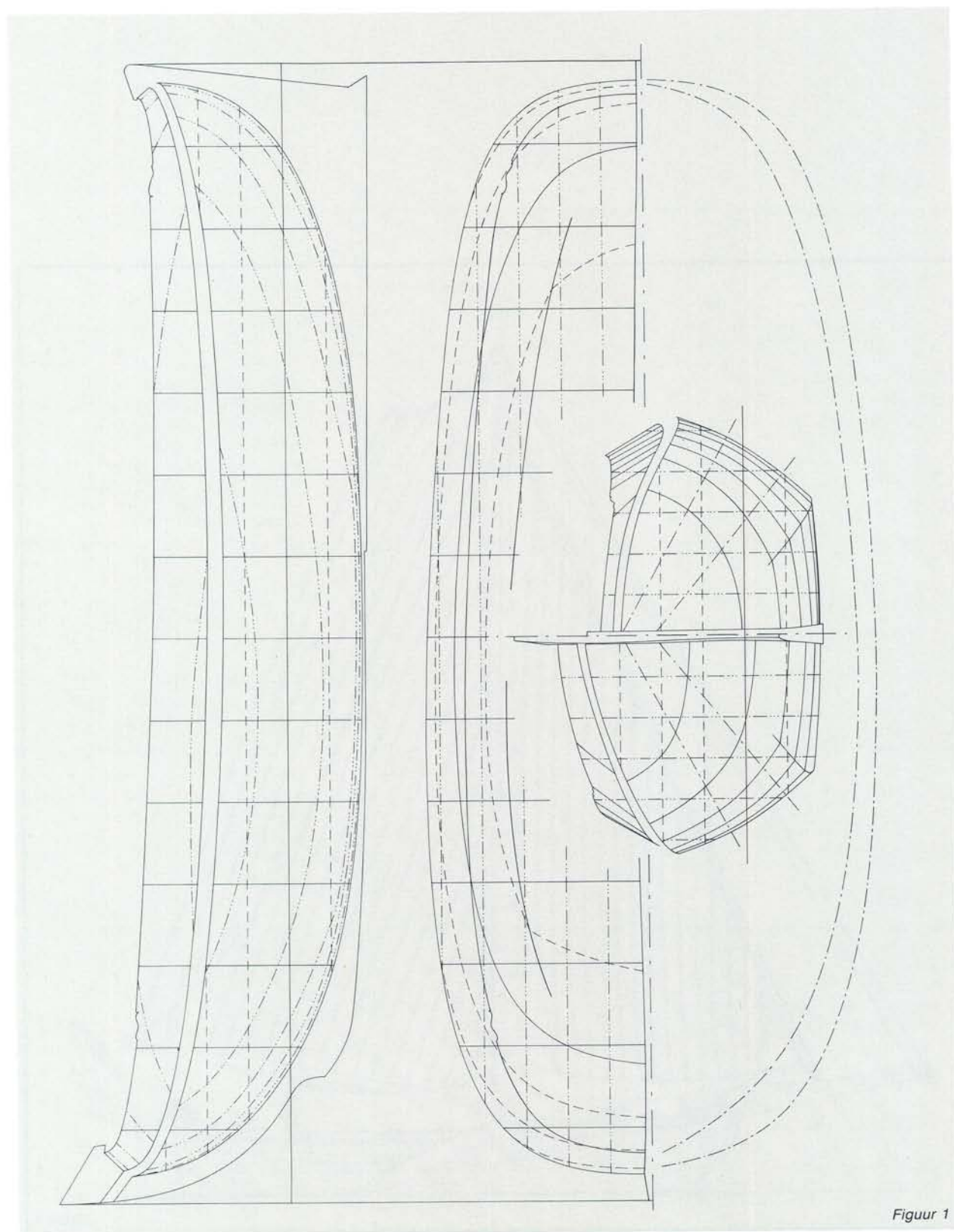


Beschrijving van lijnenplan, constructie en inrichting van de visaak 'Dolphijn'

