



Na tien jaar klussen, werken en sparen is de klassieke Buchanan-kits Lucipara2 eindelijk klaar voor een lange zeilreis. De renovatie liep zo uit de hand dat Ivar Smits zich geen langzamere manier kan voorstellen om aan een zeewaardig schip te komen. Maar dankzij het intensieve traject is hij wel zuiniger, bewuster en duurzamer gaan leven. Zo kwam hij met zijn vriend Floris van Hees op het idee tijdens hun aanstaande reis op zoek te gaan naar inspirerende oplossingen voor duurzaamheidsproblemen.

Tekst Ivar Smits Foto's Ivar Smits en Floris van Hees

DUURZAAM DUURT HET LANGST

LUCIPARA

Lengte: 14,20 m (47 ft)
 Breedte: 3,90 m
 Diepgang: 2,00 m
 Totale hoogte boven waterlijn: 18,00 m
 Tuigage: kits
 Gewicht: 20 ton
 Rompvorm: s-spant
 Bouwmateriaal: staal
 Bouwjaar: 1965
 Ontwerper: Alan H. Buchanan
 Werf: J. van der Molen, Zaandam
 Motor: Daewoo (90pk - 4cyl. diesel-2006)
 Zellen: De Vries Enkhuizen
 Energie: Windgenerator (350W), zonnepaneel (150W)
 Verwarming: Dickinson Newport houtkachel, Kabola cv
 Accu's: SuperB Lithium-ion start (2x45Ah) & service (2x150Ah)

BIJZONDERE NAAM

De oorsprong van de naam Lucipara ligt in een schipbreuk van het stoomzeilschip *Willem I*, in 1837. Varend op de Banda-zee in Indonesië, met aan boord Gouverneur Ridder De Stuers en zijn gezin, strandde het schip op de riffen bij de Lucipara eilanden. Het lukte om de gehele bemanning aan land te brengen, waar zij ruim vier weken onder zeer primitieve omstandigheden hebben geleefd. Kort na de redding beviel mevrouw De Stuers-De Kock van een dochter, die Lucipara als een van haar voornamen kreeg. Deze naam werd een aantal generaties doorgegeven in diverse families die afstammen van deze dochter, en zo werd onze boot uiteindelijk vernoemd naar 'Tante Lucie'. Dit bijzondere verhaal werd ons verteld door de zoon van de eerste eigenaar. Het heeft ervoor gezorgd dat Lucipara in haar vijftigjarige bestaan nooit van naam is veranderd.



Van klussen (I) tot zeilen.

Het was liefde op het eerste gezicht. Als een trotse dame lag ze aan de steiger van een scheepsmakelaar in Muiden. Een stevige, stalen s-spant met prachtige klassieke lijnen en veel binnenruimte. Een unieke boot. Ik zag mezelf al met haar rond de wereld zeilen. Haar naam was *Lucipara2* en ze had duidelijk behoefte aan aandacht. Maar hoeveel werk het zou zijn om haar klaar te maken voor mijn wereldreis wist ik toen nog niet – en dat was maar goed ook.

Droomschip

Al sinds mijn jeugd droom ik van een eigen boot waarmee ik lange reizen zou kunnen maken en waarop ik zou kunnen wonen. Vanwege mijn beperkte budget was ik op zoek naar een varende tweedehands. *Lucipara* voldeed aan mijn volledige wensenlijst. Maar niet iedereen was even enthousiast. Mijn ouders en vrienden wezen mij op de hoeveelheid opknapwerk. Zij werden gesteund door de keurmeester, die veel gebreken en aandachtspunten vond. Maar door mijn roze bril zag ik op de eerste plaats het droomschip waarnaar ik al zo lang had gezocht. Pas op de tweede plaats zag ik de onderhoudspunten, maar die zou ik wel even oplossen. In een vlaag van grenzeloos optimisme rekende ik uit dat ik de scheepshypotheek in vijf jaar tijd kon afbetalen. Tegelijkertijd zou ik in de weekenden en vakanties de klussenlijst afwerken. Zonder aarzeling zette ik daarom in het najaar van 2004 mijn handtekening onder het koopcontract. Nu was ze echt van mij!

