

Supersnelle visserman zeeschouw Deining

Toon Neijman, jarenlang eigenaar van een Kok zeeschouw, gaf zijn baan op en ging zich bezighouden met zijn hobby: het bouwen van schepen. Hij gaf Martijn van Schaik van Seahorse Yacht Design uit Purmerend opdracht voor het ontwerpen van een 10,50 m zeeschouw in vissermanuitvoering en liet het eerste casco bij SRF in Harlingen bouwen en bouwde het met hulp van anderen af in Heerenveen.

Trouwe Spiegellezers hebben in de advertentiecampagne al de ontwikkeling van casco naar zeilend schip kunnen volgen.

Velen namen tijdens de Beurs Klassieke Schepen al enkele malen een kijkje aan boord. De Pieerrace was de eerste wedstrijd waaraan met succes werd deelgenomen en de HT-race was met een supersnelle tijd een overrompend succes.

We zeilden met de *Deining* zelf korte tijd over het Wad en volgden het schip in de HT-race.



Met een knikje in de schoot en Bft 2 geeft de GPS gemiddeld 6 knopen aan.



De onderlijkstrekker wordt doorgezet.

Je moet over veel lef en doorzettingsvermogen beschikken om in een tijd dat er voornamelijk Lemsteraken worden gebouwd, toch te kiezen voor een Zeeschouw. Toon Neijman's idee was om een goed zeilend en snel schip te presenteren, dat ook nog eenvoudig kan worden gehouden, zodat de prijs aantrekkelijk blijft. Bovendien wilde hij laten zien dat een zeeschouw goed zeilend en snel kan zijn. Hij is daar helemaal in geslaagd, al zal een schipper met kleine kinderen wellicht kiezen voor een wat kortere mast en een wat kleiner tuig. Bij volgende schepen wordt e.e.a. verbeterd middels een drieschijfsblok en gelagerde schijven en kleine aanpassingen in het zeilplan.

Er is door Martijn van Schaik zeer veel gerekend om de vorm van het onderwaterschip zo te ontwerpen dat er een snel en zeewaardig schip op het water zou komen. Daarom hebben we zijn vergelijking tussen Zeeschouwen en Lemsteraken in dit artikel opgenomen. In de afmetingen van 10,50 x 3,85 x 0,85 m is er, vooral in voorschip en kuip veel ruimte beschikbaar. In het voorschip zien we een ruime tweepersoonskooi, een uitschuifbare langsbank, en een bank er tegenover, een toilet en een kombuis. Ruime stahoogte is verkregen onder twee in het dek gemaakte luiken boven kombuis en doorgang en een centrale koekoek tussen de banken. Onder de luiken/koekoek is de stahoogte 1,90 m, ver-

der is de hoogte dusdanig dat je je overal goed kan verplaatsen. De betimmering is eenvoudig maar sfeervol en praktisch, precies zoals het op een ruig scheepje als dit hoort.

Toen we op de motor de haven van Harlingen uitvoeren werden de zeilen snel gehesen en kon de motor uit. De wind was aanvankelijk heel zwak maar wakkerde aan tot Bft 2 met wat uitschieters naar Bft 3. We zeilden met stroom mee al gauw 7,7 knopen en met stroom tegen 6,5 knoop over de grond. Wat ging dat hard! We haalden aan-de-wind zeilend een Bavaria 36 in, maar konden hem – door de inzakken-de wind - net niet passeren.

Ondanks het lichte weer moest er al wat kracht worden uitgeoefend om de groot-schoot door te zetten. Maar je moet ook 37 m² grootzeil dichttrekken, zoals hierboven al beschreven wordt dat aangepast. Om de helling klein te houden werd ook de onderlijksstrekker aan de wind goed doorgezet om het grootzeil vlak te maken. Dat kan allemaal vanuit de kuip waarbij je niet hoeft te knielen op een kuipbank, maar gewoon met je voeten schrap, een lijn kunt doorzetten. De zeilen van Jan de Boer uit Akkrum zijn goed gesneden en staan er prima bij. Kortom het was een plezier om met zo'n relatief klein schip, in vergelijking met de steeds groter wordende aken, te zei-



Het comfortabele vooronder met dubbele kooi in de voorpiek.

len. Met het geringste vlaagje zag je de snelheid snel oplopen.

