





75 JAAR SCHEEPSWERF DE KAAP

75 YEARS OF DE KAAP SHIPYARD

05	VOORWOORD / FOREWORD Thecla Bodewes
07	DE SCHEPEN / THE SHIPS
12	DE MENSEN / THE PEOPLE
73	ÉÉN SCHIP / ONE SHIP
79	NAWOORD / AFTERWORD Jan Westmaas
82	COLOFON / COLOPHON



FOREWORD

VOORWOORD

GOUDEN HANDEN

MAGIC HANDS

“De Kaap is altijd een begrip geweest, een familiebedrijf, een scheepswerf die stond voor kwaliteit, betrouwbaarheid en innovatie. Ik kwam er al in de jaren negentig toen ik nog als surveyor voor Bureau Veritas werkte en Klaas van der Werf bij De Kaap de leiding had. Rond de eeuwwisseling, een paar jaar nadat ik de werf van mijn vader in Hasselt overgenomen had, kwam ik op De Kaap om met Klaas te praten. Hij zei: ‘Thecla, je moet denken aan je toekomst, je moet in grotere schepen denken, je moet verder kijken. Wil je niet verder met De Kaap? Ik heb geen opvolgers.” Hij wist dat ik met de werf in Hasselt en een reparatiehelling van 86 meter niet mee kon groeien met de tonnagevergroting in de binnenvaart en dat ik om daar te kunnen overleven, elders meer capaciteit nodig had. Tegelijkertijd wilde hij het voortbestaan van zijn eigen werf veiligstellen.

We begrepen elkaar goed. Klaas bleef nadat ik in 2003 de leiding over De Kaap kreeg, nauw betrokken. Hij heeft me in die beginjaren veel geholpen, ik kon en kan hem altijd bellen voor advies. Het was economisch een moeilijke tijd, maar we vulden elkaar goed aan: oude Kaap-klanten kwamen terug voor grote opdrachten en ik nam nieuw werk mee. Belangrijk was ook dat wij de innovaties die Klaas van der Werf met De Kaap had uitgewerkt, wisten te vermarkten. Ondertussen kon ik bouwen op puur vakmanschap, op een club Hollandse jongens met gouden handen, jongens die met hun ogen dicht ieder schip kunnen bouwen en repareren. Toen het 75-jarig bestaan van De Kaap voor het eerst ter sprake kwam, realiseerde ik me dat die geschiedenis vooral aan al die gouden handen te danken is en dat ik daar heel erg trots op ben.

“De Kaap has always been understanding: a family business, a shipyard standing for quality, reliability and innovation. I used to go there in the 1990s when I was working for Bureau Veritas as a surveyor and Klaas van der Werf was running the company. At around the turn of the century, a couple of years after I'd taken over the shipyard in Hasselt from my father, I was talking to Klaas at De Kaap. He said to me: ‘Thecla, you need to think about your future, you need to think in terms of bigger ships, you have to look ahead. Why don't you take over De Kaap from me? I don't have successors.’ He knew that the shipyard in Hasselt with its 86-metre repair slipway wouldn't be able to keep pace with the bigger tonnages in inland shipping, and that to survive I would need some extra capacity from somewhere else. At the same time, he wanted to ensure the future of his own yard and we were on the same wavelength.

After I took over the management of De Kaap in 2003, Klaas continued to be closely involved. He helped me a lot in the early years, I could always call on him for advice, and I still can. Times were hard economically, but we complemented each other: old customers of De Kaap came back to us with big orders and I brought new ones in. The fact that we were able to market the innovations that Klaas van der Werf had implemented was a crucial factor. In the meantime, I was able to put my trust in pure craftsmanship, in a group of Dutch lads with magic hands who could build and repair a ship with their eyes closed. The first time De Kaap's 75th jubilee was ever mentioned, I realised that its entire history was thanks to those magic hands, and how proud I am of that.

Het boek dat je nu in handen hebt, draagt die trots uit. Het doet in tekst en beeld recht aan een werf die 75 jaar bestaat, maar is bovenal een eerbetoon aan de mensen die die geschiedenis hebben mogelijk gemaakt. De foto's en verhalen van die mensen tonen waar De Kaap voor stond en staat; hoe we bouwend op honderd procent Hollands vakmanschap, steeds verder kijken en kansen blijven zien om ons te ontwikkelen."

The book you have in your hands symbolises that pride. In words and images, it does justice to a shipyard that has been in existence for 75 years; but more than anything else, it is a homage to the individuals that have made this history possible. The photographs and the stories of these people illustrate what De Kaap stood for and continues to stand for: building on one hundred percent Dutch craftsmanship, we are constantly looking ahead and continue to see opportunities for development."



01	1945, Ms. Onderneming, herstel oorlogsschade / repair war damage	25	new bow and midship	43	1991, Twaite, gastanker coaster, nieuwbouw / new build (218)	59	2006, CFT SM9, duwboot bestemd voor paraffine / parafine barge, nieuwbouw / new build (244)
02	1945, Ever Ready, herstel oorlogsschade / repair war damage	26	1980, Crinza II, verlenging en verbouwing / extension and refurbishing	44	1991, Jules Verne, passagiersschip / passenger vessel, nieuwbouw / new build (219)	60	2007, Amigos, binnenvaartschip (droge lading) / dry cargo vessel, nieuwbouw / new build (245)
03	1948, UK 179, vernieuwing / renovation	27	1980, Henny, binnenvaartschip (droge lading) / dry cargo vessel, nieuwbouw / new build	45	1991, Alpheus, binnenvaartschip / inland tanker, nieuwbouw / new build (220)	61	2009, CB Paris I and II, binnenvaartschip (droge lading) / inland dry cargo vessel, nieuwbouw / new build (248)
04	1949, UK 200, viskotter / fishing vessel, nieuwbouw / new build (102)	28	1981, Henma, binnenvaartschip (droge lading) / dry cargo vessel, nieuwbouw / new build	46	1993, Marike, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (222)	62	2010, Chem gas 21, 22, gastanker / gas tank barge, nieuwbouw / new build (249, 250)
05	1949, Martinus, sleepboot / tugboat, nieuwbouw / new build (103)	29	1982, Hollandia, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (194)	47	1993, Forens, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (223)	63	2007, Wilhelmina I, II, III, IV, binnenvaartschip (droge lading) / inland dry cargo vessel, nieuwbouw / new build (246, 247)
06	1956, B 10, vernieuwing / renovation	30	1983, Blizzard, binnenvaartschip (gastanker) / inland gastanker, nieuwbouw / new build (199)	48	1995, Maerlant, nieuw voor- en middenschip / new bow and midship	64	2011, Paris Etoile, passagiersschip / passenger vessel, nieuwbouw / new build (252)
07	1958, De Zaanstreek, verlenging / extension	31	1983, Lena, nieuw middenschip / new midship, reparatie / repair in 1996	49	1996, Tharsis 1, kruiplijn coaster / multi-purpose coaster, nieuwbouw / new build (225)	65	2011, Copenhagen, binnenvaartschip (tanker type C) / inland type C tanker, nieuwbouw / new build (252)
08	1959, Contact, onderhoud / maintenance	32	1983, Des Dudo, nieuw middenschip / new midship	50	1997, Aphrodite, binnenvaartschip / inland tanker, nieuwbouw / new build (226)	66	2012, Tharsis 2, kruiplijn coaster / multi-purpose coaster, nieuwbouw / new build (253)
09	1959, Bab Al Bahrein, verbouwing / refurbishing	33	1984, Theodela, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (206)	51	1999, Pax Montana, binnenvaartschip (gastanker) / inland gastanker, nieuwbouw / new build (228)	67	2013/2014, Impala, duwboten / push boats, nieuwbouw / new build (254, 255, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 265, 267, 268, 269, 270)
10	1960, Fiat, verlenging / extension	34	1985, Twente-Regge, verlenging en verbouw / extension and refurbishing	52	1999, Ewald, kruiplijn coaster / multi-purpose coaster, nieuwbouw / new build (230)		
11	1964, Ida, verlenging / extension	35	1985, Eureka, passagiersschip / passenger vessel, nieuwbouw / new build (208)	53	1999, Cycloon, binnenvaartschip (gastanker) / inland gastanker, nieuwbouw / new build (231)		
12	1964, Hencor, verdieping / lowering	36	1985, Henriette, verlenging / extension	54	2001, Reest, kruiplijn coaster / multi-purpose coaster, nieuwbouw / new build (232)		
13	1964, Temar onderhoud / maintenance	37	1986, Andromeda, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (209)	55	2001, Jan Plezier, passagiersschip / passenger vessel, nieuwbouw / new build (234) / 2001 (237)		
14	1964, Salland, snijkopzuiger / cutter suction dredger, nieuwbouw / new build (106)	38	1986, Koos, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (210)	56	2003, Hazard, binnenvaart tanker / inland tanker, nieuwbouw / new build (236)		
15	1965, Hoekman Urk, inkorting / shortening	39	1987, Carola, reparatie / repair				
16	1969, IJda Maria, motorhopperzuiger / motor suction hopper dredger, nieuwbouw / new build (112)	40	1988, Nomadisch, verlenging / extension				
17	1971, Mustang, verlenging / extension		1989, Quo Vadis, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build (216)				
18	1972, Da Capo, verlenging / extension	41	1990, Trout, gastanker coaster, nieuwbouw / new build (217)	57	2004, Shamal, binnenvaartschip (gastanker) / inland gastanker, nieuwbouw / new build (242)		
19	1973, Dynamica, binnenvaartschip (droge lading) / dry cargo vessel, nieuwbouw / new build	42	1989, Janne-Yerseke, viskotter / fishing vessel, nieuwbouw / new build	58	2005, Solano, binnenvaartschip (gastanker) / inland gastanker, nieuwbouw / new build (243)		
20	1974, Henk, verlenging / extension						
21	1975, Tripoli, verlenging / extension						
22	1978, Amphora, verlenging / extension						
23	1979, Maria Debora, binnenvaartschip / inland vessel, nieuwbouw / new build						
24	1980, Fiducie, nieuw voor- en middenschip /						

De 67 in dit boek genoemde en getoonde schepen geven een chronologisch en representatief beeld van de vele honderden schepen die in 75 jaar Kaap-geschiedenis op de scheepswerf in Meppel lagen om gebouwd of gerepareerd te worden. / The 67 ships mentioned in this book show a chronological and representative picture of the hundreds of vessels which have been repaired or built in Meppel during 75 years history of shipyard De Kaap.

