

*Met een diepgang van 2,95 meter het Wad op om droog te vallen? De aluminium Bestevaer 45ST Pure is ertoe in staat. Maar liefst drie dagen lang nemen we het eerste bouwnummer – met de veelzeggende naam Nescio – mee naar buiten voor een uitgebreide vaarimpressie.*

Tekst Marinus van Sijdenborgh  
Foto's Eric van den Bandt

BESTEVAER 45ST PURE

# DAME MET OPGESTROOPTE MOUWEN

**H**et waait zuidwest 5 als we aan het eind van de ochtend wegvaren uit Makkum met drie man aan boord. Eeuwe Kooi – de K in de naam van Bestevaer-bouwer KM Yachtbuilders – heeft ons snel rondgeleid door de boot. Bij een gemiddeld polyester toerjacht komen tuig, installatiewerk en bootgedrag grotendeels overeen, maar een excentriekeling als de Pure houdt zich daar niet aan. Klapkiel, dubbele roeren, helmstokbesturing en een verre van gebruikelijk schakelpaneel passeren de revue. De driepootconfiguratie van roeren en kiel maakt de 13 ton zware aluminium boot geschikt voor droogvallen. Dat staat dus ook op onze verlanglijst.

De dubbele roeren vormen een uitdaging bij het manoeuvreren, omdat het schroefwater niet direct langs het roerblad stroomt. “Niet te zuinig zijn op het gas,” geeft Kooi ons mee. Je kunt beter wat vaart houden anders heb je nauwelijks roerwerking. Enigszins onwennig leggen we de boot met de spring en de boegschroef tegen de sluismuur. We hijsen in de kom tussen de pieren van Kornwerderzand en steken vast een rif. Als het zeil eenmaal staat, is het moeilijk de kop in de wind te houden, ondanks de boegschroef. Op de windmeter zien we 23 knopen. Laten we zeggen: een goed windje om in te slingeren.

## Schakelpaneel

Ruime wind met een halve knoop stroom mee stuiven we richting Harlingen. “Hoe diep staken we ook weer?”, vraagt Ben en werpt een blik op de plotter. Een kieldieptemeter bestaat niet in het softwarepakket van de Garmin-plotter, waardoor we de diepte alleen kunnen relateren aan de maximale diepte van 2,95 meter (opgehaald steekt de boot alsnog 1,40 m). De mate waarin de kiel uitgestoken is wordt als percentage weergegeven op een van de plotterpagina's, net als vrijwel alle andere boot- en omgevingsinformatie. Dit houdt het schermpjespark op het kuipschot klein.

Het schakelpaneel zelf bestaat slechts uit een paar vooraf ingestelde knoppen met namen als 'night sail' en 'harbour'. “De stuurautomaat en instrumenten staan in de harbour-stand bijvoorbeeld uit,” heeft Kooi ons uitgelegd. “We zijn gegaan voor toegankelijker en eenvoudiger dan dat het al was. Het installeren is voor ons bovendien makkelijker, omdat alle draadjes niet op één plaats bij elkaar hoeven te komen. Zo kun je meerdere monteurs tegelijkertijd laten werken in de boot en bespaar je honderden uren werk. Dat kun je in de prijs laten terugkomen.” Heb je het systeem helemaal zelf ingesteld, dan weet je wat er achter iedere knop zit. De boot is alleen via de plotter tot in detail te schakelen. Voor iedere groep apparaten is er nog een schakelkast, waarin je door het overbruggen van een zekering het apparaat ook nog kunt starten, mocht de plotter uitgevallen zijn.



Nescio kruist als een open boot; de helmstokverlenger is goud waard.

