



Bouwen voor in het ijs

'EEN GOED DEKHUIS IS LEVENSPRETTEND'

Hoe je een boot bouwt voor in het ijs, dat weten ze in Makkum. We praten met aluminiumbouwer Eeuwe Kooi over de verschillende gradaties van zeilen in het hoge noorden en ontdekken wat je daarvoor nodig hebt.

Tekst MARINUS VAN SIJDENBORGH DE JONG (marinus@zeilen.nl)
Foto's LAURENS MOREL en KM Yachtbuilders

Wat je nodig hebt?" vraagt Eeuwe Kooi. "Dat ligt eraan. Wil je ermee naar Spitsbergen, wil je ergens beschut in een baai overwinteren of wil je óp het ijs overwinteren?" Als zeiler is de eigenaar van KM Yachtbuilders zelf ook een paar keer per boot naar Groenland geweest. "Voor Spitsbergen heb je eigenlijk niets extra's nodig," stelt hij. Als je een Bestevaer hebt althans, want dat is, na zo'n vijftig gebouwde exemplaren van dit aluminium jacht, het referentiekader van de werf. Zo'n boot heeft opgelaste bolders in plaats van kikkers op dek en is standaard met waterdichte schotten uitgevoerd. Bovendien is het bouw materiaal, aluminium, beter bestand tegen een ruwe omgang dan de gemiddelde polyester boot. Maar voor al die extra's moet je natuurlijk wel de portemonnee trekken.

Elegante tank

Is zo'n boot niet veel zwaarder uitgevoerd dan waar mensen hem voor gebruiken? "Jazeker, net als het merendeel van alle Landrovers die in Nederland rondrijden," meent Kooi. Iets dergelijks geldt voor veel boten in Nederland; ze zijn in staat zijn hun eigenaar op de mooiste plekken ter wereld te brengen, maar verlaten de jachthaven zelden. Van de vijftig gebouwde Bestevaers is slechts twintig procent regelmatig op hogere breedten te vinden. "Als mensen zo'n boot laten bouwen, weet je nooit wat ze ermee gaan doen. Wie weet wel precies wat hij of zij wil? Het gaat erom dat de boot het kan, áls ze het ooit zouden willen." Een boodschappenlijst voor Spitsbergen, volgens Eeuwe Kooi: "Je neemt een sterke ankerlier, bolders die sterk genoeg zijn om een paar boten tegelijk te houden, een motor die er niet zomaar mee ophoudt vanwege een beetje water in de tank, en een kachel die het ook doet zonder stroomtoevoer." In principe kun je het ook met een productie jacht doen, als je niet in het ijs vast komt te zitten. "Je moet er wel een beetje slim over nadenken, natuurlijk. Bouw je een kachel in, dan moet je je er bewust van zijn dat de kachel altijd moet kunnen blijven branden. Een kachel inbouwen in een caravan is wat anders dan een kachel inbouwen voor Spitsbergen." Extra veilig uitvoeren kan ook. Bij de Bestevaers valt verdikking van de boegbeplating (van 7 naar 10 mm) en het plaatsen van extra stringers onder 'ijsversterking'. "Maar het moet wel een beetje blijven zeilen," vindt Kooi: "Ik heb elders wel eens gezien dat een boot drie keer zo dik werd gebouwd en vervolgens werd verkocht omdat hij slecht zeilde."



Maar het moet wel een beetje blijven zeilen

EEUWE KOOI

Overwinteren in het ijs

Het wordt anders als je ook echt met de boot wilt overwinteren, in een baai, beschermd tegen het meeste ijs: "Bijvoorbeeld in een kom met een smalle opening, of met beperkte diepte." In de baai ligt de boot dan voor anker of als een spin in het web. Geringe diepgang vormt hierbij een veiligheidsaspect, dus boten met een hefkiel of midzwaard zijn dan aan te raden. "Op die manier kun je in ondieper water liggen waar het ijs niet bij kan," stelt Kooi. *Growlers*, ijsbergen waarvan een groot deel onder water steekt, lopen vast voordat ze de boot kunnen bereiken – als ze al in de baai kunnen komen. Voor temperaturen onder nul in Nederland is hoogstens een werkende kachel nodig, terwijl je voor overwinteren op en tussen het kruisende ijs eigenlijk al je appendages wil kunnen intrekken. "Van die laatste categorie zijn er maar een paar gebouwd, voor zover ik weet," zegt Kooi. "*NanuQ*, die wij hebben gebouwd en de Franse *Tara* zijn misschien wel de enige."

EXPEDITIEJACHT BOUWEN



Deur naar de kuip:
waterdicht afsluitbaar.

Scepterpotten: groot en
geïntegreerd in de voetrail.

