

*scheeps*profiel

WERELDPRIMEUR BOOT DÜSSELDORF

BREKER BESTENDIG

Motortrawlers liggen als een huis op het water. En dat moet ook wel, want schippers van dit type boot deinzen niet terug voor wekenlange zeetochten. Steeds vaker zien we ze ook op de Nederlandse wateren. *Nautique* voer met de nieuwe *Selene*. Tekst **Arthur van 't Hof** Fotografie **Ingmar Timmer**





VOOR HET VAREN OP ZEE ZIJN **ZEKERHEID** EN **COMFORT** VAN GROOT BELANG

In Nederland is het een relatief onbekend fenomeen, maar in de VS is de *passagemaker* een erkend type jacht. Sterker nog, de eigenaars hebben een eigen blad, eigen bijeenkomsten en havens waar ze bij voorkeur aanmeren.

Met hun grote motortrawlers maken ze minstens één of twee lange tochten per jaar. Uiteraard gaan die over zee, bijvoorbeeld langs de kust van Maine omhoog en vervolgens langs Nova Scotia naar Newfoundland. Het zijn bestemmingen waar we aan boord van de *Vasa* slechts van kunnen dromen. Vooralsnog denkt de eigenaar van deze splinternieuwe *Selene 59* binnen Europa te blijven, en de proefvaart vindt dan ook plaats in Nederland. Dit keer op het Haringvliet, waar de verwilderde oevers van het natuureiland Tiengemeten halfslachtige pogingen doen om ons een expeditiegevoel te geven. Gelukkig is de boot zelf overtuigender. De grote man achter *Selene* is Howard Chen, een Chinese werfeigenaar, afkomstig uit een familie van industriëlen die zich bezighoudt met staalverwerking op diverse gebieden en bijvoorbeeld veel roestvrij staal produceert.

Chen trok in zijn jonge jaren naar de VS en studeerde er scheepsbouwkunde. Vervolgens werkte hij in Amerika liefst twintig jaar als *naval architect* voor een ander bedrijf, waarna hij in 1998 onder eigen naam een boot tekende en in China bouwde. De legendarische ontwerper, zeiler en jachthavenontwikkelaar Ted Hood importeerde die boot naar de VS, en stond Howard Chen met raad en daad bij tijdens de ontwikkeling van zijn modellenreeks.

Howard Chen kan goed luisteren. Tijdens de afgelopen *Hiswa* te Water kwam hij naar Nederland om het feestje rondom de introductie van de *Selene 59* te vieren. Hij maakte van de gelegenheid gebruik om de wensen van Nederlandse schippers te inventariseren, en besloot ter plekke zijn kleinere 48-voets *Selene* aan te gaan passen. Daarvoor zal hij zelfs een compleet nieuwe mal produceren. Dat hele proces vindt plaats in samenspraak met de Nederlandse importeur Albert Gerritsma. 'De werf werkt met meer dan duizend mensen, dus er kan snel geschakeld worden. Voor de Europese schepen hebben we bij-

links: Flybridge en (onder) zitje in stuurhut
boven: Eigenaarshut, salon en kombuis
rechts: Trappenhuis

voorbeeld het interieur aangepast. Dat heeft minder lijstjes en panelen dan in de Amerikaanse boten, die vol hangen met louverdeurtjes en lijstjes,' zo vertelt Gerritsma aan boord van de *Vasa*.

Tijdens onze proefvaart genieten we van de kraakheldere, noordelijke lucht. De mijlen glijden comfortabel voorbij aan boord van de *Vasa*. Het niveau van het motorgeluid is aangenaam laag, zeker achter het stuurwiel. Dit soort schepen is niet gemaakt om hoge snelheden te bereiken, maar om langdurig zijn kruissnelheid vast te houden. De *Vasa* loopt dan 9 knopen, en heeft een top van 12 knopen. Bij die snelheid trekt de boot flinke kuilen. Een scherpe bocht resulteert in het licht overhangen van het schip, wat weer teniet wordt gedaan zodra de stabilisatoren worden ingeschakeld. Deze *Selene* hoort eigenlijk op volle zee getest te worden, maar helaas

