



YACHTS · ISLANDS · HORIZONS · N°8 · SUMMER 2013

goose

PUBLISHED BY ROBBE & BERKING

DIE MALER UND DAS MEER
LYONEL & LUX FEININGER
THE PAINTERS AND THE SEA

DIE GROSSE SHOW
LAKE TAHOE
THE GREAT SHOW

DER HISTORISCHE SIEG
AMERICA'S CUP 1983
THE WINNER MAKES HISTORY

DEUTSCHLAND 10,00 €
ÖSTERREICH 10,50 €
SCHWEIZ 17,00 SFR





Pieter van der Aa am Ruder seiner *Masquerade*. Unten: das nächste Projekt! //
Pieter van der Aa at the helm of his Masquerade. Below: The next project!

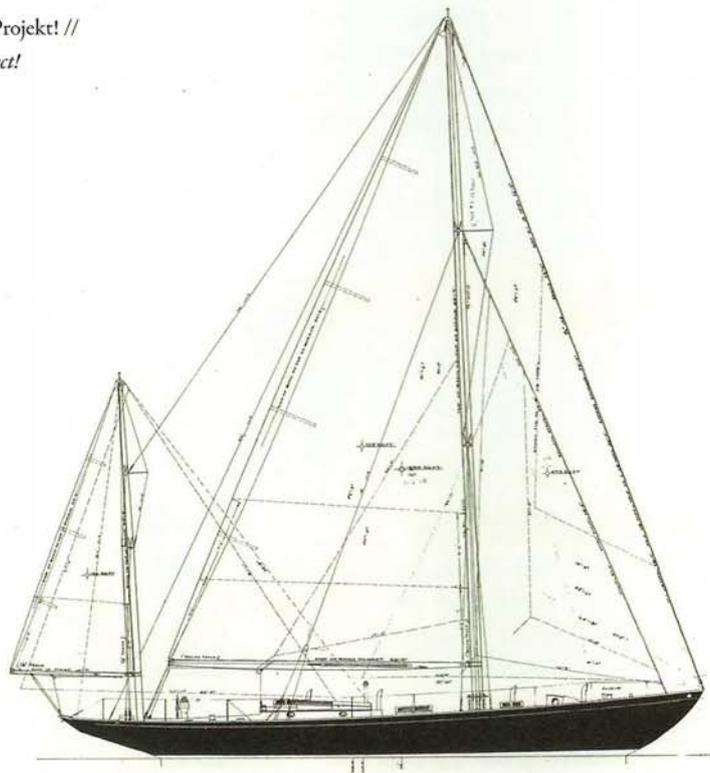




Foto: Ingrid Timmer

ÇA SUFFIT FÜR EIN ERFÜLLTES LEBEN

ÇA SUFFIT AND A LIFE MORE
MEANINGFUL

EHRGEIZ IST EIN GUTER MOTOR, UM AUSSERGEWÖHNLICHE
DINGE ZU ERREICHEN – ODER ABER UM DAVON
ABZULENKEN. DIESER MANN MEINT, AUF MATERIELLER
EBENE GENUG ERREICHT ZU HABEN. UND ER HAT
DESWEGEN SEINE ARBEITSZEIT BEGRENZT, UM EINEM
GANZ UNGLAUBLICHEN HOBBY ZU FRÖNEN:
DEM BOOTSBAU

//

AMBITION CAN BE A MOTIVATING FORCE TO
ACHIEVE IMPRESSIVE DEEDS, BUT IRONICALLY IT CAN
ALSO DISTRACT US FROM THEM. THIS MAN HAS
DECIDED HE NOW HAS ENOUGH IN THE MATERIAL WORLD.
HE NOW MINIMISES HIS TIME AT WORK AND
MAXIMISES HIS SPARE TIME ENJOYING A HOBBY WITH
RESULTS THAT BORDER ON THE INCREDIBLE.

VON/BY **RON VALENT**

Pietter van der Aa ist ein bescheidener Mensch, der von seinen Leistungen als Amateurbootsbauer spricht, als sei nichts weiter dabei. Dabei hat er, mit seinen eigenen Händen, eine klassische Yacht von knapp 15 Meter Länge gebaut, und das Ergebnis ist ebenso professionell wie bildhübsch. Eine fast schon monumentale Tat! Und jetzt baut er sogar ein noch größeres Schiff, wieder allein. Wie, um Himmels willen, macht der Mann das – und warum?

