



Tekst: Gert-Jan van Laar Fotografie: Gert Fopma

Klaar voor haar nieuwe leven

WHITE HEATHER

Wie op de Hiswa te Water '96 is geweest, heeft haar ongetwijfeld zien liggen: één en al glanzend hout en glimmend koper. Trots en fier, een koningin onder de jachten. Toch was de White Heather een jaar geleden weinig meer dan een vervelozе romp zonder masten. Het verhaal over haar wederopstanding en over de unieke mogelijkheid mede-eigenaar te worden van deze schoonheid.



DAT HET OOIT zover heeft kunnen komen met de *White Heather*, één van de vijftien mooiste zeiljachten in haar klasse ter wereld. Als een vrouw van lichte zeden snel en goedkoop opgehaald werd om haar voor het onervaren oog aantrekkelijk voor de verkoop te maken. Daarna door de belastingdienst aan de ketting gelegd en aan stil verval onderhevig. Totdat ze tenslotte in Stavoren werd geveild en zakenman zeilboeffer Jan van Grinsven zich liefdevol over haar ontfermde. Toen begon de *White Heather* haar bestaan in 1952 met een gouden lepel in de mond. In opdracht van de Amerikaanse tabakstycoon R.J. Reynolds werd het schip gebouwd door

de gerenommeerde Engelse scheepswerf Camper & Nicholsons. Dankzij de opbrengsten uit Reynolds' tabaksimperium hoefde de werf kosten noch moeite te sparen om een voorbeeldige tweemaster met gaffeltuig en een romp van het fijnste Burma teak, geheel beslagen met koper, te water te laten. Een jacht dat dankzij haar solide constructie geschikt was om zowel de stormen van de Roaring Forties als de ijsgang in de noordelijke zeeën te trotseren. Reynolds liet de *White Heather* bij zijn dood na aan de American Geographical Society die er tot halverwege de jaren zestig oceanografisch onderzoek mee uitvoerde. Begin jaren tachtig werd haar gaffeltuig vervangen door een torentuig. Uit eerbied voor deze dame der wereldzeeën kunnen we de volgende pagina's van haar levensloop maar

beter snel doorbladeren. Het is het trieste verhaal over een klassiek, luxe jacht dat in verkeerde handen terecht komt en op een bepaald moment zelfs wordt gebruikt als smokkelschip voor narcotica.

Echte scheeps liefde

Toen ze eind 1995 op de veiling in Stavore verscheen, verkeerde ze dan ook in een milieuklekkende staat. Maar Jan van Grinsven wist, als enige van de aanwezige bidders, dat de *White Heather* ondanks haar verlopen uiterlijk, structureel een goed en gezond schip was dat de kosten van een ingrijpende verbouwing rechtvaardigde. Die kennis dankt hij aan scheepsarchitect Olivier van Meer die drie jaar eerder van een vorige eigenaar opdracht had gekregen de *White Heather* zo goedk



V.l.n.r.: architect Olivier van Meer, schipper Jan van Grinsven en zijn vrouw José

...lijk cosmetisch op te knappen zodat ze zelf verkocht kon worden. Toen hem duidelijk werd dat niet scheeps liefde maar winstliefde overhand had, trok hij zich terug. Maar niets had hij wel een diepgaande technische kennis over de White Heather opgedaan. In 1995 gaf hij dus Jan van Grinsven alle nodige tips en trucs, toen die te kennen gaf dat hij eenmaal op het schip wilde gaan doen. Toen werd hij door de toenmalig textielfabrikant Jan van Grinsven in de aankoop van een klassiek ontwerp van de White Heather de verwezenlijking van zijn droom. Hij zag zich al met het schip op de wateren van de Middellandse Zee en de Ionische Gebied zeilen. Voor zijn reis naar de Middellandse Zee en dat van zijn vrouw José, maar ook voor hun gasten en een selecte groep vrienden. Hij heeft aandeelhouders met wie hij zijn droom wil delen. Vandaar dat hij niet alleen verdiepte in de techniek van zijn schip, maar ook naar het diploma stuurman Grote

Zeilvaart te halen. Hij slaagde met vlag en wimpel voor het examen en is nu dus volledig gekwalificeerd om zijn passagiers veilig over de wereldzeeën te varen.

