

# Gerard Dijkstra en Eef Willems over zeilen op hoge breedten 'Nauwelijks te beschrijven, althans niet door mij'

Varen op hoge breedten geeft een bekoring die moeilijk te omschrijven is. Eef Willems en Gerard Dijkstra behoren tot de meest gerespecteerde, ervaren maar ook bescheiden zeelieden die ons land rijk is. Samen zijn ze goed voor tienduizenden zeemijlen ervaring op hoge breedten. Beiden kijken terug op een imposante loopbaan op het water. Wat hebben ze gevonden in het hoge noorden en diepe zuiden?

Tekst BEN RUTTE en MARINUS VAN SIJDENBORGH DE JONG Foto's EEF WILLEMS, KICK KLEVERLAAN e.a.

**Z**eilen in de poolgebieden vraagt om een grondige voorbereiding, kennis van zaken en zo min mogelijk aan het toeval overlaten. "Als er iets gebeurt, moet je meteen handelen. Niet afwachten en niets uitstellen," zegt Eef Willems daarover. Zeilers zijn gewend de werkelijkheid die ze krijgen voorgeschoteld te accepteren en er dan naar te handelen. Dat geldt op zee, maar ook op het land, bijvoorbeeld als dat wordt overspoeld door de zoveelste golf van een pandemie. Het plan om te gaan varen met Gerard Dijkstra en Eef Willems en om in de kuip te praten over zeilen op hoge breedten onttrekt zich niet aan de natuurwetten van het onvermijdelijke. En dus zeilen we niet mee op hun iconische jachten *Bestevaer II* en *Tooluka*, maar spreken we ze achter een computerscherm op gepaste afstand. In gesprek met twee van Nederlands meest ervaren zeelieden over de bekoringen van het varen op hoge breedten.

