

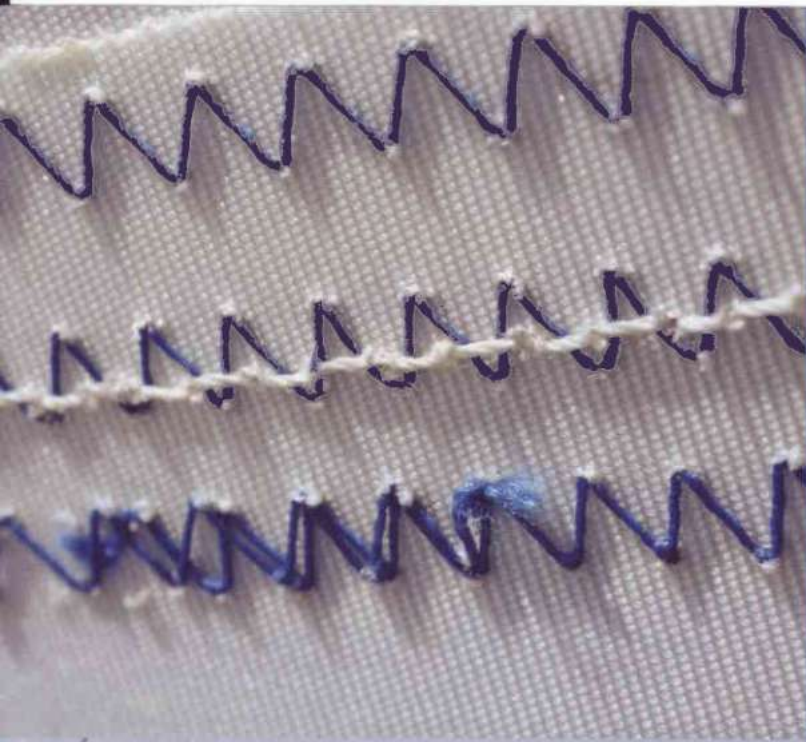
Gerard Dijkstra: 'Een jacht is altijd een compromis, maar Bestevaer 2 komt dicht bij m'n ideale boot'

De ontwerper en zijn boot

Naam	Bestevaer 2
Type	Bestevaer 53 ST
Kenmerken	zeegaande, blank aluminium <i>pilot cutter</i> met relatief klein interieur in een grote romp (het zogeheten <i>enlarged ship principle</i>)
Eigenaar	Gerard Dijkstra







Ze tekenen de jachten waarin wij varen. Maar waarin varen ze eigenlijk zelf? Nederlandse jachtontwerpers aan boord van hun ideale schip. Gerard Dijkstra bijt het spits af.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S ANDRE MENKEMA, BERTEL KOLTHOF

BESTEVAER. Een naam uit een bijna grijs verleden. Maar ook een naam die misschien nog een belletje doet rinkelen. Bestevaer... Was dat niet...? Ja, dat was: Bestevaer 1 was het jacht van een toen nog jonge Gerard Dijkstra waarmee hij voor de tweede keer (na deelname in 1972 met Second Life) deelnam aan de Ostar, de solorace over de Atlantische Oceaan. Niet met succes, maar eigenlijk ook weer wel. Dijkstra keerde met problemen aan z'n tuig terug naar Plymouth. Startte bijna een maand later alsnog en zette met Bestevaer 1 de op een na snelste oversteek naar Newport op de klokken. Te laat natuurlijk, maar sneller dan andere, vaak veel grotere schepen. Precies dertig jaar geleden was dat. En nu is er dan een nieuwe Bestevaer. Bestevaer 2: op-nieuw Dijkstra's eigen schip. Niet meer om te racen, maar een schip voor – zoals hij het zelf omschrijft – *retirement cruising*. En hoewel ze op het oog weinig met elkaar te maken lijken te hebben, zijn Bestevaer 1 en 2 nauw verwant. Nummer 1 had voor meer overhang en wat er bij nummer 2 aan de voorkant is afgegaan is er achter weer bijgekomen. 'Nummer twee is minder extreem, maar heeft dezelfde karakteristieken,' zegt Gerard Dijkstra. Het grootste verschil met de oude Bestevaer zit hem in de breedte. Nummer 2 is breder, maar naar huidige maatstaven nog altijd relatief smal. In combinatie met een slanke, gestrekte boeg, lange waterlijn en alle gewicht van het schip zoveel mogelijk middenin, moet dat zorgen voor snelheid op alle koersen en een prettig gedrag in zeegang. Stabiliteit haalt het jacht uit een vaste kiel in combinatie met waterballast: 1.800 liter per zijde. Deze hoeveelheid is in een halve minuut van de ene naar de andere kant te brengen. Die waterballast is uitsluitend voor meer 'comfort'. Het vermindert de hellingshoek met 8 graden. Je kunt er dus voor kiezen om langer meer zeil te laten staan. Of je reeft en gebruikt de waterballast om de helling te reduceren. De Bestevaer 53 ST is voorzien van een vaste, diepe kiel. Dit met het oog op lange rakken op zee. Een hefkiel is wel mogelijk trouwens. Het feit dat je met een hefkiel de diepgang kunt beperken, is natuurlijk mooi, maar verder heeft hij volgens Dijkstra alleen maar nadelen. Een hefkiel kost ruimte in het interieur en de constructie is duurder. Voor een echt expeditieschip zou Dijkstra altijd kiezen voor een lange, ondiepe kiel met een midzwaard. 'Aan de wind lever je behoorlijk in, maar de constructie is veel minder kwetsbaar dan die van een hefkiel. En hoeveel waarde hecht je aan heel hoog varen als je zo'n jacht zoekt. Minder diepgang is een veel belangrijker factor.'