'White Leather'

Maar eerst moest de White Heather in haar oude, glorieuze staat worden hersteld en meer: ze moest ook worden voorzien van alle gemakken die de moderne techniek tegenwoordig biedt. Daarvoor deed Van Grinsven - natuurlijk - weer een beroep op scheepsarchitect Olivier van Meer. En zo begonnen zij in januari 1996 aan het grote karwei. Negen maanden later meert Jan van Grinsven een trotse, glanzende White Heather af in de jachthaven van IJmuiden, om tijdens de Hiswa te Water potentiële aandeelhouders/mede-eigenaren te tonen waar ze hun geld dan wel in investeren. Een korte rondgang over het schip is meestal voldoende om hun plannen tot deelname in daden om te zetten. Ik word rondgeleid door José van Grinsven, die, nadat Jan had besloten om de komende tien jaar met zijn White Heather ver buiten-

gaats te blijven, zich ineens tot schippersvrouw gebombardeerd zag. Ook zij speelde een actieve rol in de rehabilitatie van het schip: ze tekende voor de inrichting en stoffering. We beginnen onze rondgang in het doghouse waar de kleine Giulietti accordeon van Jan rondslingert. 'Daar heeft hij voorlopig geen tijd voor,' zegt José. De betimmering ziet er nog geheel origineel uit, maar achter het houten rolluik gaat nu de nieuwste communicatie- en navigatie-apparatuur schuil. Er is ruimte genoeg om vier spelers aan de kaartafel en de navigator aan zijn kaartentafel tegelijkertijd volop bewegingsvrijheid te bieden. Zeven met koper afgewerkte treetjes af en we staan in de ruime salon. Hier is de hand van José duidelijk zichtbaar. 'De banken waren oorspronkelijk bekleed met wit leer van een kleur wit dat pijn aan je ogen deed. De kinderen en ik noemden haar ook eerst de "White Leather", maar neem die naam nooit in je mond waar Jan bij is want hij heeft er een gruwelijke hekel aan. Die banken heb ik laten bekleden met een stof die ik in Spanje ontdekt heb. Alle stoffen komen trouwens uit Spanje. De vloerbedekking hebben we overal laten weghalen en vervangen door een vloer van esdoornhout. De donkere plafonds hebben we wit gemaakt. De video, tv en stereotoren zitten allemaal netjes verstopt achter deurtjes. Hét wemelde trouwens van de kastdeurtjes in de salon. Die hebben we vervangen door boekenplanken. De salon maakt nu een veel ruimtelijker indruk. Boven de kleine bar, die nog geheel in originele staat is, hebben we halogeenspotjes laten installeren. Alle apparatuur in het kombuis is vernieuwd. Geen overbodige luxe want er moeten bij volle bezetting maaltijden voor veertien personen in bereid worden. De twee friteuses zijn ook geen overdaad. Gelukkig bleef er ook ruimte over voor een espresso-apparaat. Het oude kooktoestel is vervangen door inductieplaten, ook handig met schoonmaken. Behalve de ijskast in de keuken staan in de gang een vriezer en een koelkast van 1,70 meter hoog. Daar zijn ook de wasmachine en droger ingebouwd. Het bestek bestaat nu uit het antieke familie zilver van Jan. De originele messing onderborden zijn ook nog aan boord, veel te mooi om weg te doen, maar uit praktische overwegingen heb ik er een set onderborden van pitriet bijgenomen.'

Spartaanse inslag

De vorige eigenaar van de White Heather moet bepaald Spartaans ingesteld zijn geweest. Benedendeks lagen twaalf benepen hutjes en aan dek was geen zitbank te vin-



Jan en Olivier zien het diner siert het Van Grinsven-
zilver de tafel. Drinkjes van
de bar (links) zijn binnen handbereik

Het aantal hutten is nu teruggebracht tot zeven stuks. Ze zijn allemaal voorzien van video, tv, satelliettelefoon, toilettafel, metaire, hanglegkast en veel laden onder de bedden. Ook zijn alle ruimtes onderdeks airconditioned. De eigenaarscabine in het achterstevooft spant natuurlijk de kroon met een badkamer met bad en jacuzzi, een kapspiegel en weglapbaar krukje en een bed met een lichtgevoelige ombouw die aansluit bij de lambri-

sering. Veel licht en uitzicht, dankzij zes bronzen patrijspoorten en een koekoek. Het bemanningsverblijf vooruit, koekoek door een steil trapje af, is heel wat bescheidener van formaat, maar heeft wel een eigen douche/toilet en airco. Bovendien is er voor de bemanningsleden een tent over het voordek zodat ze een eigen recreatieruimte hebben, die ze in de tropen en subtropen, het toekomstig vaargebied voor de White Heather, ook als slaapruijnt kunnen gebruiken. Ook bovendeks is niets meer van de Spaartaanse inslag overgebleven. Toch ziet het dek er, ondanks alle aanvullingen en veranderin-