### Rap!

Richting Harlingen loopt de snelheid op naar 9,6 knopen, deze boot is veel sneller dan we hadden verwacht. We maken direct al dankbaar gebruik van de standaard ingeschoren bulletalie, die via een blok aan het potdeksel naar de kuip loopt. Bij een aluminium boot van 13 ton met een mast van 21 meter hoort ook een formaat giek dat je liever niet tegen je hoofd krijgt. Als we afslaan richting de Pollendam, gaan we over op aan de wind. De boot maakt vaart en helling tegelijk en we worden op een oor geduwd. Water spat door het gangboord. Het log staat op 7,2 knoop, een prachtige snelheid waarmee je ook een paar knopen stroom uitstekend de baas kunt. Op een veilige afstand van de Pollendam gaan we overstag. Erik, de fanatiekste wedstrijdzeiler aan boord, zet de genuaschoot met de elektrische lier precies strak genoeg. "Het voelt wel een beetje vreemd om dat elektrisch te doen," geeft Erik toe. Met elektrische lieren is het immers gemakkelijk om dingen kapot te trekken. Erik vult aan: "Als je maar kijkt naar wat je aan het doen bent." Dat geldt natuurlijk ook voor handmatig bediende lieren. Bij stevig opkruisen komen de gemotoriseerde krachtpaters in ieder geval goed van pas. Hekstag, grootval en genuaval zetten we door om het zeil af te vlakken. De grootschoot (German Sheeting) grijpt aan op een centraal punt op het dekhuis, maar met

een sterke neerhouder kunnen we de twist in het grootzeil uitstekend regelen.

### Helmstok

Zonder veel druk op het roer zeilt de boot nu al hoger dan we dachten. "Deze helmstok is echt een verademing," oordeelt Ben, die al jaren vaart met een helmstok op zijn 34-voeter. "De boot voelt hierdoor veel kleiner dan 45 voet." Een overstag is zo eenvoudig dat je gemakkelijk vergeet dat je 13 ton boot onder je achterste hebt. Onder zeil neemt de helmstok een flink deel van de kuip in beslag, maar voor anker of in de haven (of op de stuurautomaat!) klap je hem gemakkelijk uit de weg voor een zee van ruimte. Kooi heeft overigens bewust de helmstok zo lang gemaakt. "Zo kun je vanuit de beschutting van het dekhuis sturen." Om te zien hoe het zeil staat hoeft je evenmin 'naar buiten': vanonder de overkapping en ook vanuit het dekhuis is het grootzeil goed zichtbaar. Sturen met de verlenger vanaf de kuiprand gaat uitstekend, hoewel de zit daar duidelijk niet voor is gemaakt. Gezeten op de kuiprand is de situatie buitengewoon overzichtelijk – alsof je op de snelweg in een vrachtwagen rijdt.

### Inparkeren

"Hier kun je wel liggen, maar dan heb je het eiland op de achtergrond en lig je in de drek," zegt Ben. We hebben juist de Vlielandbalg

verkend en zijn nu in de Vliesloot op zoek naar een geschikt droogvalplekje. Laagwater is rond etenstijd en als we na een tijdje weer vrij willen zijn om te gaan, is het handig een diep ankerplekje in de buurt te hebben. De wal van de Vliesloot is echter wel erg stijl, waardoor het risico groot is dat we niet rechtop droogvallen en de boot in het ergste geval omvalt of plat komt te liggen. Volgens Kooi kan de boot dat prima hebben. "Als je hem op z'n kant laat zakken is het niet zo erg. Het is vooral voor de bemanning oncomfortabel." Gesterkt door het marifoonweerbericht – verhoging van de waterstand en de belofte dat ons droogvalplekje een stevige lagerwal wordt – wenden we de steven richting de haven van Vlieland. Met flinke zijwind stomen we de haven in. Aan de hogerwal die we hadden uitgekozen is een sleepboot bezig. Met een soort eg veegt hij het slib op de bodem bij elkaar. Een graafmachine op een ponton pakt de bagger vervolgens uit het water. De man in de sleper grijpt naar zijn marifoon. "Tussen B en C mag je een hokje uitkiezen," kraakt het. Precies in de vakken met een korte vingersteiger. De wind in de haven mag dan meevallen, de boot is hoog genoeg om het een echte lagerwalaanleg te maken. Om in de haven te kunnen manoeuvreren hebben we het lateraalvlak van de kiel nodig, maar het is ons niet duidelijk of we de volledige 2,95 meter van de klapkiel kunnen steken. Samen met de dub-

bele roeren vraagt een dergelijk aanleg gewenning, maar het is zeker niet onmogelijk. Achteruit de box invaren is een goede oplossing. Door de gigantische helmstok heb je als roerganger dan wel de kuip voor jezelf nodig. Manoeuvreeer je vooruit, dan heb je vanwege de laag gemonteerde gashendel weinig zicht naar voren. Als de kop wegwaait komen we heel even gevaarlijk dicht bij de steiger. De boegschroef biedt uitkomst en om 18.12 uur liggen we als een spin in het web aan de steiger.

