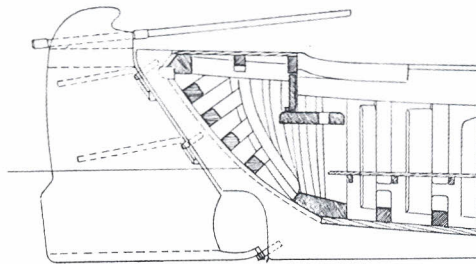
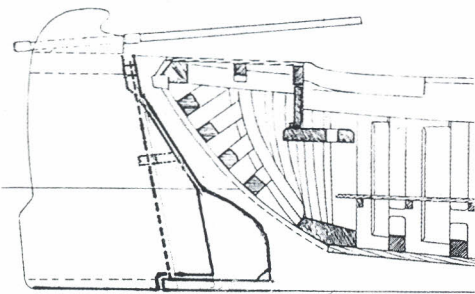


met balansdeel



uitgezaagd halfrond

## Effectiever sturen

*Traditionele platbodems werden vormgegeven en gevaren op een wijze die vandaag de dag wel eens vragen oproept. Waarom bijvoorbeeld die achterstevan, die onder een scherpe hoek, schuin, uit het water omhoog komt? Als je daar een roer aan hangt leidt dat tot een onhandig gemanoeuvreren. Of zit er meer achter?*

Dirk Huizinga schrijft voor de SSRP regelmatig maritieme verhaaltjes. Over de geschiedenis van de verschillende typen platbodems en de wereld daaromheen. In het verleden waren platbodems vooral werkschepen. Voor buitenstaanders leken ze allemaal op elkaar, terwijl de 'kenners' voortdurend verschillende typen wisten te onderscheiden. En ja, er zijn grote verschillen tussen platbodems aan te wijzen.

Dirk stelt graag de vraag naar het waarom van die verschillen. Zo zien we bijvoorbeeld verschillen in de vorm en bevestiging van het roer. De visaken van De Boer hadden geen roerhak. Lastig tussen de netten. De introductie van de scheepsmotor maakte de problematiek nog ingewikkelder. Huizinga verdiepte zich er in. Hij schrijft: 'Een schokker is absoluut geen botter en een punter lijkt niet op een schouw. In de omvangrijke dissertatie *Verdwenen schepen* (Zutphen, 2004) zocht Gerrit Schutten voor deze verschillen in bouwstijl een regionaal bepaalde verklaring. De ronde schepen zijn immers karakteristiek voor Friesland, terwijl recht-stevens zoals de punters en schokkers vooral kenmerkend zijn voor werkschepen uit Overijssel. Zijn gedetailleerde locatie van verschillende 'bouwordes' gebonden aan regio's overtuigt mijns inziens niet helemaal, hoewel zijn overzicht van verdwenen scheepstypen indrukwekkend blijft.'

### Ervaringskennis

'Tegenwoordig wordt vaak gewezen op de ervaringskennis van schippers met een bepaald vaarwater. De schepen die in het vaargebied het beste voldeden, zouden op grond van die ervaring de voorkeur genieten', aldus Dirk. Of waren traditionele samenlevingen, ook op scheepsbouwgebied, meer behoudend? Want waarom hebben veel platbodems bijvoorbeeld een achterstevan, die onder een scherpe hoek, schuin, uit het water omhoog komt? Als je daar een roer aan hangt, leidt dat tot een onhandig gemanoeuvreren door de schipper en een weinig effectief functioneren

van het roer. Het roerblad draait immers niet alleen opzij, maar ook schuin omhoog!

Dirk: 'Een verticaal staande roeras is daarom vele malen effectiever.'

