

een leven  
in superjachten

GERARD  
DIJKSTRA

*biografie van een meesterontwerper*

Jules Bänffer

Eerste druk 2024

© Jules Bänffer

© Uitgeverij Hollandia, Haarlem

(e-mail: [info@gottmer.nl](mailto:info@gottmer.nl))

Uitgeverij Hollandia maakt deel uit van de Gottmer Uitgevers Groep BV

Foto voorzijde: Klaas Wiersma; foto Maltese Falcon achterzijde: Onne van der Wal; foto auteur: RTV Utrecht/Michael van Houwelingen

Omslagontwerp en vormgeving: Bas Dorbeck, DC studio

ISBN 978 90 641 0790 0

NUR 484

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veelvoudig, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

[hollandia-boeken.nl](http://hollandia-boeken.nl)

# INHOUDSOPGAVE

	VOORWOORD	4
	INLEIDING	8
HOOFDSTUK 1	JAREN ZESTIG <i>De jonge Dijkstra</i>	10
HOOFDSTUK 2	WEDSTRIJDZEILEN <i>Op gevoel win je geen wedstrijd</i>	24
HOOFDSTUK 3	INDONESIË <i>Het avontuur verlengd</i>	44
HOOFDSTUK 4	REVIVAL VAN DE J-KLASSE <i>De puurste vorm van wedstrijdzeilen</i>	54
HOOFDSTUK 5	EERSTE ONTWERPEN, TOT 2000 <i>Voor het eerst ongestaagd</i>	88
HOOFDSTUK 6	THUISHAVEN <i>De man in zijn veilige box</i>	100
HOOFDSTUK 7	BIG CLASS OF SUPERJACHT? <i>De overtreffende trap</i>	110
HOOFDSTUK 8	ONTWERPEN NA 2000 <i>Doorgetrokken lijnen</i>	148
HOOFDSTUK 9	DWARSGETUIGD <i>Kathedralen van de zee</i>	178
HOOFDSTUK 10	HET DNA VAN DIJKSTRA <i>Het rode potlood</i>	192
HOOFDSTUK 11	SPECIALE PROJECTEN EN DUURZAAM VAREN <i>Ontwerpen voor een betere wereld</i>	200
HOOFDSTUK 12	ONDERZOEK EN ONTWIKKELING <i>Speurneuzen</i>	220
HOOFDSTUK 13	DE TOEKOMST <i>Mooie schepen die goed zeilen</i>	226



NAWOORD TOM WAES	234
INTERMEZZO'S	
<i>Theo Kampa</i>	43
<i>Marilyn Mower</i>	87
<i>Kick Kleverlaan</i>	176
BIJLAGE I <i>Ontwerpen</i>	236
BIJLAGE II <i>Boeken Gerard Dijkstra</i>	242
BIJLAGE III <i>Onderscheidingen</i>	242
BIJLAGE IV <i>KIVI NIRIA Award</i>	244
BIJLAGE V <i>Oceaanzeilwedstrijden</i>	245
FOTO'S	246
BRONNEN	246
DANKWOORD	248

# INLEIDING

*'There is little object in travelling tough,  
just for the sake of being tough.'*  
*Hudson Bay Company*

Voor hemzelf had het niet gehoeven, een boek over zijn leven. 'Ik heb al een boek geschreven,' is zijn eerste reactie. 'Tien jaar zeilen in 1981.' En na aandringen: 'Mijn ontwerpen spreken voor zich.' Maar na drie keer een stellige 'nee' kunnen we toch aan de slag. Dat wil zeggen, hij gaat zelf aan de slag en komt de week daarop met twee uitgeprinte A3-vellen met data, scheepstypen, wedstrijden en gewonnen prijzen, symposia en papers. Ik moet even glimlachen als hij de vellen uitvouwt op het veel te kleine tafeltje op het binnenplein van het Scheepvaartmuseum.

Dit is hoe iedereen Gerard Dijkstra kent: feitelijk, gedetailleerd en nauwgezet. 'Een mooi overzicht,' zeg ik. 'Maar dit is niet wat ik bedoel. Ik wil mensen spreken – eigenaren van de jachten die je hebt ontworpen, je vrienden en vooral ook je thuishaven, vroeger en nu – over hoe je bent gevormd tot wie je nu bent.' Hij denkt even na, de vellen blijven onberoerd liggen, we laten het onderwerp rusten. Een week later zegt hij: 'Oké, vraag maar wat je wilt weten.'