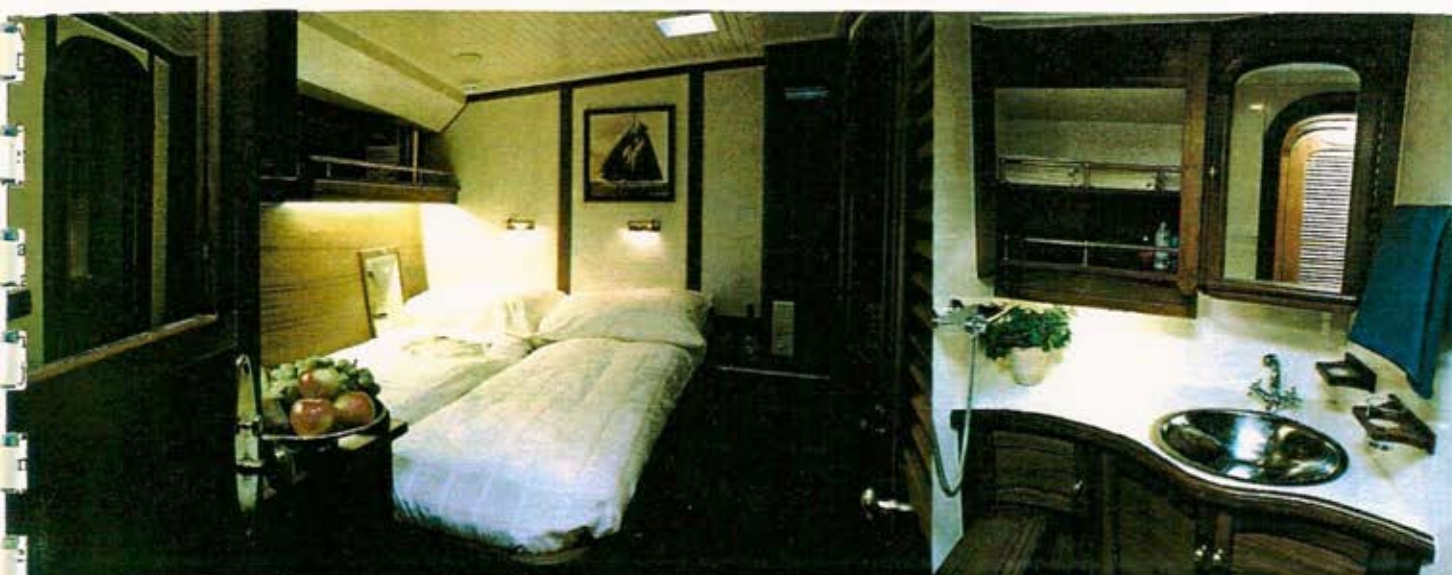
gen, uit of alles wat er staat in 1952 ook al aanwezig was. Een bewijs dat Jan en Olivier diepgangend over de restauratie hebben nagedacht voordat ze hem uitvoerden. Alleen de verplichte reddingscontainer valt uit de toon. De boegspriet heeft weer een plankier met railing, ook leuk voor onbelemmerd uitzicht op dolfijnen die over een paar maanden bij de boeg zullen rondartelen. Het grote, houten stuurrad staat nog op dezelfde plaats. Wel is er een joystick voor de automatische piloot aan toegevoegd. Ook staat nu achter het stuurrad een grote teakhouten bank met kussens behandeld met waterwerend Scotch Guard, als aanvulling op de twaalfpersoons eettafel met regisseursstoeltjes van teak op het achterdek. Ook de teakhouten kisten voor de reddingsvesten aan weerszijden van het doghouse doen dienst als zitplaatsen zodat, in tegenstelling tot vroeger, geen opvarende van de White Heather verplicht is aan dek te staan.