Er ist 49 und ein klassischer Selfmademan. Er hat, wie er sagt, sein Leben lang mit Holz zu tun gehabt. Nach der Schule folgte er den Fußstapfen seines Vaters und seines Großvaters und ging an die Hochschule für Holzverarbeitung in Rotterdam. Danach baute er Inneneinrichtungen für eine Schiffswerft, bis er sich dazu entschloss, sein eigener Boss zu werden. Fortan importierte er Eichenholz aus Frankreich. Ohne den damals in der Branche üblichen Mittelsmann verhandelte er selbst mit den Herstellern in Frankreich und verkaufte sein Holz dann in den Niederlanden. »Ich hatte das Glück, dass ich auf der Modewelle der Vollholzfußböden reiten konnte«, sagt er. »So konnte ich in kurzer Zeit ein sehr erfolgreiches Business aufbauen. Meine Spezialität waren breite und lange Holzdielen, bis zu sechs Meter lang, und weil ich den ganzen Prozess von der Sägemühle in Frankreich bis zum Endverbraucher in den Niederlanden abwickelte, waren meine Preise interessant – für den Kunden ebenso wie für mich selbst!«

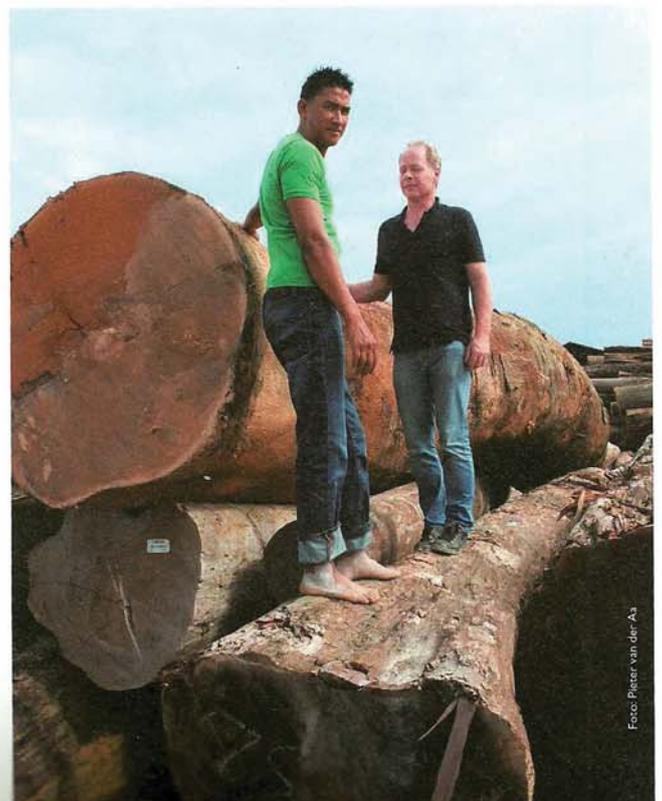
Im Jahr 2009 verkaufte er die Firma und startete ein Sägewerk – in Surinam. Die Bäume, die er dort verarbeitet, kommen nicht aus dem Wald, sondern vom Grund eines Sees. »Der Brokopondo-See entstand vor 45 Jahren, als ein Damm in den Surinam-Fluss gebaut wurde. Dieser See ist einer der größten Stauseen der Welt. Auf dem Grund steht noch ein riesiger Wald und die Regierung möchte gerne, dass diese Bäume entfernt werden. Die Konzession dazu ist hochinteressant, da es sich um ein sehr widerstandsfähiges und perfekt konserviertes Hartholz handelt. Eine Firma aus Surinam schickt Taucher nach unten, um sie zu fällen, dann werden die Bäume auf Pontons gehievt und zu meinem Sägewerk verfrachtet.«