Zo'n half jaar en meer dan 60 gesprekken later ligt dit boek bij de drukker. Dit is het levensverhaal van een visionaire zeiljachtontwerper die zijn tijd ver vooruit is. Die al in 1979 het boekje *Natuurlijke energie aan boord* schrijft, lang voordat het woord duurzaamheid bestond. Die de wereld verrast met het revolutionaire Dynarig, dat teruggrijpt op de dwars-getuigde schepen van weleer. Voor dit tuig hoeft niet een dozijn matrozen de mast in, maar hijs en reef je de zeilen met een druk op de knop.

Gerard werkt het liefst in de schaduw van zijn ontwerpen en pronkt niet met zijn enorme staat van dienst en zijn internationale roem. Maar bijna iedereen kent *Rainbow Warrior*, de klipper *Stad Amsterdam* en *Ecolution* van astronaut Wubbo Ockels en herkent de iconische foto van *Maltese Falcon* met haar enorme zeilen als gordijnen. Onder zeilers is het merk Bestevaer een begrip. Allemaal ontwerpen van Gerard Dijkstra.

Gerard is een van de eerste professionele Nederlandse wedstrijdzeilers. Hij is het enige betaalde bemanningslid op de winnende *Flyer* van Conny van Rietschoten in de Whitbread Round the World Race (1977/78). Hij brengt als eerste in Nederland sponsoring in de zeezeilsport met zijn *Second Life* (1976) – inclusief een modeshow aan boord. Hij is de eerste in Nederland die weerrouting toepast tijdens zeilwedstrijden. Als selfmade scheepsarchitect krijgt hij de opdracht om de J-klasser *Endeavour* totaal te renoveren (1989) en hij werkt met carbon masten als het gebruik daarvan nog lang niet gangbaar is (1995). Terugkijkend zegt

hij: 'Het is verbazingwekkend dat ik dit allemaal heb mogen en kunnen doen. In deze tijd zou dat niet meer kunnen, de projecten zijn te complex geworden.' Dit jaar vierde Gerard zijn 80ste verjaardag. Tijd dus voor een boek.

Het is geen chronologische biografie geworden; we hebben gekozen voor een thematische opzet en houden daarbij subtiel de chronologie aan. Want als je de tijdlijn van het boek uitschrijft, dan zie je dat de thema's met elkaar verweven zijn. En dat Gerard zo ongeveer om de tien jaar een andere fase van zijn leven inluidt. Van de wedstrijdaren 70, tot zijn jaren in Indonesië en zijn eerste project in de J-klasse. Daarna zijn eerste eigen ontwerpen die overgaan in het begin van de Bestevaer-lijn en tegelijkertijd de grote in het oog springende Big Class-ontwerpen.

Hoe divers ook, Gerards ontwerpen zijn grotendeels te vatten onder de grote algemene deler 'klassiek modern', of zoals het ook wel wordt genoemd, *Spirit of Tradition*: klassieke schepen die zijn aangepast of herbouwd in de geest van het originele ontwerp. In de praktijk gebruikt hij het oorspronkelijke lijnenplan van het schip en vult dat aan met moderne technieken en materialen, al dan niet met aanpassing van het onderwaterschip.

Van begin tot eind is Gerard bij de samenstelling van deze biografie betrokken geweest. Hij heeft niet het laatste woord over de tekst gekregen, maar zijn kenmerkende rode potlood was nooit ver weg en werd altijd gewaardeerd vanuit de wens om zijn verhaal compleet te maken. Daar hoort ook een volledige lijst bij van alle ontwerpen van Gerard zelf, en intussen van Dykstra Naval Architects (DNA). Zijn gedachtegoed leeft voort in zijn ontwerpen en daarmee heeft hij toch gelijk gekregen: zijn ontwerpen spreken voor zich.