Niet extreem

Het 'ultieme jacht' wil Gerard Dijkstra z'n Bestevaer 53 ST zeker niet noemen. 't Is dan wel z'n eigen schip, maar hij omschrijft het desondanks als 'een van de projecten'. Dat is ook niet zo gek natuurlijk voor een jachtontwerper die vele tientallen jachten en grotere schepen op z'n conto heeft. En hoewel zijn schip er voor een leek misschien heel extreem uitziet, typeert hij het zelf niet als een écht expeditieschip. Daarvoor is de Bestevaer 53 niet extreem genoeg. In dat geval zou er bijvoorbeeld veel meer ruimte zijn gemaakt voor een professionele machinekamer en zou de kuip nog meer beschut zijn. 'Zo'n extreme boot past ook niet meer bij mij,' zegt Dijkstra. 'Ik wilde een boot die geschikt zou zijn om in koude streken te kunnen varen en die ik daar kan laten

Gerard Dijkstra

Gerard Dijkstra startte zijn ontwerp-bureau in 1969 onder de naam Ocean Sailing Development Holland. In de beginperiode hield hij zich vooral bezig met wedstrijdjachten – in belangrijke mate voor solozeilers en kleine bemanningen. Later breidde het bureau zijn werkzaamheden aanzienlijk uit. Tegenwoordig is Dijkstra en Partners bij het grote publiek vooral bekend van hun grote schepen zoals de clipper Stad Amsterdam en het werk dat het bureau deed aan de J-klassers Endeavour, Shamrock V en Velsheda. Dijkstra en Partners tekent behalve jachten ook beroepsschepen. Sinds 1996 werkt het bureau samen met Ad Konijnendijk onder de naam Lutra Design Group. Deze tak is vooral gespecialiseerd in (lichtgewicht) racers.

Gerard Dijkstra en partners
Lutra Design Group
www.gdnp.nl



liggen.' Het kostte al met al niet eens zoveel aanpassingen om de boot daarvoor geschikt te maken. De romp heeft ijsversterking (10 mm aluminium in het voorschip), er zijn geen kwetsbare kranen en slangen, maar alleen standpijpen toegepast, de motor heeft interne koeling en de uitlaat is luchtgekoeld, de ramen zijn voorzien van perspex binnenluiken tegen condens en natuurlijk is het jacht professioneel geïsoleerd met schuim.

Maar Dijkstra wilde niet alleen maar een jacht dat goed zou presteren en dat geschikt was voor de koude streken van deze aardbol. Hij wilde voor zichzelf bovenal een schip dat hij móóí vond. Dijkstra: 'Persoonlijk voel ik me het meest thuis

1 Sfeervol en functioneel. De afwerking is deels met lichte panelen, gecombineerd met mahonie. De vloer is van iroko. Mooi: een kacheltje voor briketten.

