



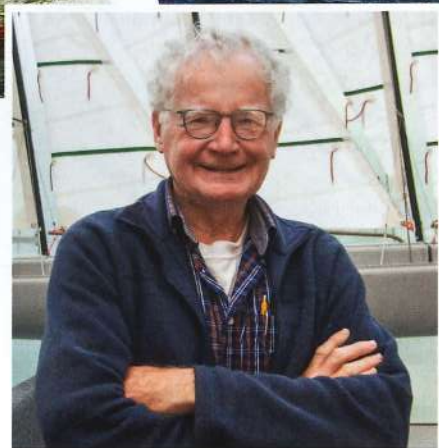
FUNCTIONEEL, GOED GEDRAG IN ZEEGANG, HOGE DAGMIDDELDEN: DE BESTEVAER HEEFT HET ALLEMAAL IN ZICH. KM YACHTBUILDERS IN MAKKUM IS DE BOUWER VAN ALLE BESTEVAERS. DIT IS DE 45 ST PURE. KM BOUWT DIT ALUMINIUM SCHIP OP EEN MEER SERIEMATIGE MANIER. DE AFMETINGEN, LOCATIES VAN DE WATERDICHTE SCHOTTEN EN DE VORM VAN HET PILOT HOUSE LIGGEN VAST, ANDERS DAN BIJ CUSTOM BUILT. OOK DE SYSTEMEN AAN BOORD ZIJN GESTANDAARDISEERD. HET EXTERIEUR IS ONBESCHILDERD, GESCHUURD ALUMINIUM, BEHALVE OP DE LOOPVLAKKEN. STANDAARD HEEFT DE PURE EEN VASTE KIEL, EEN CENTERBOARD IS OPTIONEEL.

Dijkstra: "We hebben daar twaalf jaar gewerkt voor Buitenlandse Zaken en organisaties als de United Nations Industrial Development Organisation en de ontwikkelingsbank FMO. Met vijftien Indonesiërs en vijf Nederlanders, onder wie ir. Joop de Schutter, specialist op het gebied van visserij. We hebben een programma opgezet voor gelamineerde houtbouw van kleine schepen. De grootste was een longliner van 40 gros ton. De grote bomen stonden te ver van de kust, dus in plaats daarvan werd klein hout gebruikt en verlijmd. Voor het maken van die verbindingen hebben we ook een programma opgezet. In totaal zijn 25 scheepsontwerpen ontwikkeld en meer dan 150 schepen gebouwd. We werkten op meerdere niveaus: scheepstimmerlieden gaven praktijkles op het strand; werktuigkundigen gaven les op universitair niveau." In Delft en Soerabaja zijn tanktests gehouden met scheepsmodellen en er was een uitwisselingsprogramma voor studenten. Dijkstra: "Het was dankbaar werk. In 1993 hebben we het project afgerond en overgedragen. Wel hebben we toen een kopie van het archief meegenomen. Dat hebben we dit jaar teruggestuurd, omdat er hernieuwde belangstelling bestaat naar de bouwmethodes."

in volle glorie. Nogal een 'uitdaging', want tekeningen ontbraken; die waren verbrand na een bombardement op Southampton. De oplossing werd gevonden door de romp van de J-klasseer digitaal op te meten met het toentertijd nieuwe IMS-systeem. De bondsmeters Jan van Berkel en Ward Walter waren daarmee dagen in de weer. Het resulteerde in een digitaal lijnenplan, op basis waarvan Dijkstra zijn restauratieplan kon ontwikkelen. Opnieuw in een pioniersrol, want dit was nog niet eerder gedaan. Zijn werk, naar de ideeën van opdrachtgever Elizabeth Meyer, werd een blauwdruk voor andere restauraties en luidde een opleving in van de J-klasse. Dijkstra 'deed' uiteindelijk zes van dergelijke jachten. Omdat het aantal opdrachten toenam, besloot Dijkstra een rechterhand in dienst te nemen. Dat werd Thijs Nikkels. Twee grote projecten begin jaren negentig waren de refit van de 182 voets tweemastschoener Adela en de 184 voeter Adix, een driemastschoener. De Adela was een oud, houten schip, dat een bredere romp in staal kreeg. De totale transformatie gaf de nodige controverse in de wereld der klassiekers. "Het werd onze eerste 'spirit of tradition', op die lijn zaten we snel", aldus Dijkstra.