Van stagiair tot techmiljardair, ze prijzen Gerard allemaal om zijn bescheidenheid en zijn zorgvuldigheid. Misschien is dat wel zijn grootste nalatenschap: de manier waarop zijn voormalige bureau werkt en met klanten omgaat. Het opende voor mij deuren die vaak gesloten blijven achter een geheimhoudingsverklaring. Het gaf mij toegang tot de archieven van gerenommeerde fotografen en het leverde gesprekken op waaruit ik vrij mocht citeren, alhoewel soms met het verzoek niet in detail te treden over de afzender.

Gerard is weliswaar bekend van de superjachten, maar het zijn niet alleen de rijken der aarde die de weg naar het kantoor in het Amsterdamse Scheepvaartkwartier weten te vinden. Het zijn mensen met een passie voor 'natuur en techniek', zoals hij dat zelf verwoordt. En waar kun je die passies beter combineren dan op het water bij het zeilen?

Dat is wat Gerard dan ook tegenwoordig het liefste doet: zeilen met zijn vrouw Loontje, scharrelend over het Wad. Samen zeilen doen ze al meer dan 50 jaar. Nu in het kleinste en meest duurzame schip dat hij heeft ontworpen. Met het comfort van elektrische lieren, de karakteristieke (blauwe-diesel)kachel aan boord en de beschutte plek achter het kenmerkende dekhuis. Want, in zijn eigen woorden: 'Waarom zou je stoer doen en jezelf die luxe ontfegen?'

**Jules Bänffer**



'Van de eerste OSTAR heb ik vooral op technisch en ontwerpgebied veel geleerd, niet op zeilgebied. Met de wetenschap van nu had ik het schip veel stabiel gemaakt en er veel meer zeil op gezet. Ook wat betreft sterkte heb ik veel geleerd, nadat ik zag wat er allemaal kapotging. En op managementgebied: wat er allemaal georganiseerd moet worden om zo'n wedstrijd te varen.'

*'Om mijn eerste ontwerp meteen Bestevaer te noemen, daar moet je inderdaad wel lef voor hebben. De naam was overigens bedacht door De Telegraaf en de AVRO, mijn hoofdsponsors. Maar ik had een heel rationele aanpak en dacht: dan moet je ook wel ergens mee aankomen. Bestevaer was mijn eerste ontwerp dat in de vaart kwam. Wellicht een groot schip om mee te beginnen, maar ik had al meer dan 15.000 zeemijl ervaring met deze maat schepen en ik had er goed over nagedacht.'*

En dus kun je Gerard dagelijks bij Huisman vinden, doordeweeks in de tekenkamer en in het weekend in de loods. Vaak in het gezelschap van Pieter Klapwijk, een ingenieur uit Delft met veel zeilervaring.

Pieter: 'Ik had gehoord dat Gerard een boot ontworpen had en wel een handje kon gebruiken. Hij was vijf jaar ouder dan ik, had de OSTAR gevaren en dit schip ontworpen, dus ik keek echt tegen hem op. Vanaf het najaar van 1975 totdat de boot te water ging, hielp ik hem mee met Bestevaer. 's Morgens reden we naar Vollenhove in zijn oranje Simca, 's middags terug naar Amsterdam en de volgende dag weer naar Vollenhove. Ik ging 's avonds niet terug naar mijn studentenhuus in Delft, dat was niet de moeite. Dus ik heb toen zo ongeveer bij hen thuis in de Van Baerlestraat gewoond. Dan zat ik 's avonds met Loontje op de bank te kletsen. Gerard zei niet zo veel, hij vroeg alleen maar inhoudelijke dingen. Heb je dit gedaan of is dit zo? Of hij zat boven te tekenen. Hij was altijd aan het tekenen of iets aan het uitrekenen. Dat was wel bijzonder, ja. Na afloop, toen Bestevaer te water was gelaten, hadden we een diner. Ik had tot die tijd nog nooit een compliment gehad van Gerard. We deden ieder gewoon ons ding. Bij dat diner zei Loontje: "Wat leuk dat je Gerard hebt geholpen. Hij vindt het zo heerlijk, ook jouw gezelschap." Ik viel bijna van mijn stoel, want ik had zoiets nog nooit gehoord van Gerard. Toen dacht ik: die vent is nou eenmaal zo gebakken en vanaf dat moment voelde ik me helemaal op mijn gemak bij hem. Dat was nadat we zeven of acht maanden samengewerkt hadden.'