### Stoere dame

De volgende ochtend zijn we om 7.00 uur wakker. IJzeren Rinus spreekt over 'waarschuwing

zuidwest 6'. Dat moet deze boot uitstekend aankunnen, dus we kiezen gauw het ruime sop. Het is prachtig koufrontweer; hier en daar een donkere wolk, maar over het algemeen een strakblauwe lucht. Via de Stormmelk zeilen we zo ongeveer over het strand naar buiten. Met vol tuig scheuren we de zee op. De boot schiet met 8,2 knopen door het water, terwijl de windmeter 15 knopen ware wind aangeeft, een fractie van de verwachte 6 Beaufort. Dit zeilt heerlijk!

Eens kijken wat de boot kan. Onze 13-tons dame stroopt haar mouwen op. Als we Vlieland achter ons laten maken we meer helling in de golven. Er zit veel kracht in de boot en aan de wind staat er veel druk op het roer, zodat we met z'n drieën

moeten blijven trimmen om de boot onder controle te houden. Eigenlijk hebben we een rif nodig, maar niettemin gaan we als een trein! Het gewicht ramt de boot met gemak door de golftoppen. Af en toe klappt er een golf dwars op het vrijboord aan de hoge kant, waardoor de boot direct afremt. We geven de Bestevaer vrij spel. Als een sledehond met maar één doel gaat de boot ervandoor. Dit schip is gemaakt om te gaan.

### Dummyproof

De wind is inmiddels iets afgenomen en we varen met stralend weer langs het strand van Vlieland terug. De boot is volledig dummyproof gemaakt. Uit de dekingdeling spreekt de ervaring van jarenlang botenbouwen. De hoge kuipranden, het zwaar uitgevoerde aluminium, de hoge boorden en het gewicht van de boot – over alles is nagedacht. Bovendien kun je met een gerust hart tegen allerlei onderdelen leunen of op dingen staan. Het kurken dek in de kuip werkt bovendien uitstekend als antislip.

De meeste lijnen zijn teruggevoerd naar de kuip en eindigen in een stopperbank op de kuipranden. De ruimte op het voordek is groot, maar door de hoge boorden en dito zeereling blijf je gemakkelijk aan boord. De reling is overigens uitgevoerd in stemmig grijs Dyneema. Dat weegt nauwelijks wat en geeft in combinatie met aluminium geen problemen met corrosie.

De wat te klein uitgevoerde stootwillen en landvasten kunnen op meerdere plaatsen worden verstouwd: de lazarette – de berging in het achterschip – de bakskisten of de zeilenberging in het voorschip. Alle drie gigantisch uitgevoerd. De zeilenberging is zelfs zo groot dat je er met een laddertje in moet.

### Rust

Nescio kruipt op de motor voorbij VB8. De blinde tonnen van de Vlielandbalg markeren het pad naar onze beoogde droogvalplek. We zijn er nog lang niet, maar de dieptemeter staat al vijf minuten op 1,50 meter. Een trilling gaat door de boot als we een drempeltje in de vaargeul raken. De roeren steken in principe iets minder diep dan de kiel, maar door de opgeklapte kiel à 5000 kilo is de boot heklastig. Laten we het hier maar proberen. "Niet nog ietsje verder?" vraagt Ben. Willen we de boot nog enigszins richting kunnen geven, dan moeten we nog wat water hebben buiten de geul. In een paar seconden is het gedaan. De boot gaat geen kant meer op en we laten het anker vallen in 1,30 meter water. We vieren het feit dat we vastliggen met een zwarte stootwil en een glaasje limo in de kuip. "Weet je wat ik zo fantastisch vind?", zegt Ben. "Het ene moment is zo'n boot het gaafste speelgoed van de wereld, en na een paar simpele handelingen geniet je van totale rust in je eigen paradijsje."



Het tuig laat zich uitstekend trimmen. (De boegspriet waren we vergeten in te schuiven.)



De bijna vijf ton zware kiel en de aluminium roeren zorgen voor een stevige basis.



Om de kuiprand vrij te houden lopen alle lijnen het laatste stukje onderdeks.



Het uitzicht vanuit het dekhuis is uitstekend.



Stevige handgrepen in strak uitgevoerd aluminiumwerk.



Interieur fris en open uitgevoerd in bamboe en turquoise.



Even het ruitje uitnemen en je kunt de plotter van onder de overkapping bedienen.