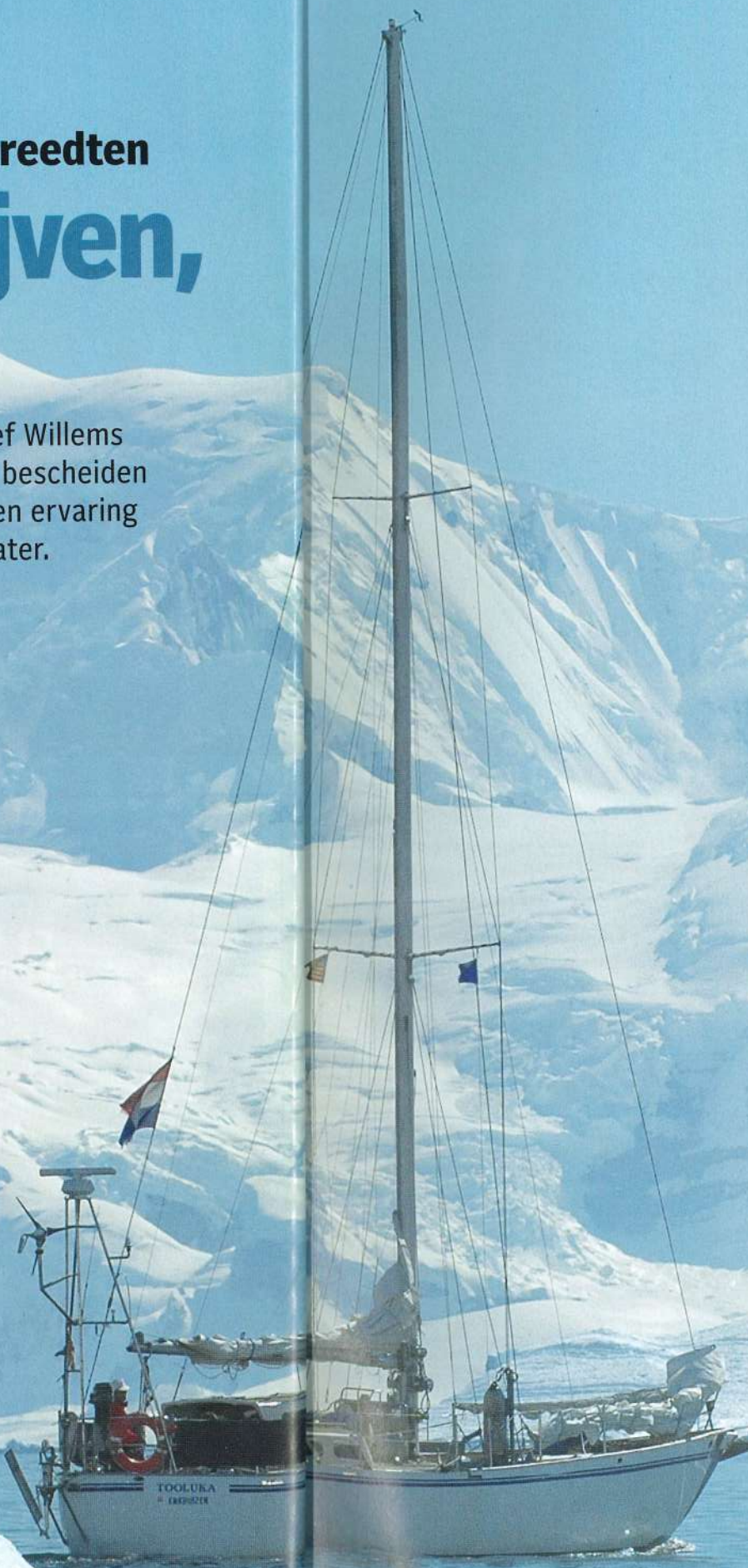
## Verlangen naar de kou

Gerard Dijkstra ontwierp en bouwde zijn jacht *Bestevaer II* met als doel om na zijn pensionering in 2004 lange reizen te kunnen maken naar hoge breedten. Dijkstra: "Na het wedstrijdzeilen heb ik heel lang allerlei andere dingen gedaan, maar nooit meer een eigen boot gehad. Totdat ik wat minder ging werken op kantoor en tijd kreeg om drie à vier maanden per jaar te gaan varen.

*Bestevaer II* was daar het 'pensioenbootje' voor." De *maiden voyage* was een reis naar Spitsbergen. "Het noorden trok me al van jongs af aan. Als kind las ik alle boeken die erover waren." Het is er zo ontzettend mooi en zo ontzettend rustig en zo ontzettend puur. Dat is nauwelijks te beschrijven." Eef Willems kwam in 1993 eigenlijk bij toeval voor het eerst op Antarctica. Ze werd door vrienden uitgenodigd om mee te gaan varen. Ze werd er gegrepen door een overweldigende schoonheid. Willems: "Ik wist niet hoe ik het had. Ik stroomde over van geluk." Ze voer mee met de beroemde Franse expeditiezeiler Jérôme Poncet. Hij was onder de indruk van haar ervaring en vroeg haar later om zetschipper te worden op een van zijn jachten die daar charterden. Zo is het balletje gaan rollen.

## Essentie van het leven

"Het meest heb ik geleerd van een wetenschappelijke expeditie naar South Georgia in 1995. Daar moesten we de gehele kustlijn verkennen voor een expeditie om zeeolifanten te tellen. Ik ging mee als stuurman en we hebben daar dingen met die boot gedaan die ik nooit zelf zou durven. Maar ik kreeg de gelegenheid om de gehele kustlijn nauwkeurig in kaart te brengen en schreef een heel boek vol met aantekeningen die me later heel goed van pas zijn gekomen." Het zuiden bleef aan Willems plakken en in 2002 kocht ze haar



jacht *Tooluka* (zie kader op pagina 27) om ermee te charteren in het Antarctisch gebied.