Zeiler en mastenmaker Aedgard Koekebakker is ondertussen een goede vriend van Gerard geworden en gaat op diens verzoek de mast van Bestevaer in om de bevestiging van de verstaging te bekijken. Aedgard herinnert zich: 'Hij kwam vier jaar later met die Huisman-boot aanzetten, zijn eerste echte ontwerp. Ik controleerde de mast voor hem en zei: "Die mastbelslagen, dat doen wij in Breskens anders." Gewoon een opmerking, zonder direct te denken aan mogelijke riskante gevolgen. De mastbout waar de verstaging aan vastzat, daar deden wij een bus omheen.'

*Linksboven: Aan boord van Bestevaer, kort na vertrek uit Newport; Loon op Bestevaer; voor Thijs, Gerard jr. en Daan was vissen altijd een hoogtepunt; doop Second Life in Poole. Linksonder: Als navigator en voordekker tijdens een wedstrijd met Douwe Gastra aan het roer.*

Endeavour J/K4 bij haar eerste wedstrijd na de refit in 2010.

## HOOFDSTUK 4

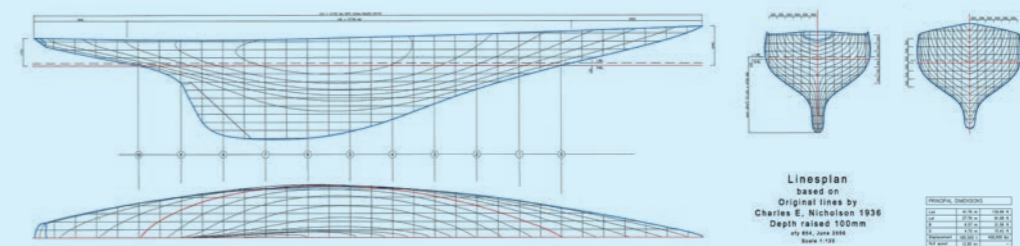
# REVIVAL VAN DE J-KLASSE


## De puurste vorm van wedstrijdzeilen

*'Het mooie van de J-klasse? Vijftig meter mast, bijna duizend vierkante meter zeil en dertig man aan dek. Het is de puurste vorm van wedstrijdzeilen net als in de jaren 30 van de vorige eeuw, toen met deze schepen de America's Cup werd gevaren. Alleen hebben ze nu hydraulische lieren. Het is close combat: de krachten zijn gigantisch en een dodelijk ongeluk is zo gebeurd. Je hebt heel veel expertise nodig om met deze schepen te varen en het is fenomenaal om op zo'n schip te manoeuvreren. Technisch is het de pinnacle, de kroon op het werk van het ontwerpen van wedstrijdjachten. Het is te vergelijken met het bouwen van vliegtuigen in die tijd.' Het is een van die onderwerpen waar je Gerard heel enthousiast over kan horen praten: de J-klasse.*

$$J = .18 \frac{L\sqrt{SA}}{\sqrt[3]{D}} = 76$$

Universal Rule,  
meetformule  
voor de J-klasse.





Endeavour J/K4 tijdens haar eerste proefvaart vanuit Den Helder in 1989. De zeilen waren nog niet optimaal.

## ENDEAVOUR, JK4 (1934/1989)

Het is op *Velsheda*, de provisorisch gerestaureerde J-klasser die in de jaren 80 op de Solent zeilt, dat Elizabeth Meyer de contouren van het *Endeavour*-project herkent. Het is een van de drie overgebleven originele J's. Weggezaakt in de Zuid-Engelse modder, met het getij dat vrij spel heeft in haar interieur, is *Endeavour* tientallen jaren aan haar lot overgelaten. Nu, in 1984, staat zij gestut door schragen vlak bij Calshot onder Southampton, op een braak stuk grond van wat ooit een militair vliegveld is geweest.

'De toenmalige eigenaar had het schip voor de prijs van 20 dollar gekocht. Vervolgens had hij haar uit de modder getrokken en op het droge gelegd,' vertelt Gerard. 'Hij is toen begonnen om de gaten in de romp dicht te maken. Heel simpel: oude plaat eraf, nieuwe plaat erop. Hij had geen geld en geen haast, en heeft dat geloof ik acht jaar volgehouden. Toen zag Elizabeth het schip liggen en zij herkende de lijnen. Zij komt uit Newport, dus ze kent de geschiedenis van de J's.'