lopen er nauwelijks golven. Alleen de grote spuigaten doen vermoeden dat de *Selene 59* voorbereid is op brekers over het voordek. Albert Gerritsma wijst op de overige zaken die dit schip als een echte mijlenmaker bestempelen. 'Let op de "Portugese verschan-sing", waarmee je op volle zee beschermd voor het stuurhuis langs kunt lopen, en de voorsteven met vaste preekstoel inclusief ankergerie dat klaar hangt voor gebruik.' Een aantal stijlkenmerken benadrukt het diepwatergehalte van de *Selene 59*. Zo zijn er de naar voren hangende ruiten in de stuurhut, de "pet" boven de ruiten – als een soort afdakje – en de overdekte gangboorden. 'Erg prettig zijn de zogeheten *wingdoors* die daarin geplaatst zijn,' wijst Gerritsma. 'Als je op het achterdek zit, voorkomen ze dat het doortocht via de gangboorden.' Maar echt opvallend voor een schip van dit formaat is de bulb onder de steven. 'Daarmee verleng je de waterlijn, zorg je voor een efficiënter brandstofverbruik, en het dempt ook nog eens de stampende bewegingen op volle zee.' Twee zaken zijn belangrijk bij het varen op

zee: zekerheid en comfort. Dat comfort is gebaat bij een stille motor en een aangenaam vaargedrag, maar ook bij de indeling aan boord. De centrale ruimte aan boord is de stuurhut, hoewel die meer weg heeft van een echte scheepsbrug. De brug heeft een eigen zithoekje. Boven het bankje zit een luik, waarachter een loodskooi schuilgaat. Daar kan de oplettende schipper tijdens een oversteek even een hazeslaapje doen. Achter het stuurhuis draait het leven om de open keuken, waarin het gezellig koken is omdat de kok naar de salon toegedraaid staat. De keuken heeft een U-vorm, zodat je er stevig verankerd staat op zee, met een aanrecht met dubbele spoelbak, waarvoor het warme water wordt geleverd door de Kabola-kachel. Deze levert ook meteen de verwarming voor de radiatoren. In de salon wordt het beeld bepaald door de L-vormige sofa. Lades onder de bank zorgen voor extra bergruimte en als ik ze opentrek, ziet Gerritsma z'n kans schoon om me op de details te wijzen. 'Vrijwel alle houten delen zijn voorzien van zwaluwstaartverbindingen. Dat maakt alles extra sterk. Dat is door het ▶





VIEZE SHIRTS VERDWIJNEN HIER SIMPELWEG EEN VLOERLUIK IN. HEEL AMERIKAANS

hele schip zo; zelfs het grondhout zet de werf op die arbeidsintensieve manier in elkaar. Dat kom je eigenlijk nooit meer tegen omdat het te veel tijd en dus geld kost.'

Trek een vloerluik open en er knipt een lichtje aan, kijk in de bilge en je ziet een pompje, open een hangkastje en het blijkt met cedarhout bekleed, zodat de kast een prettige geur houdt en het vocht wordt opgenomen. Kortom, wie nog twijfels mocht hebben over een "Chinees schip" – en de eerlijkheid gebiedt te zeggen, dat ik die zelf ook had – die wordt door de Selene 59 terechtgewezen. Aan de buitenkant ziet het polyesterwerk er strak uit, terwijl er binnen glanzend lakwerk is afgeleverd.

In het stuurhuis draait er een wenteltrap naar beneden. Voor in het schip ligt de gastenhut met een hoog tweepersoonsbed. Ik probeer het even – Chinezen zijn tenslotte kleiner – en vlieg van schrik bijna tegen het plafond, als de schipper de boegschroef gebruikt. Gelukkig, ook de Selene-werf vergeet

weleens wat, bijvoorbeeld dat een niet-geïsoleerde hydraulische boegschroef onder het bed erg luidruchtig kan zijn.

Links van de wenteltrap voert een deur naar de enorme eigenaarshut, die op de meest comfortabele plek van het schip ligt: in het midden, in het diepste deel – daar waar het schip het minst slingert. Een boekenkastje zorgt voor een huiselijk gevoel, terwijl diepe hangkasten plaats bieden aan een complete garderobe. Een shirt dat in de was kan? Trek een vloerluik open en werp het in de plastic bak die fungeert als wasmand. Heel erg Amerikaans, heel erg handig.