Foto's / pictures: De Kaap / Albert van der Werf



01



02



03



04



05



06



13



07



08



09



14



15



16



10



11



12



17



18



19



20



21



22



29



30



31



23



24



32



33



34



25



35



36



37



26



27



28



38



39



40



41



45



46



47



48



49



50



51



52



53



42



43



44



54



55



56



57



58



59



60



61



62



63



64



65



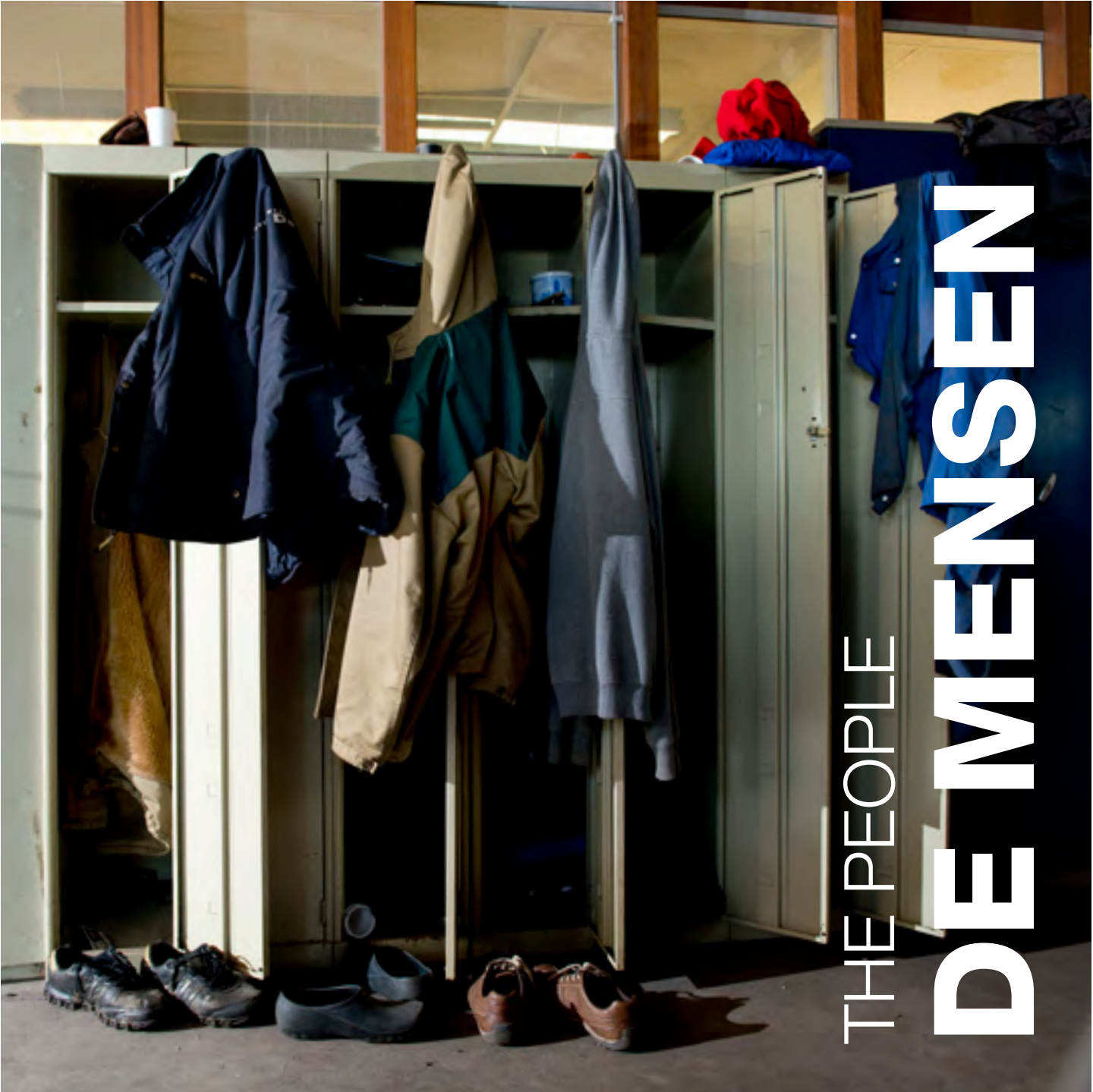
66



67

13 Klaas van der Werf
16 Albert van der Werf
18 Theo van der Kolk
19 Jan Geertman
20 John van Mierlo
21 Margreet Assen-Rump
22 Gerlof Overwijk
23 Piet Hollander
24 Luuk van der Heide
25 Harry Brand
26 Geert Brongers
27 Freerk Kuiper
28 Willem Wijkstra
29 Kees van den Berg
30 Bart Geutjes
31 Benjamin Brouwer
32 Basha Drzazdzynska
33 Ronald Kok
34 Arjan Schra
35 Ben Patjanan
36 Bart Schouwstra
37 Appie Boer
38 Patrick Uiterwijk Winkel
39 Leon Bokeloh
40 Rowan Kats
41 Martin Bons
42 Johan Dikken
43 Jitse Schadenberg
44 Phily de Vries

45 Arie Willem van der Ven
46 Patrick Hulzebos
47 Jan de Vos
48 Jan Willem Wessels
49 Jan Meijering
50 Jeannette Scherpenkate
51 Ronald Frijling
52 Sven Conrads
53 Teun Roza
54 Wolter Grevelink
55 Bert Kersten
56 Michiel van der Veen
57 Lieuwe Spriensma
58 Maciej Rubas
59 Arnaud Rousseu
60 Dave Mik
61 Henri de Vries
62 Pascal Tebberman
63 Ramon de Vrij
64 Gert Herms
65 Marcel van Urk
66 Michai Adam Bak
67 Bert Woudman
68 Dirk de Jong
69 Auke Siezenga
70 Patrick Talma
71 Coen Beerta
72 Marion Donders



**‘IEDERE
KRUIWAGEN
WIL LOPEN’**

‘WHEELBARROWS
ARE FOR WHEELING’

Klaas van der Werf (1943)

directeur / director

De Kaap 1970-2003

“Als kind speelde ik graag op de werf die mijn vader Wietse in maart 1939 had opgericht. De Kaap lag net buiten Meppel, aan het water midden tussen de weilanden. Met de auto kon je er nauwelijks komen. Het was een kleine werf en er liepen schapen rond op grasland dat ‘s winters onder water stond. Op die plek heb ik leren schaatsen. De Kaap was gebouwd op oergrond. Sterk ijzerhoudende grond die werd afgegraven en met kruiwagens via loop-planken in de schepen werd gekieperd. Die schepen brachten de grond naar gieterijen. Het werfterrein bestond toen uit een kleine loods en vier hellingbanen. Water en gas was er niet, dat kwam later.

Van de jaren na de oorlog herinner ik me dat er een telefoondraad over het water was gespannen. Voeren er schepen langs die het vertikten of vergaten om hun mast neer te halen, dan zaten wij weer zonder telefoon-verbinding. Water, gas, zuurstof en materialen om mee te werken haalden we in die tijd aan de andere kant van het water met een bootje.

Het werk op de werf toen is onvergelijkbaar met hoe het nu is. Schepen werden voor reparatie aanvankelijk niet gelast maar geklonken. Als een plaat rond moest worden, dan werd-ie geklopt door iemand die er heel hard met een hamer op sloeg. Moesten twee platen aan elkaar, dan werd er geklonken door eerst gaten te ponsen en die gaten te soevereinen waardoor beide uiteinden van de klinknagels zich konden vastzetten. Een fatsoenlijke loods om in te werken was er niet. Alle arbeid gebeurde buiten. Bij regen of vorst lag het werk op de werf stil. Nieuwe schepen maakte mijn vader niet. Het werk bestond uit knippen en scheren, reparatie dus. Het ging om kleine schepen, die jaarlijks werden langsgebracht

“When I was little, I loved playing on the shipyard that my father Wietse had founded in March 1939. De Kaap was located just outside Meppel, along the water in between the fields. You couldn’t get there easily by car. It was a small yard and sheep would graze there on grassland that flooded every winter. That’s where I learned to skate. De Kaap was built on bog ground – ground containing high concentrations of bog iron, which would be excavated and then deposited into ships via wheelbarrows running over planks, after which it would be transported to foundries. At the time, the shipyard consisted of a small shed and four slipways. There was no water or gas, that all came later.

In my recollections of the years after the war, I see a telephone wire stretched across the water. Every time a ship passed by that either forgot to lower its masts or simply refused to, we were left with no telephone connection. The water, gas, oxygen and materials we needed to work with were fetched from the other side of the water by boat.

You can’t compare the work on the shipyard then with what it’s like now. Ships that needed repairing were initially riveted and not welded. If a piece of plating had to be circular, someone beat it into shape by hitting it hard with a hammer. If two pieces of plating had to be joined together, they were first riveted by holes being punched into them, and then countersunked, so that both ends of the rivets could be fixed. We had no decent construction hall to work in. All the work was done in the open air. If it rained or there was frost in the ground, we couldn’t work at

voor een onderhoudsbuurt. Het schip ging dan uit het water, werd schoongemaakt, gecontroleerd en waar nodig gerepareerd om vervolgens opnieuw geteerd te worden.

Je zou kunnen zeggen dat de werf van mijn vader een logisch gevolg was van onze familiegeschiedenis. Sinds het begin van de achttiende eeuw werden door onze familie schepen gebouwd en gerepareerd. Mijn opa had een werf in Hijkersmilde. Mijn vader koos voor Meppel. Slim, want Meppel was in de jaren voor de oorlog hét economisch centrum van Drenthe. Het meeste vervoer ging indertijd over water en Meppel was via vaarwegen uitstekend bereikbaar. Maar hij had pech. Eerst was er de oorlog, die de werf met hangen en wurgen doorstond, daarna sloeg het noodlot toe, toen hij bij een motor-ongeluk om het leven kwam. Mijn moeder heeft de jaren erna met moeite haar hoofd boven water gehouden. Nadat ze in 1953, geholpen door een bedrijfsleider en mijn broers Albert en Ruurd een doorstart maakte met De Kaap, ging het beter. Mijn moeder was een stevige vrouw. Van haar heb ik geleerd vol te houden, om door te gaan. En dat het allemaal niet vanzelf gaat. Mijn lijfspreuk leerde ik van haar: ‘Iedere kruiwagen wil lopen. Maar je moet zorgen dat-ie goed gesmeerd is, dan hoeft je niet zo hard te duwen.’ Ze kreeg De Kaap weer op de rails. Tot mijn moeder er begin jaren zeventig genoeg van had en mijn broers hun eigen weg gingen. Albert begon een kraanverhuurbedrijf in Meppel. Ruurd startte een machinefabriek in het Friese Oosterwolde. Ik was nog geen dertig toen mijn moeder me vroeg om de werf over te nemen.

Het was niet vanzelfsprekend dat ik daar ‘ja’ op zei. Ik had na het doorlopen van de MULO en de Zeevaart-

all. My father didn’t build any new ships. The work consisted of ‘cutting and shaving’, in other words, repairs. The ships were small and were brought in once a year for maintenance. We would take them out of the water, clean them, check them, and repair them where necessary. Then they would be re-tarred.

You might say that my father’s shipyard was a logical result of our family history. Our family had been building and repairing ships from the start of the eighteenth century. My grandfather had a shipyard in Hijkersmilde. My father chose to settle in Meppel. That was a smart decision, because in the pre-war years Meppel was the economic centre of the province of Drenthe. The majority of transport took place over water, making Meppel easily accessible. But then bad luck struck. First there was the war, which the shipyard just about managed to survive, but fate took a hand when he was killed in a motor-bike accident. In the years that followed, my mother was barely able to keep her head above water. Things started improving after the restart she made in 1953, assisted by a general manager, and my brothers Albert and Ruud. My mother was a strong woman. She taught me the value of persistence and perseverance. And that things don’t happen of their own accord. I took my life’s motto from her: Wheel-barrows are for wheeling. But you need to make sure they’re well-oiled, so you don’t have to push so hard. She got De Kaap back on track. Until the early 1970s that is, when my mother decided she’d had enough and my brothers went their own way. Albert started a crane rental company in Meppel, and Ruurd began an engineering works in Oosterwolde, in the province

school lang op de grote vaart gezeten. Ik voer op schepen tot 150 meter van Europa naar Noord-Amerika en was reserve officier bij de marine geweest. Op een werf had ik nog nooit gewerkt. Van scheepsbouw wist ik niets. Maar ik vond het een uitdaging, voelde ergens ook de plicht en dus leende ik geld van mijn schoonouders om de werf te kunnen overnemen. Een van mijn eerste acties was het bouwen van een grote loods, zodat er binnen gewerkt kon worden. Ook zette ik een urenadministratie op zodat duidelijk werd hoeveel tijd de verschillende klussen kostten, dat was voorheen allemaal nattevingerwerk geweest. Daarnaast deed ik studie naar de binnenvaart. Ik onderzocht hoe groot de vloot in Nederland en West-Europa was, hoe oud die was en wat de samenstelling ervan was. Mijn uitgangspunt was simpel: scheepsbouwers zijn kerels die vervoersmiddelen produceren en repareren. Je markt is dus de vervoersmarkt. De vraag is dan: hoe ontwikkelt die markt zich? Dan is het een kwestie van de juiste cijfers vinden en daarop inspelen.

Eind jaren tachtig vroeg ik me af of er wel toekomst zou zijn voor de binnenvaart. Ik ben toen studiereizen gaan maken, in Amerika over de Mississippi. Wat me opviel was dat er ondanks de toegenomen mogelijkheden via weg en spoor nog een aanzienlijk deel van het transport over water ging. In Rusland hetzelfde verhaal. Een belangrijk verschil met West-Europa was wel de grootte van de schepen. Het vervoer moest grootschalig zijn, zo werd me duidelijk. In die periode zijn we schepen gaan bouwen en verlengen tot 110 meter. Niet veel later was de wens alweer anders en moesten er schepen van 135 meter worden gebouwd. Wij hadden daar de helling niet voor, maar ik had gehoord over een manier waarop je door het plaatsen van een tunnel onder het schip,

of Friesland. I was still in my twenties when my mother asked me to take over the shipyard.

I didn't say 'Yes' straight away. After secondary school and nautical college, I sailed from Europe to North America on ships of up to 150 metres, and had been a reserve officer in the marines. I'd never worked on a shipyard. And I knew absolutely nothing about shipbuilding. But I considered it a challenge, felt it my duty to help out, so I borrowed money from my parents-in-law so that I could take over the shipyard. One of the first things I did was to build a big construction hall so that we could work inside. I also set up an administration system to give us a clear picture of how much all the various jobs cost. Up till then it had been pure guesswork. On top of that, I did research into the world of inland waterway shipping. I learned about how big the fleet was in the Netherlands and Western Europe, how old it was and how it was built up. My basic starting point was simple: shipbuilders are men who produce and repair means of transport. So the market we're involved in is the transport market. And the big question is: how does that market develop? Then it's simply a question of finding the right numbers and responding in the right way.