BESTEVAER

Er kwamen ook aanvragen voor wat Dijkstra 'kleinere' boten noemt. Onder andere bij Damstra, voorloper van het huidige KM Yachtbuilders in Makkum. Rond die tijd, zeg rond de eeuwwissel-



GERARD DIJKSTRA: IN ZIJN VAKGEBIED EEN 'HOLLANDE MEESTER'. Foto Jolanda van der Linden



ZIJN ERVARINGEN MET DE SECOND LIFE IN DE OSTAR IN 1972 WAREN ZEER BEPALEND VOOR DIJKSTRA.



EEN OPNAME UIT DE INDONESISCHE PERIODE, EEN WERF IN TANJUNG PRIK, WAAR EEN 45 VOETS LONGLINER IN AANBOUW IS.



„ 'Tuigages zijn altijd overheersend geweest in onze aandacht voor de ontwerpen'

ling, ontwierp Dijkstra een zeilboot voor zichzelf. Zonder compromis, Spartaans, te zeilen door een kleine bemanning. Uitgevoerd in onbehandeld aluminium. Lees: weinig onderhoud en geen schilderkosten. En een rechte boeg, toen al. Omdat lengte loopt. In dit ontwerp verwerkte Dijkstra alle opgedane kennis en ervaring. "Het moest een functioneel schip zijn, met een goed gedrag in zeevang, zodat de bemanning niet vermoeid raakt. Gekoppeld aan hoge daggemiddelden van pakweg 180 mijl. Het enige wat hij niet doet is met 20 knoop voor de wind weg planeren. Je kunt niet beide eigenschappen hebben. Brede achterschepen werken alleen als de boten licht zijn; anders houden ze water vast. Maar ze bieden natuurlijk wel meer binnenruimte. Dat is een keuze. Onze keuzes richten zich op een ander compromis: een schip dat onder alle omstandigheden goed presteert. Met veel tuig, maar wel goed hanteerbaar. Door mijn achtergrond zijn tuigages overheersend geweest in onze aandacht voor de ontwerpen. De dekingdeling van onze schepen werkt gewoon."

Hij vervolgt: "Wat de Besteveer betreft, ik

had nooit verwacht dat zoveel mensen zouden meegaan in dat concept. Er zijn bijna vijftig Besteveers gebouwd."

STAD AMSTERDAM

De Besteveer kan zeker als mijlpaal worden gezien, en de klipper Stad Amsterdam is dat ook. De gemeente Amsterdam wilde (samen met uitzendbureau Randstad) een eigen schip, en er was daar een werkgroep voor gevormd. Die deed het nodige vooronderzoek en was in archieven op een klipper gestuit met de naam Stad Amsterdam. Men wilde een voorontwerp om het plan te illustreren en kwam met die vraag bij Dijkstra. Die trad andermaal in een pioniersrol, want sinds 1870 was er geen zeegaande zeilklipper gebouwd in ons land. "Die oude Stad Amsterdam was een handelsklipper en had daarom een volle romp van voren. De

Amerikaanse klippers en ook de Cutty Sark hadden een veel mooiere romp. Dus heb ik in overleg voor een andere rompvorm gekozen, waarin de eigenschappen van wel tien rompen zijn gecombineerd. Een gelukkige keuze, want de huidige Stad Amsterdam is een zeeschip dat geweldig zeilt."

DYNARIG

In 2006 verscheen een andere blikvanger op het water, met een baanbrekende tuigage: de 88 meter lange Maltese Falcon. Het schip is voorzien van drie ongestaagde, draaibare carbon masten, met elk vijf zeilen, dwarsgetuigd. Zeil zetten is minutenwerk en overstaggaan kan in 90 seconden. Dijkstra: "We kregen de vraag om een bestaande romp van een nieuw tuigage te voorzien. Op lange oversteeken in de passaatroute voldoen ra's goed, maar op een



DIJKSTRA ONTWIERP DE RUIM 46 METER LANGE SCHOENER WINDROSE OF AMSTERDAM VOOR VASTGOEDTYCOON CHRIS GONGRIEP, DIE HET IN 2002 OP ZIJN EIGEN WERF HOLLAND JACHTBOUW BOUWDE. HET SCHIP BRAK TWEE MAAL HET TRANSATLANTISCHE SNELHEIDSRECORD, IN 2002 EN 2005. Foto Tim Wright