

DE WATERKAMPIOEN

ONDER HOOFDREDACTIE VAN H. C. A. VAN KAMPEN

WEKELIJSCH ORGAAN VAN DE AFDEELING WATERTOERISME VAN DEN KONINKLIJKEN NEDERLANDSCHEN TOERISTENBOND A.N.W.B. - DE KONINKLIJKE VERBONDEN NEDERLANDSCHE WATERSPORT-VEREENIGINGEN - DEN NEDERLANDSCHEN KANOBOND

Ons speciale nummer

Den eigenaar van zelfs het snelste en modernste scherpe jacht bekruipt een zeker gevoel van afgunst als hij in zijn zeilersloopbaan eens gast is aan boord van een rond- of platbodemjacht. Hoe groot zou zijn scherpe schip wel moeten zijn, om evenveel ruimte, een even geriefelijke accommodatie te bieden als dit stoere schip van oud-vaderlandsche makelij, dat toch heusch niet zooveel langzamer is dan het zijne en dat minstens even gemakkelijk behandeld kan worden! En dat bovendien nog allerlei andere voordeelen heeft. Het vaart rechtop; het moet al héél hard waaien, als men zich zorg gaat maken of de inventaris wel zeevast verstuwd is. Het heeft een zeer geringen diepgang en kan allerlei haventjes bereiken, die voor het scherpe jacht ontoegankelijk zijn. Het kan zonder eenig bezwaar droogvallen; voor een tocht op de Zeeuwsche wateren

is een hoogaarts of een Lemmeraak heel wat geschikter dan een scherp jacht en een reisje via de Waddenzee tot Norderney, een altijd ietwat hachelijke geschiedenis met een scherp jacht, kan voor een jacht met zijzwaarden een genoeglijke en interessante tocht worden.

De meeste jachten van oud-Nederlandsche soort worden thans van staal gebouwd en het mag een verheugend feit genoemd worden, dat daarbij aan den uiterlijken vorm geen veranderingen aangebracht werden. Ook een stalen boeier heeft een stevigen dikken voorstev en massale berghouten. Vroeger, in den tijd van den houtbouw, moesten zulke onderdeelen zwaar zijn, want zij vormden belangrijke gedeelten van het schip, die het hunne bijdroegen voor de stevigte van het geheel. Bij den bouw van staal zouden deze en andere gedeelten van het schip



Een kleine hoogaarts te Loosdrecht.

Foto Ned. Foto-Pers-Bureau.

veel dunner kunnen zijn, zonder dat het schip eronder zou lijden, maar men heeft bewust aan de oude vormen vastgehouden. Zoo'n stalen steven wordt in doosvorm gebouwd, en als het schip klaar en geschilderd is, maakt hij geheel denzelfden stoeren indruk als de zware eiken „krommer” van vroeger. Die kromgegroeide stukken eikenhout vormden vroeger een belangrijk handelsartikel; thans zijn zij bijna niet meer op te diepen en wie nog eens een houten boeier gaat bouwen ondervindt bij het zoeken naar de benodigde krommers de grootste moeilijkheden. Wij mogen daarom van geluk spreken, dat juist in Nederland de stalen scheepsbouw zich tot zulk een hoogen graad van perfectie ontwikkeld heeft, want zonder twijfel is het mede hierdoor mogelijk geweest, de oude typen in stand te houden en telkens weer nieuwe schepen te bouwen, die de bewondering wegdragen ook van de ouderen onder ons, die de tijden van de houten schepen nog in onze herinnering meedragen.

Ietwat conservatisme is noodig, om deze schepen te waardeeren en ook om ze te bouwen. Bepaald noodig is 't heusch niet, dat een gaffel van een boeier gebogen is. Maar 't behoort nu eenmaal bij het type en dus maakt men ze krom. Bij de tjalken is dat al bijna „vieux jeu” geworden — een rechte gaffel is goedkoper, ligt ook beter onder de huid. Maar bij den bouw van een pleziervaartuig mogen die enkele guldens meer niet tellen en dat wordt gelukkig algemeen ingezien. Zoo blijft het oude type behouden. En dan is 't heelemaal niet erg als iemand eens een platbodemer bouwt, die geheel en al afwijkt van de bestaande vormen. Een schip met zij-



Bij Heeg.

Foto F. W. Schouten, Utrecht.

