

## Over ronde- en platbodemjachten.

Elk land heeft z'n eigen typen van schepen, in verband met den aard van het vaarwater, het klimaat en den bodem.

Voor Nederland denken wij allereerst aan den *boeier* en *tjotter*, ons allen zeker goed bekend, en de *schouw*, waarvan men een minder duidelijk begrip heeft.

Deze vaartuigen, die gelukkig weer in trek komen, hebben als *toerschepen* onbetwistbare voordeelen boven de uitheemsche. Goedkooper, ruimer, meer poëtisch van lijn en minder diepgaand, zijn ze meer geschikt voor elk water en elke haven, voor het droogvallen op banken enz. waartegenover het scherpe jacht alleen grooter snelheid kan stellen.

Onze nationale schepen, voor zoo groot mogelijke snelheid gemaakt, zullen dáár hunne plaats hernemen, waar de zucht naar mode wél, doch het gezond verstand *niet* tot zwijgen is gebracht.

Door den vooruitgang der techniek wordt het evenwel hoe langer hoe moeilijker zich een juist denkbeeld

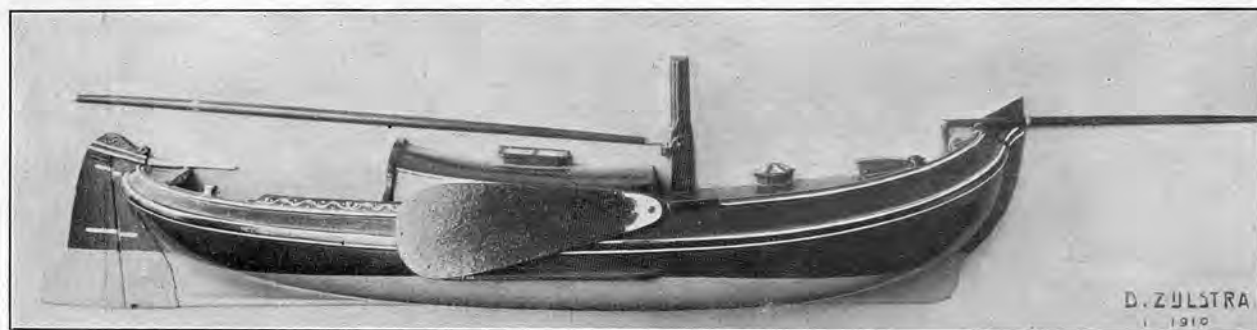
die aan de meest redelijke eischen voldoen, zouden de bezitters van dergelijke vaartuigen, waarvan er een, de stalen boeier „Frisia“, in 1913 van stapel liep en waarvan ondergeteekende de ontwerper is, kunnen getuigen.

Met scherp (gebroken) vlak, gebouwd op geballaste kiel, kan hij *onkenterbaar* gemaakt worden. Met wat hooger kop (botaaktype) wordt hij verheven tot een schip dat voor geen ander rond type behoeft onder te doen.

Van waar dan toch die na-aperij van aak, botter, enz. Om meerdere snelheid? of uit een aesthetisch oogpunt? Laten wij de zaak eens van nabij bezien.

De reine vischschiut heeft een plat bodemvlak en *moet* dat hebben om de visch in de bun levend te houden. Het water heeft dan beter gelegenheid langs den bodem heen te strijken. Bij een ronden of hoekigen bodem zou de visch in het midden op een hoop blijven liggen en daardoor sterven.

De waterballast is beweeglijk, ligt daarbij wel 40—60 c.M. *boven* den bodem en kan dus het vaartuig nooit *die* stabiliteit geven als welke een jacht noodig heeft, met het oog op z'n hoogere tuigage.



Een model van een Lemster-aakjacht, ontworpen en gemaakt door den heer D. Zijlstra, te Amsterdam.

te vormen van een rond- of een plat-bodemd vaartuig.

Het ronde is *niet geheel rond* en het platboomde *niet geheel plat* meer. Het ronde vaartuig boogt thans al op een kiel; de spantvorm in den bodem toont soms een sterk gebroken lijn.

Over de lengte zijn de onderwaterlijnen vrij scherp, achter vaak piek, d. i. S.-vormig, waardoor het vaartuig dus veelal niet meer platboomd is, terwijl aan de *schouw*, het platboomde bij uitnemendheid, ook al een gebroken vlak wordt gegeven. De „Novum“ te Sneek is zelfs tusschen kim en berghout rond, evenals een boeier. Toch wil zij voor een schouw doorgaan.

Ik kan mij voorstellen, dat jury's het daarmede op den duur lastig kunnen krijgen.

Zonder nu de beste eigenschappen van andere typen te miskennen als van den botter, den blazer, den schokker, den hoogaars, den hengst, den pluut, den bons, de jol of hoe ze nog meer mogen heeten, verbaast het mij telkens als iemand zijn keus laat vallen op één dier typen met voorbijgaan van den boeier. Waarom toch? Een kwestie van smaak zult ge zeggen, waarover niet valt te twisten. Goed! maar waarom zou de boeier niet even goed de meeste dier beste eigenschappen in zich kunnen vereenigen?