Dijkstra: "De ervaring die Eef heeft in deze gebieden, is heel groot. Veel groter dan die van mij. Joseph Conrad [de schrijver, red.] had daar een mooi gezegde over: 'Yachting is for pleasure, sailing is the essence of life'. Het zeilen op hoge breedten heb ik altijd ervaren als *pleasure*, maar voor Eef was het echt *life*."

## Eén dieptemeter is geen dieptemeter

"In die streken kan niemand je komen helpen als het misgaat, maar als je goed bent voorbereid, hoeft je ook niet bang te zijn. Je moet met alles rekening houden. Aan boord heb ik altijd een back-up voor de essentiële systemen. Daar geldt: 'één dieptemeter is geen dieptemeter'. Ik zorg dat ik alles minstens dubbel heb. En ik heb mijn oude handpeillood, sextant, Walker sleeplog en barograaf aan boord. Als alles ermee uitscheidt, kan ik daar altijd nog mee naar huis varen. Ik vaar daarnaast altijd het liefst met vier personen aan boord. Ik heb een hekel aan veel uitkijken en op hoge breedten moet je dat juist veel doen. Als je 24 uur per dag op de uitkijk moet staan, is de lol er snel af."

## Twee baaitjes verder ben je weer alleen

Willems: "Er gaan steeds meer jachten naar het zuiden, maar het is er relatief nog steeds rustig - zeker als je eenmaal de oversteek naar Antarctica of South Georgia hebt gemaakt. In South Georgia kom je zelden iemand tegen. Voor Antarctica was er op een gegeven moment wel een pilot-gids, met als resultaat dat iedereen naar dezelfde plekjes ging. Maar even verderop was je dan weer alleen. Datzelfde geldt voor de Chileense kanalen. Wat wel echt merkbaar geëxplodeerd is, is het aantal en het formaat van de cruiseschepen. In Ushuaia lag er vroeger eens per week een klein schip aan een piertje, maar nu liggen ze aan een gigantische pier, drie rijen dik." Dijkstra kan dat beamen: "Ik vaar nu zeventien jaar met *Bestevaer II*, en de eerste tien jaar kwam je nauwelijks een cruiseschip tegen. Tegenwoordig is het echt vreselijk. De laatste keer dat we door Christiansund voeren, een passage van anderhalve dag, zagen we wel vijftien cruiseschepen. Als bij een busroute kwamen ze allemaal langs. Of dat soort toerisme goed of slecht is? Ik weet het niet. Je hebt er als zeiler een ambivalente houding tegenover. Je wilt het zo

natuurlijk mogelijk houden, maar je kunt het die mensen uiteraard niet ontzeggen om daar te gaan kijken. Gelukkig is het door de nieuwe *Polar-code* (regels voor het gebruik van de poolgebieden, red.) nu wel beter geregeld dan vroeger. Als iedereen zijn eigen afval meeneemt en het blijft bij kleine schepen, dan moet het maar."

## Niet helemaal alleen

Zelfredzaamheid is een groot goed in de hoge streken. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Antarctica sta je er in Groenland niet altijd helemaal alleen voor. Dijkstra: "Als je in Groenland vaart, kun je bij de Deense Kustwacht inchecken. Je moet dan iedere zes uur je positie doorgeven, zodat ze weten welke andere boten in de buurt zijn en oproepbaar zijn om assistentie te verlenen. Er is daar dus wel degelijk een mogelijkheid tot hulpverlening, al hebben we het zelf gelukkig nooit nodig gehad." Dijkstra omzeilde Kaap Hoorn tijdens de Whitbread Round the World Race in 1978 met *Flyer*. Daarna is hij niet meer in het diepe zuiden terug geweest. "Als je bent gebonden aan drie tot vier maanden per jaar, is dat vaargebied net te ver. Maar Groenland, Labrador, Noorwegen en IJsland brengen je ook heel veel. En dat gebied is wat reizen betreft wat makkelijker."