J. Vermeer



Figuur 5



INLEIDING

Met de naam aak werd in Friesland een zeilvaartuig aangeduid dat werd gebruikt voor het (snelle) vervoer van gevangen vis naar de markten aan de wal. De auteur van het hoofdstuk 'De Lemsteraak' in het boek Ronde en Platbodemjachten, cd C.J.W. van Waning, schrijft in de inleiding tot dit hoofdstuk: 'Zo ook mag worden aangenomen dat de Lemsteraak zich heeft ontwikkeld uit een visaak, die op de Friese binnenwateren werd gebruikt, en waarvan de afmetingen en vormen werden aangepast aan de eisen die de visserij op de Zuiderzee stelde. . . . De kleine visaak voor het binnenwater is een enkele maal nog wel in Friesland te zien, terwijl als een vroege jachtversie van dit type kan worden beschouwd de in 1868 door Eeltje Holtrop van der Zee gebouwde Dolphijn. In bouwwijze komt dit schip overeen met een Fries jacht, doch de scheepsvorm is afwijkend. . . . De visaak was voorzien van een 'beun', waarvan de 'deek' (dek van de bun) wel 2-2½ meter lang was, en die direct achter de mast begon. Het voordek was voorzien van een 'tent' – dit is een opklapbaar voordek met zijkleppen – welke als woonruimte dienst deed. Ook de Dolphijn was oorspronkelijk voorzien van een bun en van een tent' (1).

Een andere auteur, W.F. Broos, toont in zijn artikel over de vroeg-19de-eeuwse scheepsonwerper Folkert Nicolaas van Loon (2 aan, dat deze voor zijn ideeën betreffende vernieuwingen in de scheepsbouw een gewillig oor heeft gevonden onder anderen bij de IJlster scheepsbouwer Eeltje Teadzies Holtrop. Broos meent: 'De latere roem die uitging van de scheepswerf van de bekende Eeltsjebaes te IJlst en diens kleinzoon Eeltje Holtrop van der Zee te Joure, is zeer waarschijnlijk te danken aan de omstandigheid dat indertijd Van Loon persoonlijk zijn stempel heeft kunnen drukken op de op deze werf

ontwikkelde werkwijze van de werfbaas en zijn timmerlieden. . . . Dat is dan ook de reden dat we geneigd zijn te stellen, dat de talrijke schepen, welke in de tweede helft van de 19e eeuw en de eerste decennia van deze eeuw op de Jouster werf van stapel zijn gelopen en waarvan er nog vele fraaie exemplaren tot in onze tijd varende zijn gebleven, in overdrachtelijke zin wellicht gezien kunnen worden als evenzovele geesteskinderen in konkrete vorm van het vernuft van Folkert Nicolaas van Loon'. Broos noemt met name ' . . . het jacht Dolphijn, naar zijn vorm een visaak. . . . '

Het jacht, waarvan in dit artikel de lijnen, de constructie en de inrichting zullen worden beschreven, werd in 1868 op de Jouster werf gebouwd voor rekening van mr Jan Minnema Buma te Leeuwarden (zie het voorafgaande artikel van H.G. van Slooten (9). Latere eigenaren waren: Vanaf 1918 tot 1970 H. Voordewind, de destijds bekende commissaris van politie te Amsterdam, die zijn zwerftochten te water heeft beschreven in een boek waarin de Dolphijn een grote rol speelt (3; daarna mevrouw G. Spits-de Rook te Haren (Gr.) en sedert 1977 tot op heden de bekende jachtbouwer W.H. Stoffberg te Leimuiden. Er zal hier niet verder op de historie van het schip worden ingegaan (zie hiervoor (9).

Dat de Dolphijn inderdaad naar zijn type als een visaak is te beschouwen blijkt uit een gesprek met Auke van der Zee, dat H. Voordewind weergeeft in zijn hierboven genoemde boek (3. Aukebaas zegt daarin onder meer:

' . . . Wij hebben het (jacht) destijds gebouwd voor een zekere mijnheer Buma uit Leeuwarden. Die man hield veel van vissen en daarom moest er een bun in. Wij hebben toen een Heeger aak tot model genomen, want die zijn hier vroeger ook veel gemaakt. Zodoende is dit jacht wat smaller en wat langer ge-

worden dan een gewoon Fries jacht. . . . '

De vorm en de inrichting, met opklapbaar voordek en bun, kwamen dus geheel overeen met die van de destijds in de palinghandel gebruikte ielbûs, ' . . . een klein boeierachtig bunscheepje waarmee in Friesland langs de palingvissers gevaren werd om te kopen. . . . ' (4).

Behalve van een grondige restauratie, uitgevoerd na de Tweede Wereldoorlog, waarbij het nu aanwezige hoge vaste voordek met schijnlicht werd aangebracht, maakt H. Voordewind in zijn boek nergens gewag van een ingrijpende verbouwing. Hieruit zouden wij moeten concluderen, dat omstreeks 1918 de bun reeds uit de kuip was verwijderd om plaats te maken voor een ingebouwde motor (5).