By the end of the 1980s, I was beginning to ask myself if there was any future in inland waterway shipping. I started doing field research, in America, across the Mississippi. What I noticed was that in spite of the fact that road and rail possibilities had grown, a lot of goods were still being transported across water. The same was true for Russia.

een schip in het water kunt verlengen. Die methode heb ik doorontwikkeld en zo hebben we verschillende schepen kunnen verlengen.

Zo heb ik, totdat ik in 2003 de werf verkocht, steeds geprobeerd om te vernieuwen. Binnen een conservatieve sector als de scheepsbouw is dat cruciaal. Je moet je blijven ontwikkelen, voorop blijven lopen en je winst investeren. Alleen zo kun je de continuïteit van je bedrijf waarborgen. In 2002 bespeurde ik bij mezelf twijfel: wil ik het nog wel? Ik was bijna zestig en vroeg me af of ik de noodzakelijke vernieuwing en veranderingen wel wilde doorvoeren. Een familiebedrijf is prachtig, maar genoeg is genoeg. Ik had mijn zoon al eens gevraagd of hij het zag zitten, maar die zat niet op een werf te wachten. Ik ben toen naar Thecla gegaan met de vraag of zij interesse had, wetende dat ze met de werf in Hasselt en een helling van 86 meter de onderkant van de markt bediende en dat ze om te groeien meer lengte nodig had. Eerst hield ze de boot af. Binnen een jaar kwam ze samen met Jan Geertman, die een werf in Zwartsluis had en ook wilde uitbreiden, bij me terug met de vraag of ik de werf nog steeds wilde verkopen. Dat wilde ik.”

One major difference with Western Europe was the size of the ships. Transport had to be on a large scale, that much was clear to me. That was when we started building ships and extending them to 110 metres. Not much later, the demand turned into ships of 135 metres. Our slipway was not big enough to handle ships of that size but I'd heard of a way you could extend a ship while it was on the water – by placing a tunnel under it. I elaborated on the method, which meant we were able to extend a variety of ships.

In fact, until I sold off the shipyard in 2003, I was always looking to innovate. And that's crucial in such a conservative sector. You just have to carry on developing, staying ahead of the pack and investing your profits. That's the only way you can assure the continuity of your company. It was in 2002 that I started wondering if I still felt happy doing that. I was almost 60 and I kept asking myself if I really wanted to carry on implementing the necessary innovations and transformations. A family business is great, but enough's enough. I'd already asked my son if he wanted to take it on, but he wasn't really keen on the idea. That was when I approached Thecla and asked her if she was interested, fully realising that with her shipyard in Hasselt and a slipway of just 86 metres, she was limiting herself to the bottom end of the market, and that she would need more length if she wanted to expand. She was very cautious at first. But within a year she came back with Jan Geertman, who owned a shipyard in Zwartsluis and was looking to expand. They asked me if I still wanted to sell. And I did.”

AAN DE REEST

ON THE RIVER
REEST



“De Kaap zit in mijn bloed. Zodra ik kon lopen, ging ik met mijn vader Wietse mee. We woonden in de stad in Meppel. In de verte boven de huizen herkende ik aan de toppen van de masten de schepen die op de werf lagen. In 1939 was mijn vader de werf begonnen op een stuk grond aan het Meppelerdiep dat De Kaap werd genoemd. De werfhelling kwam te liggen aan de oude arm van het riviertje de Reest, het Vrouwenrak genoemd, de plek waar vroeger Meppeler vrouwen hun schippers uitzwaai- den voordat ze uitvoeren naar de Zuiderzee. Schepen van maximaal 33 meter lengte (200 ton), zetten we droog. Voor die tijd was dat heel wat. Mijn vader stond goed bekend, was vooruitstrevend in zijn werk, maar had pech dat de oorlog uitbrak kort nadat hij met De Kaap was begonnen. De handel nam af, schepen werden in beslag genomen door de bezetter of ingezet voor andere doel- einden dan de gebruikelijke transporten. In 1945, kort na de oorlog, is hij om het leven gekomen. Hij was op de motor; had ijzerbonnen gehaald, want alles was op de bon in die tijd. Op de snelweg iets voor Meppel is hij bovenop een Canadese legerauto gereden die plotseling stopte. Die klap heeft hij niet overleefd.

De Kaap kwam in handen van mijn oom Jan. Die was jong en onervaren. Het bedrijf raakte onder zijn leiding financieel aan de grond. Mijn moeder, officieel ‘houdster’ van De Kaap, heeft daarna een doorstart gemaakt, gehol- pen door een bedrijfsleider, mij en mijn broer. Ik weet nog goed dat ze me belde. Het was 1954. Ik was 18 jaar oud en woonde in Groningen waar ik stage liep op een werf. ‘Kom’, zei ze. Ik kwam terug en kreeg, vanaf 1957 samen met mijn broer Ruurd die de scheeps- timmerij onder zijn beheer had, de dagelijkse leiding over De Kaap. We hadden geluk. In tegenstelling tot mijn

“De Kaap flows through my veins. My father Wietse took me there as soon as I was able to walk. We lived in the centre of Meppel, and in the distance, above the rooftops, I could make out which ships were berthed in the shipyard, just from their mast tops. My father started the shipyard in 1939 on a plot on the Meppelerdiep that they called De Kaap. The ship- yard slipway was built on the old tributary of the River Reest, called the Vrouwenrak, the spot from where the women from Meppel would wave their husbands farewell before they sailed off to the Zuiderzee. We could moor ships of up to 33 metres long (200 tons) on dry land. That was quite unique in those days. My father had a good name, and innovative ideas, but it was his bad luck that war broke out just after he founded De Kaap. Orders dropped off, ships were taken over by the occupiers or used for purposes other than the normal transports. He died in 1945, shortly after the war started. He was riding his motorbike; had just collected his iron vouchers – you needed vouchers for everything in those days. On the motorway just before Meppel, a Canadian army vehicle in front of him braked suddenly. He didn’t survive the crash.

Uncle Jan became managing director of De Kaap, but because he was young and inexperienced, the company ran into serious financial problems and went bankrupt. My mother, the official ‘keeper’ of De Kaap, restarted the company, assisted by a general manager, myself and my brother. I can remember the moment she phoned me very clearly. It was in 1954. I was 18 and living in Groningen, where I was on an internship at a shipyard. ‘Come back,’ she said.

vader hadden wij het economisch tij mee. Door de oorlog was er schade aan schepen ontstaan en dat leverde veel herstelwerk op. Een grote klus die De Kaap vet op de botten gaf, was het vernieuwen van negen dekschepen (209 ton), die werden gebruikt voor het steenstorten voor de Zuiderzeewerken. Met de inkomsten daaruit konden we in 1958 de dwarshelling vernieuwen, waardoor we nadien schepen van ruim 57 meter (650 ton) droog konden zetten. Zo bouwden we aan onze goede naam. In de periode 1958 tot 1965 hadden we minstens tweehonderd schepen per jaar droog liggen. Nieuw- bouw, verbouw, ombouw, inbouw, verlenging, verdieping, herstel, alles deden we. Schippers kwamen er helemaal voor vanuit Zeeland naar Meppel. In de jaren die volgden werden de aantallen die we verwerkten minder, maar de schepen werden groter en De Kaap groeide mee. Liep er in 1954, toen ik begon, nog zeven man personeel rond, toen ik in 1970 besloot mijn toekomst buiten De Kaap te zoeken, waren er meer dan twintig mede- werkers.”

And so I did. I was charged with the daily running of De Kaap, and in 1957 I was joined by my brother Ruurd, who ran the shipbuilding yard. We were lucky. Unlike in my father’s day, the economy was in our favour. Ships had suffered a lot of damage during the war so there was plenty of repair work. A big order that putting us in a healthy financial position was the renovation of nine ships with decks (209 tons), which were used for rock dumping for the construction of the Zuiderzee Works. In 1958 we were able to use the profits from this order to renovate the trans- verse slipway, enabling us to have ships of more than 57 metres (650 tons) in drydock. That way we were able to build up a good reputation. During the period between 1958 and 1965 we had at least two hundred ships a year in drydock. New build, refurbishing, con- verting, integrating, extending, deepening, restoring – we did everything. Ship’s captains came from all over the Netherlands. In the next few years, we worked on fewer, but bigger ships, and De Kaap grew with them. When I started in 1954, we had seven people working for us, and in 1970, when I chose for a future outside De Kaap, we’d grown to more than twenty.”



Theo van der Kolk (1944)
met pensioen/oproepkracht / retired/on standby
De Kaap sinds / since 1971



REGELNEEF VOOR BUITEN

OUTDOOR
MR FIXIT

Jan Geertman (1970)
productieleider / production manager
De Kaap sinds / since 2013

19

“In 1992 nam ik de zaak van mijn vader over in Zwartsluis. Ik was 19 jaar en had een eigen scheepswerf. Dat ging goed, maar ik kwam daar na verloop van tijd voor de vraag te staan: ga ik mijn werf verlengen of niet? Thecla had hetzelfde probleem met haar werf in Hasselt. En op dat moment kwam De Kaap te koop. Dat zou voor ons beiden een uitkomst zijn. En dus besloten we in 2003 samen De Kaap te kopen.

Ik liep nog geen halfjaar rond in Meppel toen ik een ongeluk kreeg. We waren bezig met een reparatie, een van de wagentjes op de helling die vastzat aan dikke staalkabels, schoot los. Een knie, een arm en een been waren verbrijzeld; pezen, zenuwen en spieren waren compleet kapot. Ik kon niks meer. De prognose was dat ik er binnen een halfjaar weer zou staan. Maar de werkelijkheid was anders. Mijn botten gingen ontsteken, ik kwam van de ene operatie in de andere terecht.

Om een lang verhaal kort te maken: Mijn lichaam liet me in de steek en ik moest afscheid nemen van De Kaap. Toen ik me onlangs afvroeg wat ik met mijn leven wilde, kwamen we elkaar opnieuw tegen. Ze vroeg me of ik voor haar wilde komen werken. Ik ben nu de regelneef voor buiten. Dat is mijn ding. In die rol voel ik me op De Kaap op mijn plek.”

“I took over my father’s business in Zwartsluis in 1992. At 19 I had my own shipyard. Things were going well, but after a while I was faced with the question: shall I extend my shipyard or not? Thecla had the same problem with her shipyard in Hasselt. And just at that very moment, De Kaap happened to be for sale. That would solve both our problems. So in 2003 we decided to buy De Kaap together.

But I’d only been in Meppel for six months when I got an accident. We were working on repairs and one of the trolleys that was fixed to the slipway with heavy steel cables suddenly came loose. My knee, an arm and a leg were crushed – all the tendons, nerves and muscles were completely smashed. I couldn’t do a thing. The prognosis was that I’d be able to stand within six months. But it turned out differently. My bones became infected, and it was one operation after another.

To cut a long story short: my body let me down and I was forced to leave De Kaap. Recently, I was seriously thinking about what I wanted out of life, and our paths crossed again. Thecla asked me if I wanted to work for her. Now I’m the outdoor Mr Fixit. And the role suits me perfectly.”



MARINUS KONING

MARINUS
KONING

“Veel van wat De Kaap is, vind ik terug in mijn herinnering aan oud-medewerker Marinus Koning. Marinus zat erbij toen Klaas mij als jonge twintiger aannam in een kantoortje waar alles bruin, bruin en bruin was. Ik wist op dat moment niks van werven en schepen. Moet je nagaan, nu, bijna 25 jaar later kijk ik bij ieder schip dat langs vaart of ‘wij van De Kaap’, het hebben gemaakt. Marinus leerde me alles wat ik moest leren. Op papier was hij de procuratiehouder, maar boekhouden was eigenlijk bijzaak. Hij stak veel tijd in het contact met schippers, regelde hellingbeurten, de verkoop van nieuwbouwschepen, verlengingen en grote reparaties. Ook de inkoop van het staal nam hij voor zijn rekening, een belangrijke taak gezien de vele tonnen die moesten worden ingekocht. Marinus was meer dan de rechterhand van Klaas. En Klaas, nog een tiener toen Marinus in het bedrijf kwam, was heel zuinig op hem. Dat had hij zijn moeder, die Marinus had aangenomen, moeten beloven.

In 2001 vierde De Kaap dat Marinus veertig jaar in dienst was, met paard en wagen werden hij en zijn vrouw Lammie die dag van huis opgehaald. Niet veel later nam hij afscheid, vanwege ziekte. Klaas had er voor gezorgd dat hij met vervroegd pensioen kon. Marinus zei weleens vanachter zijn bureau: ‘Over alles wat hier op De Kaap gebeurt, zouden we een boek kunnen schrijven.’ Het is jammer dat hij dat niet meer meemaakt. Marinus is in 2007 overleden.”