Koperen stulvers

Het nieuwe zeilplan dat Olivier tekende geeft de White Heather een kitstuigage aan de twee nieuwe masten. Onder die masten van 33 en 29,5 meter rusten een paar koperen stulvers die José indertijd van haar vader kreeg. Die liggen daar om het schip een behouden en veilige vaart te verzekeren. De vier bemanningsleden die de zeilen bedienen, hebben

In het moderne kombuis kan makkelijk voor een flink gezelschap gekookt worden





ouderwetse spierballen nodig want alle win-
 es, lieren en schoten moeten met de hand
 rden bediend. Ook de oude, hydraulische
 kaapstander is vervangen door een handlier.
 s walbootjes hangen een Zodiac en een
 lyester sloepje uit 1960 in de davits.
 Hoewel we benedendeks alle moderne com-
 municatie- en navigatie-apparatuur aantref-
 en, hebben Jan en Olivier bewust afgezien
 van het gemak van boeg- en hekschroeven.
 Niet zozeer vanwege eventuele complicaties
 de inbouw, maar omdat ze strijdig zijn met
 t karakter van de White Heather. Bij wind-
 tracht 3-4, halve wind varend, is ze relatief op
 ar snelst. Voor een dame van 227 ton komt
 opvallend snel op gang. Hoewel nimmer als
 acer ontworpen, en dat is ze nóg niet, kan
 met haar topsnelheid van 12-14 knopen
 dig uit de voeten op de wereldzeeën.

Carte blanche

scheepsarchitect Olivier van Meer heeft met
 totale refit van de White Heather een staal-
 je esthetisch koorddans ten beste gegeven
 geen artiest in een circus hem had kunnen
 beteren. 'Het moeilijkst was nieuwe syste-
 men dusdanig aanbrengen dat ze niet opvallen
 n niet storen,' zegt Olivier. 'Uiteraard had ze
 1952 geen *radardomes* in haar masten. Die
 besten er nu wel in. Ik heb voor een dusda-
 nig formaat en bevestigingspunten gekozen
 ze amper opvallen. Bij een refit van deze
 vang stuit je tijdens het proces keer op
 keer op keuzes. Moet je gaan vervangen, ver-
 deren of repareren? En als je gaat verander-
 moet je je terdege vooraf realiseren wat de
 consequenties zijn. We hadden de elektrische
 installatie van 110 volt ook niet kunnen ver-

vangen door een van 220 volt, maar dan had-
 den we altijd problemen gehouden met
 de uitwisselbaarheid van de apparatuur.
 Het resultaat is dat de White Heather, voor
 het oog van een buitenstaander althans, oogt
 of ze zojuist in 1953 te water is gelaten. Dat is
 te danken aan het feit dat Jan en Olivier prak-
 tisch identieke ideeën hadden over hoe het
 schip er uiteindelijk moest uitzien. Van Meer:
 'Juist dat samenspel met je opdrachtgever
 moet perfect zijn. De bekwaamheid van de
 architect en het budget staan daar geheel los
 van. Je moet op elkaar kunnen blindvaren.
 Zodra een opdrachtgever twijfels heeft over
 de bekwaamheid van zijn scheepsarchitect
 valt de vertrouwensbasis weg. Dat was het

**In het doghouse verbergen houten rollui-
 ken hightech apparatuur. Boven: een van
 de zeven ruime en comfortabele hutten**

goede van de samenwerking met Jan. Binnen
 een paar randvoorwaarden had ik *carte blanche*
 Ik kon aan haar werken alsof het mijn eigen
 schip was. Dat neemt niet weg dat ook Jan
 heel goede ideeën had, die ik heb overgenomen.
 Veel architecten denken dat zij de wijsheid in
 pacht hebben. Oplossingen waarmee een klant
 aan komt zetten, keuren ze bijna automatisch af.

Safety first

'Je moet ook naar de gevolgen van je refit over
 drie of vier jaar kijken. Dat is de reden dat we
 sommige systemen heel simpel hebben gehou-
 den. Niet alleen heb je met een hightech syste-
 em veel onderhoud, maar je loopt ook grote
 kans dat je het na vier jaar toch moet vervan-
 gen omdat het weer verouderd is. We kozen
 met opzet voor conventionele systemen om de
 crew zo min mogelijk afhankelijk van technis-
 sche specialisten te maken. Alles moet zonder



van buitenaf gerepareerd kunnen worden. De White Heather is geen schip dat per se een elektronica-expert aan boord moet hebben. Maar op de veiligheid is voor geen prijs te beknipt. Alle reddingsmiddelen en communicatiesysteem zijn Solas-Imo conform. Hoewel dat niet verplicht was en dus welve ton extra kostte. Die keuzes waren al het gespreksonderwerp tijdens bouwbesprekingen met Jan. Waar leg je het accent op? Hoe vastgestelde budget? Welke kant wil je op? Het geld uit?

