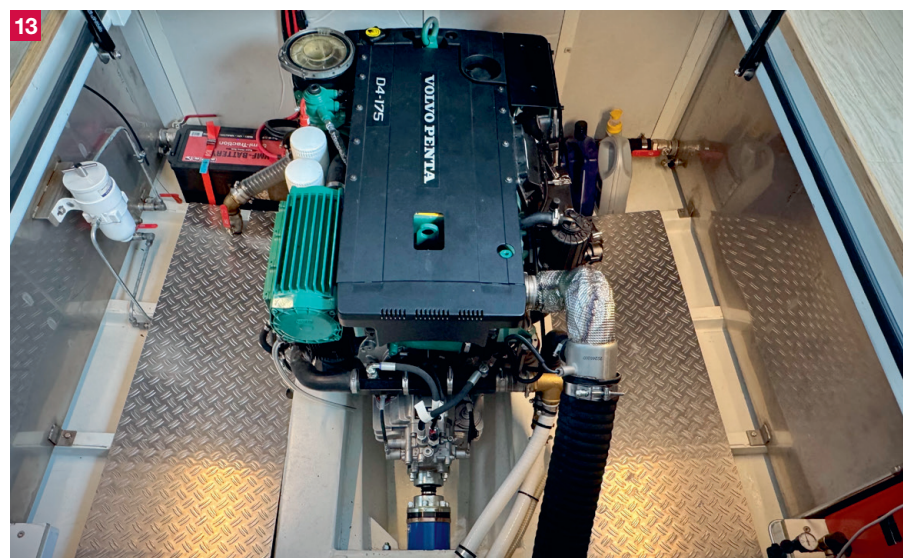
8 -10 Het interieur van deze SK Kotter combineert mahoniehout en wit kunststof met een pvc-vloer in licht eiken motief. 11 De eigenaarshut voorin is te bereiken via een schuifdeur. 12 De stuurstand is niet groot, maar voorzien van alle benodigdheden. 13 Vanwege het geluid van de motor zal de schroef worden vervangen door een 5-blads schroef. 14 De SK Kotter 1400 is het resultaat van jarenlange ervaring en vakmanschap. 15 Tjerk Tuinstra: “We willen bij SK Jachtbouw niet alleen mooie, maar ook praktische boten bouwen.”



11



12



13

we hebben alles wat we nodig hebben prima in het zicht.

## VAREN

We starten de motor, gooien los en zetten koers naar het Sneekermeer. We stromen mee met het drukke vaarverkeer op de Houkesloot en varen met een gangetje van 9 km per uur bij 1.200 toeren. Daarbij broemt de grote 4-cilinder vriendelijk onder de kuipvloer. Op het Sneekermeer doen we geluidsmetingen, waaruit blijkt dat de motor op toeren minder stil is dan je zou verwachten. Bij kruissnelheid is het geluidsniveau vergelijkbaar met dat van een motor die onder de vloer van het stuurhuis staat. Tuinstra erkent dat het wel wat stiller kan en heeft al besloten de 4-blads schroef te vervangen door een exemplaar met vijf bladen. De SK Kotter 1400 ligt lekker zwaar in het water, vaart daardoor onverstoord en is erg koersvast. Het is een ontspannen varende boot die rustig, maar adequaat op commando's reageert. Diezelfde rust ervaren we ook bij het aanleggen wanneer we weer terugkeren bij de werf.

## CONCLUSIE

De SK Kotter 1400 is het resultaat van jarenlange ervaring en vakmanschap. Het ontwerp is tijdloos, maar prima bij de tijd. SK Jachtbouw bouwt Sneeker kwaliteit zonder franje en houdt de vinger kritisch aan de pols. Dit heeft een prettige uitwerking op het uiterlijk, maar ook op het prijskaartje van deze goed gebouwde kotters. 



14

## 50-JARIG JUBILEUM SK JACHTBOUW

Jentje de Jong (1932-2013) werkte bij Dimo in Sneek, waar reparaties en onderhoud aan binnenvaartschepen werd verricht. In 1974 begon Jentje voor zichzelf met Jachtwerf J. de Jong aan de Oude Oppenhuizerweg in Sneek. De werf lag aan de achterzijde aan de Houkesloot, de welbekende vaarweg van het Sneekermeer naar de stad. De Jong stond als kundig aangeschreven en bouwde op bestelling casco's, complete jachten en bedrijfsvaartuigen, waaronder passagiersschepen tot een lengte van 26 meter. De Jong verzorgde ook de verbouwing van De Roekepolle van oliebunkerschip tot startschip van de KWS.

Ingenieur Tjerk Tuinstra nam in 1995 het bedrijf over van De Jong: "Ik werkte voordien niet in de jachtbouw. Een sterke band met het water had ik al wel. Ik ben geboren op de coaster waar mijn ouders hun geld verdienden. Voor de vrije tijd hadden ze een verbouwde Waalschokker als moederschip waar vanaf wedstrijden werden gezeild in de 30-kwadraat klasse. Na mijn studie ben ik bedrijfsleider van een pannenfabriek in Angola geweest en werkte vervolgens zeven jaar als productmanager bij een gereedschappenfabriek in Hengelo. Het was een hiërarchisch bedrijf en ik wilde iets voor mezelf. Een vriend van me liet zijn boot door De Jong onderhouden en wist dat er een opvolger voor de werf gezocht werd."