“A lot of what De Kaap stands for is embodied in my memory of an ex-employee here, Marinus Koning. Marinus was working here when Klaas took me on – I was just 20 years old – in an office where everything was fifty shades of brown. I didn’t know the first thing about shipyards or ships. And now, almost 25 years later, every time a ship goes by I can’t help looking to see if it was built ‘by us at De Kaap’. Marinus taught me everything I needed to know. On paper he was the managing clerk, but actually the book-keeping side of things took a back seat. He put a lot of time and energy into the contact with the ship’s captains, he arranged slipway maintenance, the sales of new build ships, extensions, and major repairs. He also purchased the steel we needed, an important task considering how many tons had to be bought. Marinus was more than just Klaas’s right-hand man. And Klaas, just a teenager when Marinus joined the company, was very protective towards him. He had had to promise his mother that he would look after him, as she was the one who hired him.

In 2001, De Kaap celebrated Marinus’ 40th jubilee, picking him and his wife Lammie up from their home in a horse and carriage. Not much later, he was forced to leave the company through illness. Klaas had arranged everything so that Marinus could retire early. From behind his desk, Marinus would sometimes say: ‘We could fill a whole book with everything that happens here on De Kaap.’ It’s such a shame this book wasn’t published in his lifetime. Marinus died in 2007.”

**‘IK HEB EEN
HEEL VRIJ VAK,
EEN VRIJ LEVEN’**

‘MY JOB GIVES ME LOTS OF FREEDOM,
WHICH MEANS A LIFE OF FREEDOM’





HAZENJACHT

HARE-
HUNTING

Piet Hollander (1947)

met pensioen / retired 2008

De Kaap sinds / since 1989

23

“Het was eind jaren tachtig. Ik had een hernia en was afgekeurd. Ik zat me thuis te vervelen, maar de weekeinden waren mooi, dan ging ik jagen, met Wout, een vriend van mij die op De Kaap werkte. We jaagden op hazen. Voor een haas kreeg je toch zomaar tachtig gulden. Maar die ene zaterdag moest Wout overwerken op De Kaap. En alleen jagen doe ik niet. Dus ik ging mee met Wout. Op De Kaap vroeg Klaas of ik kon lassen. Dat was geen probleem. Niet veel later had ik een baan.”

“It was the end of the 1980s. I had a hernia and was on permanent sick leave. I was bored at home but the weekends were great fun. That’s when I would go hare-hunting with Wout, a friend of mine who worked at De Kaap. We could get eighty guilders for a hare, no problem. But one Saturday, Wout had to work overtime on De Kaap. And I won’t hunt alone. So I went along with Wout to De Kaap. Klaas asked me if I could weld. That was no problem for me. And not much later, I had a job there.”





‘A WAS A EN B WAS B’

‘HE WAS A MAN
OF HIS WORD’

Harry Brand (1949)

met pensioen / retired 2011

De Kaap sinds / since 1979

25

“Klaas van der Werf leefde voor het bedrijf. Hij was het bedrijf. Hij praatte altijd over werk. Hij was goed voor zijn personeel, maar met mensen omgaan was niet z’n sterkste punt. Voor collega’s die niet zo goed van zich afbeten was hij soms onmogelijk. Ik had er geen moeite mee, vond het niet erg om af en toe ruzie te maken. Bovendien, met Klaas wist je waar je aan toe was: a was a en b was b, een man van z’n woord. Hij was altijd op de werf en keek je op de vingers; stond meestal op het bordes in de loods achter het oude kantoor te kijken, buik naar voren, vingers in de knoopsgaten.

Het was keihard werken, maar het was ook een leuke tijd. We waren een hele hechte club jongens. Overwerk was nooit een probleem. Een klus moest op tijd af. Ik herinner mij een jaar waarin ik acht zaterdagen vrij ben geweest, waarin ik 380 overuren maakte. Die uren werden tweehonderd procent uitgekeerd. Je kreeg honderd gulden met Pasen, honderd gulden met kerst en honderd gulden als je jarig was. Er werd goed betaald. Het is niet voor niets dat we hier met een grote club mannen, dertig, veertig jaar gewerkt hebben. Er gebeurde altijd wat, we hadden het geweldig.”

“For Klaas van der Werf, the company was his life. He was the company. He was always talking about work. He was good for his staff, but getting on with people wasn’t his strongest point. For colleagues who weren’t good at speaking up for themselves, he could be impossible to deal with. I didn’t have any problems with him, I didn’t mind having an argument once in a while. What’s more, you always knew where you stood with Klaas. He was a man of his word. He was always on the shipyard, watching what you were doing; he usually stood on the landing in the hall behind the old office, stomach pushed forward, fingers in his buttonholes.

It was bloody hard work, but we also had a lot of fun. We were a really close group of lads. We never complained about working overtime. You had to meet the deadlines. I remember one year when I had just eight Saturdays off, and worked 380 hours overtime. I got paid double for those hours. You got a hundred guilders at Easter, a hundred at Christmas and a hundred on your birthday. We were well paid. It’s no surprise that a lot of the men have been working here for thirty, forty years. There was always something going on, we had a great time.”

**‘ZE NOEMEN
MIJ DE JUKEBOX
VAN DE KAAP’**

‘THEY CALL ME
DE KAAP’S JUKEBOX’



SPECTACULAIR

SPECTACULAR

Freerk Kuiper (1948)

met pensioen / retired 2009

De Kaap sinds / since 1979

27

“Het was 1978 toen een buurman die bij De Kaap werkte tegen mij zei dat ze nog iemand zochten voor de installatie van boegschroeven, een monteur dus. Niet veel later werd ik aangenomen. Er werkten toen een man of 25. Ze bouwden schepen van negentig meter. En er werd ook een nieuwe loods gebouwd. Daar is nog een brand in geweest. Tijdens de aanbouw gingen de dakdekkers schaften. Ze hadden potten met gloeiend teer laten staan, waardoor de boel in de fik vloog. Gelukkig was er alleen schade aan het dak. Spectaculair was het wel. Enkele gasflessen ontploften. Delen daarvan werden later, bij de sluis 700 meter verderop, teruggevonden. De bouw liep weinig vertraging op. Toen de loods klaar was, konden we eindelijk binnen werken. Dat was een hele verbetering.”

“It was in 1978 when a neighbour of mine who worked at De Kaap told me they were looking for someone to fit bow thrusters. In other words, a mechanic. I was hired very soon afterwards. There were about 25 of us. We built 90-metre ships. And a new hall had just been built. I remember fire breaking out during its construction. The roofers were taking a break and they'd left pots of steaming hot tar unmanned, and they caught fire. Luckily only the roof was damaged but it was really spectacular. A few gas cylinders exploded and we found bits of them later, in the sluice some 700 metres further up. The planning wasn't delayed very much. Once the hall was ready, we were finally able to work indoors. That was a huge improvement.”



Willem Wijkstra (1962)

lasser / welder

De Kaap sinds / since 2003



OP HANDEN GEDRAGEN

FANTASTIC
SUPPORT

“Halverwege de jaren negentig kwam ik voor het eerst met De Kaap in contact omdat we één van onze schepen wilden verlengen van 80 naar 105 meter. Scheepswerf De Kaap stond, toen onder leiding van Klaas van der Werf, bekend als een schone, opgeruimde werf. Bovendien was de prijs goed en de kwaliteit van het werk hoog. Vanwege de goede ervaring met de werf en het personeel zochten wij in 2004 opnieuw contact om ons toenmalige schip van 110 meter in capaciteit te vergroten; een jaar later gaven we de opdracht voor de bouw van twee koppelverbanden.

De relatie met De Kaap werd op de proef gesteld toen bij mij in 2008 kanker werd vastgesteld. Volgens de behandelend artsen was mijn overlevingskans klein. Maar Thecla Bodewes had en hield alle vertrouwen in mijn beterschap en in de toen lopende opdracht. In de herstelperiode met goede afloop, tijdens de bouw, kwam ik af en toe op De Kaap. Door het personeel, de jongens van De Kaap, werd ik op handen gedragen. De steun was groot.”

“In the mid-90s, one of our ships needed to be extended from 80 metres to 105 metres. That was the first time I came into contact with De Kaap. De Kaap, then run by Klaas van der Werf, had the reputation of being a clean, well-kept shipyard. Added to that, the price was reasonable and the work was of high quality. Because we'd had such good experiences with the shipyard and its personnel, we approached them in 2004 when we needed to extend the capacity of our 110-metre ship; a year later we granted them the order to build two combination vessels.

The relationship with De Kaap was put under pressure when I was diagnosed with cancer in 2008. The medical specialists gave me little chance of surviving. But Thecla Bodewes kept her faith in my recovery and in the order. During the recovery period, I dropped by De Kaap now and then to see how the construction was going. The personnel, the boys of De Kaap, were a fantastic support for me.”

**‘IEDERE WERKDAG
STA IK OM HALF
VIJF OP’**

‘I GET UP AT FOUR-THIRTY
EVERY WORKING DAY’



KAPOTTE BALLEN

BUSTED BALLS

Maciej Rubas, Benjamin Brouwer, Michai Adam Bak



Benjamin Brouwer (1981)

metaalbewerker / metalworker

De Kaap sinds / since 2000

31

“Jarenlang hebben we gevoetbald in de pauze. Weer of geen weer. Maar op een gegeven moment waren er genoeg ballen gesneuveld. Je kunt je voorstellen, zo’n werf, met al die scherpe spullen en met werkschoenen aan. Na een stuk of vijftig kapotte ballen was het wel best. Toen zijn we gaan kaarten. Klaverjassen.”

“We played football in our break for years. Rain or shine. But at some point we got fed up with all the balls that were ending up getting punctured. Hardly surprising really when you think of all the sharp objects lying around, combined with our heavy duty shoes. After we’d busted about 50 balls, we decided that enough was enough. We switched to card playing.”



Basha Drzadzynska (1958)

schoonmaker / cleaner

De Kaap sinds / since 2013



VOOR DE EER

PLAYING FOR
THE HONOUR

Ronald Kok (1977)
lasser/voorman / welder/foreman
De Kaap sinds / since 2004

33

“Zolang ik hier werk, wordt er op De Kaap in de pauzes geklaverjast. Amsterdams. Wie verzaakt krijgt een klap op zijn kop. Dat gaat er niet zacht aan toe. Eerst was er maar één tafel. Daar zaten de oudgedienden: Geert, Coen, Jan en Martin. Op een gegeven moment zijn Marcel, Appie, Benjamin en ik een tweede tafel gestart. Aan tafel één wordt vooral geouwehoerd. Bij ons, aan tafel twee, gaat het beter. Het duo dat aan het eind van de week de meeste punten heeft, krijgt een punt. In een week halen we gemiddeld 7.000 tot 8.000 punten, soms 10.000.

Twee keer per jaar, voor de bouwvak en voor de kerst, tellen we de punten op en is er een winnaar. We doen het voor de eer. Het eerste halfjaar dat we speelden, won ik samen met mijn maat Appie week in week uit. Toen na een halfjaar Benjamin en Marcel eindelijk een punt hadden, hebben we ze op de foto gezet en een beker gegeven.”

“As long as I’ve been working at De Kaap, we’ve been playing *klaverjassen* (a Dutch card game) in our breaks. The Amsterdam variant. Anyone who misses a turn gets thumped. And we don’t pull our punches. First we had just one table, where the ‘veterans’ sat: Geert, Coen, Jan and Martin. And then Marcel, Appie and Benjamin and me joined in and started a second table. Table one spent more time telling tall stories and gossiping. Our table performed better. The rules were that the duo with the most points at the end of the week got one point. Most weeks we managed an average of 7,000 to 8,000 points, and sometimes even 10,000.

Twice a year, just before the summer break and just before Christmas, we count up the points and see who’s come out on top. We only play for the honour. The first six months that we played, Appie and me won every week. After six months, Benjamin and Marcel finally won a point and we took a photo of them and awarded them a trophy.”

**‘IK SNIJ HET STAAL.
IK MAAK DE
BOUWPAKKETTEN’**

‘I CUT THE STEEL.
I MAKE THE ASSEMBLY PACKAGES’



DAT WAS HET DAN

AND THAT WAS THAT

Ben Patjanan (1948)
met pensioen / retired 2013
De Kaap sinds / since 1984

35

“Een afscheid bij De Kaap is altijd hetzelfde. Iedereen die met pensioen gaat, krijgt op z’n laatste werkdag om half acht ’s ochtends een ontbijtje thuis en wordt daarna met speciaal vervoer opgehaald. Bij mij kwamen ze voorrijden met een dikke BMW met 320 pk onder de kap. Van Zwolle naar Meppel in een kwartiertje. Daarna was er gebak, een toespraak van de baas en dat was het dan. Zo gaat dat op De Kaap.”