Reality checks

Ik dacht dat ik iets van klussen wist, omdat ik van jongs af aan met mijn ouders had gezeild en jarenlang zeilles had gegeven. Er ging altijd wel iets stuk, zoals een rubber van het pomptoilet of een onderdeelje van een schootlier. En meestal kon ik dat zelf repareren. Daarnaast dacht ik als ingenieur wat van techniek af te weten. Zodoende begon ik vol zelfvertrouwen aan de eerste klussen. *Luci* ging de loods in voor onderhoud aan het teakdek. Wat simpel klonk – oud rubber verwijderen, naden uitfrezen, dopgaten waar nodig vervangen, kit-ten en schuren – bleek al snel een monsterklus. Het oude rubber zat nog heel vast en de naden netjes uitfrezen was lastig, maar het ergst waren de ruim duizend afdichtdoppen van de boutjes waarmee het teakdek aan het stalen dek was bevestigd. Voordat deze konden worden vernieuwd, moesten de oude eerst met de hand uit de gaten worden gepeuterd en

“De alsmāar groeiende klussenlijst was om moedeloos van te worden”

het onderliggende boutje met het moertje worden ingekort. Deze hele operatie kostte ongeveer een half uur per afdichtdop – ofwel in totaal ruim 30 eenmans-klusweekenden. Waar was ik aan begonnen?

In het begin boden familie en vrienden hulp aan, waarvan ik dankbaar gebruik maakte. Afgezien van mijn vader en enkele *diehard* vrienden hielden de meesten het al na een dag voor gezien. Logisch, dat zou ik ook hebben gedaan als ik hen was.

Behalve mijn chronische onderschatting van de hoeveelheid werk zorgden tegenvallers, zoals zwakke plekken in de romp, ervoor dat de klussenlijst langer werd in plaats van korter. En ik voegde er ook nog nieuwe klussen aan toe onder het motto ‘als we nu toch bezig zijn’. Nu de masten eraf zijn, krijgen die ook meteen nieuwe verstaging, apparatuur en een schilderbeurt. En dan vervangen we de oude staaldraadvallen door moderne lijnen en dan ook maar moderne lieren, valstoppers en, en, en... Zo liep die eerste planning uit van vijf naar tien maanden, waarin ik vrijwel alle weekenden en vakanties kluste. Na afloop was ik blut en uitgeput. Het zou al snel nog veel erger worden.

Bijna moedeloos

Nieuwe tegenvallers dienden zich aan en ik bedacht zelf allerlei min of meer noodzakelijke veranderingen. Zo was de oude 2-cilinder 30pk SABB motor aan vervanging toe. Maar bij een nieuwe, sterkere motor hoort – hoe had ik dat nou over het hoofd kunnen zien – ook een aangepaste fundering, een stuwdruklager, een nieuwe schroef, inclusief as en afdichting, en een nieuwe motorkist. Daarnaast wilde ik aanpassingen voor mijn geplande lange zeilreis. Ik droomde ervan ooit met *Luci* de oceaan over te steken, naar Patagonië te zeilen en dicht bij de gletsjers te ankeren. Daarvoor leken me een windvaanstuurinrichting, goede isolatie en verwarming en een zwaarder anker onmisbaar. Ook vulde ik de klussenlijst verder aan met comfortverhogende aanpassingen, zoals een nieuwe kajuitopbouw, een grotere keuken en een zithoek die omgebouwd kon worden tot tweepersoonsbed. Zo zouden we onderweg ook familie en vrienden kunnen herbergen. Ten slotte wilde ik een windgenerator, een zonnepaneel en een watermaker installeren om duurzamer en zo zelfvoorzienend mogelijk te worden.

De alsmāar groeiende klussenlijst was om moedeloos van te worden. Ik realiseerde me dat ik ongelooflijk veel hooi op mijn vork had genomen. Ondanks de geweldige hulp van mijn vader zou ik dit vanwege mijn beperkte kennis en full-time baan nooit alleen tot een goed einde kunnen brengen. Voor deze volledige renovatie had ik professionals nodig. Voor nieuwe zeilen, huiken en innovatieve Lithium-Ion accu's kon ik gelukkig terecht bij goede vrienden. Voor las-, installatie- en timmerwerk vond ik heel goede experts. Waar ik kon hielp ik zelf mee om kosten te besparen. Tegelijkertijd leerde ik zo meer over verven, lakken, motortechniek en installaties aan boord.

De klussen schoten op deze manier lekker op, maar de renovatie werd ook een stuk duurder. Zodoende ging de uitspraak die mijn vader vroeger al regelmatig gebruikte voor zijn eigen boot ook hier weer op: “Zeilen is de duurste manier om van de goedkoopste vorm van energie gebruik te maken.”