In dit artikel beperken wij ons verder uitsluitend tot een technische beschrijving van dit unieke schip.

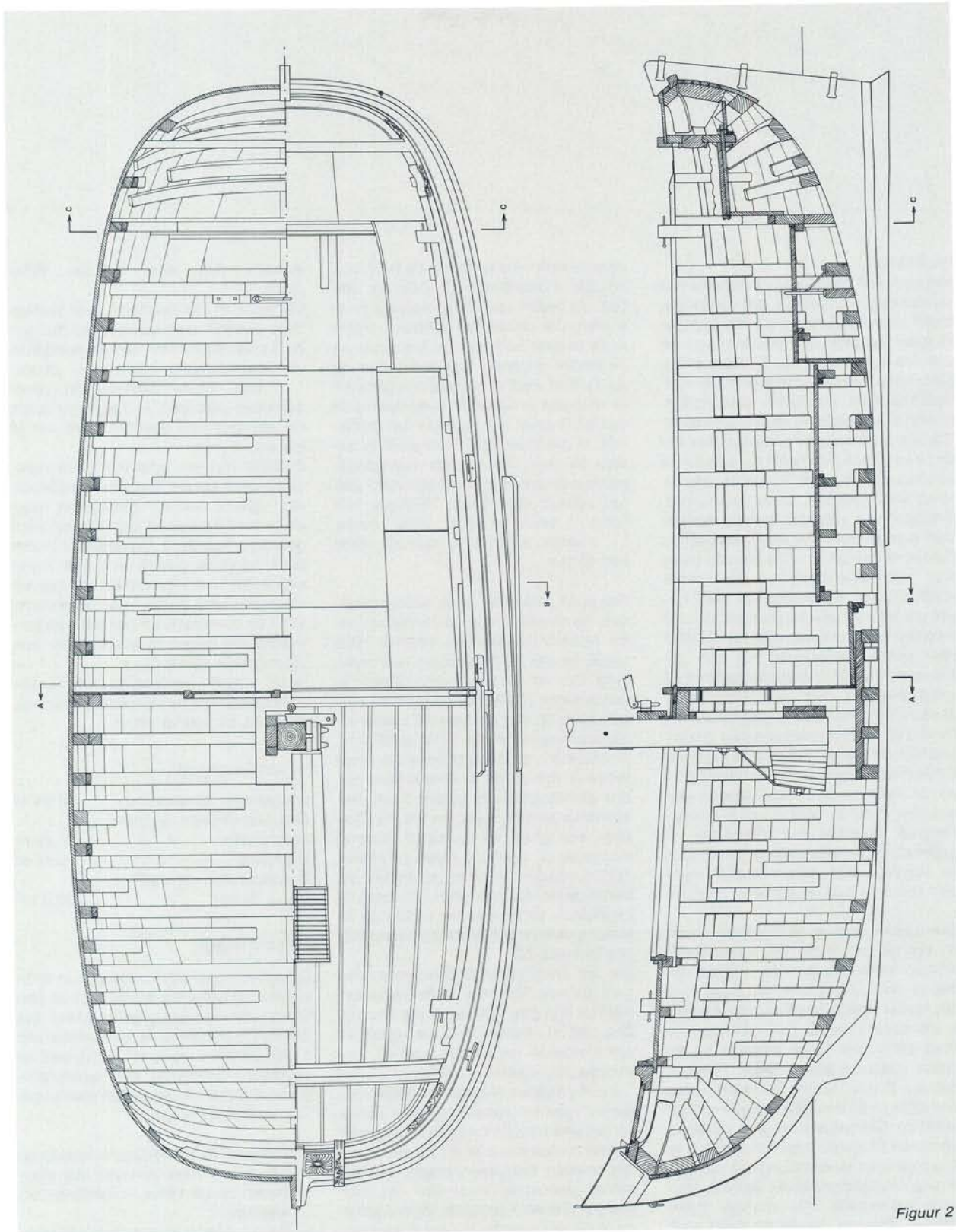
Hoofdafmetingen

Lengte over de stevens	6,96 m
Grootste breedte, inclusief de berghouten	2,75 m
Diepgang	0,47 m
Zeiloppervlak: grootzeil + fok + kluiver	40,0 m ²

De tekeningen

De opmetingen zijn vastgelegd in tekeningen die het schip weergeven op één tiende van de ware grootte; alleen het zeilplan is getekend op een schaal van 1 : 20. De tekeningen zijn verzameld op vijf bladen formaat A1, die hier als de figuren 1 t/m 5 verkleind zijn weergegeven en wel als volgt:

- Figuur 1 geeft de lijnentekeningen. Van boven naar beneden zijn afgebeeld: lange lijnen, waterlijnen en spanten.
- Figuur 2 geeft twee constructieteke-



Figuur 2

ningen. De bovenste toont het schip van boven gezien, gedeeltelijk doorsneden over de huid direct onder het berghout (bovenste helft), gedeeltelijk in aanzicht. De onderste tekening is een verticale doorsnede over de stevens en de kiel. In deze tekeningen is aangegeven op welke plaatsen dwarsdoorsneden zijn gemaakt. Deze zijn aangeduid met de letters A, B en C.

- Figuur 3 geeft buitenaanzichten van voor- en achterschip en een zijaanzicht, alsmede de dwarsdoorsnede CC met aanzicht tegen stuurbank en hennebalk.
- Figuur 4 toont linksboven twee halve dwarsdoorsneden, in de rechter helft op de plaats die in figuur 2 met A is aangeduid, in de linker helft ter plaatse B, beide met aanzicht naar voren tegen het schot dat de kuip van het vooronder scheidt. Rechtsboven is een bovenaanzicht te zien van het voorschip met botte loef en kluiverboom. Voorts toont deze figuur het roer met de helmstok, een zwaard, een scepter en een detail van de zwaardophanging.
- Figuur 5 geeft het zeilplan.

Lijnen en verhoudingen - figuur 1

De spanten zijn getekend op onderlinge afstanden van 50 cm. De afstanden tussen de lange lijnen bedragen 25 cm, evenzo die tussen de waterlijnen. De spantvorm is om drie redenen opmerkelijk: Het schip heeft een zwakgebogen vlak met uitgesproken hoekige kimmén; de zijden vallen sterk naar binnen; het berghout zit betrekkelijk hoog boven het vlak. De waterlijnen zijn in het voorschip vrij vol en rond. Toch is de kop niet al te bol. De lange lijnen vallen namelijk vrij sterk, evenals de voorstevens. De overhang-vóór bedraagt 65 cm, dat is ruim 9% van de lengte over de stevens. De

achterstevens valt normaal, circa 10 cm. De lengte op de waterlijn (inclusief de stevens) is 6,21 m.

De grootste breedte is gelegen op een afstand vanaf de voorstevens gelijk aan 5/12 van de lengte over de stevens, een verhouding die bij ronde jachten meer voorkomt. De mastkoker staat juist ter plaatse van de grootste breedte.

	L/B	Bw/B
Dolphijn	2,61	0,865
Holland	2,58	0,93
Phoenix	2,56	0,985
Constanter	2,53	0,925
Sylnocht	2,50	-
De Rode Leeuw	2,47	0,92
Argo	2,47	0,925
Stánfries	2,43	0,945
Auke Eeltje	2,42	0,98
Nut en Nocht	2,40	0,95
Vr. Anna Beatrijs	2,25	0,92
Albert en Nelly	2,03	0,965

De verhouding lengte-over-de-stevens tot grootste-breedte-over-de-huid L/B bedraagt voor dit schip 2,61 : 1, waarmee het ten opzichte van andere Friese ronde jachten waarvan de maten aan de auteur bekend zijn als zeer slank is te betitelen *). Een en ander blijkt uit bijgaande tabel. De bovengenoemde sterke val van de spantvorm in de zijden is er de oorzaak van dat de aanvangsstabiliteit van het schip betrekkelijk gering is. Dit wordt uitgedrukt in de verhouding grootste-breedte-op-de-waterlijn tot grootste-breedte-over-de-huid Bw/B, die bij dit schip op 0,865 uitkomt. Bij alle andere ronde jachten waarvan deze verhouding in de tabel is vermeld, bedraagt deze minstens 0,92. Het schip maakt de indruk meer ballast te kunnen velen. Misschien is na de verwijdering van de bun geen extra ballast, of althans te weinig voor de compensatie van het grotere drijfvermogen, aangebracht (6).