zinnige charme

De nauwkeurige opzichten doet het werk van de architect denken aan de technieken van de bouwkunde. Het boeddhisme en shintoïsme beïnvloedde de stijlke Japanse vechtsporten. Zoals de kunst van de ikebana te doen of niets te hoeven doen, de balans tussen de persoonlijkheid van het schip en de nieuwig van chronisch verkeerde keuzes. Het bewaren en zwakke punten ombuigen naar positieve bijdrage. De White Heather vanaf haar geboorte bepaalde karakteristieken meegekregen,' zegt Olivier. 'Die moet verbeteren. Anders ga je veranderen om te verbeteren en eindig je met een kale kop. In het achterschip bijvoorbeeld zit een element dat ik nooit bedacht zou hebben. Die is er voor een extra f 250.000,- veranderen, maar je kunt ook zeggen: "Er zitten zulke leuke eigenzinnigheden in dat ik het bij de lat." Hetzelfde geldt voor het doghouse.

Dat had tien keer slimmer geconstrueerd kunnen zijn. Natuurlijk hadden we dat niet kunnen doen, maar dan hadden we het essentieel onderdeel van de authentieke White Heather mist. We zijn dus van het doghouse afhankelijk. Ik was ook benieuwd naar de constructie van de in koperplaat gevatte romp van de White Heather. Onder dat koper kan narigheid zitten, maar dat ontdek je pas als je het koper verwijderd hebt. Nadat we dat gedaan hadden, bleek pas dat we ons de moeite hadden kunnen besparen. Het komt maar zelden voor dat je aan een romp van meer dan een half eeuw oud niets hoeft te doen. Wel weten we dat er maar liefst 32 afsluiters in de White Heather zitten. Daarvan hebben we er 25 weggehaald. De White Heather in al haar glorie. Jan van Grinsven heeft haar haar ziel gegeven. Ze kan nu aan een nieuw, lang leven beginnen. Jammer dat we haar de komende tien jaar nooit in Nederland zullen zien. Maar wie zal deze warmbloedige dame de komende jaren ongelijk geven, als ze de warme water van de Caribische Zee verkiest boven het koude water van de Noordzee?

TECHNISCHE GEGEVENS

bouwer	Camper & Nicholsons, Engeland	zeiloppervlak	402-750 m ²
ontwerper	Louis A. Jacobs/ captain John Evans	motor	Cummins diesel 360 PK
bouwjaar	1952	generatoren	2x Perkins 25 kva
lody	32,05 m	cap. brandstof	6000 liter
lwl	21,52 m	cap. zoetwater	3600 liter
breedte	6,10 m	bemanningsleden	6
diepgang	3,85 m	gasten	8
waterversplaat	227 ton	hutten	7
voormast	33,30 m	architect	Olivier F. van Meer, Enkhuizen
achtermast	29,55 m	stoffering	José van Grinsven
tuilage	kits	restauratie	Ventis, Enkhuizen
		restauratieduur	acht maanden

De voorwaarden van de White Heather Shipmate Club...

- de aandelen kosten f 74.000,- per stuk en geven recht op één week per jaar varen voor maximaal acht personen
- om het aantal partners te beperken dient een aandeelhouder minimaal vier aandelen af te nemen

...en de voordelen

- het aantal te kopen aandelen wordt afgestemd op de gewenste verblijfsperiode aan boord
- het desgewenst verhandelen van aandelen is mogelijk gemaakt
- de mede-eigenaar is niet als betalende passagier, maar als eigenaar met zijn gasten aan boord
- het vaargebied en het vaarplan worden in overleg vastgesteld
- de aandeelhouder bepaalt aan boord volledig het eigen programma
- gegarandeerde maximale bezetting en opereren zonder winstoogmerk houden de prijzen op minder dan de helft van de chartertarieven voor vergelijkbare jachten.

Informatie: Jan van Grinsven, tel.: 073 599 19 16 (of 06 5347421), fax: 073 599 46 22.