BONDSAVONDEN VAN DEN KON. NED. TOERISTENBOND



A. N. W. B.



●
MAANDAG 21 NOVEMBER 1938, 7.30
UUR, IN SOCIETEIT „DE HARMONIE”,
HOOFDSTRAAT TE AALTEN.

●
DINSDAG 22 NOVEMBER 1938, 7.30 UUR,
IN HOTEL „CENTRAAL”, MARKT-
STRAAT 6 TE DELDEN.

●
WOENSDAG 23 NOVEMBER 1938, 7.30
UUR, IN DE „KEIZERSKROON” TE
RUURLO.

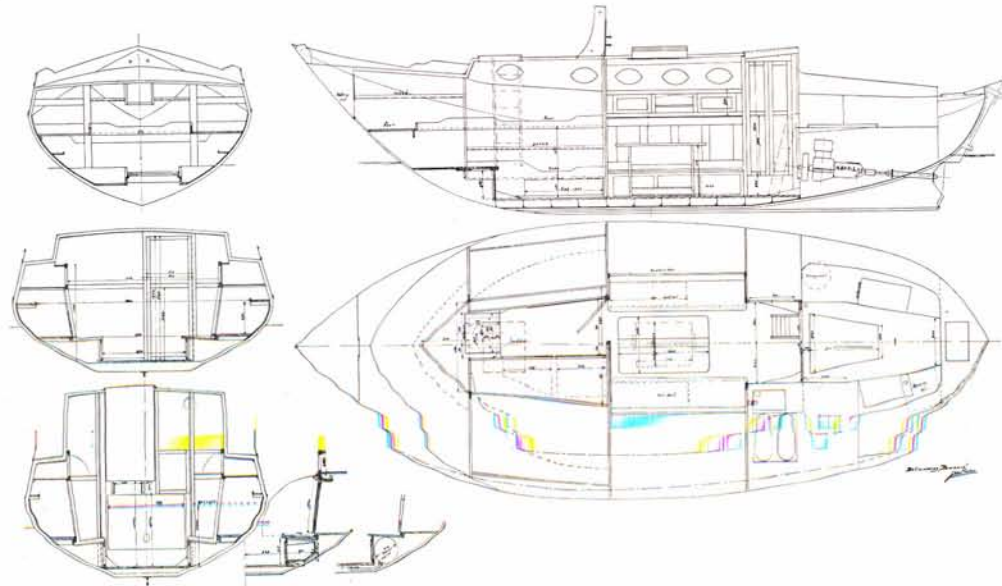
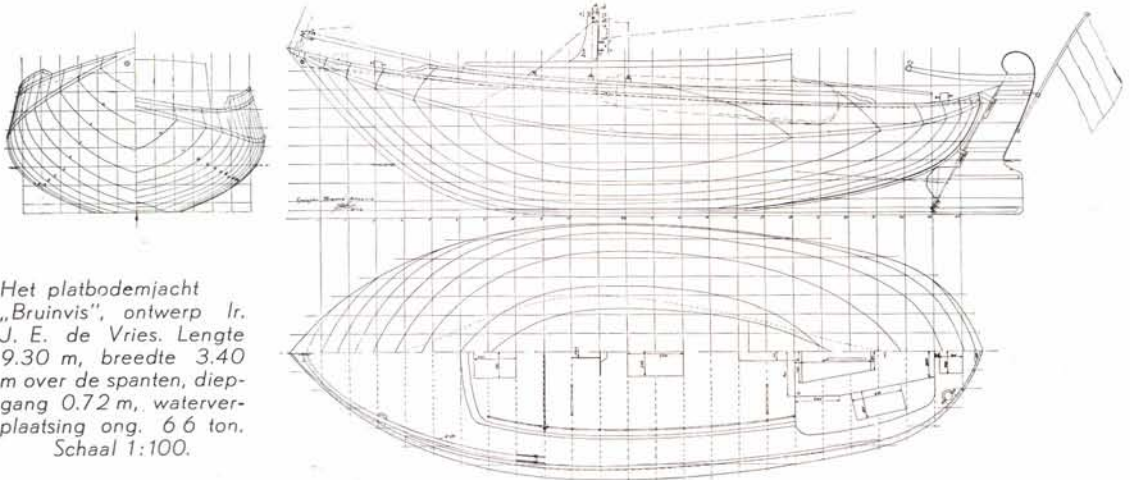
zwaarden, maar met een torentuig bij voorbeeld, als de „Bruinvis”, waarvan de teekeningen in dit nummer van De Waterkampioen gereproduceerd zijn. De bouw van zulk een vaartuig is een experiment, dat belangstelling verdient en dat wij gaarne kunnen toejuichen, zoolang er ook nog menschen zijn, die ernaar streven schepen te bouwen, waarin de oude vormen vol piëteit worden nagevolgd. En die zijn er nog steeds en het komt ons voor, dat in de laatste jaren meer goede botters en Lemmeraken gebouwd werden dan eenigen tijd geleden. Ook in het buitenland interesseert men zich ervoor en heel wat houten en stalen ronde en platbodemjachten varen thans, als Britsch eigendom, aan de Engelsche kusten. Het kan onze oude vaderlandsche industrie slechts ten goede komen. Dit speciale nummer van De Waterkampioen is aan de oud-vaderlandsche schepen gewijd. Vooral de afbeeldingen zullen tot den lezer spreken. Er zijn een paar foto's bij, die al eenige jaren oud zijn en die sommigen lezers waarschijnlijk reeds bekend zullen zijn, maar 't zijn lang niet de slechtste. Is het niet waar, dat zulk een stevig, rondborstig schip 't op onze Nederlandsche wateren eigenlijk heel wat beter „doet” dan een scherp jacht?