'Het was liefde op het eerste gezicht,' zegt Elizabeth jaren later over haar ontdekking. 'Een droom die uitkwam.' Je moet haar kennen om te begrijpen hoe ze verliefd kon worden op deze bonk roest vol gaten, zonder ook maar de minste tekenen van de klasse die ze ooit had.

Elizabeth groeit op in Newport (Rhode Island), de bakermat van het zeilen aan de Amerikaanse oostkust en de plaats waar in de jaren 30 de America's Cup werd gevaren met de J-klassers. Voor haar zijn de verhalen over de J-klasse '*bedtime stories*'. Haar moeder, een getalenteerd zeiler in de Star-klasse, vertelt haar voor het slapengaan verhalen over zeilen in de J's als het ultieme zeilen en dat haar dochter dat helaas nooit zal meemaken. 'Toen heeft ze het zaadje geplant dat ervoor zorgde dat ik de liefde voor de J's heb opgepakt,' zegt ze daarover in het tijdschrift *Classic Boat*.

Dat zaadje leidt er ook toe dat Elizabeth *Endeavour*

in 1984 koopt voor een habbekrats. Zij komt met de eigenaar overeen dat hij nooit het bedrag zal noemen dat zij ervoor betaald heeft. Twee jaar lang werkt ze aan het schip om het weer waterdicht en vaarklaar te krijgen voor de definitieve restauratie. Daarna wordt *Endeavour* te water gelaten en over Het Kanaal naar de werf van Huisman gesleept in het pittoreske Overijsselse Vollenhove.

Waarom juist Huisman? Volgens Alice Huisman, dochter van de oude directeur Wolter Huisman, vanwege de innovatieve technieken die de werf toen al toepaste, onder andere bij het bouwen van de mast met aluminium platen. De mast die Elizabeth op *Endeavour* wil, moet de hoogste worden die op dat moment op een sloepgetuigd schip staat. Huisman heeft die techniek in huis en, niet onbelangrijk, Wolter heeft een goede scheepsontwerper in gedachten die dit project zou kunnen begeleiden en die past bij het pittige karakter van Elizabeth. Zo komt Gerard Dijkstra in beeld. Na het zeilen van de beide Trans-Atlantische soloraces heeft hij verschillende werkzaamheden verricht voor Huisman, waaronder het optimaliseren van wedstrijdjachten. Daarnaast hebben Gerard en Wolter samen veel wedstrijden gevaren op zee en liggen ze elkaar goed.

Gerard is al een aantal jaren in Indonesië aan het werk als Wolter hem op Java op komt zoeken. 'Ik heb een leuk project voor je,' zei hij. Hij wist dat ik out of the box kon denken en dit was echt zo'n project waarbij dat nodig was.' Dankzij Gerard wisten wij hoe om te gaan met de schootbelasting, de compressiedruk op de masten en de belasting van de tui-gage.' Evert van Dishoeck, destijds projectmanager bij Huisman, herinnert zich heel goed hoe belangrijk de inbreng van Gerard was bij dit project. 'Samen met Jelle Gerritsma (hoogleraar aan de TU Delft, JB), die ook bij ons commissaris was, zorgde Gerard voor nieuwe inzichten op scheepsbouwkundig gebied. Dat waren in die tijd enorme innovaties en daar liepen wij in Vollenhove mee voorop.'

*Endeavour* wordt de eerste gerestaureerde J. Nog twee, *Velsheda* en *Shamrock V*, zullen volgen. Dit zijn de enige originele J's van de oorspronkelijke tien. Elizabeth Meyer blijft de stuwende kracht die met niet-aflatende energie werkt aan de heropleving van de klasse. Het is door haar inspanningen dat de J's worden gerestaureerd en dat ze weer wedstrijden varen. Zou dat het gevolg kunnen zijn van de *bedtime stories* die haar moeder haar vertelde?

Het herscheppen van *Endeavour* van bonk roest naar de grandeur van weleer is voor Gerard en de Huisman-werf een baanbrekend project en vormt het begin van een levenslange samenwerking. Gerard, die dan nog niet veel modellen op zijn naam heeft staan, begint er zijn carrière mee als ontwerper van grote klassieke zeiljachten. Zijn kennis, ervaring en onderzoek bezorgt hem de titel van *technical officer* van de J-klasse. Het zorgt er ook voor dat hij en zijn kantoor niet meer weg te denken zijn in de technische ontwikkeling van deze klasse.