*Bestevaer II*, maar ook haar zusterschepen, zijn veel geziene gasten in de noordelijke wateren. "Het was niet vanaf het begin de bedoeling dat het jacht in serie gebouwd zou gaan worden. Ik dacht dat er geen hond zou zijn die zo'n schip met een rechte boeg en kale romp zou willen hebben. Dat bleek mee te vallen. Nu zitten we al boven de vijftig schepen. Je komt ze veel tegen in het noorden en iedereen kent ze daar. Met de klanten hebben we ook regelmatig contact. Ze gebruiken ook mijn kaarten van Groenland met alle aantekeningen erop. Dat maakt het een stuk makkelijker om de goede ankerplekken te vinden." Zou hij zijn boot nu, na vijftigduizend zeemijl ervaring op hoge breedten, anders ontwerpen? "Ik zou nu zeker voor een Aero-rig kiezen; dat tuig is heel makkelijk te bedienen en veel simpeler. Ook de diepgang bekijk ik nu anders. Voor het comfort op zee heb ik destijds voor een wat dieper stekend schip gekozen. Maar die diepgang was later wel eens een beperking: als je wilt vluchten voor het ijs, is 2,7 meter best veel en dan is een variabele diepgang erg handig. Dat zou ik nu zeker overwegen. Overigens is *Bestevaer II* met zijn 2,7 meter

de diepste Bestevaer met vaste kiel. De meeste zijn rond de 2,4 meter. Qua zeileigenschappen merk je dat wel." Met een glimlach: "Als we zij aan zij varen, loopt *Bestevaer II* toch gauw een paar graden hoger."

Willems: "Maar die heeft jou aan boord." Dijkstra, bescheiden: "Nou, dat valt mee. Ik vaar 95 procent van de tijd op de autopilot. Of de windvaan."

### Ervaring maakt je voorzichtig

Varen in het ijs en in slecht gekarteerde gebieden stelt hoge eisen aan je zeemanschap. Hoe ga je daarmee om? Willems: "Je echolood is je allerbelangrijkste instrument. En daar vaar je op. En daarnaast moet je natuurlijk altijd voorzichtig varen. Ik ben een heel voorzichtige zeiler. Ervaring maakt je voorzichtig. Ik heb aan boord als stelregel: tot aan vijftig meter diepte één oog op het echolood, bij minder dan vijftig meter diepte twee ogen op het echolood en bij minder dan twintig meter: gas eraf en in zijn vrij. Dat is niet altijd genoeg geweest, maar meestal wel. Eigenlijk moet je constant opletten. En dan raak je ook niet zo snel bezet door het ijs, want dan zie je het wel aankomen en zorg dat je op tijd weg bent. Het is me gelukkig nooit overkomen dat ik erdoor verrast werd en dat ik vast kwam te zitten in het ijs."

Dijkstra: "Als ik daar vaar, ben ik echt niet aan het wedstrijdzeilen! Ik krijg altijd op mijn kop van mijn vrouw dat ik juist te voorzichtig ben. Waar het gevaar zit? De Wet van Murphy. Ken je die? Alles wat mis kan gaan, gaat een keer mis. Daar moet je altijd op bedacht zijn. Je kunt het risico wel verkleinen door nooit iets voor zeker aan te nemen. Met name als je moe bent. Dan ga je eerder fouten maken."

### Klassiek zeemanschap

Dijkstra en Willems zijn opgegroeid met 'klassieke' navigatie. Zijn hun *skills* in deze gebieden nog steeds van nut? Dijkstra: "Tegenwoordig wordt er wel heel veel ondervangen door de gribfiles. Voor een paar dagen heb je in ieder geval een idee wat er gaat komen. Dat helpt enorm. Ik zou daar niet graag meer varen nu zonder die 'rollator' van elektronische hulpmiddelen. Ik heb diep respect voor de mensen die dat vroeger deden zonder radar en zonder elektronische navigatie. Die kusten lijken erg op elkaar; die mensen hadden eindeloos geduld om te wachten tot ze ergens naar binnen konden."