Een gemoderniseerd platbodemjacht

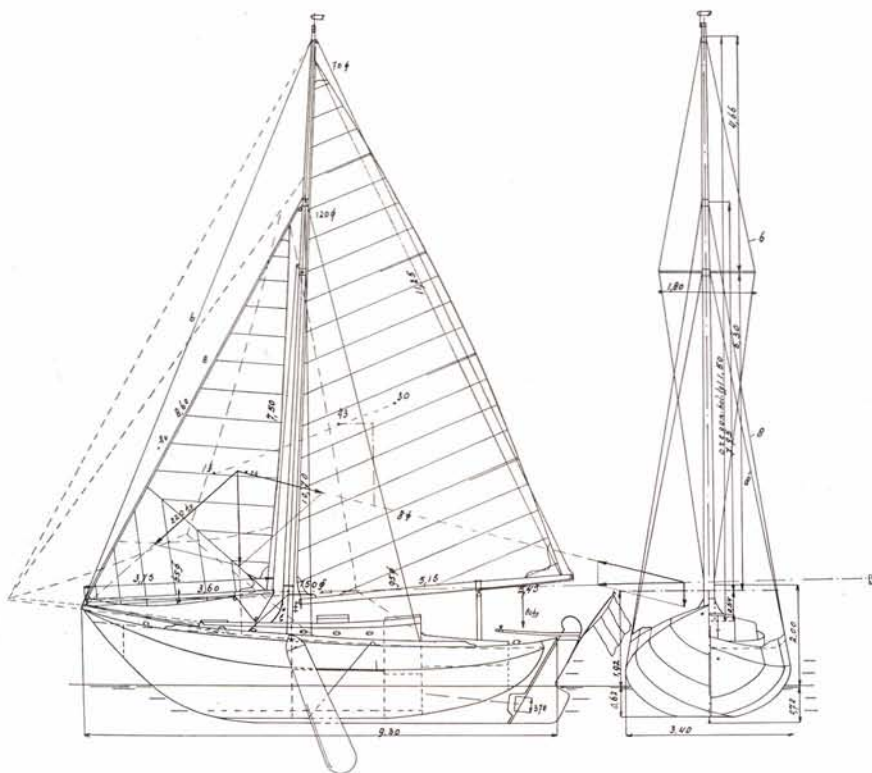
Een heel merkwaardig schip is het, dat Ir. J. E. de Vries te Haarlem voor zichzelf ontwierp en liet bouwen. Het is een stalen platbodemer, waarvan het onderwaterschip met het smalle vlak het meest doet denken aan een schokker. Het achterschip en het roer geven de gedachte aan een hoogaarts of een botter, en het voorschip dat zulk een schip wel het meeste karakteriseert, is iets geheel nieuws. 't Is geen hoogaarts en geen hengst, geen botter en geen schokker, maar 't heeft van alles iets weg. En het tuig... is een modern torentuig, zoals men het op een scherp jacht zou verwachten!

