

Jan Koehoorn verkoopt Poolse ijsbreker naar Albanië

# Nieuw leven voor Dikky

Door Corine Nijenhuis

Het moet een fraai schouwspel geweest zijn: zwoegende ijsbrekers in de dichtgevroren haven van Gdansk. Samen hielden ze de Oostzee open, de H13 en H15 van de Poolse marine. Ronde koppen en een smalle kont, een rompvorm als een druppel. Zo zagen de zusterschepen eruit volgens Jan Koehoorn van scheepvaartbedrijf Korn. Koehoorn & Zn.



Dikky glimt nog niet, maar is weer in goede conditie voor haar zeereis naar Albanië. (Foto Dirk van der Zee)

Toen ze in 1990 te koop kwamen, toog hij met zijn vader naar Gdansk. Voor hun Friese scheepvaartbedrijf waren ze altijd op zoek naar goed materieel. Om mee te breken en te slepen, afhankelijk van het seizoen.

Ze hadden de advertentie van een scheepsmakelaar in Schuttevaer gelezen en waren door het voormalige Oostblok gereden. De 'Wende' was nauwelijks een jaar oud, alles ademde communisme. 'Dat was achteraf een heel leuke ervaring, maar toen vond ik er niks aan.'

Ook omdat de reis niets opleverde: Jan en de Poolse makelaar kwamen niet uit de prijs. Al was hij er niet erg rouwig om: 'In beide schepen stond een SKL van 300 pk die werd bediend door een machinist in de machinekamer, via een telegraaf op de brug.' Mooi, maar niet bruikbaar voor het werk in Friesland.

## In Limburg

Dat was anders toen Jan de H13 een jaar later terugzag in Limburg. Ze lag in een depot van de Rabobank. De Nederlandse eigenaar was failliet. De ijsbreker had inmiddels een duwkop en een GM van 500 pk. En de H15 lag als uitgebrand casco in Maasbracht. Jan kocht beide schepen. De H15 verbouwde hij in eigen beheer. Er kwam een Mitsubishi van 1250 pk in en hij noemde de ijsbreker Alcyon. Dat was de naam van de eerste sleepboot waar vader Koehoorn als jonge machinist op had gevaren. Hij brak er Fries ijs

mee: 'Dat heeft hem nooit meer losgelaten.' Toen hij overleed, kort nadat ze de ijsbrekers hadden opgehaald, besloot Jan er één naar de sleepboot uit zijn vaders jonge jaren te noemen. De ander noemde hij Dikky, naar zijn zuster. Sinds Jan in 1975 een VOF met zijn vader begon, heten de schepen naar zijn drie zusters, waarvan Dikky de oudste was.

## Hels kabaal

Dikky brak kilometers ijs. In de jaren '90 vroom het nog volop. Onder contract van de provincie Friesland hield de ijsbreker de kanalen open. Bij het breken in het Van Starckenborghkanaal, tijdens het laatste Elfstedentocht-jaar, liep de motor vast: 'Rook en een hels kabaal. We dachten dat de boel aan gort was. De monteur kwam. Het bleek een gebroken asje tussen de spoelpompen. De volgende ochtend konden we gewoon door.'

Maar die onderdelen werden een probleem. Dikky was Oost-Europees: onderdelen vielen nauwelijks te krijgen. Het schip was compleet origineel, tot de binnenkant aan toe: 'Messroom en kombuis onder de stuurhut, kapiteinshut en machinistenhut onderin. Voorin vier kleine kooitjes, te kort om te kunnen liggen. Alles Poolse marine.'

## Te koop

Alcyon nam steeds meer werk over, Dikky kwam aan de kant te liggen. Nadat jongeren uit balorigheid de patrijspoorten hadden stukgeslagen, zette Jan haar te

koop. Met een clause die ijsbreken verbiedt. Want al is het schip ouderwets, het zou een geduchte concurrent kunnen worden. 'Als er in Nederland 15 boten zijn die zo goed breken, is het veel.'

Jan is er duidelijk over: 'De meeste boten willen best breken, maar niet manoeuvreren in het ijs. Maar Dikky, die draait om z'n as. En nooit met de kont in het ijs.'

Dommelend tegen de Friese kant wachtte Dikky op een nieuwe eigenaar. Het duurde jaren, maar hij kwam. De Albaniër die zich aandienende, hoefde er niet lang over te denken. Hij zag Dikky al varen. Op de Middellandse Zee. Als plezierjacht. Ongehinderd door scheepskennis was Mauro naar Friesland gereisd om de koop te bezegelen. Pas daarna mailde hij Dirk van der Zee, inspecteur schepen bij het kadaster. Mauro had hem leren kennen in Albanië, waar Dirk een schip moest registreren. Dat een schip naar Albanië brengen heel wat voeten in aarde heeft, had hij niet bedacht. Mauro bouwt windmolens, van schepen weet hij niets. Dat Dirks expertise ver reikt, is zijn geluk.

## Vaarklaar

Na jaren stilliggen, sloeg de motor direct aan. De romp werd gekeurd. Die bleek van Oost-Europese degelijkheid. De koelwaterbun was minder dik. De keurmeester schopte er dwars doorheen: 'Op volle zee zou het schip zijn gezonken.'

Mauro liet het vaarklaar maken graag aan Dirk over. Die regelde

reparaties, verving een generator, maakte de brandstoftanks schoon. Toen belde Mauro: 'Can you sail him to Albanië?'

'Hallo vriend', antwoordde Dirk, 'ik heb meer te doen dan jouw schip naar Albanië te sailen.' Want Dirk heeft wel scheepspapieren maar geen tijd. Wel onderzocht hij de mogelijkheid binnendoor te varen. Dat kan alleen in de winter, bij hoogwater. En dan blijven er nog genoeg knelpunten over voor een zeesleper die 2,50 meter steekt.

## Nieuwe toekomst

Die knelpunten zijn niet de enige reden om de landroute te mijden. Kapitein Henk Visser, die Dikky wel naar Albanië wilde varen, zag meer bezwaren. Het schip ziet er niet uit. Op de route passeert het veel autoriteiten. 'Er hoeft maar één pipo tussen te zitten die zegt dat ie niet voldoet en je ligt aan de ketting. Tot je betaalt.'

De keuze viel dus op de zeeroute. Gezamenlijk maakten Dirk en Henk de ijsbreker klaar voor de oversteek. Dirk regelde de verzekering. De tocht kan beginnen.

Nog heel even, dan vaart Dikky naar de toekomst. Via Breskens naar Guernsey, langs de Franse kust naar Portugal om te bunkeren. Dan door de straat van Gibraltar en over de Middellandse zee. Om thuis te komen in Albanië. Waar een transformatie wacht. Van ijsbreker naar plezierjacht. Van marinemannen naar luxe gasten. Dirk beziet het met genoegen: 'Wat een historie heeft zo'n schip.'