L-vormige kombuis: handig voor koken onder helling.



Onder het bed in de punt is veel bergruimte.



Toilet met zeer degelijk uitgevoerde pomp.



## EENVOUD

Eeuwe Kooi van KM Yachtbuilders: "Leuke boten bouwen die goed zeilen, dat is makkelijk. Maar ze aantrekkelijker geprijsd maken, dat is lastiger. Daarom hebben we Dykstra Naval Architects de opdracht gegeven voor een goed zeilende boot met weinig diepgang te ontwerpen, met drie keer twee slaappleatsen, een pilothouse, een spiegelklep en een grote kuip zodat je bijvoorbeeld in de Middellandse zee ook buiten kunt leven. Dat alles eenvoudig uitgevoerd. Het concept blijkt in de smaak te vallen; we hebben al zes boten verkocht. Sommige mensen hebben geen zin in dat hele customtraject waarbij ze alles zelf moeten bedenken. De boot heeft geen echte navigatietafel. Je kunt hem natuurlijk op vlak aan stuurboord in het dekhuis leggen of je kunt kiezen voor een vaste kaartentafel. In de praktijk zit je vaak met de kaart op de kuipbank."

Waarom dit keer met een klapkiel in plaats van een hefkiel? "We hebben om ons heen gekeken wat er nog meer was. Een liftkiel stelt hoge eisen aan je constructie en dat maakt het duur. Bovendien zijn sommige mensen gevoelig voor het veiligheidsaspect ervan. Deze klapkiel-constructie is relatief eenvoudig en neemt binnen weinig ruimte in."

## Toch scheef

Ben en Erik liggen al op een oor. Met een kussen in de rug – zo'n aluminium boot blijkt best koud – zit ik uitstekend tegen het kuipschot. De wind is fris, maar de zon staat pal in de kuip. Het water klotst tegen de spiegelklep. Het zware platform scharniert bijna op de waterlijn, waardoor je vlak boven het water kunt staan. Een Dyneema-lijn houdt de klep binnen de perken. Een half boek later komt de boot steeds schever te liggen. De hellingshoekmeter in het kompas geeft al 10 graden aan. "Jongens, wie heeft de boot scheef gelegd?" Erik steekt zijn hoofd om de hoek van zijn hut. "Een beetje scheef hield ik nog wel vol, maar nu val ik bijna uit m'n bed!" Het gebrek aan comfort van een boot onder helling die niet kán bewegen is opvallend. Op zee maakt het weinig uit; je bent



In een paar seconden is het gedaan; de boot gaat geen kant meer op

Dit schip  
is gemaakt om  
te gaan!

eraan gewend. Zo op het harde zand is het verre van prettig.

Een meter water later wagen we het erop. De zware grendels van de spiegelklep schuiven gemakkelijk opzij. Via de ladder kunnen we net in het laagje ijskoude water stappen. De romp helt naar bakboord en ligt nog niet op het zand. Het bakboordroer heeft zich in de plaat begraven, de kiel en de saildrive liggen bloot. De kiel ligt tegen de romp gevleid. De bladen van de vaanstandschroef hangen er als een verlepte plant bij. De rest van het volumineuze onderwaterschip is goed te bewonderen. Het mag misschien comfortabeler zijn aan boord als de boot recht ligt, onder helling ziet een boot er toch mooier uit.

#### Glijbaan

“Het is klaar,” zegt Erik, als hij een flinke lading pasta op een bord schept. Het enige horizontale vlak in de boot is het cardanisch opgehangen gasfornuis. Buiten klinken scholeksters, meeuwen en een bruin vogeltje waarvan we de naam niet kennen. De boot maakt inmiddels 14 graden slagzij en helt nog steeds langzaam verder. Door het gebrek aan een slingerlat op het tafelblad hebben de borden de tijd van hun leven; een voor een glijden ze naar het laagste punt. Een wat scheepser tafel zou handig zijn geweest, maar laten we eerlijk zijn: wie gaat er nu onder helling aan tafel eten op een Bestevaer? “Het water staat nu op zijn laagst,” zegt Ben. Dat mag ook wel, want Laagwater Vlieland is om 17.30 al geweest. Als het water terugkomt, komt de boot weer geruisloos overeind.