Met dat al voldoet de „Bruinvis” volkomen aan de verwachtingen en de wenschen van zijn eigenaar. Waarom ook niet? Is het van zoo heel veel belang dat men kan zeggen: mijn schip is een

boeier, of een Lemmeraak, of een botter, of wat ook? Bij de vele typen, die er bestaan, en de vaak voorkomende bastaardvormen daartusschen, is het maar al te dikwijls moeilijk een jacht met zijzwaarden met zekerheid te determineren. De heer de Vries ging nog wat verder van het oorspronkelijke voorbeeld af, maar het verschil is slechts graduëel. Bestaat er één hoogaartsjacht, dat het oude traditioneele spriettuig van de visschermans-hoogaarts behouden heeft? Hoe weinig botterjachten voeren de groote „visschermansfok”, die toch zulk een typerend kenmerk van de soort vormt! En gaat men nu eenmaal veranderen, is het dan eigenlijk niet logisch, dat men meteen overgaat tot de meest werkzame vormen die er bestaan, in plaats van halverwege te blijven staan en halve maatregelen te nemen?



Het zeilplan van de „Bruinvis”. Grootzeil 29.5 m², fok 14 m², totaal aan den wind 43.5 m². Schaal 1:150.



Wellicht zal bij sommige lezers de vraag opkomen: Waarom dan niet maar dadelijk besloten tot een scherp jacht? Maar die vraag is niet moeilijk te beantwoorden. Weet gij één scherp jacht van ongeveer de afmetingen van de „Bruinvis”, waarin tien personen kunnen overnachten? En er is meer. De eigenaar-ontwerper wilde een goed toerschip hebben, dat hij met zijn gezin — de kinderen zijn nog jong — goed kan behandelen en waarmee geheel Nederland bevaren kan worden. Ook de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche stroomen. „Met een kieljacht gaat dat ook wel”, schrijft de heer De Vries ons, „maar het is toch niet leuk om in de verslikte tijhavens van Noord-Brabant en Zeeland te moeten gaan slapen met het fokkeval aan den pereboom!”

Van het traditioneele oud-vaderlandsche tuig werd afgezien, o.a. omdat bij een bottertuig, dat wel het meest in aanmerking zou komen, het zwaartepunt eerder hoger dan lager zou liggen dan bij het toegepaste torentuig. Ook zou de mastlengte niet veel geringer zijn, tenminste, indien de wimpel goed vrij uit zou kunnen waaien. Bij een bottertuig zou in elk geval de mast niet zoo kort gemaakt kunnen worden, dat hij geen obstakel zou vormen bij het varen door de Hembrug of de brug te Baanhoek.

De „Bruinvis” is aardig snel en draait gemakkelijk. Bij zwakken wind is het schip een ietsje laf op het roer, maar dit verandert als de wind sterker wordt. Toch is het vaartuig zelfs bij harde bries ruimschoots zeilend niet zeer wreed. Hoog-aandenwind loopt de „Bruinvis” bij een enigszins gelijkmatigen wind rustig op zijn koers door en kan het roer tijden lang los gelaten worden.

Voor het gemakkelijk manoeuvreeren is de fok ingericht als boomfok, echter met lossen broek. Het grootzeil loopt langs mast en gieck in een holle rail; de sleedjes van het voorlijk zijn door koperen sluitings vastgezet op oogjes, die op het lijk zijn bevestigd. Schavieling wordt op deze wijze doeltreffend tegengegaan.

De mastbout steekt aan beide zijden buiten de wangen van den mastkoker uit en op de uiteinden

zijn kleine trommels aangebracht voor het doorzetten der beide vallen. Daartoe wordt gebruik gemaakt van zwengels, die met een bajonetsluiting in de trommels passen en dus gemakkelijk afneembaar zijn. In verband met het steeds toenemende aantal vaste bruggen in ons land is bijzondere aandacht gegeven aan het strijken van den mast. Dit geschiedt door middel van een stel 2 duims staten bokkepoten in gebogen vorm, in combinatie met een kleine handlier. De schijven van het staaldraad zijn groot: 80 mm in diameter, waardoor de wrijving, dus slijtage, verminderd wordt.

Interessant is het „slingerwant” of „strijk-want”, dat men op een der bijgaande foto's goed kan waarnemen. De werking hiervan is als volgt. De onderste gedeelten van de wanten bestaan uit stangen, die vast op het dek staan. Zij steken even hoog boven het dek uit als de mastbout, en de staalraadwanten staan er met wantspanners op vast. De bovineinden der stangen zijn aan elkaar verbonden, en bovendien wordt het geheel stevig op zijn plaats gehouden door een naar voren schuin aflopende stang, die aan dek is bevestigd. Men kan die stang op een der foto's duidelijk zien en haar ook vinden in het zeilplan. Wordt de mast gestreken, dan blijven door deze inrichting de wanten strak, zoodat de mast steun blijft houden en niet licht in de gevaarlijke slingering kan geraken, die zoovelen van ons eenige angstige momenten heeft bezorgd.