Dieses Unterwasserholz heißt »Wallaba«. Es ist ein tropisches Hartholz, das reich an Ölen und daher besonders langlebig ist. Van der Aa macht vor allem Dachziegeln daraus. Sein Geschäftspartner kümmert sich um den Alltag vor Ort, während Pieter nur einmal im Monat nach Surinam fliegt. Kürzlich nahm er ein weiteres Holz in sein Angebot auf: Snakewood (*Brosimum guianense*). »Dies ist die wohl teuerste Holzart der Welt«, sagt er. »Es ist ideal für Luxusgüter, beispielsweise Messergriffe, Statuen, Spazierstöcke, Musikinstrumente. Es hat eine unglaublich schöne Textur und ist sein Gewicht in Gold wert!«

Die »Schlangenhöhlenbäume« sind entsprechend rar, auf 100 Hektar Waldfläche wachsen im Schnitt gerade einmal zwei oder drei davon. Und dann kann man nur den zehn bis 20 Zentimeter starken Kern der gigantischen Bäume nutzen. Die im Dschungel lebenden Kreolen sind die einzigen Menschen, die wissen, wo man solche Bäume findet. »Sie fällen die Bäume, schälen sie bis zum Kern und tragen diese dann auf ihren Rücken aus dem Dschungel heraus. Darum bekommt man immer nur Längen von 60 Zentimetern bis maximal, und das auch nur selten, 1,5 oder zwei Metern.«

Trotzdem findet Pieter van der Aa genug freie Zeit für sein Hobby als Bootsbauer. »Ich könnte mich auch weiter nach neuen Geschäftsideen umsehen und viel Geld verdienen, aber man lebt ja nur einmal. Es ist alles eine Frage des Auswählens und der richtigen Prioritäten. Meine Kinder, drei Töchter im Alter von 19 bis 24, leben allesamt ihre eigenen Leben. Ich habe niemanden, der einst mein Unternehmen übernehmen soll, also kann ich doch mehr oder weniger von der Hand in den Mund leben.«

Sein Leben dreht sich ums Holz // *Wood is his life*



Boote hatte Pieter van der Aa schon immer. Das letzte war ein englischer Klassiker, entworfen von Alan Buchanan, den er selbst restauriert hatte. Als jedoch die Familie allmählich aus diesem Boot herauswuchs, verkaufte er es – das war vor etwa zehn Jahren. Seine bootslose Zeit nutzte er gut: Er baute nämlich ein Haus. Doch dann kam wieder ein Boot an die Reihe. »Die Idee, selbst ein Boot zu bauen, spukte schon eine ganze Weile in meinem Kopf herum. Dann zeigte mir mein alter Schulfreund John Lammerts van Bueren ein Buch über den Konstrukteur Olin Stephens, das er geschrieben hatte, und darin entdeckte ich die Zeichnungen eines Entwurfs von 1935: die New York 32 *Ice Fire*. Ich war sofort hin und weg und begann 2005 damit, dieses Boot zu bauen. 2010 war es fertig und ich nannte das Boot *Masquerade*, weil es eigentlich ein modernes Boot ist, in Gestalt eines Klassikers.«

Damals lebte der legendäre Olin Stephens noch. Er interessierte sich sehr für das Projekt und sanktionierte die moderne Bauweise, die Pieter gewählt hatte, gegenüber der traditionellen Art des Aufplankens auf den Spanten: Van der Aa klebte den Rumpf stattdessen aus dünneren Leisten zusammen. Allerdings ist die New York 32 eine immer noch aktive Klasse, in der auch Regatten gesegelt werden, und so war es wichtig, dass dieses Boot keinen unfairen Vorteil gegenüber den älteren haben würde. Also ist das Gewicht des Rumpfes und des ganzen Schiffes mit denen der anderen Boote identisch. Olin Stephens fand das auch deswegen wichtig, weil er der Meinung war, dass sich das Schiff auch in jedem Fall wie ein Klassiker segeln sollte. Und wenn man an Bord der *Masquerade* kommt, dann weiß man sofort, dass Pieter van der Aa auch dies gelungen ist: Man könnte nämlich meinen, dass man sich auf einem Boot von 1936 befände.