## VAN ONDER AF AAN

Tuinstra nam een traditionele werf over, die voornamelijk casco's bouwde. Daarnaast werden onderhoud en reparaties uitgevoerd. "Ik had geen praktische ervaring met het bouwen van schepen", vertelt Tuinstra. "Dus ik ben begonnen met de vloer aanvegen en kijken hoe het reilde en zeilde. De opbouw van een boot werd bijvoorbeeld nog op het oog gebouwd. Dat vond ik risicovol en ik ben begonnen de tekeningen van een hier gebouwde, twaalf meter lange boot vast te leggen in een snijpakket. Op dat ontwerp hebben we tot de dag van vandaag voortgeborduurd. Door de digitalisering konden we meer casco's bouwen, tot wel twaalf per jaar. We hebben met vier man naast ruim 150 SK Kotters, rondvaartboten, kleine vletten en behoorlijk wat casco's voor derden gebouwd."

De Jong had de letters SK al gekoppeld aan een nummer dat op de boeg van zijn eigen modellen stond. "Dat hebben we doorgezet", aldus Tuinstra. "Een paar jaar na de overname hebben we de naam veranderd in SK Jachtbouw en heetten de boten voortaan officieel SK Kotters. Dat we vandaag de SK400 testen, komt doordat de nummering voor 1995 wat rommelig was."

De eerste SK Kotter die ik bouwde, was nummer 142. Daarnaast gebruiken we geen oneven nummers, want dat schijnt ongeluk te brengen. Later zijn we onze eigen kotters af gaan bouwen met behulp van externe specialisten. Die hebben vakbekwaam personeel en hebben hun bedrijfsruimte op hun eigen werk ingericht. Dat konden wij hier in één hal nooit zo op orde hebben. We bouwen de kotters efficiënt met een vast netwerk van specialistische leveranciers.”

### TRADITIONELE BOTENBOUWER

“We hebben onze romp verkleind tot SK Vlet, die we met allerlei indelingen hebben gebouwd, van werkboot tot luxe weekender. De romp is ook vergroot tot de veertien meter lange SK Kotter”, vervolgt Tuinstra. “Dat is een multiknikspant. Tot 2016 hebben we de casco’s zelf hier gebouwd. Dat hebben we daarna ook uitbesteed, omdat we de loods wilden gebruiken voor onderhoud en reparatie. Inmiddels besteden we dat werk ook uit aan het netwerk waar we de nieuwbouw mee doen. We verkopen regelmatig gebruikte SK Kotters op verzoek van eigenaren. Het was in de sterk fluctuerende markt door de jaren heen vaak hollen of stilstaan, maar we zijn met onze platte en kleine organisatie met weinig eigen personeel steeds flexibel geweest. Hier praat je niet met van die managers – die ik graag gek-scherend manaasjers noem – met stropdassen en puntschoenen, maar met traditionele botenbouwers met veel ervaring.”

### EIGENZINNIG

Het concept van SK Jachtbouw is helder, net als de taakverdeling: “Ik doe de regie van het bouwen samen met mijn partner Betsy Westerhuis”, licht Tuinstra toe. “Tjerk en ik kregen in 1997 een relatie en in 1999 ben ik komen helpen in het bedrijf”, vult Betsy aan. “Ik was ook met boten opgegroeid. Ik ben begonnen met opruimen en structuur aanbrengen in de administratie en ben de schepen op gaan leveren. Ik kwam uit het onderwijs, maar had interesse voor binnenhuisarchitectuur en ben me bezig gaan houden met de interieurs. Ik regel de keuzes aangaande het interieur en de stoffering en geef kleur- en stylingadvies en zorg voor de puntjes op de i. Tjerk stuurt het bouwproces aan.”

SK Jachtbouw levert nu zo’n twee schepen per jaar op, in de maten 1250 en 1400. De 1250 is het traditionele model met knikspantromp, de 1400 is de multiknik met verhoogd stuurhuis, gebouwd vanuit een jarenlange ervaring met de bouw van en het zelf varen met motorjachten: “We hebben een SK Kotter voor langere reizen en een SK vlet waarmee we de kleinere wateren op-

zoeken” legt Tuinstra uit. “We zijn intensief betrokken bij het ontwikkelen en bouwen van onze schepen om de hedendaagse technieken te combineren met de wensen van een moderne watersporter. In overleg en samenwerking met klanten en leveranciers werken we ideeën uit. Wij bouwen schepen niet alleen voor het oog, maar ook zo praktisch mogelijk en met goede vaareigenschappen. Onze klanten zijn ervaren watersporters, die weten wat ze willen. Wij trachten te begrijpen waarom iemand iets wil, want misschien hebben we een beter alternatief. Neem als voorbeeld de rondzit. Die is nu erg populair, want het ziet er gelikt uit. Het zit echter voor geen meter, want iedereen wil in een hoekje zitten. Rondzitten maken wij dus niet. Nog een voorbeeld? In veel boten zie je een enorm grote stuurstand. Erg mooi hoor, maar vooral voor de trotse schipper. Stel je nu eens de volgende vraag: hoelang ben je aan boord en hoeveel uur daarvan zit je daadwerkelijk achter het roer? Dan ga je er anders naar kijken. Wij



maken een functionele stuurstand, niet te groot en met een goede en draibare stuurstoel, zodat je rond kunt kijken. Omdat we op SK Kotters rondom goed zicht hebben, heb je geen camera’s nodig. En op een stuurbank zit je gewoon niet goed. SK kotters hebben ook altijd een witte tent, omdat die veel minder opwarmt dan een donkere tent. Zo kan ik nog wel even doorgaan, maar je begrijpt wel wat ik bedoel: we willen bij SK Jachtbouw niet alleen mooie, maar ook praktische boten bouwen.”