In de kuip, onder de waterdicht af te sluiten kuipvloer, is een 40 pk Lister Petter scheepsdiesel ingebouwd, de schroefas is watergesmeerd en er is vlakkoeling, zodat je niet bang hoeft te zijn voor zand in je koelwater. In de rvs brandstoftank kan 150 liter dieselolie. De rvs watertank bevat 200 liter en de vuilwatertank 100 liter. De waterverplaatsing bedraagt 10,50 ton. Mast, giek en kluiverboom zijn van gelijmd

Lariks en de gaffel is van Oregon pine en essen gelamineerde delen gemaakt. Roer en zwaarden zijn van eiken.

In het hele schip is veel goed toegankelijke bergruimte, terwijl die in de kuip waterdicht kunnen worden afgesloten om het drijfvermogen te vergroten. In de CE keur valt het schip onder categorie C.

HT RACE

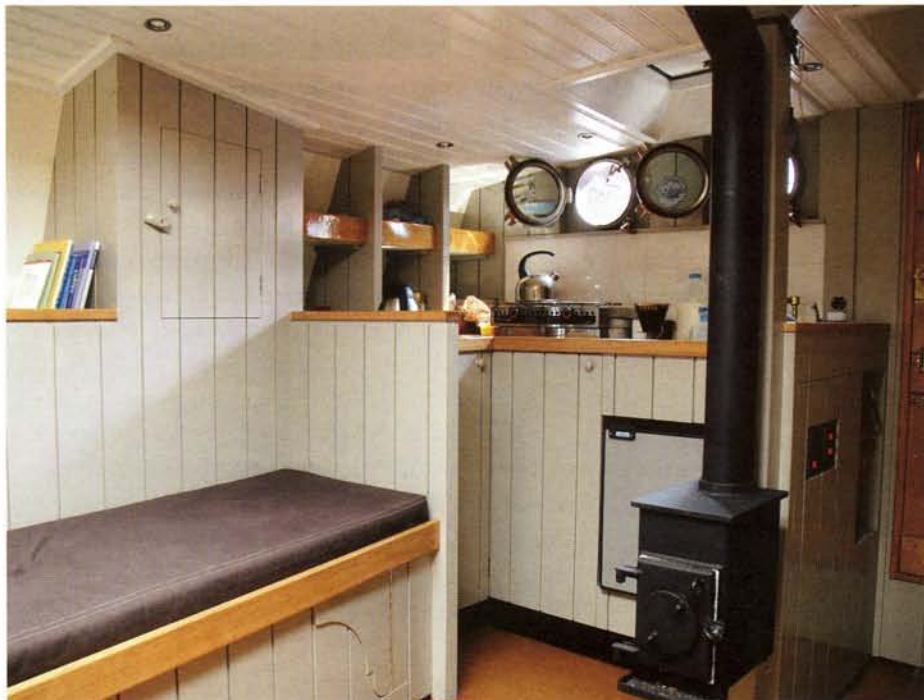
De *Deining* voer mee in de ongemeten klasse en ging er direct na de start als een speer



De verstelbare zwaardbout



De elektriciteitsinstallatie is eenvoudig maar degelijk uitgevoerd.



De kombuis met de kachel om het binnen aangenaam te maken als het buiten koud en nat is.

vandoor. De eerste dag was de gezeilde tijd 2.10.21 en de tweede dag 2.38.04. Hij werd tweede in de klasse ongemeten en was 20 minuten sneller dan de snelste tijd in de VB klasse. Zelfs was hij sneller dan enkele VA's. Een hele prestatie!

Op de foto's van de HT race is goed te zien hoe hard de *Deining* zeilt, waarbij snelheden van ruim 10 knopen op de GPS waren af te lezen. De bemanning moest vlak na de start waarbij wij het schip volgden, duidelijk wennen aan het nieuwe schip, want niet alle manoeuvres en het zetten van de kluiver gingen niet direct snel. Maar al spoedig was men goed op elkaar ingespeeld en kon een uitstekende tijd worden neergezet.

Inmiddels zijn er twee van deze 10,50 m zeeschouwen verkocht, alsmede een door Martijn van Schaik getekende 12,50 m versie. Bij deze laatste versie is de sta-hoogte onder het voordek 1,80 – 2,00 m. We hopen van harte dat er nog veel van deze nieuwe Zeeschouwen zullen volgen.

ZEESCHOUW versus LEMSTERAAK

door ir. Martijn van Schaik

De Zeeschouw en de Lemsteraak zijn onvergelykbaar wordt vaak gezegd. In zekere zin is dit juist: Het zijn verschillende schepen met verschillende eigenschappen. Het is echter niet zo dat het ene type bij voorbaat "beter" is dan het andere.