Es ist nicht zu glauben, dass die *Masquerade* das Erstlingswerk eines Amateurbootbauers ist. Dabei hat Pieter an der Aa tatsächlich alles selbst gemacht, vom Zeichnen der Linien auf dem Schnürboden über den Bau des Rumpfes und der wunderschönen Einrichtung bis hin zum Leimen des Mastes aus Sitka-Spruce. Nachdem Pieter die Pläne gekauft hatte, musste er zunächst lernen, wie die Linien auf den Schnürboden zu übertragen waren. In einem Buch fand er eine kurze Anleitung dazu, die Praxis brachte er sich selbst bei. »Es ist nicht wirklich kompliziert. Man muss im Prinzip nur zweidimensionale Pläne in die dreidimensionale Wirklichkeit übertragen können. Ich habe einfach damit begonnen und unterwegs dazugelernt.«

Mehr Erfahrung hatte er da schon mit dem Innenausbau. Die Einrichtung der Yacht ist einfach wunderschön, von höchster Qualität und voller kleiner, hübscher Details. »Holz



Die originale Yawl *Avanti* // *The original yawl Avanti*

ist mein Leben, also verwendete ich nur die beste Qualität, die ich irgendwie finden konnte. Für den Innenausbau wählte ich einen Stamm aus, so dass die Hölzer von der Maserung und vom Farbton her perfekt zusammenpassen.«

Tatsächlich steht die *Masquerade* nun zum Verkauf, denn obwohl er finanziell entspannt ist, findet er, dass es sein Budget überfordern würde, gleich zwei Yachten zu unterhalten. Ihr neuer Eigner wird ein einmaliges Schiff übernehmen, einen Klassiker im Neuzustand. Die New York 32 sind schnelle und seetüchtige Boote, mit viel Platz für die Besatzung an Bord – dies ist einer der Entwürfe von Olin Stephens, die er selbst am liebsten mochte.

Schon ist Pieter dabei, ein neues Schiff zu bauen. »Eines Tages möchte ich am liebsten mehr oder weniger permanent an Bord leben«, sagt er, »und dazu sollte das Boot doch noch ein bisschen größer sein.« Dabei stand es außer Frage für ihn, dass es wieder ein Entwurf von Sparkman & Stephens sein sollte, nun ist es die Yawl *Avanti*. Sie ist fast 17 Meter lang und bringt selbst Pieter van der Aa an seine Grenzen: Er hält dies für die größte Yacht, die man allein in einem überschaubaren Zeitrahmen bauen kann.



Der Rumpf wird aus verklebten Holzleisten gebaut. Trotz moderner Bautechnik eine Herkulesaufgabe für einen einzelnen Mann //
The hull is made from glued strips of wood. Despite this modern method of construction, this is a Herculean task for a single person

Vor 18 Monaten begann er mit der Arbeit und schon steht in der Halle ein wunderschöner weiß lackierter Rumpf. Gerade hat er die Decksbalken montiert und mit der Inneneinrichtung begonnen. Wie schafft er das nur so schnell? »Die Bauzeit wird zu einem großen Teil auch durch das Zeitmanagement bestimmt. Ich nehme mir immer Zeit, die jeweils nächsten Schritte genau zu planen. Das Material ist da, wenn ich es brauche. Die Werkzeuge liegen neben dem Boot bereit. Ich habe mein Leben lang mit holzverarbeitenden Werkzeugen gearbeitet und sie sind so etwas wie eine Verlängerung meines Körpers. Und bei einem Boot dieser Größe kann ich immer irgendwo arbeiten, während der Leim an einer anderen Stelle trocknet.«

Hinzu kommen sein Tempo und seine Disziplin. »Wenn ich aus Surinam zurückkehre, gehe ich direkt zum Boot und arbeite eine Woche lang daran, bevor ich wieder ans Geschäft denken muss. Ich habe immer Arbeitswochen von sechs Tagen, neun bis 17 Uhr, und das Gleiche halte ich ein, wenn ich am Boot arbeite. Im Sommer lege ich auch noch den einen oder anderen Abend dazu ein. Allerdings bin ich immer zum Abendessen zuhause – oder versuche es jedenfalls.«

Für jemand anderen könnte er jedoch niemals ein Boot bauen. Schon weil er sich nicht an Termine würde halten wollen. »Die Qualität meiner Arbeit soll so hoch wie möglich sein und das könnte ich nicht erreichen, wenn mir quasi jemand mit der Stoppuhr über die Schulter schaut und an das Budget denkt. Ich mache keine Kompromisse. Ein Boot zu bauen ist eine echte Bereicherung. Es ist, als ob etwas Lebendiges in deinen Händen wächst!«