Dek, salon en kajuitopbouw zijn gesloopt. Hoe moet dit ooit weer een varend schip worden?



Slopen van het teakdek.



DE ZEILERS

Ivar Smits (41) en Floris van Hees (37) vormen samen Sailors for Sustainability. Ivar zelt al zijn hele leven en heeft meer dan twintig jaar ervaring als zeilinstructeur. Opgeleid als bedrijfskundig ingenieur en sustainability leader werkt hij bij de duurzaamheidsafdeling van AkzoNobel. Tijdens de reis wil hij ook als freelancer projecten doen vanuit zijn eigen adviesbureau: Instituut

Toekomst (IveDT). Floris is opgegroeid in Zwitserland en is begonnen met een inhaalslag op zeegebied door zeezeilcursussen te volgen tot schippersniveau. Hij is opgeleid als jurist, met een specialisatie in mensenrechten. Na een carrière bij Clifford Chance in Amsterdam is hij voor zichzelf begonnen en wil hij tijdens de reis ook juridisch advies blijven geven.



Met ongeveer dezelfde afmetingen heeft de nieuwe motor ruim drie keer zoveel vermogen.



“Niet alleen Luci is volledig getransformeerd, de renovatie heeft ook mij veranderd”



De nieuwe keuken krijgt vorm.



Tegenvaller: doorgeroest vanwege een lekkende roerkoning.



De oude keuken.



Transformatie

Om mijn droom waar te maken, waren dus ingrijpende keuzes nodig. Hoe kon ik zuiniger leven, zodat ik meer geld over had om in *Lucipara2* te stoppen? De woonlasten van mijn Hilversumse appartement vormden de grootste kostenpost. Zou ik die niet kunnen schrappen door aan boord te gaan wonen? Dat voelde als een heel grote stap, dus ik besloot het eerst een paar maanden te proberen. Ondanks dat ik veel luxe inleverde, beviel het heel goed en miste ik mijn appartement geen dag. Toen ik in Amsterdam een ligplaats vond, ontdekte ik hoe gezellig het was in de haven. Nadat ik de knoop had doorgehakt, was mijn appartement zo verkocht. Van het een kwam het ander. Ik kon nu fietsend naar mijn werk en dus stond mijn auto steeds vaker stil. Verkopen? Weer twijfel en een proefperiode. Al snel bleken trein, OV-fiets en de bezorgservice van bootonderdelenleveranciers prima alternatieven voor mijn vroegere autoritjes buiten Amsterdam. Ook de auto heb ik na de verkoop nooit gemist. Integendeel, ik rekende uit wat ik per jaar bespaarde en kreeg een grote glimlach op mijn gezicht. Daarnaast ging ik veel minder vaak uit eten. Zelf koken en bakken vond ik ontspannend en ik ging meer letten op de herkomst van mijn eten. Doordat ik zuiniger en bewuster leefde, kreeg ik af en toe zelfs het gevoel dat de reis eigenlijk al was begonnen.

Zeilen!

Ongetwijfeld gaf het zeilen me de meeste energie om door te gaan met de eindeloze klussenlijst. Het grote voordeel van een varend tweedehands schip stapsgewijs renoveren is dat je tussen de klussen door kunt varen. En zeilen deed *Luci* fantastisch. Vakanties waarin ik niet kluste, besteedde ik zoveel mogelijk aan boord, ook die buiten het zomerseizoen. Zo ontdekte ik hoe mooi winterzeilen kan zijn – als enig schip op het IJsselmeer met kraakheldere lucht en ijs op de steigers. Op eigen kiel naar Oerol varen was ontzettend gaaf en ik genoot van de prachtige natuur op Terschelling. Tegelijkertijd beseftte ik me hoe kwetsbaar die natuur is en dat deze onze bescherming nodig heeft. Ik miste mijn dure buitenlandse vakanties niet, zeker niet als ik dacht aan de vermeden CO₂-uitstoot en de mooie bestemmingen die ik straks per schip zou kunnen aandoen. In de vakanties vervaagden de herinneringen aan de vele klusinspanningen, keek ik tevreden naar de aangebrachte verbeteringen en kon ik de batterijen weer opladen.