Bestevaer 56ST Tranquilo
in het ijs.

▲ Maximale ventilatie om vochtige lucht af te voeren.

Tara is de huidige naam van de speciaal voor op het ijs gebouwde 36 meter lange aluminium schoener, die veel bekendheid verwierf als schip van wijlen zeiler en avonturier Peter Blake. Toen heette het schip *Seamaster*, maar oorspronkelijk werd de boot gebouwd als *Antarctica*. De boot heeft intrekbare appendages en zeer beschut gemonteerde schroeven. “Hoewel die volgens mij ook wel eens vervangen moesten worden door ijsschade,” zegt Kooi. “Op de door ons gebouwde *NanuQ* is alles wat onder water uitsteekt, in elk geval intreikbaar. *NanuQ* is zo gebouwd dat de boot op het ijs kan worden geduwd.” Waar elk ander schip door zijn rechte vrijboorden plat zou worden gedrukt door het kruierende ijs, wordt *NanuQ* door haar schuin invallende boorden en ronde kimmens omhoog geduwd, als een kurk uit de fles. Het kruierende ijs kan de boot bovendien op zijn kant leggen. “We hebben uitgerekend dat dat prima kan. Je kunt alleen wat moeilijk bij de kachel als de boot op zijn kant ligt. Daarom hebben we de kachel zo gemaakt dat je hem los kunt maken en weer ‘rechttop’ neer kunt zetten; zonder kachel red je het niet als het buiten min veertig is.” Of Kooi ooit nog zo’n boot als *NanuQ* voor een klant kan bouwen? “Dergelijke boten zijn uniek - weinig mensen zoeken zulke extreme situaties op.”

Dekhuis als levensredder

Het kost moeite om Kooi van zijn referentiekader los te weken. Wat heb je nodig op de boot als je begint bij het begin, uitgaande van een boot die goed zeilt en aan de basis fatsoenlijk in elkaar zit?

“Dat hangt natuurlijk helemaal van je budget af,” denkt hij hardop. “Op volgorde van prioriteit: het moet een veilige boot zijn - ik zou altijd een metalen boot doen. Eentje met een dekhuis of stuurhuis, waar je in kunt zitten en wacht kunt houden... Misschien is dat wel belangrijker dan het materiaal van de romp. Ja, dat heeft voorrang. Zonder dekhuis of stuurhuis sterf je langzaam buiten in je kuip. Dat betekent niet dat je zonder niet aankomt, maar je komt wel heel koud en beroerd aan. Ja, een dekhuis is cruciaal.”

DANK AAN DIJKSTRA

In 2004 bouwde de Makkumer werf van Eeuwe Kooi de volledig aluminium *Bestevaer 2* van Gerard Dijkstra (zie ook het dubbel-interview op pagina 22). Het bleek een succes voor de Makkummer werf.

Inmiddels is er ook een aantal specifiek voor het ijs gebouwde jachten van stapel gelopen, waaronder *NanuQ*. Het is lastig te zeggen hoe de werf zonder Dijkstra zou zijn geweest. Veel boten die we bouwden, zijn ontworpen van hem. Toen hij die boot ontwikkelde en zei: ‘Dit wordt mijn eigen boot’, zou ik dom zijn geweest als ik iets anders was gaan bouwen.”

“De rechte boeg en het schuine achterschip werden een trend. Het feit dat we de boot ook voor Dijkstra zelf bouwden, heeft erg geholpen. Aan de andere kant waren we toen al niet niks; je doet toch wat goed, anders had hij wel een andere werf uitgezocht. Samen heeft dat ons een flinke sprong vooruit gebracht. Zestig tot vijfenzeventig procent van onze klanten komt voor dat type boot.”

‘Met stress is er niets meer aan’

“Verder heb je goede isolatie nodig, een fijn kacheltje. Als je budget laag is, kun je een kleine houtkachel nemen of een dieselmacheltje zonder elektronica. En zorg ervoor dat alles aan boord overbemeten is: een goed anker, ankerlier, lieren. De motor hoeft niet overbemeten te zijn; dat is toch maar een hulpmotor. En de zeilen moeten ook een storm aankunnen. High tech of Dacron, kan allebei, als het maar niet halverwege in stukken waait. Dan krijg je zo’n stress, dan is er niets meer aan.”

Alles wat daarna komt, noemt Kooi secundair: bolders, lange lijnen en navigatieapparatuur. “Met een gps’je en een iPad kom je al ver. Standpijpen zijn fijn, maar zo lang het water nog vloeibaar is, maakt het niet uit. Je kunt de reling hoger en massief maken voor extra veiligheid. Prioriteit: een sterke romp en een dekhuis. En een goed zeilende boot met solide uitrusting.” [Z](#)