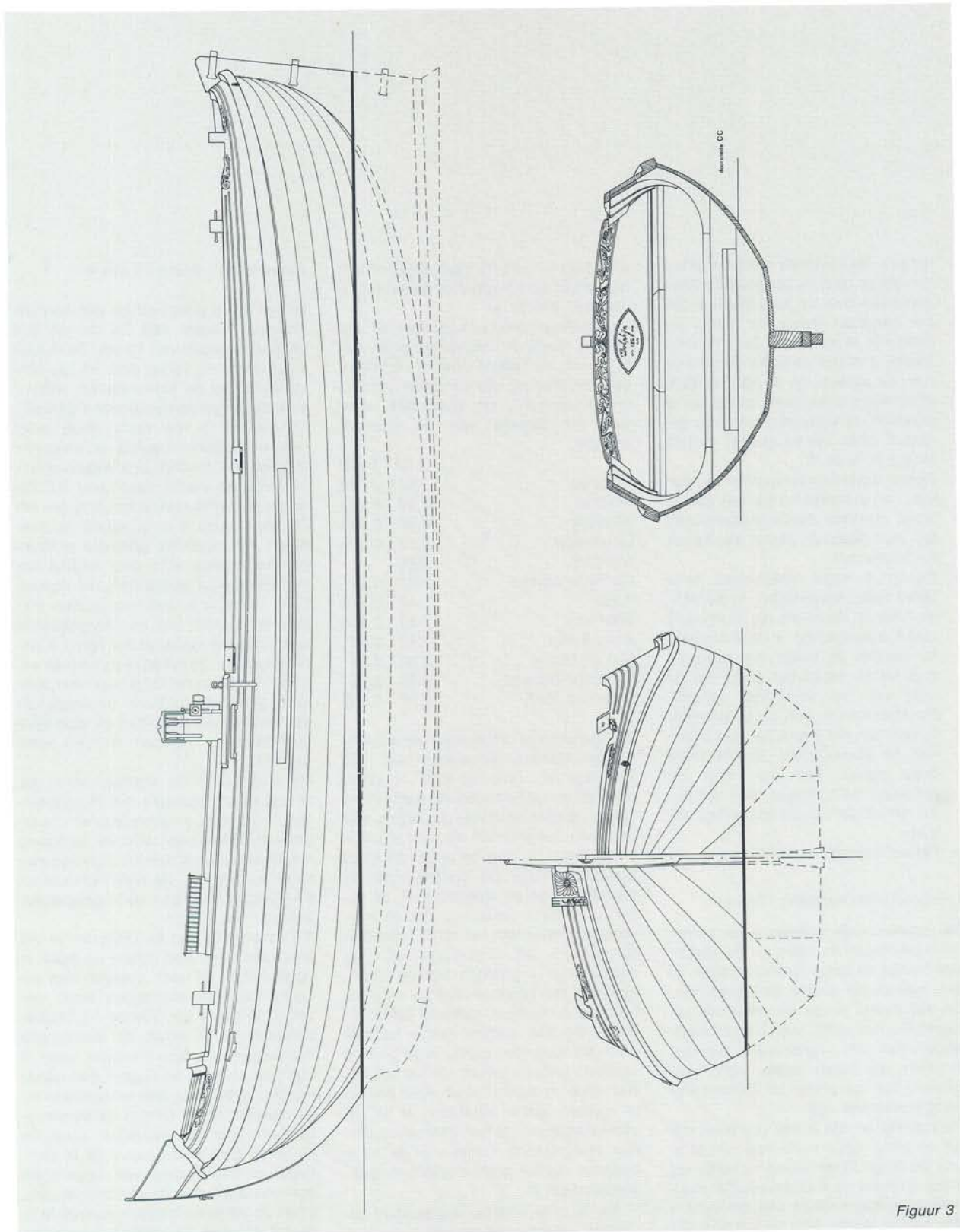
*) Zie de in de inleiding weergegeven opmerking van Auke van der Zee.

Constructie - figuren 2 t/m 4

Het schip is gebouwd op een kielbalk met een hoogte van 5,5 cm en een grootste breedte van 10 cm. Deze balk loopt onder de scheg door tot het achtereinde van de achterstevens, waarbij de breedte geleidelijk afneemt tot 6 cm. De kielbalk is niet recht, maar buigt naar de uiteinden toe iets omhoog. Het laagste punt bevindt zich ongeveer halverwege en steekt daar circa 2,5 cm onder de aansluitende zandstroken uit. De voorstevens is opgebouwd uit twee delen. Het onderste gedeelte vertoont een verbreding en is door middel van een slemphout verbonden met de kielbalk. Deze drie constructiedelen vormen ter plaatse van hun samenkomst een soort van loefbyter (zie figuur 2, onderste helft). De scheg is bij de teen ca. 12,5 cm dik en verjongt zich naar achteren geleidelijk tot 6 cm. De plaats van de naad tussen doodhout en eigenlijke achterstevens kon niet worden vastgesteld.