Willems: "Ik denk dat het van belang is dat je ook nog zonder kunt, maar ik moet er niet aan denken: terug naar alleen de barograaf in plaats van de gribfiles. Of in de mist zonder radar – dan wordt het allemaal knap spannend. Die elektronische middelen maken het ontzettend makkelijk. Gribfiles en min of meer betrouwbare weersinformatie maken een gigantisch verschil. Wat me wel opvalt tijdens lessen zeevaartkunde op school, is dat studenten volledig overtuigd zijn dat het gps in de kaart klopt. Ga daar nou niet zo vanzelfsprekend vanuit! In sommige streken, zoals de oostkust van Groenland of de kust van Labrador of Baffin Island, heb je zomaar een gps-offset van drie of vier mijl. Je *fix* op de kaart klopt niet altijd." Dijkstra: "Houd altijd je foutmarges in je achterhoofd. Als je met je sextant navigeert en er staan wat golven, mag je ook blij zijn met twee mijl. Je rekent daarmee. In het noorden reken je daar ook mee, ondanks je gps." Willems: "Het zit in mijn systeem dat ik onmiddellijk reageer. Niets uitstellen, wat het ook is. Denk je aan een rif? Zet het dan meteen, stel het niet uit. Dat is op land heel anders. Dat merk ik tegenwoordig heel sterk, nu ik een kwekerij ben gestart met arnica en inheemse wilde planten. Soms moet je dan juist niets doen, afwachten en op je handen zitten om te kijken hoe iets zich ontwikkelt. Dat is voor mij contra-intuïtief."

### Waar te beginnen?

"Het makkelijkste en meest toegankelijke gebied waar je met ijs te maken krijgt is de Noorse kust. Die is goed te bevaren zonder grote oversteken en je kunt langzaam verder naar het noorden scharrelen. Spitsbergen en Bereneiland zijn goed in kaart gebracht. Het gps klopt er erg goed en je komt er iets meer jachten tegen dan bijvoorbeeld in Groenland. Nadeel is dat er meer ijsberen zijn en je dus een geweer moet meenemen en weten hoe je daar mee omgaat. Oost-Groenland is lastiger en minder goed gekarteerd. Het seizoen is er erg kort. West-Groenland is makkelijker te bevaren, al is de reis ernaartoe langer." De nadruk ligt meestal op de ontberingen en het risico voor zwaar weer en ijs, is dat terecht? Dijkstra: "Het is de risico's zonder meer waard, zo lang je maar een schip hebt dat erop voorbereid is. Want anders kan het ook heel snel in een nachtmerrie onttaarden. Het is alle moeite echt waard: misschien vijf procent afzien en vijftien negentig procent genieten."



**GERARD DIJKSTRA – BESTEVAER II**

**Bestevaer 53ST**  
 L x b x d 16,17 x 4,52 x 2,60 m  
 Waterverplaatsing 17 m<sup>3</sup>  
 Materiaal Aluminium  
 Bouw KM Yachtbuilders, Makkum  
 Ontwerp Dykstra Naval Architects  
 Bouwjaar 2003  
 Bestevaer is te koop: zie Kmy.nl

Gebouwd in aluminium, met 10 millimeter aluminium beplating in de boeg om de krachten van het ijs op te kunnen vangen, is de boot al vanaf de tekentafel geschikt voor de koudere streken. Geen normale huiddoelvoeren, maar enkele aangelaste standpijpen, geen buitenwaterkoeling voor de motor, maar een warmtewisselaar in de bilge, wat resulteert in een zogeheten 'droge' uitlaat. Zo kan de motor ook draaien als de boot door ijs is omgeven. *Bestevaer II* is sober uitgerust en functioneert ook prima zonder elektriciteit: voerpompen voor drinkwater, geen koelkast en een kachel zonder (elektrische) pomp waarop je ook kunt koken. Dijkstra ziet de bemanning aan boord als zwakste schakel; daarom is een zekere mate van comfort belangrijk. De behoefte aan reiscomfort loopt naadloos over in de noodzaak van goede zeileigenschappen. Een gemiddeld zeiloppervlak en een kottertuigage maken de boot veelzijdig inzetbaar. *Bestevaer II* is slank, heeft een rechte, scherpe boeg en een lange waterlijn voor snelheid en hoogte aan

de wind. De einden van de boot zijn leeg, om de scheepsbewegingen te beperken. Waterballast houdt de boot extra stabiel. Alles voor een comfortabele reis.