“We have a tradition of celebrating someone’s last day at De Kaap. Everyone who retires gets a breakfast delivered at home at eight-thirty on the morning of their last working day and they’re brought to work in a special way. They came to pick me up in a big BMW with 320 horsepower. We raced to Meppel from Zwolle in just 15 minutes. Then there were cakes, the boss gave a speech and that was that. That’s how they do things at De Kaap.”



Bart Schouwstra (1993)
leerling ijzerwerker / apprentice ironworker
De Kaap sinds / since 2012

36

**‘WIJ ZIJN DE
TOEKOMST VAN
DE KAAP’**

‘WE ARE THE FUTURE OF DE KAAP’

Bart Schouwstra, Rowan Kats, Dirk de Jong, Michiel van der Veen



WATERDICHT

WATERTIGHT

Appie Boer (1973)
lascoördinator / welding coordinator
De Kaap sinds / since 2004

37

“Ik las nu al 25 jaar en ben sinds een jaar of zeven lasvoorman op De Kaap. Iedere las die op De Kaap wordt gedaan, moet worden gecontroleerd. Daar ben ik verantwoordelijk voor en het is aan mij om te zorgen dat dat werk zo goed en efficiënt mogelijk gebeurt, dat er zo min mogelijk fouten worden gemaakt. Saai is het nooit, want we werken met een kleine diverse club mensen en daarbij is het werk heel afwisselend. Coasters, gastankers, duwbotten, nieuwbouw, reparatie, van alles komt langs. En wij zorgen ervoor dat alles waterdicht de werf verlaat.”

“I’ve been welding for 25 years now and for the last seven I’ve been welding foreman at De Kaap. Every piece of welding we do at De Kaap has to be checked. That’s my responsibility. As well as making sure that the work is done as efficient as possible, with as few mistakes as possible. It’s never boring because we work with a small, varied team, plus the fact that the work’s never the same. Coasters, gas tankers, tug boats, new build, repairs – we get everything here. And we make sure that everything that leaves the shipyard is watertight.”





Patrick Uiterwijk Winkel (1988)
ijzerwerker / ironworker
Thecla Bodewes Groep sinds / since 2011



GOEDE LEERPLEK

A FINE TRAINING GROUND

“Ik was jong, ik wilde wat en kwam als student scheepsbouwkunde in 1996 op De Kaap om af te studeren. De opdracht was om een kraansysteem voor binnenvaartschepen te ontwikkelen. Daarna kwam ik in dienst als assistent technisch manager om vervolgens technisch manager te worden. Ik ging ergens anders werken omdat ik dacht elders meer te leren, maar kwam er met de tijd achter dat bij De Kaap eigenlijk over alles was nagedacht en dat ik al heel veel geleerd had. De organisatiegraad bij De Kaap was groot. Klaas van der Werf beheerste de bedrijfsprocessen, snapte de markt en wist goed vooruit te denken en vooruit te werken.

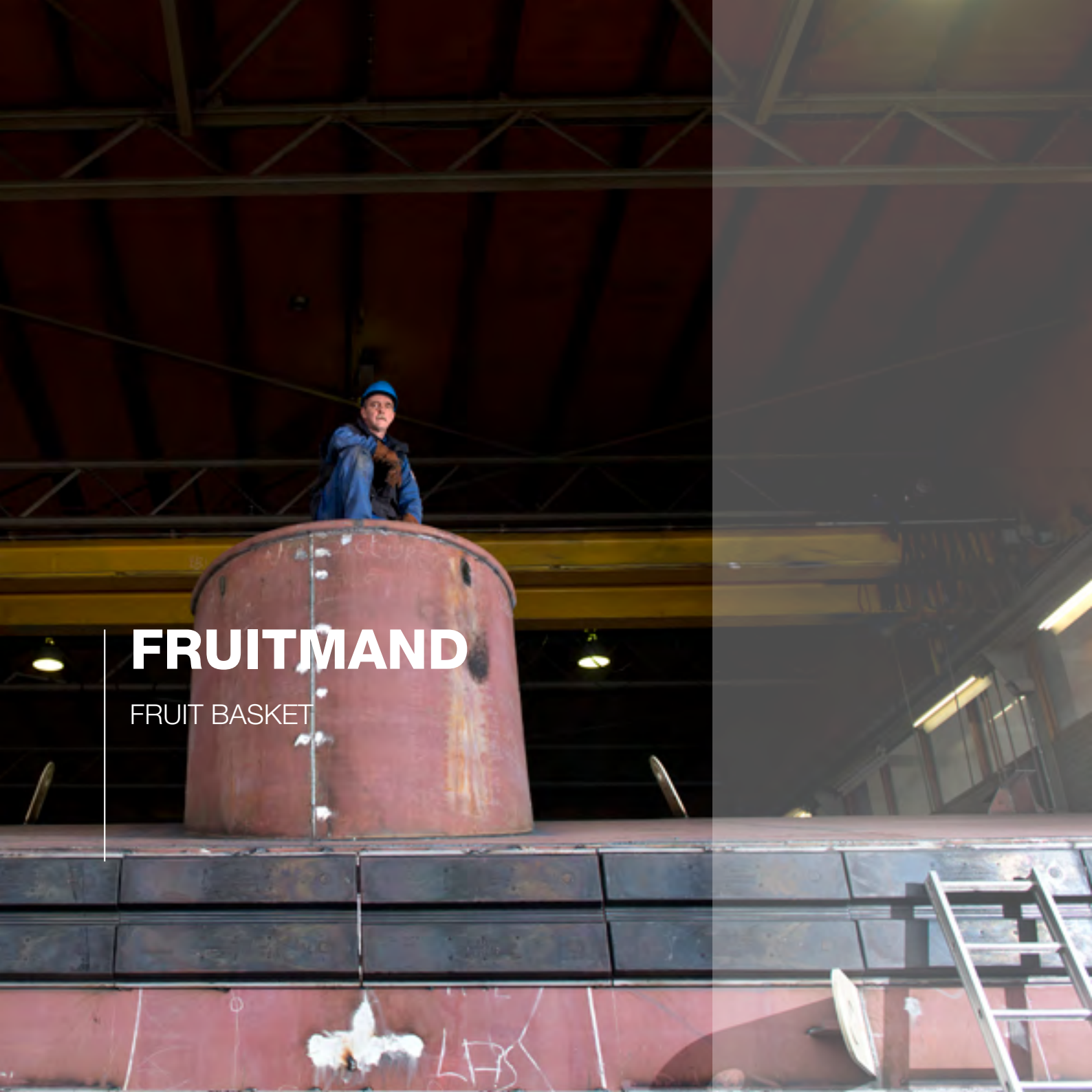
Via mijn werkgever Bureau Veritas kom ik sinds 2006 weer met grote regelmaat op De Kaap. De werf is de afgelopen jaren veranderd, gegroeid vooral. En het kennisniveau groeit mee. Zo zie ik op kantoor een club jonge leergierige mensen, jongens die alle kansen krijgen en benutten om zich te ontwikkelen. Zo is en blijft De Kaap een goede leerplek.”

“I was a young man looking for adventure and came to De Kaap in my last year as a shipbuilding student for an internship. My assignment was to develop a crane system for inland vessels. After graduating, I got a job here as assistant technical manager, and later became technical manager. I left De Kaap because I thought I could learn more somewhere else, but after a while I realised that everything at De Kaap was so well organised that I'd already learned a lot. De Kaap was run in a very strictly structured way. Klaas van der Werf was responsible for the business processes, understood the market and was a natural at thinking ahead and acting with the future in mind.

I've been coming to De Kaap since 2006, via my employer Bureau Veritas. In that time I've seen the shipyard change, and grow. And the level of knowledge has grown with it. In the office for example, I see a group of hungry young men, given all the opportunities for development, and taking them. This way, De Kaap is – and will continue to be – a fine training ground.”

**‘OVER LASSEN MOET
JE NIET PRATEN.
DAT MOET JE DOEN’**

‘WELDING’S NOT SOMETHING YOU TALK ABOUT.
YOU JUST DO IT’



FRUITMAND

FRUIT BASKET

Martin Bons (1966)
metaalbewerker/lasser / metalworker/welder
De Kaap sinds / since 2010

41

“Het was een woensdag waarop ik te horen zou krijgen of ik een jaarcontract of een vast contract kreeg. De dinsdag ervoor gebeurde het. Ik stond onder het schip terwijl collega's het vlak van het schip aan het losbranden waren. Een plaat kwam los en maakte een zwieper, vol tegen mijn scheenbeen. Ik moest naar het ziekenhuis. Er waren 23 hechtingen nodig om de schade te herstellen. Omdat de wond ging ontsteken, genas het heel langzaam. Bijna een halfjaar zat ik thuis. Ik maakte me toen het net gebeurd was vooral zorgen over mijn nieuwe contract. Ten onrechte. Een paar dagen na het ongeluk werd een grote fruitmand van De Kaap thuisbezorgd, daarbij een vast contract. Van mijn collega's kreeg ik een paar stalen scheenbeschermers. Een vallende plaat die loskomt bij het snijbranden heet sindsdien een Bons-plaat.”

“I was going to hear on the Wednesday whether I would be given a permanent contract or a contract for just a year. On the Tuesday, I was standing under the ship while my colleagues were burning loose the hull of the ship. A sheet suddenly came loose, hitting me full on the shin and I had to be taken to hospital, where I needed 23 stitches. The healing process took much longer than normal because the wound became infected. It was almost six months before I was able to work again. In the very beginning I was more worried about my new contract but I didn't need to. A couple of days after the accident, a huge basket was delivered to my home, containing fruit – and a permanent contract. And my colleagues sent me two shin pads made of steel. Now any time a sheet comes loose while being blow-torched, we call it a Bons sheet.”



**‘IK BEN MET STALEN
ZENUWEN GEBOREN.
NET ALS MIJN VADER’**

‘I WAS BORN WITH NERVES OF STEEL.
JUST LIKE MY FATHER’



GEVLOGEN

ONE-WAY TICKET

Jitse Schadenberg (1951)

met pensioen / retired 2012

De Kaap sinds / since 1970

43

Ben Patjanan: “Het meest bijzondere afscheid was dat van Jitse, misschien wel de meest bijzondere man die op De Kaap gewerkt heeft. Jitse was een ouwe vrijgezel, een man met een gebruiksaanwijzing en een toupetje. Ieder jaar ging hij naar Thailand op vakantie. Daar leerde hij Deng kennen, die hij meenam naar hier. Hij wist toen al, als ik met pensioen ga, vertrek ik met Deng naar Thailand en daar bouw ik mijn eigen huis. Zo is het gegaan. Zijn laatste ochtend werd-ie opgehaald in een Tuk-Tuk. Een dag later was Jitse gevlogen.”

Ben Patjanan: “The most remarkable farewell party was when Jitse retired. Jitse was perhaps the most colourful man ever to work at De Kaap. He was a confirmed bachelor, someone with his own special ‘instructions for use’ and a toupee. He would go to Thailand on holiday every year. One year, he met Deng there and brought her to Holland. From then on he knew that after he retired he would return to Thailand with Deng and build a home for the two of them there. And that’s what happened. On his last working day, he was picked up in a Tuk-Tuk. The next day they flew to Thailand – on a one-way ticket.”



‘MIJN EIGENGEBAKKEN CAKE IS POPULAIR OP DE WERF’

‘THE BOYS CAN’T GET ENOUGH
OF MY HOME-MADE CAKE’

Phily de Vries (1961)

medewerker financiële administratie / financial administration officer

Thecla Bodewes Groep sinds / since 2007



VERTROUWENS- BAND

A RELATIONSHIP
OF TRUST

“Chemgas is al een klant van De Kaap sinds 1983. Destijds verliepen de contacten veelal via mijn collega Thiemen Zoer. Zelf kwam ik in 1990 voor het eerst in Meppel toen daar een zeegaande gastanker voor Chemgas werd gebouwd. Op deze coaster, genaamd TROUT, was ik negen jaar lang kapitein. Met dit schip heb ik alle denkbare weersomstandigheden probleemloos doorstaan. En de TROUT vaart nu, 23 jaar later, nog immer het water dun op de noordwest Europese zeeën. Dat zegt veel over de kwaliteit van zowel het schip als van De Kaap.

Doordat ik in 2000 bij Chemgas aan de wal ging werken en een managementfunctie kreeg, kwam ik vaker aan het Meppelerdiep. Er is een vertrouwensband gegroeid, zoveel blijkt wel uit de veertien vaartuigen die Chemgas in de loop der jaren bij De Kaap heeft laten bouwen. Ik kom er graag. Het voelt als thuiskomen. De lijnen zijn kort, de flexibiliteit is groot en de arbeidsmoraal is in al die tijd dat ik er kom heel goed.”