Dykstra Naval Architects, de opvolger van Gerards eenmansbedrijfje op die eerste etage aan de Van Baerlestraat, heeft een bepalende rol gespeeld in de restauratie, bouw, optimalisatie en handicap van de J-klasse.

In 2010 is de tweede refit van *Endeavour* een feit. Cassio Antunes is dan de eigenaar. *Endeavour* ondergaat in Nieuw-Zeeland een volledige refit om haar aan te passen aan de laatste technische ontwikkelingen, zonder haar karakter aan te tasten. Projectmanager is Jon Barrett, de eerste kapitein op *Endeavour* en nog altijd shore-manager van het schip.

Het dek wordt versterkt en aangepast aan de grotere krachten die erop komen als gevolg van de huidige tuigage en de manier waarop de moderne hightech zeilen getrimd kunnen worden. Snellere lieren en sterker dekbeslag worden gemonteerd, het houtwerk grotendeels vervangen en systemen gemoderniseerd, maar het oude interieur wordt zorgvuldig teruggeplaatst. *Endeavour* is klaar voor de volgende fase in haar bestaan. Zij wordt van Nieuw-Zeeland naar Florida verscheept en zeilt dan naar St Barths, waar zij haar eerste wedstrijdserie met succes zeilt.

In de J-klaseserie eindigt zij als eerste en verslaat daarmee haar oude concurrenten: een beter debuut is niet denkbaar. Het zal echter bij deze wedstrijdserie blijven. *Endeavour* wordt sindsdien liefdevol onderhouden, is in betere conditie dan ooit en maakt vele mooie tochten, maar deelnemen aan wedstrijden is er niet meer bij.

*Endeavour tijdens de St Barths Bucket Regatta, 2012. Onderaan: Gerard met John Barrett (rechts op foto).*



## VELSHEDA, JK7 (1933/1997)

*'Als je enige lol is dat je een snellere boot wilt dan je concurrenten, dan kan je niet goed wedstrijdzeilen. En dan krijg je ook nooit een klasse van de grond. Als iedere nieuwste boot sneller is dan de vorige, krijg je geen competitie. Daarom hebben we, zodra we betrokken waren bij de J-klasse, gezegd dat we de schepen gelijkwaardig willen maken in hun prestatie. Dan zal er één met licht weer beter zijn en een ander in zwaar weer. Maar probeer ze bij elkaar te houden, dan kan je een goede wedstrijd varen. Je kan wel zeggen dat ik daar als technical officer van de klasse veel invloed op heb gehad.'*

De laatste jaren van de 20ste eeuw worden ook wel gekenmerkt door de nog nauwere samenwerking die DNA altijd heeft gehad met gespecialiseerde interieurontwerpers en stylisten. Vanaf het begin in 1985 is John Munford, ontwerper van klassieke interieurs en meubels, bijvoorbeeld betrokken bij het ontwerp van het interieur van *Endeavour*. De samenwerking tussen John en Gerard is hecht en ook bij latere projecten blijft hun intensieve samenwerking intact. Voor beiden is het een pionierstijd waar zij met veel plezier aan terugdenken.

De tweede J-klasker die Gerard en John samen onder handen mogen nemen is *Velsheda*. Camper & Nicholson bouwde haar in 1933, in Gosport aan de Solent, voor William Stephenson, eigenaar van warenhuisketen Woolworth. Stephenson vernoemde de boot naar zijn drie dochters: Velma, Sheila en Daphne. Na haar tewaterlating heeft zij een intensief wedstrijdscircuit in de Big Class-series gevaren en gewonnen. Ze heeft nooit meegedaan aan de America's Cup, maar wel tegen de toenmalige uitdagers *Shamrock* en *Endeavour* geracet.