Willems: "Als je ooit de kans krijgt, moet je het doen! Of dat nu op een zeiljacht is, of met een cruise of op een andere manier."

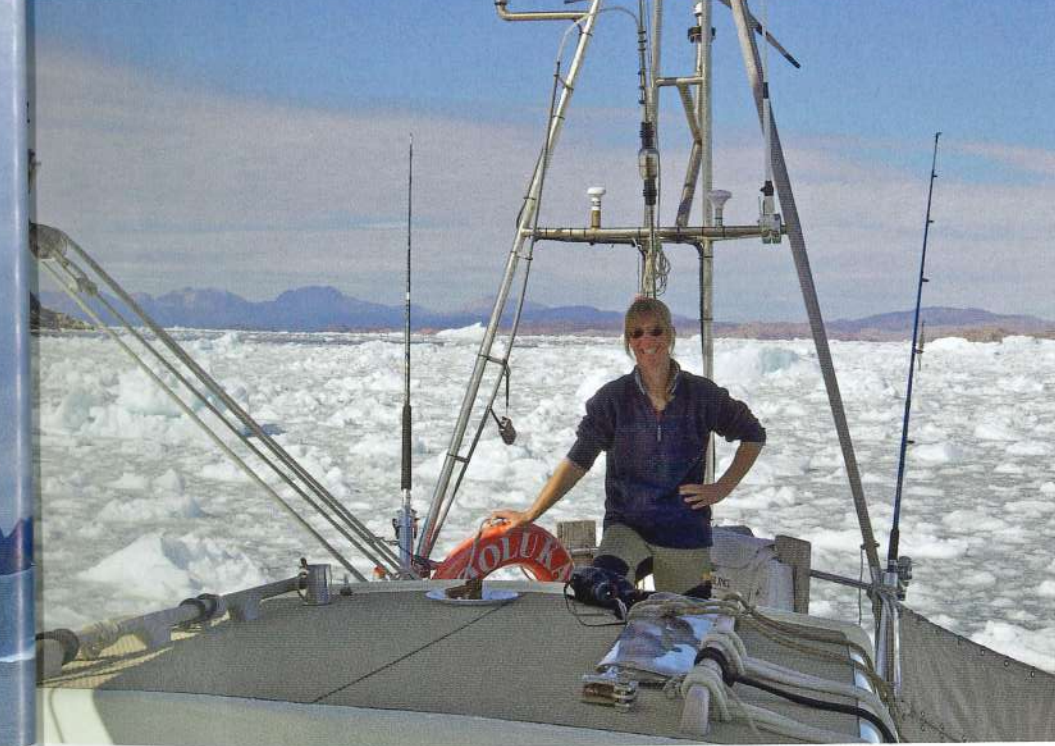
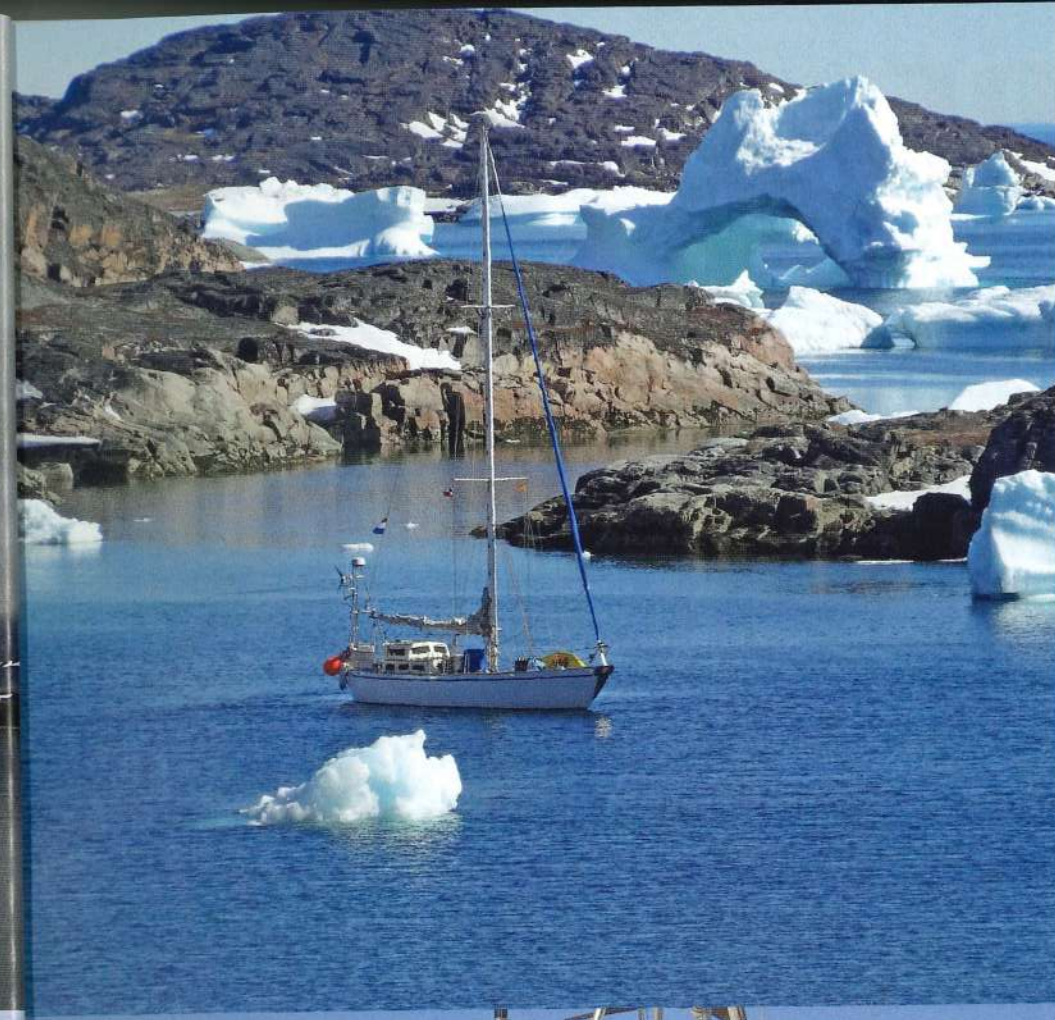
**Mensen van het noorden**