De sleden voor de bakstagen loopen over de reeling, die ter plaatse aan weerszijden voorzien is van een hoog halfrond. Door de sterke wrijving behoeven zij in den regel niet te worden vast-



Een modern torentuig.

't Is geen hoogaarts en geen hengst, geen botter en geen schokker...

gezet; de slede werkt als een wig en blijft daardoor staan als het bakstag naar achteren getrokken is.

Onder de kuip staat de hulpmotor, een Albin AL2 van maximaal 10 pk, waarmee op het Noordzeekanaal met een zacht tegenwindje een snelheid van 12 km per uur werd bereikt. Meer voorlijk draagt de romp ongeveer 1400 kg binnenballast.

In het stalen schot tusschen motorkamer en kajuit is een luik van 100 bij 66 cm; de motorruimte is echter voor gewoon gebruik te bereiken door een luik in den kuipvloer en door draailuiken in de kuipbanken. Onder deze banken staat aan stuurboord een Butagashouder, aan bakboord de benzinetank van 70 l. Een gedeelte van de ruimte onder de bank staat in open verbinding met de kombuis. Voor de stootkussens, touw, enz. is aan stuurboord nog veel plaats.

De ingang van de kajuit staat uit het hart van het

schip naar stuurboord. Bij de trap vindt men aan stuurboord een groote hangkast, aan bakboord de kombuis, met stalen plaat en gootsteen met afloop. De wanden zijn hier beschoten met emaille-eterniet.

De salon is betimmerd met teakhout, met een plafond van gelakt berken-triplex en heeft een stahoogte van 1,75 m. Onder de banken liggen twee gekoppelde cilindrische watertanks van 70 l elk; zij worden met een fietspomp onder druk gebracht om het water naar de hooger liggende kranen te stuwen. De neergeklapte rugleuningen doen in de kajuit twee tweepersoonskooien ontstaan, die elk 1.20 m breed zijn. De scheepshuid is hier beschoten met oregonpine. In de zijden zijn boven de rugleuningen kastjes ingebouwd, met neerklappende deurtjes.

Tegen het mastschot hangt een drie-lamps-radiotoestel, dat in samenwerking met Ir. B. D. Schild gebouwd werd. Daar de zuinige zeiler aangewezen is op een accu, die niet voortdurend geladen wordt, moet de hoogspanning van 120 volt betrokken worden van een anode-batterij, en in het toestel is dan ook transformator-versterking toegepast, terwijl weerstands-versterking vermeden werd.

De stalen mastkoker staat op het stalen dek gelascht en heeft goeden steun aan het stalen schot eronder, dat alleen door de deuropening onderbroken is en met hoekstalen is versterkt.

In het vooronder bevinden zich in de zijden tweemaal twee kooien boven elkaar



„Bruinvis“ aan den steiger.

en in den neus nog twee kooien. Hier is ook een emmercloset geplaatst. Het vooronder is evenals de kajuit met teakhout betimmerd en met oregonpine beschoten. Alle houtwerk is aan de achterzijde met loodwit beschilderd; de scheepshuid is van binnen tweemaal met sigmaleed bestreken.

Voor verlichting zijn in kajuit en vooronder eenige plafonniers aangebracht, terwijl bovendien in de keekoek boven de kajuit-tafel een Butagas-lamp hangt.

Het casco werd in hoofdzaak geklonken, op enkele plaatsen werd laschwerk toegepast. De bouw geschiedde op de werf van W. van Goor te Monnikendam, die ook den motor leverde en inbouwde. De betimmering geschiedde daarna aan de werf Alvaro, A. van Roode te Haarlem. De tuigage en de zeilen werden gemaakt door J. K. de Vries te Spaarndam, den hollen mast van oregonpine leverde de firma v. d. Neut te Alphen.

Reeds werden in het afgelopen seizoen vele tochten met de „Bruinvis“ volbracht en de eigenaar is uitermate tevreden over de prestaties van het schip.



De „Bruinvis“ is aardig snel.