Net als *Endeavour* lag ook *Velsheda* tientallen jaren in de modder, maar dan van de Hamble rivier, wachtend op betere tijden of in ieder geval een eigenaar die haar met liefde en toewijding wil opknappen. *Velsheda* is dan ook in slechte staat als Ronald de Waal haar in 1996 spot. Hij wil haar restaureren en haar klassieke uitstraling weer terugbrengen. Op dat moment is zij niets meer dan de uitgewoende lege huls van een wat ooit een prachtig klassiek jacht was.

'Ronald heeft, net als zijn vader, zijn hele leven gezeild in kleine bootjes,' zegt Gerard. 'Hij was op zoek naar een Big Class-jacht en had al op verschillende schepen proefgevaren. Gelukkig koos hij voor de J-klasse.' Gerard is dan een logische keus als jachtontwerper, vanwege zijn actuele kennis en ervaring in de J-klasse. En omdat de boot in Engeland ligt, valt de keuze voor de aluminium refit op SYS (Southampton Yacht Services). Voor het dek gaat *Velsheda* naar de Pendennis Shipyard, toevallig ook de werf waar Gerard zijn eerste grote project, *Adix* in 1991, heeft uitgevoerd.

Na een intensieve restauratie van twee jaar bij SYS is *Velsheda* vaarklaar. Ze is vanaf haar restauratie volop terug in het Big Class-wedstrijdcircuit en wint op St Barths, op Antigua, in de Maxi Yacht Rolex Cup en bij Les Voiles de Saint-Tropez alle belangrijke prijzen in haar klasse.

*Aan boord van Bystander, de volgboot van Velsheda: met mastenmaker Damon Robberts en zeilmaker Robbie Doyle.*





## HOOFDSTUK 6

# THUISSHAVEN

## De man in zijn veilige box

*Wij staan te wachten voor het stoplicht. We hebben weer een sessie van ongeveer een uur erop zitten. Dat is een beetje de maximale duur van onze gesprekken, die we stevast afsluiten met een biertje. We kunnen beiden goed zwijgen, maar als de stilte me te lang duurt, vraag ik: 'Wat vindt Loon er eigenlijk van?' Secondenlang hoor ik alleen het getik van het verkeerslicht. 'Tweeslachtig. Zij staat er tweeslachtig in.'*

*'Hoe bedoel je dat?'*

*'Tsjja, mijn werk heeft nogal een invloed gehad op ons leven.'*

*Het is de tweede, misschien wel derde keer dat hij deze zin gebruikt. Ik krijg zin in het gesprek met Loon en met hun kinderen.*

Gerards thuishaven is Amsterdam. Achter het Vondelpark, ver weg van zee en zout, de wind voel je alleen in de steegjes. Hier is hij opgegroeid en eigenlijk nooit meer vertrokken. Achter de matzwarte voordeur is de voor Amsterdam zo karakteristieke smalle en steile trap, waar veel directeur-grootaandeelhouders en techgiganten mij voorgingen. De woning is op de tweede en derde verdieping. Bovenaan de trap staat Loon. Ongeduldig. 'Ben je al binnen? Helemaal naar boven moet je!'

Binnen kom je door een fleurige in Cobra-stijl geschilderde deur. In de kamer zo goed als niets dat naar een 'zeilersleven' verwijst. Een blank gelakte houten tafel en een bescheiden boekenkast. 'Ik heb alle zeilboeken eruit geknikkerd. Die wil ik hier niet. Die staan allemaal boven en op kantoor.' Wel romans, biografieën en de onderste plank is gereserveerd voor kleindochter Evelina.

Aan de andere kant van de kamer vragen twee schilderijen de aandacht: Bestevaer tijdens de OSTAR van 1976 geschilderd door Gerard van Straaten, en een bijna levensgroot portret van de ontwerper. Het is geen vrolijk portret. Ook niet per se somber, wel peinzend. Bril in zijn rechterhand, hoofd iets schuin, natuurlijk de grote grijze krullenbos en het open en nadenkende gezicht. Het doek is gemaakt door hun zoon, Gerard jr. 'Ik weet niet of het meer iets over mij zegt of over mijn vader,' zegt die

Portret door zoon Gerard jr.







## SEA EAGLE II (2021)

Goede performance en comfort, dat is de opdracht en droom van de eigenaar van *Sea Eagle II*. Gaat dat wel goed samen? Het is een driemasterschoener, sloep/bermudagetuigd en op dat moment het grootste schip dat bij Royal Huisman wordt gebouwd. De drie masten passen maar net onder bruggen van het Panamakanaal door.