Sein ultimativer Traum ist es, mit dem neuen Boot an den Klassikerregatten in Antigua teilzunehmen und anschließend in der Karibik zu segeln. »Von dort ist es nur ein Zweistundenflug nach Surinam, so könnte ich dort entspannt segeln und trotzdem mein Geschäft bestens im Auge behalten. Ich bin ein Fahrtensegler, für mich zählt es, mit der Familie und Freunden eine schöne Zeit an Bord zu haben!«

Bis es so weit ist, werden noch zwei bis drei Jahre vergehen. Das ist jedoch etwas, das seinen Enthusiasmus in keiner Weise dämpfen kann. //

Pieter van der Aa is a modest person who speaks of his achievements as an amateur yacht builder as if they are quite normal. But to single-handedly build a 48-foot classic yacht of such extreme beauty and to achieve such a professional result is an accomplishment of monumental proportions. That he is now working on an even larger yacht makes it even more impressive. How does he do it?

Forty-nine-year-old Pieter van der Aa is a self-made man who, in his own words, has spent »an entire lifetime with wood!«. After leaving high school, he followed in his father's and grandfather's footsteps and went to the woodworking college in Rotterdam. After completing a stint at the Merwede Shipyard, where he worked on interiors, he decided to become his own boss and set up a business importing oak from France. Cutting out the middlemen so common in this trade, he dealt directly with producers in France and sold the wood himself to customers in Holland. »I was lucky that I could ride the tide of the increasing popularity of solid wooden floors, and in a relatively short period I built up a very successful business. My specialty was wide (40 cm) and long planks (up to 6 metres). As I had control of the whole process from the sawmill in France to the end user in Holland, my prices were competitive but still with very interesting margins.«

In 2009, he sold his company and set up a sawmill in Dutch Surinam. The trees his company uses are not in a forest but have their roots firmly planted at the bottom of a lake. »Lake Brokopondo was created 45 years ago. At the time, the land was simply flooded and there is now a virtual forest of dead trees sitting in the lake. The government would like the trees removed, and they are excellent, perfectly preserved hardwood. A Surinam-based company sends divers down to cut them and then hoists them onto pontoons before transporting them to our mill.«

The wood from these submerged forests is a tropical hardwood called wallaba. It is extremely durable and rich in oil. Van der Aa mainly uses it to produce roof shingles. His partner in Surinam takes care of the day-to-day working of the company while van der Aa visits on a monthly basis. Recently, his company has diversified with a new product called snakewood (*Brosimum guianense*). »Snakewood is the most expensive wood in the world. It's ideal for luxury goods such as knife handles, statues, walking sticks and musical instruments. It has an unbelievably beautiful texture and is worth its weight in gold.«

Snakewood trees are rare, with only two or three of them growing in a 100-hectare area. Only the 10 to 20 cm thick core of these huge trees is used. The Creoles living in the jungle are the only people who know where to locate the trees. »They cut them down, peel them back to the core and carry this out of the jungle on their backs. That is why the lengths are on average only about 60 centimetres and at the most 150 to 200 cm.«

Despite this, he finds the time to pursue his hobby as a boatbuilder. »I could look for new opportunities to make more money, but you only have one life and a limited period to enjoy the good things. It's simply a question of making choices and getting your priorities right. My children – three daughters aged 19, 22 and 24 – have all gone their own way. I don't have anyone to take over my business, so I can live from day to day.«

Van der Aa has always had boats. The last one was a Buchanan-designed East Anglian that he restored. He sold her about 10 years ago when the family started to grow out of her and made good use of the »boatless« period to build a house. »The idea of building a boat myself had been swimming around in my head for quite a while. When my old schoolmate John Lammerts van Bueren showed me a book about Olin Stephens he had written, I saw the drawings of a design from 1935, the New York 32 *Ice Fire*. I was immediately smitten. I started building her in 2005 and she was launched in 2010. I called her *Masquerade* as she really is a modern boat posing as a classic.«

At the time, Olin Stephens was still alive and took an active interest in the boat, sanctioning the use of a strip-planked hull construction versus the original plank-on-frame method. The New York 32 is still an active racing class, so care was taken not to build a yacht that would have an unfair advantage over her existing sisters. Her panel weights are identical to those of the older boats, as is her displacement. This was very important for Olin, who felt that if you build a traditional design she should also sail as one. In this regard, van der Aa has certainly succeeded. When you step on board, she really looks and feels like a boat from 1936. He also had the fortune to find the wreck of hull number 13 of a series of 20 that were built. The hull was beyond repair, so he could freely use the lead keel and some of the deck fittings.