Willems voer lang en uitgebreid in het gebied van Vuurland, Antarctica tot South Georgia en de Falklands. In 2009 ging ze naar Groenland, een gebied dat ze nog niet kende: "Ik weet nog wel dat ik in het begin twijfelde of ik er wel goed aan deed. Ik ben



gek op het ijs en was bang dat het minder indrukwekkend zou zijn. Tafelijsbergen zijn er alleen op het zuidelijk halfrond. En Groenland is natuurlijk bevolkt; elke vijftig mijl is er een dorp. Terwijl Antarctica leeg is." Maar juist de Groenlanders hebben haar voor zich gewonnen. "De Groenlanders, die maken het! Het is daar ook vanwege deze mensen zo prachtig. Ze staan met één voet in de 21<sup>e</sup> eeuw en met een voet in hun traditionele bestaan als jagers en

verzamelaars. Die Groenlandse cultuur is fascinerend, dat maakt het ontzettend interessant. Achteraf heb ik dat op Antarctica gemist." Er zijn veel uitdagingen rond de poolgebieden. Een ervan is hoe de Groenlanders moeten omgaan met de natuurlijke rijkdommen van het gebied die door het terugtrekkende ijs beter bereikbaar worden. "Als je de polen eenmaal grootschalig gaat ontginnen, is het gedaan."