DNA-directeur Thijs Nikkels legt uit dat het ontwerp toch wel degelijk een droom laat uitkomen: 'Door de combinatie van rechte boeg, lange waterlijn, smalle romp met kim en het grote zeiloppervlak. We hebben veel testen uitgevoerd: sleeptanktesten en windtunneltesten maar ook Computational Fluid Dynamics (CFD)- en Velocity Prediction Program (VPP)-berekeningen toegepast om de zeilbalans, de positie van de kiel en de hoek van het roer te berekenen wanneer er gezeild wordt.'

In het door Mark Whiteley ontworpen interieur is veel gebruikgemaakt van alphouten afwerkingen, een duurzamer alternatief dan de meer gebruikelijke tropische houtsoorten. Het interieurontwerp sluit goed aan bij de leefruimtes op dek. Dankzij dit interieurontwerp én haar zeilprestaties wint *Sea Eagle II* meerdere prijzen.

Stad Amsterdam.

## HOOFDSTUK 9

# DWARSGETUIGD

## Kathedralen van de zee

*'Ik heb meer dan 100.000 mijl gevaren, maar deze mijlen zijn anders dan al die andere die ik op zee heb doorgebracht. Als je hier op het dek staat, heb je echt het gevoel dat je onderdeel bent van de maritieme geschiedenis.' In december 2023 stapt Gerard, voor het eerst sinds de tewaterlating van Stad Amsterdam in 2000 en de eerste STA-wedstrijd van Zeebrugge naar Ålesund, weer aan boord van deze klipper. 'Een oceaanoversteek met Stad Amsterdam in de passaatwinden stond al langer op mijn lijstje, maar was er nooit van gekomen. Vorig jaar kon het en dan ook nog eens met acht vrienden!' Als hij in Martinique van boord stapt, laat Gerard voor de bemanning een tekening van Stad Amsterdam en een gedichtje achter: 'A ship may be a piece of art, / Without a crew it has no heart.'*

Tijdens SAIL Amsterdam in 1995 ontstaat het spontane plan om Amsterdam de volgende viering met een eigen tallship mee te laten doen aan de Sail In Parade. Initiatiefnemer Patrick Poelman, hoofd economische zaken bij de gemeente Amsterdam, wordt als promotor van het plan aangesteld. Al snel schuiven ook botenbouwer Wolter Huisman en professor Jelle Gerritsma bij de werkgroepbijeenkomsten aan. 'Ik mocht er ook bij zijn van Wolter,' herinnert Evert van Dishoeck zich dat eerste moment. Hij is dan projectmanager bij Huisman en zal later directeur van de rederij Stad Amsterdam worden.

'We willen een tallship, zo was het gevoel bij iedereen, en we hebben vier miljoen euro. Ze hadden het ontwerp van een oude Nederlandse klipper op het oog en die wilden ze voor dat bedrag opnieuw bouwen. Maar Wolter was heel resoluut: maal tien en dan bouwen we een geheel nieuw schip. Voor de gemeente Amsterdam alléén was dit geen haalbaar bedrag,' zegt Evert. 'Toen heeft Wolter de gemeente en Frits Goldschmeding, een van de twee oprichters van uitzendbureau Randstad, bij elkaar gebracht. Zij stonden gezamenlijk garant voor de kosten en de rest is geschiedenis.' Wolter Huisman zou er wat betreft de kosten niet ver naast zitten. Als Stad Amsterdam uiteindelijk bijna vijf jaar later te water gaat, blijken de bouwkosten ongeveer 35 miljoen gulden.

Damen Shipyards krijgt de opdracht om het schip te bouwen. Ook voor deze werf valt de opdracht buiten het normale patroon, gezien de bouwplaats en het werkgelegenheidsaspect. Het vergt de nodige aanpassingen van de Damen-bouwers; ook het werken met een ontwerp bureau dat van buiten komt, is iets waar zij niet aan gewend zijn. Met de nodige wil van alle partijen om, zoals Gerard zegt, 'een mooi schip in het water te krijgen' komt het project voor elkaar. Volgens hem helpt het zeker mee dat Kommer Damen een enthousiast en 'wereldwijd' zeezeiler is.