“Chemgas has been a client of De Kaap since 1983. In the beginning, my colleague Thiemen Zoer usually took care of the contacts. I first came to Meppel in 1990 when a seagoing gas tanker was being built for Chemgas. I was ship’s captain on this coaster – it was called TROUT – for nine years. I survived all kinds of weather conditions with this ship, and today, 23 years later, the TROUT is still sailing the waters of the north-west European seas. That tells you enough about the quality of both the ship and De Kaap.

Because I’ve been working onshore in a management position for Chemgas since 2000, I drop in on the Meppelerdiep regularly. As a result, we built up a relationship of trust, which has translated into the fourteen ships that Chemgas has had built at De Kaap over the years. I enjoy being there. It’s like a homecoming. What appeals to me are the short lines of communication, the high degree of flexibility, and the excellent work ethic I’ve seen in all the years I’ve been coming there.”



**‘IK BEN DE
HUISFOTOGRAAF
VAN DE KAAP’**

‘I’M DE KAAP’S IN-HOUSE
PHOTOGRAPHER’



KLAPPEREN

CHATTERING

“We hadden een reparatieschip waar een vlak onder weg moest worden gebrand. We zitten in dat ruim, ’s morgens een uur of half acht. Begint het ineens te regenen. Ik kijk naar boven en denk: ‘Oké, vandaag wordt het niet meer droog.’ Van der Kolk zegt tegen me: ‘We gaan even naar die achterste loods, daar boven liggen nog van die aluminium luiken. Die kunnen we misschien gebruiken om de boel af te dekken. Het zijn van die kapluiken, die kun je met de hand tillen.’ Ik zeg: ‘Dat is wel goed.’ Ik deed mijn brander uit. Harry zegt: ‘Wacht maar, ik loop wel even mee.’

Harry en Van der Kolk gaan dus naar die achterste loods, de zolder op. Ik kom even later die loods binnen, zie ik Harry en Van der Kolk daar boven op zolder. Harry tilt een paar van die luiken op, waarop Van der Kolk zegt: ‘Nee, daar *bin* geen groten bij, dus dat past mooi niet.’ Waarop Harry ze laat vallen. Die dingen hadden daar twintig jaar liggen wachten. Dus er komt een stofwolk vrij... Van der Kolk staat er met de kop boven en haalt precies op dat moment adem. Hij begint me daarna toch te hoesten... En zijn gebit vliegt uit zijn mond, zo van boven naar beneden, zo over de platen heen. En daarachter zat Coen Beerta te werken. Ineens kwam er een gebit voorbij klapperen: klapklapklap... Coen. Je had zijn gezicht moeten zien. Om nooit te vergeten.”

“We were sitting in the ship’s hold at around seven-thirty in the morning, torch cutting the hull of a ship, when it started to rain. I could see it wasn’t going to stop the whole day. Van der Kolk said to me: ‘There are some aluminium hatches stored in the attic at the back of the hall. Maybe we can use them to keep things dry. They’re companion hatches so they won’t be that heavy.’ I agreed and switched off my cutter. Harry said: ‘Wait a sec. I’ll come with you.’

So Harry and Van der Kolk made their way to the hall at the back, and up to the attic. I walked into the hall a bit later on and saw Harry and Van der Kolk up in the attic. Harry was lifting up a couple of the hatches, and Van der Kolk said to him: ‘No, there ain’t no big ones, so no way they’re gonna fit.’ So Harry just let them fall to the ground. And the dust that had accumulated over twenty years flew up into the air... At that very moment, Van der Kolk, standing right above the hatches, felt the urge to take a deep breath. And then he started coughing like mad... And the next thing I see are his dentures shooting out of his mouth. Coen Beerta happened to be standing just behind us, and you should have seen the look on his face as the false teeth flew chattering past him: clacker-de-clack! Priceless!”





**‘WE KUNNEN
ALLES MAKEN’**

‘WE CAN MAKE
ANYTHING’

“Het is zwaar werk hier. Maar als je het ergens dertig jaar volhoudt, is er toch iets goed. De Kaap. Het zijn de mensen. In al die jaren dat ik hier werk is er weinig verloop geweest in het personeel. En dat merk je. Aan de sfeer, maar ook aan de schippers. Goed werk, snel werk, leuke mensen, daarvoor komen ze terug.

Ik ben hier in 1987 begonnen. Ik was aanpikker, ben daarna langzaam doorgegroeid en uiteindelijk werkvoorbereider geworden. Van de werkvloer ben ik naar kantoor gegaan. In 1995 begonnen we met computers te werken, met het tekenprogramma AutoCAD 10. Toen een enorme vooruitgang. Nu lach je daarom. De automatisering heeft het werk sneller en veel efficiënter gemaakt. We kunnen alles maken: schepen, containers, zuigmonden, grijparmen, noem maar op. Dat is geweldig. Toch kan ik soms de romantiek van de werkvloer van vroeger missen. Toen kreeg je drie tekeningen, een bak staal en de vraag om zes maanden later een schip op te leveren. Dat was pure vrijheid.”

“It’s hard work here. But if you work somewhere for thirty years, there must be something good about it. At De Kaap it’s the people. In all the years I’ve been working here, I’ve seen very few people leave the company. And you notice that in the atmosphere. But the ship’s captains reflect that too. Good work, quick execution, nice people – that’s what they come back for.

I started here in 1987 as a crane slinger, and I gradually worked my way up. Now I’m a planner. I moved from the work floor to the office. We started working with computers in 1995. The design programme AutoCAD 10 was a huge leap forward. We can laugh about it now. We work much more efficiently and more quickly now because of all that office automation. We can make everything: from ships and containers, to jibs and suction nozzles: you name it, we can do it. That’s fantastic. But once in a while I get nostalgic for the romance of the work floor of days gone by. In those days they would give you three drawings and a stack of steel and six months later you were expected to have built a ship ready to sail. That was pure freedom.”

'IK ZIT OP KANTOOR, MIJN MAN BERT STAAT OP DE WERKVLOER'

'I DO OFFICE WORK AT DE KAAP,
AND BERT MY HUSBAND IS ON THE WORK FLOOR'



ONE STOP SHOP

ONE-STOP
SHOP

Ronald Frijling (1972)
financieel manager / financial manager
De Kaap sinds / since 2007

51

“Thecla heeft veel kennis van zaken. Ze ziet en pakt overal de kansen. Ik let bij alles wat ze onderneemt op de risico’s. De Thecla Bodewes Groep bestaat nu uit werven in Hasselt, Meppel (De Kaap) en Harlingen. Daarnaast zijn Maritima Green Technology, dat zich richt op het verduurzamen en schoner maken van bestaande technologieën in de scheepvaart en Koseq, bouwer van veegarmen die worden toegepast bij het opruimen van olieverontreiniging, onderdeel van de Thecla Bodewes Groep. Op de werf in Hasselt richten we ons enkel en alleen op de binnenvaart; we repareren en maken daar schepen tot 86 meter. Hier in Meppel doen we hetzelfde voor schepen met een lengte van maximaal 110 meter. Bij De Kaap bouwen en repareren we niet alleen voor de binnenvaart, maar ook kleine zeeschepen. Zo hebben we in 2012 een zogenaamde kruiplijncoaster gebouwd, een schip dat zowel op zee als in de rivieren kan varen. In Harlingen richten we ons vooral op de zeescheepvaart. We maken daar schepen met meer diepgang, ze zijn breder, langer en hebben meer gewicht. Dat alles samen maakt dat we een *one stop shop* voor de beroepsvaart zijn geworden. Binnen die winkel heeft De Kaap een belangrijke positie.

De kracht van De Kaap is de combinatie van nieuwbouw en reparatie. Het is een werf die staat voor maatwerk en vakmanschap, voor flexibiliteit en 75 jaar ervaring in het repareren en bouwen van schepen.”

“Thecla is an extremely knowledgeable woman. She sees opportunities everywhere and takes advantage of them, and I keep an eye on the risks involved in everything she undertakes. The Thecla Bodewes Groep now consists of shipyards in Hasselt, Meppel (De Kaap) and Harlingen. Also part of the Thecla Bodewes Groep are Maritima Green Technology – which focuses on making the technologies used in the shipping sector cleaner and more sustainable – and Koseq – manufacturer of skimmers that are used to clean up oil spills. In the shipyard in Hasselt, we focus exclusively on inland waterway shipping – we repair and build ships of up to 86 metres. Here in Meppel we do the same for ships up to 110 metres. At De Kaap, we not only build and repair for the inland waterway shipping sector, but also small seafaring ships. For example, we built a so-called low profile coaster – a ship that can sail both on sea and in rivers. In Harlingen we focus especially on maritime transport, building ships with more draught that are wider, longer and heavier than average. All this means we have become a *one-stop shop* for the professional maritime sector with a leading position in the field.

The strength of De Kaap is the combination of new build and repairs. The shipyard has built up an excellent reputation for its customised work and craftsmanship, for flexibility and 75 years of experience in repairing and building ships.”





VERANTWOORDELIJKHEID

RESPONSIBILITY

Michiel van der Veen, Dirk de Jong, Teun Roza, Bart Schouwstra, Rowan Kats

Teun Roza (1958)
ijzerwerker/lasser, opleidingscoördinator
ironworker/welder, training coordinator
De Kaap sinds / since 2007

53

“Veiligheid is belangrijk op De Kaap en het wordt steeds belangrijker. We werken met zwaar materieel, dus de kans dat er iets gebeurt op de werkvloer is groter dan wanneer je achter een beeldscherm zit. De helm is verplicht, je moet stalen neuzen in je schoenen hebben en gehoor- en oogbescherming dragen. Maar uiteindelijk begint veiligheid en de verantwoordelijkheid die je neemt voor een veilige werkomgeving bij jezelf. Want je kunt nog tien keer een helm opzetten, als je tegelijkertijd dingen doet die risicovol zijn voor anderen, dan ben je alsnog niet goed bezig.”

“Safety is really important at De Kaap and it's becoming more and more important. We work with heavy materials, so the risk of an incident on the work floor is higher than when you're sitting in front of a PC. Wearing a helmet is compulsory, your shoes have to have steel caps and you have to wear ear- and eye protectors. But when it comes down to it, safety starts with you and the responsibility you take for a safe environment. Because however often you put on a helmet, if you're acting in a way that endangers others, you're still not acting responsibly.”



Wolter Grevelink (1965)

administratief medewerker / administrative officer

De Kaap sinds / since 2008

54

‘DE KAAP GROEIT. MEEGROEIEN IS DE UITDAGING’

‘DE KAAP IS CONSTANTLY GROWING.
YOU’RE CHALLENGED TO GROW WITH IT’



CRUCIALE ROL

A CRUCIAL
ROLE

Bert Kersten (1949)

adviseur / adviser

Thecla Bodewes Groep

55

“Toen we elkaar tien jaar geleden voor het eerst spraken, stond Thecla op het punt om De Kaap over te nemen. Het klikte. Ze vroeg me na die ontmoeting of ik haar adviseur wilde worden. Sindsdien spreken we elkaar eens per twee maanden. Het gaat dan over bedrijfsvoering, strategie, personeelsbeleid, financiering, uitbreidingen, enzovoort.

In tien jaar tijd is er veel gebeurd. Door hard tegen het economisch tij in te roeien, goed te netwerken en slim vooruit te kijken, heeft Thecla veel bereikt. Vanuit Bodewes Hasselt, een klein regionaal mkb-bedrijf, is de Thecla Bodewes Groep ontstaan: een aantal elkaar aanvullende scheepsbouwbedrijven waaronder Bodewes Shipyards in Harlingen en Maritima Green Technology. Scheepswerf De Kaap heeft binnen het groeiproces van de Thecla Bodewes Groep een cruciale rol gespeeld en zal dat blijven doen. Het is een vooruitstrevende werf, dat was het al onder Klaas van der Werf. Het is een werf die met ervaring en flexibiliteit een goed antwoord heeft en geeft op de vragen die vanuit de markt komen.”

“When we first spoke to each other ten years ago, Thecla was just about to take over De Kaap. We hit it off from the start, and in that first meeting she asked me if I wanted to become her adviser. Ever since then, we see or talk to each other every two months. We'll discuss strategy, conducting business, personnel policy, financing, expansion, etc.

A lot has happened in the past ten years. Thecla has achieved a great deal by tackling the unfavourable economic tide head on, networking effectively and thinking ahead. Starting from Bodewes Hasselt, which was then a minor, locally operating small and medium-sized enterprise, the Thecla Bodewes Groep has grown to become a collection of well-integrated shipbuilding companies, including Volharding Shipyards in Harlingen and Maritima Green Technology. De Kaap Shipyard has played a crucial role within the expansion process of the Thecla Bodewes Groep, and will continue to do so. It is a forward-thinking shipyard, just as it was when Klaas van der Werf was in charge. Thanks to its experience and flexibility, the shipyard has the appropriate answers to problems the market comes up with.”