In hoeverre men geslaagd is met den bouw van boeiers,

De vischschiut heeft een laag en smal achtereind om de netten gemakkelijk te kunnen bewerken, dat echter geen gerieflijken en aangenamen stuurstoel oplevert.

De hooge kop belet het uitzicht, zoodat soms een treeplank bij het roer noodig is. De mast staat ver naar achteren. De onderdekrumte wordt daardoor te groot, vooral bij een betrekkelijk klein vaartuig, omdat de stahoogte in de kajuit aan lengte verliest of de stuurstoel aan ruimte inboet. Het model van 't tuig is niet begeerlijk; vooral de zeer breede fok, zonder overloop, geeft moeite in de behandeling.

Roer en zwaarden zien er niet „yachtfähig“ uit. De lange hellende steven van den hoogaars vloekt met het kleine ronde achtereind.

De bouwer van de „Lotus“ heeft wel gevoeld, dat de kop niet zóo hoog, het achtereind niet zóo laag behoefde te zijn. Doch wat zien we nu? <sup>1)</sup>

Een misvormden botter.

Andere jachten hebben weer een kop, die het midden houdt tusschen dien van de aak en den botter, terwijl het achtereinde dat van een schokker is, enz.

Deze mishandeling bewijst de juistheid van mijn be-

<sup>1)</sup> Wij geven in deze aflevering een afbeelding van dit schip.

wering, dat ze niet voor jacht geschikt zijn en de origineele lijnen — in hun soort misschien mooi — door de verbastering er niet op vooruitgaan.

Eere daarom bovenal den boeier!

Zóó als de oude meesters ons die lieten zien was hij een dichtstuk, waarbij de andere typen het in elegantie en harmonie van lijnen afleggen.

Eere daarna ook de aak, omdat zij in schoonheid van lijn 't meest nabij onzen boeier komt.

Als dan nu geen vischschuit behoeft te worden nagebootst om den vorm, is het dan om de snelheid?

Volstrekt niet! Boeiers als „Bato” en andere behoeven voor hen niet onder te doen.

Ook van de aken zijn de snellen wel te tellen.

Hebben de oude meesters ons schoone vormen ter nabootsing achtergelaten en is het ons gelukt om, met behoud dier vormen, de snelheid te vergrooten, dan hopen wij daardoor de aanhangers der scherpe, uitheemsche schepen tot het vaderlandsche type te bekeeren.

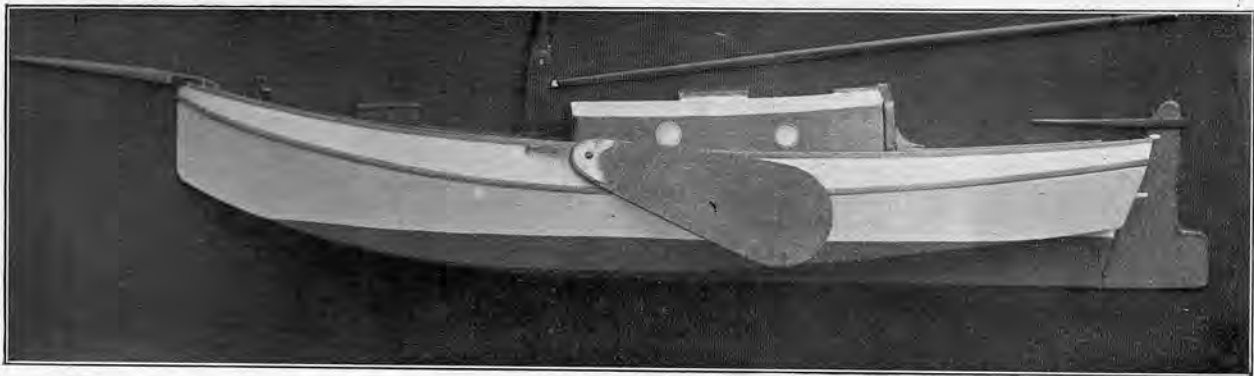
Het tweede nationale type is de *schouw*, waarvan zijn

Een paar mijl uit den wal ging het vischwant overboord en na ongeveer een half uur zeilens was de lijn uitgevierd. In de buurt van Urk werd de terugtocht aangevaard. De schouw was z'n vischverschalker vroeger kwijt en had dus een voorsprong, die echter niet groot was.

Zooals dat speciaal in dezen hoek der Zuiderzee dagelijksch werk is, moest nu noodwendig een match aangevangen en wel i. c. tusschen de snelste aak van 12½ M. en een vuren schouw van 7,85 M.

In den wind op met tamelijk veel bries en zee meende ik, aan het roer staande, gemakkelijker spel te hebben dan de kat met de muis. Doch hooger zeilen dan die schouw? Geen denken aan. En onze vaart was niet beëindigend sneller. Vooral niet, toen we dichter onder opperwal kwamen.