### Oorspronkelijk zeilschepen

'Platbodems waren van oorsprong niet ontworpen voor de inbouw van een scheepsmotor. Het waren zeilschepen. De eerste scheepsmotoren, vanaf begin 1900, waren 'hulpmotoren' met weinig vermogen, die alleen gebruikt werden bij windstille of bij tegenwind om aan het einde van de dag op tijd thuis te komen. Zelfs na de Tweede Wereldoorlog werd in watersportkringen nog serieus gediscussieerd over de vraag of zeilschepen, ook de grotere platbodems, wel of niet van een hulpmotor moesten worden voorzien. Zeilen was immers een principiële keuze en niet te vergelijken met motorbootvaren! Hein Kersken Sr. zag echter reeds in 1963 dat platbodemjachten eigenlijk motorsailers zijn (In: *Hollandse jachten van de Toekomst*).

### Balansroer

'Bij moderne jachten en schepen is het balansroer (een roer waarvan het vóór het draaipunt geplaatste deel als een balans werkt) met een verticale roerkoning al een halve eeuw vanzelfsprekend. Pas de laatste jaren wordt die roervorm ook wel eens op een platbodem toegepast. Mijns inziens terecht. De platbodemwereld is uit de aard der zaak weliswaar ietwat behoudend, maar discussie over de vraag of een balansroer mag op een platbodem is eigenlijk niet van deze tijd. Het gaat immers niet om een principiële vormverandering, maar om een eenvoudige verbetering van de vaareigenschappen en de manoeuvreerbaarheid van een schip. Zowel onder zeil als op de motor,' aldus Dirk die in bovenstaande schets toont hoe een balansroer eenvoudig gerealiseerd kan worden op een schokkerjacht (of een andere platbodem met schuinstaande achterstevan). Hij gebruikte daarvoor een tekening van

Schets hoe bij dezelfde schokker een balansroer en een groter schroefraam kan ontstaan door de roeras meer verticaal te construeren. Het roerblad voor de as is daarmee automatisch het balansdeel. De meer verticale stand van de as en het balansdeel zorgen voor een veel effectievere werking van het roer. De schuine stand van de achterstevan blijft uiteraard ongewijzigd. De kielbalk moet wel verlengd worden voor het onderste lager van het roer.

een houten jacht. 'De aanpassing is op een stalen schip eenvoudiger uit te voeren. Dan kan tegelijkertijd het schroefraam wat royaler gemaakt.'

### Tegenwoordig

'Goed kunnen manoeuvreren met je schip is in onze tijd met de zomerse drukte in sluisen, voor bruggen en in jachthavens essentieel om verantwoord te kunnen varen. Dat kan alleen met een sterke en betrouwbare scheepsmotor, die dankzij een balansroer ook nog eens effectief reageert op de roeruitslag. Veel platbodems hebben in de kont onder water zo weinig ruimte voor de schroef, dat er een halfrond uit het roerblad moet worden gezaagd. Dat is echter het slechtste wat je kunt doen. Waar je met een balansroer tijdens het manoeuvreren een maximaal gebruik kunt maken van de stuwkracht van het schroefwater tegen het roerblad, daar verdwijnt dit voordeel bij een roerblad met uitgezaagd halfrond volledig. Als de stuurman flink roer geeft, vaart het schip met zo'n roer immers gewoon rechtdoor.'

Jan Eissens, Stamboekbeheerder ([stamboek@ssrp.nl](mailto:stamboek@ssrp.nl))  
[www.ssrp.nl](http://www.ssrp.nl) en: [boekenplank.ssrp.nl](http://boekenplank.ssrp.nl)

*NB! In de SSRP-Criteria staat: De vorm, grootte en stand van het roer moeten in overstemming zijn met hetgeen voor het scheepstype gebruikelijk was. Significante aanpassingen aan een bestaand roer moeten altijd eerst worden voorgelegd aan de Criterium Commissie.*

## SSRP

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) is opgericht in 1955. De SSRP maakt samen met andere behoudsorganisaties deel uit van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), gesprekspartner van de overheid.  
Administratie: Rita Eissens - van Goor.  
Stamboekbeheer: Jan Eissens.  
Tel. 050-4094094  
E-mail: [administratie@ssrp.nl](mailto:administratie@ssrp.nl)