A close-up photograph of the side of a blue ship. The ship's name 'IMPALA GAMARRA' is painted in large, white, sans-serif capital letters on the upper part of the hull. Below it, the word 'BARRANQUILLA' is painted in a similar font. A red horizontal stripe runs along the waterline. The ship is in the water, and its reflection is visible in the dark, rippling water below.

IMPALA GAMARRA

BARRANQUILLA

**‘JE EERSTE SCHIP
VERGEET JE NOOIT’**

‘YOU NEVER FORGET
YOUR FIRST SHIP’

Michiel van der Veen (1995)
leerling ijzerwerker / apprentice ironworker
De Kaap sinds / since 2013

MARITIMA

GREEN TECHNOLOGY



INNOVATIE IN DE SCHEEPSBOUW

INNOVATION IN SHIPBUILDING

Lieuwe Spriensma (1969)

werkvoorbereider / planner

De Kaap sinds / since 2010

57

“Ik ben als werktuigbouwkundige goed op mijn plek bij Maritima, een zijtak van De Kaap, opgezet om innovaties in de scheepsbouw te ontwikkelen. Zo heb ik geholpen bij de ontwikkeling van de Podded Thruster met een permanente magneet elektromotor. Doordat die motor rechtstreeks aandrijft, heb je geen mechanische verliezen meer en vanwege het ontbreken van roerbladen vaar je met minder weerstand. Dat betekent een energiewinst van zo’n vijftien procent. Het is te gek om zo iets te ontwikkelen.

Momenteel werken we aan een serie kleine onbemande dieselelektrisch aangedreven schepen van aluminium, bedoeld voor seismologisch onderzoek. En zo komt er steeds weer iets nieuws, iets totaal anders op mijn pad. Ja, als techneut geniet ik van de voortdurend wisselende uitdagingen die De Kaap me biedt.”

“As a mechanical engineer, I’m really at home at Maritima, a subsidiary of De Kaap set up to develop innovations in the shipbuilding industry. For example, I assisted in the development of the Podded Thruster with a permanent magnetic electric motor. Because the motor is propelled directly, mechanical losses are a thing of the past, and the absence of rudder blades means there’s less resistance when sailing. That means a 15% energy gain. It’s fantastic being involved with the development of something like that.

Currently, we’re working on a series of small unmanned diesel-electric transmitted ships made of aluminium, intended for seismological research. So there’s something new, something totally different, happening all the time. As a technical man, I love the constantly shifting challenges De Kaap offers me.”



Maciej Rubas (1976)
algemeen medewerker / general employee
Thecla Bodewes Groep sinds / since 2011



MENSELIJK KAPITAAL

HUMAN CAPITAL

Arnaud Rousseu (1970)

broker / broker

Barry Rogliano Salles

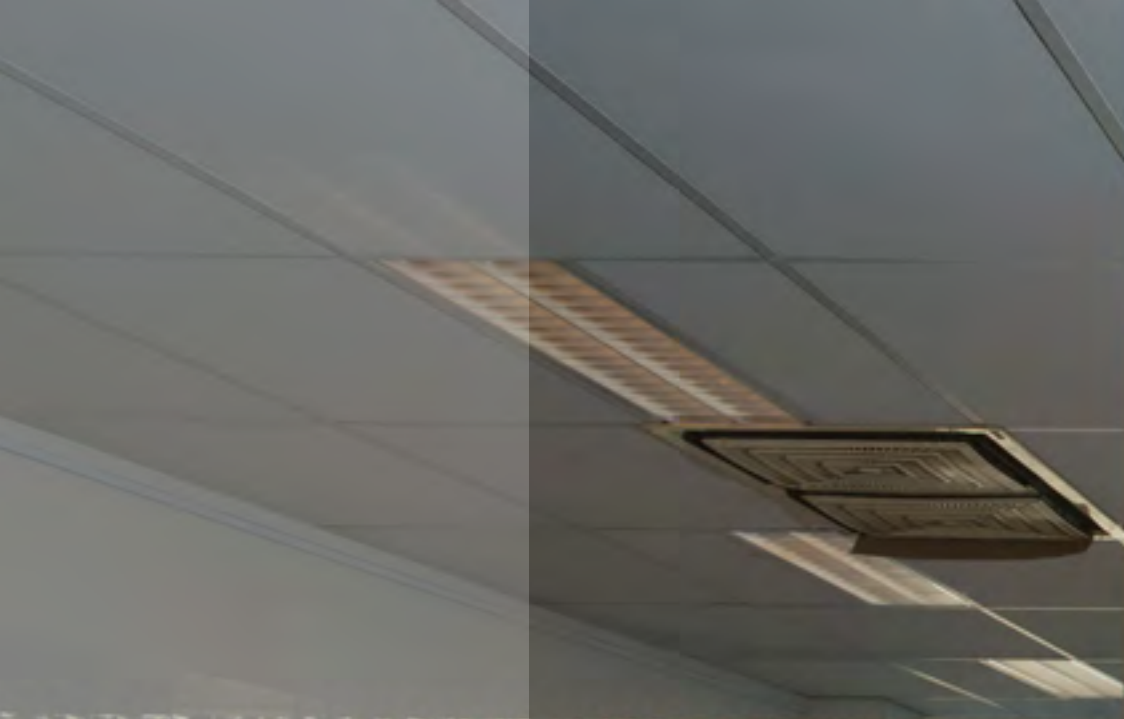
59

“Puur toeval is het geweest, dat Thecla en ik elkaar tien jaar geleden bij een droogdok in Marseille tegen het lijf liepen. Als scheepsarchitect was ik net mijn eigen bedrijf gestart en Thecla had net De Kaap overgenomen. We hielden contact en toen ik nadien bij BRS kwam te werken als broker intensiverde dat contact zich. Naast een zakelijke relatie ontstond een vriendschappelijke band.

Dat er ruimte is voor het persoonlijke naast het zakelijke, is typerend voor De Kaap. Het is een kleine werf met kwalitatief hoogstaand werk, de waarde van het menselijk kapitaal doet zich gelden. Daarnaast is er een hoge mate van flexibiliteit en pragmatisme, dat maakt de samenwerking prettig. Voor De Kaap zal het de kunst zijn om tijdens de groei die het nu doormaakt die belangrijke waarden te bewaken.”

“It was pure coincidence that Thecla and I bumped into each other ten years ago in Marseille at a drydock. As a ship’s architect, I had just started my own company and Thecla had just taken over De Kaap. We kept in touch and later when I started working for BRS as a broker, we spoke to each other more often. Our business contact gradually turned into a personal friendship.

The fact that in addition to the business side, there’s room for personal contact is typical of how things are done at De Kaap. It’s a small shipyard, producing high-quality work. The value of its human capital is a huge asset. On top of that, there’s a lot of flexibility and pragmatism, which makes it a pleasure doing business with them. For De Kaap, the challenge will be to preserve those essential values while expanding.”



Dave Mik (1988)
inkoper / buyer
De Kaap sinds / since 2010



NEDERLANDSE KWALITEIT

DUTCH QUALITY

“Wij zijn staalbouwers. Wij kunnen als de beste van Nederland een casco in elkaar zetten dat lang mee gaat. We staan voor Nederlandse kwaliteit, voor mensen die hun vak serieus verstaan. En tegelijkertijd zijn we een klein en laagdrempelig bedrijf, waardoor we kunnen inspringen op iedere vraag van de klant, ook tijdens het bouwproces. Je kunt hier bij iedereen binnenlopen. En of je nu ijzerwerker, projectmanager of directeur bent, iedereen is nodig, iedereen is gelijkwaardig. De Kaap, de werf, het maken van schepen is voor mij pure passie. Ik vind het fantastisch dat er nu in de hal een schip wordt opgebouwd, waarmee we over een paar maanden een proefvaart zullen maken.

Als projectmanager is het de uitdaging om dat proces, van een paar platen staal en een opdracht naar een schip dat vaart, te optimaliseren. Ik doe dat vooral met kennis uit boeken, de jongens hier op de werkvloer putten uit een schat van in sommige gevallen wel veertig jaar ervaring. Die verbeterslag maken we altijd samen.”

“We’re steel constructors. We’re the best in the Netherlands at putting together a shell that will last. We stand for Dutch quality, for people who take their profession seriously. And at the same time, we’re a small approachable company, so we’re able to respond quickly to any questions a client may have, even while we’re still building. Everyone here has their door open, so you can walk in any time. And whether you’re an ironworker, project manager or a director, everyone has their part to play, everyone’s equal. De Kaap, the shipyard, building ships – it’s all pure passion for me. It’s fantastic knowing that we’re building a ship in the hall right now and that we’ll be making a trial run in it in a couple of months time.

As project manager, the challenge is to optimize that process, starting with just a couple of sheets of steel and an order, and ending with a ship ready to sail. I do that mainly through the knowledge I’ve gained from books, but some of the lads on the work floor have got up to 40 years of experience. To achieve such high levels of optimisation we need to use all our skills.”

**‘IEDEREEN IS MULTI-
FUNCTIONEEL. EEN SCHIP
MAKEN WE SAMEN’**

‘EVERYONE’S MULTIFUNCTIONAL HERE.
BUILDING A SHIP IS A JOINT EFFORT’



STAMPPOTBUFFET

STAMPPOT BUFFET

Ramon de Vrij (1978)
metaalbewerker/lasser / metalworker/welder
De Kaap sinds / since 1999

63

“De vrijdag voor de kerstvakantie werken we tot twaalf uur. Dan worden de relatiegeschenken die ze hier krijgen verloot onder het personeel, onder het genot van een hapje en drankje. Alle geschenken krijgen een nummer, die gaan in een grote doos en iedereen trekt een nummertje. De een krijgt een fles whiskey, de ander een scrabble-doosje. Je hoopt elk jaar weer op die fles berenburg. Daarna gaan we eten. Het is vaak winterkost. Stampot, met veel verschillende soorten vlees. We krijgen een kerstpakket en tussen de bedrijven door vertelt de baas over de stand van zaken. Of er nieuwe opdrachten zijn. Hoe het jaar is verlopen en hoe het komende jaar eruit gaat zien.”

“On the Friday before the Christmas break, we stop work at 12. That’s when we raffle off all the gifts customers have given us, accompanied by drinks and snacks. Each gift gets a number, the numbers are put into a big box and everyone gets to pick out a number. You might get a bottle of whisky or a box of Scrabble. Everyone’s hoping for the bottle of Berenburg. Then it’s time to eat. It’s usually a typical winter dish. *Stampot* (a kind of vegetable stew mixed with mashed potatoes) with all types of cooked meat. We get a Christmas box and the boss tells us how the company’s been doing. Whether we’ve won some new orders. How the year has gone, and what it’ll be like next year.”





‘IK SLA NOOIT MIS’

‘I ALWAYS HIT
STRAIGHT AND TRUE’

Marcel van Urk (1975)
metaalbewerker/voorman / metalworker/foreman
De Kaap sinds / since 1999

65

“Mijn vader Lebbert kwam begin jaren zestig op De Kaap werken en ging met mijn moeder Bertha wonen op Hesselingen. Je keek vanaf de werf zo naar ons huis. Was er wat en moest mijn vader thuiskomen dan hing moeder een rode zakdoek aan de waslijn. In 1975 werd ik geboren, een nakomertje, de jongste van drie kinderen. De eerste herinneringen die ik heb, zijn van de vaarvakanties met het gezin, op het schip dat mijn vader eigenhandig op De Kaap had gemaakt. In de zomer van 1979 is mijn vader op dat schip in zijn slaap overleden. Mijn moeder die op De Kaap werkte als schoonmaakster, werd ziek en stierf dertien jaar later. Ineens was ik wees, 17 jaar oud. In de periode daarna heb ik vooral hard gewerkt, bij een fietsenmaker in Meppel. Maar het begon te kriebelen. Schepen. Water. De Kaap. Ik moest er wat mee.

Op een januari-ochtend in 1999 belde ik met De Kaap, Marinus nam op. Nog diezelfde middag kon ik langskomen. Een van de eerste dingen die Klaas van der Werf in dat gesprek zei: ‘Marcel het komt wel goed.’ Ik had direct een baan en ben gebleven. Mijn roots en herinneringen aan mijn ouders liggen op De Kaap. Soms komen die zomaar langs. In een van de eerste jaren dat ik hier werkte, moest ik samen met Theo van der Kolk met een voorhamer een schroef aanslaan. Theo houdt er een balkje tussen en zegt: ‘Niet *missloan* hè.’ Waarop ik zeg: ‘Theo, ik sla nooit mis.’ Hij laat zo dat balkje vallen en zegt: ‘Wacht! Dat zijn exact de woorden die je vader twintig jaar terug gebruikte. En die sloeg me de hele klauw kapot.’”