Resultaat — de schouw was het eerst in de haven, wij, opvarenden der aak — paf. Een beschrijving der begroefingen van de overwinnaars, zal ik u maar sparen. Sedert dien dag heb ik groot respect voor de schouw, ook als zeeschip. Onmiddellijk heb ik getracht het type



Een model van een moderne schouw, ontworpen en gemaakt door den heer D. Zijlstra, te Amsterdam.

afgeleid, gondel, snik, punter, praam en al die hoekigheden meer.

Denkt u eens de schouw als jacht.

Behoorende tot het knikspant-type, verwant aan de Anglo-amerikaansche sharpy, zal ze u wellicht, zooals gezegd, minder van nabij bekend zijn, dan de oeroude tjotter en boeier.

Een onderzoek in haar geboorteland, Friesland, heeft mij versterkt in de meening, dat zij minstens even oud, zoo niet ouder is dan de tjotter.

Ten bewijze van wat een schouw alzo presteert, zal velen nog wel in 't geheugen liggen het feit, dat eenige jaren geleden, op het IJ voor Amsterdam, bij een wedstrijd met stormweer, verscheidene kielschepen, w. o. de A.B.C.-klasse, het tegen platbodemers moesten opgeven. En overbekend is, dat het gevaarlijke concurrenten voor de tjotters zijn.

De zomer van 1913 bracht mij eenige dagen in een Zuiderzeehaven en ik had gelegenheid met een bevriend visscher, eigenaar der snelste botaak, een vischtoer te maken. Het ging met ruimen wind naar zee. Evenwijdig aan ons danste een schouw in dezelfde koers. Ofschoon er een flinke wind stond uit het noorden kan ik niet zeggen, dat we veel uitliepen.

te moderniseeren, dus meer geschikt voor de jachtvaart te maken. In hoeverre ik daarin ben geslaagd, kan diegene beoordeelen, die mijne teekeningen en model heeft gezien.<sup>1)</sup>

Veel genoeg zou 't mij doen, wanneer iemand den lust had, de waarde van mijn ontwerp aan de praktijk te toetsen.

Het moderne bestaat in den afwijkenden vorm van kop en boordstrook. Terwijl de bestaande ook een voorspiegel heeft, heb ik die vermeden door bodem en zijden in den *voorsteven* te doen samenkomen. Het geheele schip ziet er daardoor slanker en in 't bijzonder de kop behaaglijker uit.

Steekt de oude z'n voorspiegel in de zee, dan zal dat stappend werken, van veel windvang maar niet gesproken.

De moderne zal weinig vertraging hebben, ook al steekt zij haar neus eens in de pekel.

De oude is opgeboeid om het water er uit te houden, waardoor een rechte, leelijke boordstrook ontstaat, wier slechte indruk zelfs door de betere berghoutlijn niet kan

<sup>1)</sup> Wij hopen in de gelegenheid te worden gesteld deze te publiceren, waarvoor wij gaarne plaats beschikbaar stellen. (Red.).

worden weggenomen. Door het aanbrengen van dek, gangboorden en zelflozende stuurstoel, een inrichting dus als van boeier of kruiser, zal de fraaie boordzeeg behouden blijven en geeft mijn ontwerp sierlijker lijn, die daardoor meer beantwoordt aan het idee „jacht“.

De achterspiegel is door z'n platten vorm zeer geschikt voor het aanbrengen van een afneembaren *motor*. Voor zeeschouwen kan den bodem, (over de breedte) een gebroken lijn gegeven worden; de ballast komt dan lager, het vaartuig wordt *meer* stabiel, kan zelfs onkenterbaar gemaakt worden.

De moderne schouw zal het winnen van het ronde vaartuig:

- 1<sup>o</sup>. In snelheid, omdat de vlaklijn, over de lengte, gestrekter is;
- 2<sup>o</sup>. In rustige beweging, speciaal door de *scherpe* kimhoeken, die het slingeren meer tegengaan, dan de *ronde* kim;
- 3<sup>o</sup>. In het sturen, omdat bij overhellen de vorm niet zooveel verandert.

Op het terrein der spantvormen werpen deze eigenschappen een eigenaardig licht, waarover het laatste woord zeker nog niet is gesproken.

Deze beschouwing eindig ik met de hoop, te hebben bijgedragen, dat de minder geachte schouw, als platboomd vaartuig, nog zal worden *het* toerzeiljacht der toekomst.

Immers, snel, zeewaardig, desgewenscht onkenterbaar en comfortabel, van goeden vorm en 20 <sup>o</sup>/<sub>10</sub> goedkooper dan een rond vaartuig zullen deze hoedanigheden zéér zeker medewerken tot oplossing van moeilijkheden, die zich voordoen, wanneer, bij de keuze van een jacht, *de beurs* het zwaartepunt is.

D. ZIJLSTRA.