Meer liefde

Ondanks de trage, maar goede voortgang aan het klusfront en de mooie zeiltochten knaagde er iets aan me. Ik ben erg gesteld op mensen om me heen en voel me zeker geen serieuze solozeiler. Een zeilreis van meerdere jaren wilde ik het liefst samen met een partner maken. Maar hoe vind je er een, en dan ook nog met dezelfde zeildroom? Ik had een aantal relaties achter de rug, maar die waren deels stukgelopen op mijn zeilobsessie. Toen ontmoette ik in het najaar van 2012 Floris, een Amsterdamse advocaat die in Zwitserland was opgegroeid met een passie voor mensenrechten en het milieu. Hij had in verschillende landen gewoond en veel gereisd, maar was op zeilgebied nooit verder gekomen dan kielboot CWO1 op de Kaag. Gelukkig was hij wel in voor avontuur en wilde meer van de wereld zien. Ik liet natuurlijk geen gelegenheid onbenut om hem van de voordelen van het



Het vooronder wordt aangepakt. Met een nieuwe indeling en nieuwe isolatie.

reizen per zeilschip te overtuigen. Toen onze eerste gezamenlijke vakantie voor de deur stond, twijfelde ik of ik er wel goed aan zou doen om Floris mee te nemen op een winterzeiltocht naar Terschelling. De uitspraak van een vriend gaf de doorslag: “Je hebt maar één kans om een referentiekader neer te zetten.” Het werkte en Floris begon de smaak te pakken te krijgen. Hij kwam enthousiast terug van een week zeezeilschool, het verjaardagscadeau dat ik hem ter inspiratie had gegeven. Zo werd een lange zeilreis onze gedeelde droom naarmate onze relatie groeide.

Ook op klusgebied stond Floris zijn mannetje. Zonder noemenswaardige kluservaring hielp hij veel mee en deden we de laatste grote klussen samen. Ik kon hierbij niet aan boord blijven wonen en trok in bij Floris in zijn Amsterdamse appartement. Van daaruit gingen we zo’n achttien maanden lang vrijwel alle weekenden en vakanties klussen.

Duurzaam duurt het langst

Zomer 2015. Floris en ik waren van Amsterdam naar Noorwegen gezeild. We hadden vier weken vakantie en wilden *Luci* na alle klussen eens goed testen. Op een herfstachtige dag lagen wij stevig afgemeerd aan een rotswand in de wilde Noorse natuur. Onze wangen gloeiden nog van de kajaktocht en wandeling over een eiland. Het nieuwe houtkacheltje verwarmde de verbouwde salon. Kijkend naar de vlammen maakte een voldaan gevoel zich van mij meester. Wat brandde hij mooi. Fantastisch dat een paar blokjes gesprokkeld hout de salon zo lekker warm en droog konden krijgen. Samen met de stroom van de windgenerator waren we die avond geheel zelfvoorzienend en vrij van fossiele energie.

Het kostte ruim tien jaar klussen, werken en sparen om hier te komen. Uiteindelijk zijn alleen de romp en de masten nog origineel en was de uit de hand gelopen renovatie een veelvoud duurder dan ik ooit had kunnen bedenken. De aankoop van een destijds veertig jaar oude, stalen klassieker was bepaald geen snelle manier om aan een boot te komen voor een lange zeilreis. Maar het was het allemaal meer dan waard. Het traject was intensief, waarbij ik stap voor stap dichterbij mijn doel en mezelf kwam. Zo is niet alleen *Luci* de afgelopen tien jaar volledig getransformeerd, de renovatie heeft ook mij veranderd. Ik heb geleerd zuiniger, bewuster en duurzamer te leven. Duurzaamheid wordt dan ook het thema van onze reis. Mijn liefde voor de trotse dame *Lucipara* is onveranderd groot. Net als mijn grote liefde Floris is ze klaar voor een lange reis. Vanaf juni 2016 zeilen we op windenergie de wijde wereld in. ●



SAILORS FOR SUSTAINABILITY

Het valt ons op dat het nieuws tegenwoordig vooral gaat over de economische crisis, sociale problemen of de achteruitgang van de natuur. Tegelijkertijd zien we allerlei initiatieven opbloeien, zoals hernieuwbare energieopwekking en -opslag, alternatieve geldsystemen, nieuwe manieren van recycling, het delen van spullen en lokale voedselvoorziening. Wij gaan op zoek naar dit soort duurzame oplossingen. Met ons blog willen we niet alleen het bewustzijn vergroten van de urgentie tot duurzame verandering, maar vooral inspireren door de oplossingen die we tegenkomen te delen met mensen die we onderweg tegenkomen en onze volgers. Uiteraard proberen we zelf ook zo duurzaam mogelijk te reizen. Volg ons op: www.sailorsforsustainability.nl