2 Kombuis met blad rondom. Dankzij de hoekopstelling blijft de kok op z'n plek; ook in zeegang. Het fornuis is dwarsscheeps opgesteld. Dat is ergonomisch beter én veiliger.

op een mooie houten *pilot cutter*. Maar zo'n boot is erg onpraktisch. Te zwaar, niet met z'n tweeën te varen. Maar het echte snelle wedstrijdspul wil ik ook niet meer.' Niet dat Bestevaer 2 een bezadigd schip is. Dijkstra: 'Het schip loopt onder gunstige omstandigheden makkelijk 10 knopen en als



Bestevaer en K&M

De Bestevaer 53 ST is volledig gebouwd in aluminium. De eerste twee meter vanuit de kop gezien zijn 10 millimeter, de rest van de romp is 7. Het dek is 6 millimeter en de opbouw 5. De romp is verstevigd en verstijfd door middel van stringers en schotten. In het schip zitten drie waterdichte schotten zodat er vier aparte compartimenten ontstaan.

Zelfs wanneer de twee middelste (grootste) compartimenten lek zijn, blijft het schip drijven. Omdat het schip geschikt moet zijn voor ijs is gekozen voor een vaste kiel in combinatie met een diep spadoeroer met een scheg. Bijzonder is dat alle onderdelen zoals bolders, beugels en andere beslagen speciaal voor dit schip 'op maat' zijn gemaakt. De Bestevaer 2 is in principe een *one off* jacht, maar kan seriematig worden gebouwd. K&M - dat meer Bestevaer-ont-

werpen van Dijkstra bouwt - levert het schip helemaal naar wens van de klant. Een prijs is daardoor lastig te geven, maar voor een 'standaard' versie moet je rekenen op een kleine 900.000 euro.

K&M Yachtbuilders
De Stienplaat 7
8754 HE Makkum
(0515) 23 30 00
www.kmy.nl
info@kmy.nl



Als klap op de vuurpijl een kachelkje waarin briketten gestookt worden

je met ruime wind doordrukt 15 knopen. Waarom zou ik zo nodig 20 willen met alle risico's vandien? Het schip gaat heel makkelijk surfen en heeft een lange waterlijn. Snelheid zonder risico's; dat is belangrijk.' Bestevaer 2 is een soort hybride tussen racer en toerjacht. Geschikt voor lange reizen op zee, relatief snel, maar om te zien een echte pilot cutter. Buiten, en binnen. Gerard Dijkstra: 'De pilot cutter is een scheepstype dat twee essentiële zaken combineert: een gestrekte, scherpe kop en een maximale waterlijn voor z'n lengte. Als je het scheepstype trouw blijft, heeft het – door die scherpe kop – voorin relatief minder ruimte. Wat je vaak ziet is dat moderne schepen van dit type een te volle kop in combinatie met een te dikke buik hebben.' Dijkstra is – dat spreekt – trouw gebleven aan het scheepstype. Daarmee kiest hij dus bewust voor wat minder leefruimte dan op een ander type jacht van dezelfde lengte mogelijk zou zijn. Dijkstra: 'Klanten adviseer ik vaak om een wat groter schip te nemen als ze meer binnenruimte willen. De cascoprijs is toch niet het belangrijkste aspect in de totaalprijs van een boot. Wij tekenen dit soort boten in elk geval niet voller. Ik moet ook om de naam van het bureau denken natuurlijk.' Voor zichzelf vindt hij 53 voet meer dan genoeg. Want de Bestevaer 2 meet dan wel zestien meter over alles, het is toch een sober schip. Trouwens: wat Dijkstra betreft nog niet sober genoeg. 'Ik had nog dichter bij de basis willen blijven, maar dat ging de werf te ver.'

Een kachelkje voor briketten

Het binnenwerk van de Bestevaer 2 is even doelmatig als sfeervol en gaat van 'nat' naar 'droog'. Het natte begint met een comfortabel dekhuis met een bank en de navigatietafel. De laatste kan onder helling in een horizontale positie worden gezet – samen met het bijbehorende zitje – en dat is op lange rakken natuurlijk wel zo prettig. Ga je vanuit het dekhuis naar beneden, dan zie je aan bakboord een tweepersonshut, natgoedkast en natte cel en aan stuurboord een zeevaste kombuis met een werkblad rondom. Nog verder naar voren kom je in de gezellige salon met comfortabele banken, een grote tafel, boekenkasten en als klap op de vuurpijl een kachelkje waarin briketten gestookt kunnen worden. Helemaal voorin vind je de tweede tweepersonshut. Al met al gaat maar zo'n

1 Een gezellige eettafel met plaats voor veel gasten.

2 Comfortabel stuurhuis met half-cardanische navigatiehoek.

3 Waterdichte deur in het hoofdschot.

4 Sfeervol interieur dat toch licht is gehouden.



1 2
3 4

De techniek van grote schepen

Juist in details aan boord van de Bestevaer 2 zie je de ervaring van Dijkstra's bureau met grote schepen. Zes voorbeelden.