**Uitgevaren**

Dijkstra en zijn vrouw zijn inmiddels zeventig en tachtig plus. Hun 'pensioenbootje' heeft na meer dan vijftigduizend mijl op voornamelijk hoge breedten haar rol glansrijk vervuld. Het is tijd voor iets kleiners. "Het had wacht," zegt Gerard Dijkstra glunderend. *Bestevaer II* komt beschikbaar voor de volgende generatie avonturenmakers.

Eef Willems heeft ondertussen ook nieuwe dromen. Ze is op het land terechtgekomen en is met haar partner een arnicakwekerij begonnen. Haar prachtige schip *Tooluka* ligt te koop in Enkhuizen. Ze kijkt terug op een indrukwekkende vaarcarrière: "In het begin, toen ik terugkwam van Antarctica, begreep niemand hier waar ik het over had. Dat was soms frustrerend; ik kon het met niemand delen. Het was zo groot, zo intens! Dat heeft een heel diepe indruk op me



**Eef Willems – TOOLUKA**

Halvorsen Freya 47ft  
 L x b x d 14,15 x 3,90 x 2,35 m  
 Waterverplaatsing 25 m<sup>3</sup>  
 Materiaal Cortenstaal  
 Bouw Crib Point Engineering  
 Ontwerp Lars Halvorsen/Ted Banks  
 Bouwjaar 1975  
 Tooluka is te koop: zie Tooluka.nl

De van cortenstaal gebouwde spitsgatter werd gebouwd door Ted Banks op zijn werf Crib Point Engineering in Australië, op basis van de 39-voets *Freya*, een jacht dat meerdere keren de Sydney Hobart Yacht Race won. Banks kocht het ontwerp van Trygve Halvorsen en rekte het op naar 47 voet. In 2002 nam Eef Willems het jacht van Banks over om mee te kunnen charteren. De boot is nooit specifiek gebouwd voor het ijs, maar dankzij hoge standaarden uitstekend daarvoor geschikt. De boot is met steenwol geïsoleerd en er zijn vaste polycarbonaat voorzetruiten geplaatst om 'dubbel glas' te creëren. Door het vergroten van het *Freya*-ontwerp zou de kiel 2,75 meter diep worden, maar dat vond de bouwer te veel. De benodigde ballast werd aan de zijkant van de lange kiel geplaatst. Er werden direct al acht slaapplekken in getimmerd. Doordat de schroef erg diep is geplaatst, kan het ijs die niet gemakkelijk beschadigen. De motor heeft een reguliere 'natte' uitlaat, maar die is zo gebouwd, dat Willems daar nooit last van had. Ook het toilet, dat met buitenwater wordt gespoeld, heeft altijd goed gefunctioneerd. Om de boot vast te leggen zijn er vier spoelen met 120 meter lijn aan boord: twee met zinkende lijnen (dan heb je soms minder last van ijs) en twee met lichte, drijvende lijnen, die je makkelijk boven water naar de kant kunt spannen.

Voor achter het Bruce- en het Rocna-anker (respectievelijk 50 en 40 kilo) is er een extra zware voorloop. De anderhalve meter ketting van de boeg tot de ankerlier weegt wel 20 kilo.



gemaakt. Gelukkig heb ik later veel mensen de kans kunnen bieden om dat ook te ervaren. Met veel van die mensen heb ik nog steeds contact via mijn mailinglijst. Die mensen zijn ook ouder geworden en ik krijg af en toe zelfs bij het overlijden van iemand nog te horen: 'Dat was de reis van zijn leven'. Dat is prachtig en ik ben dankbaar dat ik dat heb kunnen doen. Nu is het genoeg. Ik heb 35 jaar gevaren waarvan 25 jaar op hoge breedten. Het is mooi. ☑