Aan de Lemsteraak is de laatste jaren, dankzij sleepproeven e.d., veel ontwikkeling besteed om de zeileigenschappen te verbeteren. Bij de Zeeschouw was dat niet het geval. Het beeld dat men over het algemeen van een Zeeschouw heeft is bepaald door "oude" schepen waarbij relatief weinig aandacht besteed is de zeileigenschappen.

We hebben ons verdiept in de Zeeschouw. Door bijvoorbeeld de verdeling van de waterverplaatsing over de lengte van het schip aan te passen aan moderne inzichten, wordt de weerstand aanzienlijk minder, en is niet significant hoger dan die van een rond schip.

Wel is het zo dat een knikspant vorm een iets groter nat oppervlak heeft dan een ron-



Direct na de start, als eerste op weg naar de eerste boei.

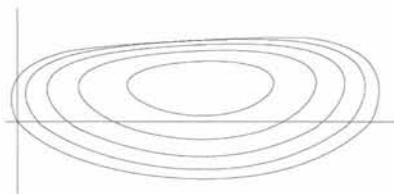
de vorm, hetgeen bij licht weer, als de wrijvingsweerstand overheersend is, een (klein) nadeel is.

Bij zwaarder weer is de golfmakende weerstand overheersend en die is vooral afhankelijk van de verdeling van de waterverplaatsing over de lengte.

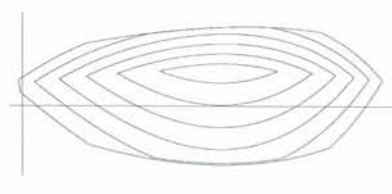
Een knikspant vorm zal niet bij alle hellingshoeken een even gunstige scheepsvorm opleveren, maar dat geldt bijvoor-

beeld ook voor een Lemsteraak met scherpe kimmen.

Voor de wind rechtopvarend heeft de knikspant vorm weinig of geen nadeel. Varen de onder helling en drift kan er wel een klein nadeel zijn door het eventuele ontstaan van wervelingen bij de knikken. Het is echter zo dat deze weerstandscomponent een orde kleiner is dan de golfmakende weerstand. Bij grotere hellingshoe-



Waterlijnen Lemsteraak 20 graden geheld.



Waterlijnen Zeeschouw 20 graden geheld.

ken (15-20 graden) begint de vorm van een goed ontworpen Schouw, voor en achter zelfs scherp te worden en is de weerstand gunstiger dan die van een Lemsteraak. Zie ook de hierbij afgedrukte figuren.

Door een laag zwaartepunt van een goed uitgedacht casco, is het mogelijk om een groot en efficiënt tuig te voeren op een Zeeschouw, waarbij de Zeeschouw ook voorzien wordt van een goede motor, zoals dat op Lemsteraken al langer het gebruik is.

De knikspant vorm van een Zeeschouw zal een grotere slingerdemping hebben dan de ronde vorm van een Lemsteraak. Dit heeft voordelen bij het varen op de motor, want het schip zal minder rollen. Onder zeil kan de Zeeschouw, in sommige situaties, door de grotere demping wat minder soepel bewegen.

Bij het zeilen, tegen de golven in, is vooral van belang dat er voldoende voorstuwing uit de zeilen komt om het schip op gang te houden. Het grotere zeilplan is daar zeer belangrijk voor.

De aangepaste volume verdeling heeft tot gevolg dat de toegevoegde weerstand door golven minder is, dan die op een ouderwetse Zeeschouw was. Alleen bij weinig wind en aanzienlijke golven zal de Zeeschouw, als deze rechtop ligt, licht in het nadeel zijn ten opzichte van de Lemsteraak. In het algemeen geldt dat een 10 tot 11m lang schip het op de lagerwal van het IJsselmeer moeilijk zal hebben bij Bft 6 of meer, omdat de lengte van de golven dan ongeveer overeenkomt met de lengte van het schip en de toegevoegde weerstand door golven dan maximaal is. Een Lemsteraak gaat dan evengoed 2 knopen langzamer!



De Deining stuift er met 10 knopen van door.

Voor meer informatie: De Deining Platbodems, De Ynfeart 6 c, 8447 GM Heerenveen, 0513 683 265 / 06 518 54 684, info@dedeining.nl of kijk op www.dedeining.nl

Martijn van Schaik, Ampèrestraat 11 D, 1446 TP Purmerend, tel 0299 316 918, martijn@seahorsedesigngroup.com



Met een knikje in de schoot en windkracht 3 gaat het erg hard.