1 De doradebakken hebben aparte afvoeren die via de scheepshuid het water naar buiten brengen. In de praktijk is namelijk gebleken dat de conventionele doradebakken – met een afvoer onderin de bak – niet functioneren onder extreme omstandigheden. Het kwam voor dat juist via de afvoer het water naar binnen werd geperst.

2 De schuine kuipvloer is voorzien van planken. Onder de banken zijn schuine deksels gemaakt. Vaar je onder helling, dan klap je de bank omhoog en vormt wat eerst schuin was een rechte vloer waarop je kunt staan.

3 De bakstagen zijn alleen nodig in extreme omstandigheden om het pompen van de mast als het stagzeil is gehesen te voorkomen. De stagfok en het stag zelf zijn makkelijk weg te halen om sneller met de genua overstag te kunnen.

4 Het grootzeilval en de reeflijnen zijn naar achteren geleid. Alle lijnen die niet direct nodig zijn voor de bediening van de zeilen of de trim zijn bij de mast gehouden.

5 Het reefstelsel voor het grootzeil is afkomstig van het superjacht Adèle. Het is een bindrif dat volledig vanuit de kuip is te bedienen. Ter plaatse van elk rif is een extra zware kar gebruikt die met een lijn schuin naar voren wordt getrokken en vastgezet. Op die manier trek je de spanning van de kar (wat z'n levensduur ten goede komt) en valt het zeil – in combinatie met lazy jacks zonder enige moeite direct mooi op de giek.

6 De veiligheidsmiddelen zijn in open bakken in de kuip gestouwd. Zo zijn ze altijd bij de hand, maar kunnen niet overboord spoelen.

9 meter van de 16 meter lengte 'op' aan binnenwerk. Voor- en achterin is het schip zo veel mogelijk leeg gelaten om de zeileigenschappen niet nadelig te beïnvloeden.

Het idee van Dijkstra lijkt aan te slaan. K&M, bouwer van de Bestevaer 2, is inmiddels bezig met bouwnummer acht. Alle acht anders, dat wel. Variërend van boten met een lift-kiel die geheel opgetrokken kan worden (met een minimale diepgang van 90 centimeter) tot liftkielen met bulb. Meer overhang achter, helemaal volgebouwd of juist bijna leeg. Want één ding is duidelijk: de Bestevaer is een boot voor individualisten en zal nooit een 'serieproduct' worden. Hoewel het succes al groter is dan Dijkstra vooraf had verwacht, verwacht hij niet dat dit een scheepstype is dat wijdverbreid zal worden. 'Daarvoor zit er te weinig interieur in en is de boot te Spartaans. Een kleinere maat zou ook nog prima kunnen, maar daarop moet je terug naar 'ouderwetse' oplossingen zoals loodskooien. 'Ouderwets misschien, maar zeker niet versleten, begrijp me goed. Want het zijn over het algemeen heel praktische oplossingen. Wat dat betreft zijn we in de jachtarchitectuur de laatste honderd jaar eerder achteruit dan vooruit gegaan. Tegenwoordig tekenen ontwerpers vijftigvoeters met drie douches en even zoveel toiletten. Ze worden daar door de werven toe gedwongen. En het is misschien goed voor de verkoop, maar om te varen heb je er helemaal niks aan.' ☼



Bestevaer 2

Lengte over alles	16,17 m
Lengte waterlijn	14,87 m
Breedte	4,52 m
Waterverplaatsing (beladen)	20 ton
Ballast	5,5 ton
Waterballast	1.800 kg
Diepgang	2,60 m
Zeiloppervlak aan de wind	155 m ²
Zeiloppervlak ruimwinds	270 m ²
Motor	Nanni, 48 kW

*'Ik wilde een
boot, die
geschikt
zou zijn om
in koude
streken
te varen'*