#### Met uitzicht op de plaat

“We zijn los!” Een paar uur voor middernacht gaan we ankerop richting dieper water, waar we tot de volgende ochtend blijven liggen. De verlichting in het dekhuis is handig naar rood te schakelen. De blauwe lichtjes van het schakelpaneel blijven ech-

#### SPECIFICATIES BESTEVAER 45ST PURE

Lengte over alles (loa)	<b>14,25 m</b>
Lengte waterlijn (lw)	<b>12,64 m</b>
Breedte (Bmax)	<b>4,05 m</b>
Diepgang	<b>1,40-2,95 m</b>
Waterverplaatsing	<b>13 m³</b>
Ballastgewicht	<b>4900 kg</b>
Ballastpercentage	<b>37%</b>
Zeiloppervlakte (60+45)	<b>105 m²</b>
Motor	<b>Yanmar 42 pk (57 kW)</b>
Prijs vanaf	<b>589.050 euro</b>

#### INFORMATIE

**ontwerp** Dykstra Naval Architects,  
www.dykstra-na.nl, Amsterdam

**Bouw** KM Yachtbuilders, Makkum,  
+31(0)515-233000, info@kmy.nl, www.kmy.nl



Veilig vastgemaakt in de jachthaven van Vlieland.

ter onverminderd sterk. Het deklucht verlicht het voordek als een goed omheind voetbalstadion. Als we volgens de gps op de juiste plaats liggen, laten we het anker vallen. De geul is hier smal, maar we moeten het ermee zien te doen. Het anker houdt uitstekend en de boot ligt als een huis. De volgende ochtend ontbijten we in de kuip op anderhalve scheepslengte van de plaat. Met z'n vieren in het dekhuis past net niet. Zonder walstroom, dus zonder Nespresso, maar met filterkoffie. Na twee dagen op de boot hebben we zo'n beetje alle ruimtes aan boord wel bekeken. Het interieur is uitgevoerd met witte panelen, bamboe aftimmering en turquoise stoffering. “Het doet me wel wat denken aan de wachtruimte van een tandartspraktijk,” zegt Ben. Het interieur is licht, oogt fris en de indeling is praktisch, maar anders dan gebruikelijk door de aanwezigheid van een dekhuis. Zo zijn er weliswaar drie tweepersoons slaappleatsen, maar zijn er maar twee hutten. Ben heeft met z'n twee meter gekozen voor de tweepersoons kooi onder het dekhuis. De hut aan stuurboord heeft gewoon een deur en de hut in de punt biedt ook ruimte aan twee personen. Ook de overige bedden zijn ruim en slapen heerlijk. De laden onder de bedden zijn bijzonder handig. Het bed in de punt is ook voor de medemens in goede conditie vrij hoog uitgevoerd. Volgens Kooi wordt dit in de volgende bouwnummers verlaagd. “Hetzelfde geldt voor de banken in het dekhuis. Sommige mensen vinden de banken nu te hoog.” Dat vinden wij ook. Hoog of niet, de bedden slapen heerlijk.

#### Terug

Ook op de terugweg naar Harlingen moeten we kruisen. De zuidwester staat er nog steeds, maar is iets afgenomen in kracht. Ook nu zijn we weer dik tevreden over de snelheid en de manier waarop de boot zich gedraagt. Flarden bewolking komen over. Buiswater slaat af en toe tegen de voorruit. In het dekhuis zitten we heerlijk beschut, maar voor de stuurman is meer zicht prettig. “Met een ruitenwisser zou je 't goed kunnen zien,” zegt Erik. Het dekhuis is ideaal tijdens het zeilen. Met een beetje moeite zou je hier zittend kunnen slapen tijdens je wacht, zodat je om de 20 minuten om je heen kunt kijken om te zien of er onraad is. De grootste lichten zie je wel door de ruit, maar voor de details moet je toch echt even buiten kijken. Zeker als je geen ruitenwisser hebt.

#### Wat voor vlees in de kuip?

Als we later die dag bij Kornwerd de sluiswachter een goede wacht wensen, maken we de nota op van drie dagen varen. Wat voor vlees hebben we in de kuip? Op wat details na hoeven we niet overtuigd te worden: inpakken en wegwezen! De Bestevaer 45ST Pure is heerlijke boot om mee te zeilen. Degelijk en robuust, maar ook verfijnd. Een echte dame op het water, maar dan met opgestroopte mouwen. ●

*Met dank aan Simon Visser, Waddenhaven Vlieland*