“My father Lebbert started working at De Kaap in the early 1960s and then went to Hesselingen to live with my mother. You could see our house from the shipyard. If something happened at home and my mother wanted to let my father know, she hung a red handkerchief on the washing line and he’d stop work and go home. I was born in 1975, an afterthought. I was the youngest of three children. My earliest memories are of the sailing holidays we went on with the whole family, on the ship my father had built at De Kaap single-handedly. My father died on that ship in his sleep in the summer of 1979. My mother, who worked at De Kaap as a cleaner, became ill and died thirteen years later. All of a sudden, I was an orphan. At 17 years of age. In the period that followed, I spent most of my time working, in a cycle repair shop in Meppel. But at some point I began to feel restless. Ships. Water. De Kaap. I felt I had to do something with them.

On a January morning in 1999, I phoned De Kaap. Marinus answered. He told me I could drop by that afternoon. One of the first things Klaas van der Werf said to me in that interview was: ‘Marcel, everything will be fine’. I was able to start work immediately and I’ve been there ever since. My roots and memories of my parents lie with De Kaap. Once in a while they drift past. Early on, I was helping Theo van der Kolk fix a screw using a sledgehammer. Theo was holding a piece of wood between them and said: ‘Don’t mishit it,’ in his local dialect. And I said to him: ‘I always hit straight and true.’ He dropped the piece of wood and said: ‘Just a minute! Those are the exact words your father used twenty years ago. And he smashed my fist to pieces!’”



Michai Adam Bak (1983)
algemeen medewerker / general employee
De Kaap sinds / since 2011



ALTIJD AANLOOP

ALWAYS SOMEONE
TO TALK TO

Bert Woudman (1955)
magazijnmedewerker / warehouse employee
De Kaap sinds / since 1999

67

“Het magazijn is mijn plek. Ik houd de voorraden op peil en onderhoud de contacten met toeleveranciers. Er is altijd aanloop. In de zomer is het er lekker koel en komen collega's langs voor water, in het magazijn komt de hoofdleiding van De Kaap binnen. Bij mij is het water het koudst.”

“The warehouse is my patch. I maintain the stock levels and the contacts with the suppliers. There's always someone to talk to. In the summer it's always nice and cool and colleagues drop by for a drink of water – because the water supply system for De Kaap starts in the warehouse, the water here is the coolest in the whole company.”





AARDIG ALLROUND

A GOOD
ALL-ROUNDER

Auke Siezenga (1982)

metaalbewerker / metalworker

De Kaap sinds / since 2004

69

“Ik vind het leuk om rondleidingen te geven op De Kaap en doe dat de laatste jaren steeds vaker. De eerste keer was een jaar of acht geleden, toen de burgemeester en de wethouders langskwamen.

Ik ben aardig allround op De Kaap, dus over de bouw en het hele proces waarbij het schip van begin tot eind wordt klaargemaakt, weet ik het meeste wel te vertellen. Het is steeds weer anders zo’n rondleiding. We lopen van loods naar loods, ik vertel wat over het casco en iets over de inbouw... Maar hoe we lopen, waar we wel of niet lang stilstaan, dat is per groep verschillend. Schoolkinderen, ondernemers, de Rotary, alles hebben we hier gehad. Ook mijn zus, mijn ouders en zwager heb ik rondgeleid. Soms zijn er veel vragen, soms weinig. Soms weten ze veel en soms hebben ze geen idee waar we hier mee bezig zijn. Een vrouw van de Rotary vroeg toen we door de werkplaats langs de slijperij liepen: ‘Wat maken jullie eigenlijk van die mooie ronde krullen?’ Ze doelde op de spanen, het slijpafval op de grond. Wat mensen eigenlijk altijd willen weten is wat zo’n schip kost. Dat weet ik dan niet precies, maar een ruime schatting kan ik altijd wel geven.”

“I enjoy giving guided tours of De Kaap, and I’ve been doing it more often in recent years. The first time was about eight years ago, when the mayor and aldermen wanted a tour.

I’m a pretty good all-rounder at De Kaap, so I know a lot about the building process, from start to finish. No guided tour is ever the same. We walk from one hall to the next, I talk about the shell, and a little about what fits into it... But the actual route, and how long we stay at a particular spot varies per group. School kids, entrepreneurs, the Rotary club, we’ve had more or less everybody here. I’ve even given my sister, my parents and my brother-in-law the tour. Sometimes you get a lot of questions, other times hardly any. Sometimes they already know a lot, and sometimes they have no idea what we do here. Once, we were walking through the workplace and we passed a grinding machine, and the woman from the Rotary asked me: ‘What do you actually make with all those lovely round curls?’ She meant the cuttings, the grinding waste lying on the ground! Everyone wants to know what a ship actually costs. I can’t give an exact figure, but I always mention a rough estimate.”



Patrick Talma (1978)
ijzerwerker / ironworker
De Kaap sinds / since 2013



DE KOP EN DE KONT

THE BOW
AND THE STERN

Coen Beerta (1952)
algemeen voorman / general foreman
De Kaap sinds / since 1974

71

“Het gaat allemaal wat sneller en het productieproces is meer gestructureerd, maar in principe is er in de bouw van schepen de afgelopen veertig jaar weinig veranderd. Je hebt een voorschip, een middenschip en een achterschip, die bestaan allemaal uit staal. Staal is je materiaal. Als je daarbij een goeie tekening, een brander en een lasser hebt, kun je ieder schip maken. Er zijn een aantal zekerheden: in de kop en de kont van een schip zit qua werk de meeste variatie en je komt altijd voor verrassingen te staan.”

“Things have speeded up a bit over the years, and the production process is more structured, but really, in the past forty years, nothing much has changed in the way ships are built. You’ve got the bow, the middle and the stern, all made of steel. Steel’s the material you work with. Add a good drawing, a blow torch and a welder, and you can build a ship. There are two things you can be sure of: in terms of the work involved, there’s the most variety in the bow and the stern; and you’re sure to come up against a few surprises.”

**‘MANNEN. NO-NONSENS,
GEEN GEZEUR. DAT IS DE
KAAP. DAAR HOU IK VAN’**

‘MEN. NO-NONSENSE, NO WHINING.
THAT’S DE KAAP FOR ME. AND I LOVE IT’

DE BOUW VAN DE / THE CONSTRUCTION OF THE
IMPALA BARRANQUILLA

VOORBEWERKING / MATERIAL PROCESSING

SECTIEBOUW / SUB-ASSEMBLY

AANBOUW / ASSEMBLY

AFBOUW / OUTFITTING

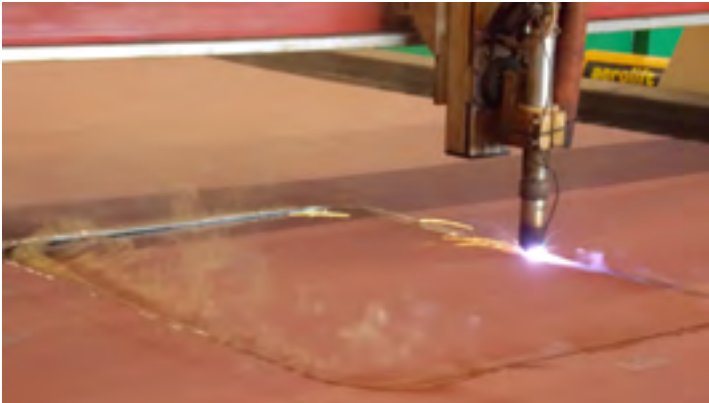
TEWATERLATING / LAUNCH

PROEFVAART / SEA TRIAL

OPLEVERING / DELIVERY



VOORBEWERKING / MATERIAL PROCESSING



SECTIEBOUW / SUB-ASSEMBLY







AFBOUW / OUTFITTING



TEWATERLATING / LAUNCH



PROEFVAART / SEA TRIAL







AFTERWORD
NAWVOORD

VAN BLIJVENDE WAARDE

OF LASTING
VALUE

“Officieel mag Meppel zich een zeehaven noemen. Dat lijkt misschien onwaarschijnlijk voor een kleine stad in Drenthe, maar kijk je naar de geschiedenis dan zie je dat Meppel al in de zestiende eeuw een belangrijk knooppunt voor de binnenscheepvaart was. Als een spin in het midden van zijn web, zo centraal ligt Meppel in een net van waterwegen, water dat aanvankelijk werd gebruikt voor de afvoer van turf.

De Kaap heeft in de recente geschiedenis, de afgelopen 75 jaar, voor Meppel een belangrijke rol gespeeld. Op de plek waar De Kaap nu gevestigd is, was de scheepswerf en de weg ernaartoe lange tijd het enige dat daar was. De Kaap is de aanjager geweest van de economie in een gebied dat vroeger nog de gemeente Staphorst toebehoorde. Nu ligt op die plek het belangrijkste industrie-terrein van Meppel. Zonder De Kaap was dat er niet geweest en had het Meppelerdiep nooit de diepgang gekregen en gehouden die het nu heeft, waardoor grote schepen en dus bedrijvigheid naar Meppel konden komen. Bovendien zorgt De Kaap voor het soort werkgelegenheid dat ik als burgemeester het allerliefste zie: mensen die met hun handen werken, mensen die tastbare producten maken, dingen die van blijvende waarde zijn voor henzelf en de maatschappij. De schepen die De Kaap maakt gaan vijftig, misschien wel honderd jaar mee. En als je als bedrijf laat zien dat je dat 75 jaar achter elkaar kunt, dan doe je het goed. Dan komen klanten terug voor de kwaliteit die je biedt. En dan snap je hoe je je als bedrijf aanpast aan de economische omstandigheden, dat je moet innoveren en soms lef moet tonen om verder te komen.

“Officially speaking, Meppel is a sea harbour. That sounds improbable for a small town in the province of Drenthe, but if you look back in history, you’ll see that as early as in the sixteenth century, Meppel was a major inland shipping waterway hub. Like a spider in the middle of its web, that’s how central the location of Meppel is, in a net of waterways, water that was originally used to transport peat. In its recent history – the past 75 years – De Kaap has played a key role for Meppel. For a long time, on the site where De Kaap is now located, the shipyard and the road leading to it was the only thing there was.

De Kaap was the motor driving the economy in an area that had previously been part of the municipality of Staphorst. That’s where the most important industrial estate in Meppel is located now. Without De Kaap, that would never have happened, and the Meppelerdiep would never have become as deep as it is now, so that big ships – and therefore economic activity – could come to Meppel. Additionally, De Kaap ensures the kind of employment opportunities that I as the mayor love to see: people who work with their hands, people who make tangible products, things that are of lasting value for themselves and society. The ships that De Kaap builds can last for fifty, or perhaps even a hundred years. And if, as a company, you can show you can last 75 years, you’re doing well. Customers will come back for the quality you offer them. Then you understand how to adapt to the economic circumstances, that you have to innovate and occasionally show some courage if you want to make progress.



Het mag duidelijk zijn dat we als Meppel trots zijn op een bedrijf als De Kaap. De kwaliteit die ze biedt en uitdraagt, ook buiten de landsgrenzen, straalt ook af op ons. De Kaap bouwt schepen die vandaag wegvaren en morgen en overmorgen weer terugkomen en die zo een verbinding met de stad Meppel hebben en houden. Ik vind het mooi en terecht dat de mensen, de vakmannen die de bedrijfsgeschiedenis al die jaren met hun handen hebben vormgegeven, via dit jubileumboek het verhaal van De Kaap vertellen.”

Obviously we are proud of a company like De Kaap in Meppel. The quality they offer and the example they set, including outside the Netherlands, reflects on us too. De Kaap builds ships that sail away today, to return tomorrow and the day after, creating and maintaining a connection with the town of Meppel. I think it's fantastic and only fair that the people, the professionals who have shaped the company history with their hands for all those years, should tell the story of De Kaap, through this wonderful jubilee book.”

Uitgave ter gelegenheid van het 75-jarig jubileum van Scheepswerf De Kaap, Meppel
Publication commemorating the 75th jubilee of De Kaap Shipyard, Meppel

Concept en samenstelling / Concept and composition
Marion Donders
Sjoerd Litjens, MijnVerhaal
Margreet Vloon
Annemarie Zijl

Tekst / Text
Sjoerd Litjens, MijnVerhaal

Vertaling / Translation
Kumar Jamdagni, Language Matters

Eindredactie / Final editing
Jorien Marcus

Fotografie / Photography
Margreet Vloon

Ontwerp / Design
Annemarie Zijl

Druk / Printing
Ten Brink, Meppel

© Thecla Bodewes Groep, 2014

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar worden gemaakt zonder toestemming van de Thecla Bodewes Groep.
No part of this publication may be reproduced or made public without written permission from the Thecla Bodewes Groep.