Looking at *Masquerade*, it is hard to believe that this is the first boat built by an amateur, and that a single man is responsible for every step of her construction, from the lofting of her lines onto a lofting floor, her hull construction and beautiful interior to even the building of her Sitka spruce masts. When self-taught van der Aa acquired her line drawings from S&S, John Lammerts van Bueren lent him a copy of »Skene's Elements of Yacht Design« and he acquainted himself with the technique of lofting. »It isn't really that complicated. You just have to be able to transfer a two-dimensional drawing into a



Foto: Pieter van der Aa

Der fertige Rumpf wird zum weiteren Ausbau gedreht // *The finished hull is turned around for the next building stages*

three-dimensional reality. I simply started with that, and it more or less grew on me as I went along.«

The interior of *Masquerade* is of exceptional quality with detailing that is a pleasure to behold. Little details are what make something exceptional, and *Masquerade* is full of them. »Wood is the basis of my life, so naturally I only used the best quality I could find. I chose one log for the whole interior so that the grain and colour match perfectly. I really enjoyed building her, and I think that shows in the result.« Van der Aa has put *Masquerade* up for sale. Despite being comfortable in life financially, he feels that running two yachts is above his budget. Her new owner will be the custodian of a unique yacht in perfect condition, built to last a lifetime. The New York 32s are fast and seaworthy, offering plenty of room and comfort for the crew. She was one of Olin Stephen's favourite designs, of which he once said: »There isn't a lot to stop her underwater.«

»I hope one day to more or less live on board my yacht, and when I decided I needed something a little larger for that it was a logical choice to go for another S&S design. I asked Bruce Johnson for some suggestions and he came back with the yawl *Avanti*.« She was destroyed in 1954 by hurricane Carol and is nearly 17 metres long. Van der Aa reckons she is about the largest size that one man can build on his own in an acceptable amount of time.

Van der Aa started work 18 months ago, and as I enter his hall I am amazed to see a beautiful hull standing proudly in the middle of it, painted white. He has just finished mounting the deck beams and has started on the interior. The strip-planked design means there are no ribs – just the bulkheads, which are an integral part of her construction. The inside of the hull is therefore clean and easy to maintain. The internal layout is already set up with an owner's cabin up front, a salon in the middle and the galley and navigation station behind that. How does he do it so quickly? »The time you spend building is to a large extent determined by the influence of time management. Over a build period of four years, I have plenty of time to think

about things further down the road and plan them properly. The material I need is always here when I need it. The tools I need are next to the boat. I've spent my whole life working with woodworking tools, and they've almost become an extension of my body. I don't have to think for very long when I switch tools. And with a boat this size, I can always work on another section while the glue hardens somewhere else.«

Another factor is that van der Aa has a work tempo that belies the fact that this is a hobby! »Whenever I return from Surinam, I go straight to the boat and work for a week before I need to think about my business again. I have always had work weeks of six days from 9 to 5. I do the same when working on the boat, and in the summer I also put in some evenings as well. I am always home for dinner, mind you, although I did skip a few meals while working on *Masquerade*!«

Van der Aa says he could never build a boat for someone else as he refuses to work to deadlines. »The quality of my work has to be the very best, and I could never achieve that quality with someone looking over my shoulder, holding a stopwatch and thinking about the budget. I don't make compromises. The process of building a boat is a rewarding experience. It's like a living thing that grows in your hands. You assemble the hull upside-down on moulds, gluing the strips of the planking in place. When the hull is turned over, you suddenly have a boat. A magical moment!«

»My dream is to participate in the Antigua Classics with her and then cruise the Caribbean. It's a two-hour flight to Surinam, so I can easily keep an eye on my business from there as well. I'm a cruising man, so for me just enjoying sailing with my friends and family is what it's all about!«

It will be another two or three years before Pieter van der Aa will have finished this amazing project. The interior, with its hundreds of separate parts and details, takes much longer to build than the hull itself, of course, but this prospect doesn't seem to dampen van der Aa's enthusiasm in the slightest. //