Als de wasdag is aangebroken, stap je aan bakboord door de deur een trappenhuis in. Er wentelt een trap naar boven, naar de salon, maar in plaats daarvan neem je twee treden naar beneden. Je staat nu in de zogeheten *utility room*. Deze ruimte is onwaarschijnlijk handig ingericht: er is een spoelbakje, waarin je de ingevroren etenswaar kunt laten ontdooien die je uit de vriezer erboven hebt gehaald. Maar er is

boven: John Deere motor. Let op de houten roosters in de machinekamer

ook een aanrecht waaronder de wasmachine en droger geparkeerd staan. Op het aanrecht kun je direct de was opvouwen.

Of je bemanning, maar daarvoor heeft de Vasa-eigenaar niet gekozen, want anders had hij het achterschip wel gebombardeerd tot bemanningsverblijf – een optie van de werf. Het bakboorddeel van de huishoudelijke ruimte is bestemd voor de elektrische apparatuur. Hij hangt vol met laders en omvormers, en – grapje van de werf – je kijkt er door een perspex ruitje naar de aandrijving van de stabilisatorvin, die op zee heen en weer beweegt om zijn antislingerbewegingen uit te voeren.

Een waterdichte deur brengt ons in het hart van het schip, de machinekamer. Het meest in het oog springend is hier een futiel onderdeel: de vloerplaten. Dat zijn gelakte roos- ▶



'DAT VOLOP AANWEZIGE ROESTVRIJ STAAL PRODUCEERT DE FAMILIE CHEN ZELF'

ters. Het ziet er erg chic uit. Maar ook de belangrijke zaken zijn *pico bello* in orde. Aan bakboord en stuurboord hangen twee brandstoftanks van elk 4000 liter. Ze voeden de John Deere-motor die 525 pk levert bij 2500 toeren. 'Deze motor is in Amerika echt de standaard voor trawlers die lange tochten varen. Daarnaast staat de zogeheten "wing engine", de "thuiswerker" met een eigen schroefas, die het overneemt als er iets misgaat met de hoofdmotor.'

In de machinekamer zien we verder een Northern Lights-generator. Een apart voorfilter zorgt ervoor dat alle machinerie schone brandstof krijgt. Alles is goed verzorgd, want vrijwel elke kraan of aansluiting is gelabeld, zodat je weet waarvoor hij dient of waar hij naartoe gaat. Ook is er niet bepaald bespaard op het gebruik van roestvrij staal, 'maar zoals gezegd produceert de Chen-familie dat zelf,' lacht Gerritsma.

We verlaten de machinekamer via de achterzijde, waarna we nog een lazaret binnen-

stappen. Het houdt maar niet op met de binnenruimte aan boord van deze 59-voeter! Ook deze werkruimte is weer ingetimmerd alsof het de salon betrof. Zelfs de trap treden zijn van hout, en voeren naar een waterdichte deur in de spiegel. Ontgrendel hem en je stapt op het zwemplatform. Vanaf het zwemplatform lopen er weer twee trapjes omhoog naar het achterdek. Ze hebben ieder een douche voor de zwemmers die uit het water komen. De bijboot heeft dus geen plek in een garage; in plaats daarvan wordt die boven op het zonnedeck gestald. Met de bijbehorende kraan takel je hem vanaf het dak op en neer. In een boot als deze moet een echtpaar of familie zich thuis voelen. Hij moet vertrouwen wekkend reageren tijdens het varen en tegen een stootje bestand zijn. Aan al die voorwaarden voldoet de Selene 59.

Oké, een motortrawler is een beproefd concept, maar toch kun je ook daarmee diverse wegen inslaan. Deze Selene heeft een mooie zeeg meegekregen en combineert dat met een stoere opbouw. Over de vaste bimini

mogen de meningen verschillen, maar die kun je weglaten en inruilen voor een canvas exemplaar.

De machinekamer bewijst dat het ook technisch allemaal voor elkaar is, en het interieur is – in zijn Europese variant – gewoon fraai. Als we aanleggen om op het achterdek nog een aperitiefje te drinken, valt ons oog op nog een van de vele details: het lijntje van de stootwil hoeft niet over de gelakte reling te hangen. In plaats daarvan boorde Selene een gat in het vrijboord, voorzag het van een rvs-bus en plaatste daaronder een dito klemmetje. Mooi en bovendien verplaats je zo heel makkelijk de fender in hoogte. Kortom, zelfs in de kleinste onderdelen bewijst Selene dat het een werf is om serieus rekening mee te houden. ■

Tijdens Boot Düsseldorf 2009 is de Selene 59 te bekijken in Hal 15, standnr. D41