De huid boven de kimmén wordt gevormd door 6 gangen die in spinnings in de voor- en achterstevens zijn ingelaten. Tussen de onderste huidgang en de zandstrook bevindt zich nog een tweede vlakgang, die niet doorloopt tot de stevens. De dikte van de gangen bedraagt circa 2,5 cm.

De constructie van de inhouten, in het bijzonder in de kuip achter de mast, is opmerkelijk. Zij komt overeen met die welke bij vissersschepen werd gevolgd. In het boek 'Ronde en Platbodemjachten' (1) wordt de constructie beschreven van een visbotter, waaruit blijkt dat spanten en liggers met elkaar werden verbonden door er tegenaan ingebouwde zitters. Ook in de constructietekeningen van schokker, bons en blazer in genoemd boek is dit te zien. Deze doorverbinding van liggers en spanten vindt men bij de Dolphijn ook, zoals de verticale langsdoorsnede in figuur 2 laat zien. De zitters zou men hier



Figuur 3

beter onderspannen kunnen noemen, omdat ze veel langer zijn dan bij de genoemde vissersschepen. Ze beginnen op de zandstrook en lopen door tot de vijfde gang boven de kim; de bovenspannen verbinden het boeisel met de huid onder het berghout tot en met de tweede gang boven de kim. De liggers zijn 7,5 à 8 breed en 10 cm hoog, de spannen 7 cm breed en 5,5 cm dik. De afstand hart op hart varieert enigszins, maar bedraagt ongeveer 32 cm. Zowel het voorschip als het achterschip is dichtgezet met brede inhouten en zware bandstukken.

Het berghout heeft zijn grootste dikte (10 cm) ter plaatse van de grootste breedte. Naar de Stevens toe neemt de dikte af tot ca. 5,5 cm. Ter weerszijden van de voorsteven zijn versierde kluisborden en beretanden aangebracht. De slemphouten zijn onversierd.

Het mastspoor dat de mastkoker draagt, meet 90 x 43 cm en is 4,5 cm dik. Het wordt gedragen door en is ingelaten in vier zware liggers. De middelste twee hiervan lopen door in de hoofdspanten, die aan de bovenkant door middel van zware knieën de doft dragen (zie detailtekening in figuur 4). Deze ligt met zijn bovenkant net iets onder de boeiselrand en is 30 cm breed en 7 cm dik. De wangen van de mastkoker zijn 6,5 cm dik en 17 cm breed en zijn met zware bouten aan de doft verbonden. De tussenruimte bedraagt 17,5 cm. De mast rust er met een taatsoplegging bovenop. Beneden de doft lopen de kokerwangen enigszins taps toe. Ze zijn daar tot één geheel verbonden met twee delen die de kokerbreedte vergroten tot 26 cm en die hun steun vinden in het mastspoor.

De boeïselen zijn gedubbeld en afgedekt met een 5 cm breed en 3 cm dik potdeksel. Daar waar de zwaarden zijn opgehangen zijn de boeïselen aan de binnenzijde over een lengte van 1,20 m nog eens extra versterkt met een 5 cm dikke klamp met 'n hoogte van 15 cm.

Het vaste voordek ligt met zijn bovenkant gelijk met de bovenkant van het boeïsel; slechts het 3 cm dikke potdeksel steekt hier nog bovenuit. De 14 dekdelen zijn enerzijds opgelegd op de doft, anderzijds op dekbalken, 6 cm hoog en 4 à 6 cm dik. Een aantal hiervan zijn door middel van knietjes tegen het boeïsel afgesteund. De afstand tussen de dekbalken bedraagt ca. 30 cm. De naden tussen de dekdelen zijn afgedekt met persennings.

In het voorschip, op de plaats waar zich bij andere ronde jachten meestal een bedelbalk bevindt, treffen wij hier een geprofileerde balk aan die het voordek naar voren toe afsluit. Op deze balk is het draaipunt voor de kluiverboom gemonteerd, ervoor ligt nog een verhoogd gedeelte van het voordek. De uitwip voor de mastvoet is inwendig 1,26 m lang, aan de mastkokerzijde 27 cm en vooraan 33 cm breed. De afdekking van de uitwip bestaat uit twee delen: tegen de mastkoker aan ligt er een luik overheen, vooraan een koekoek, waardoor licht in het vooronder kan binnendringen.

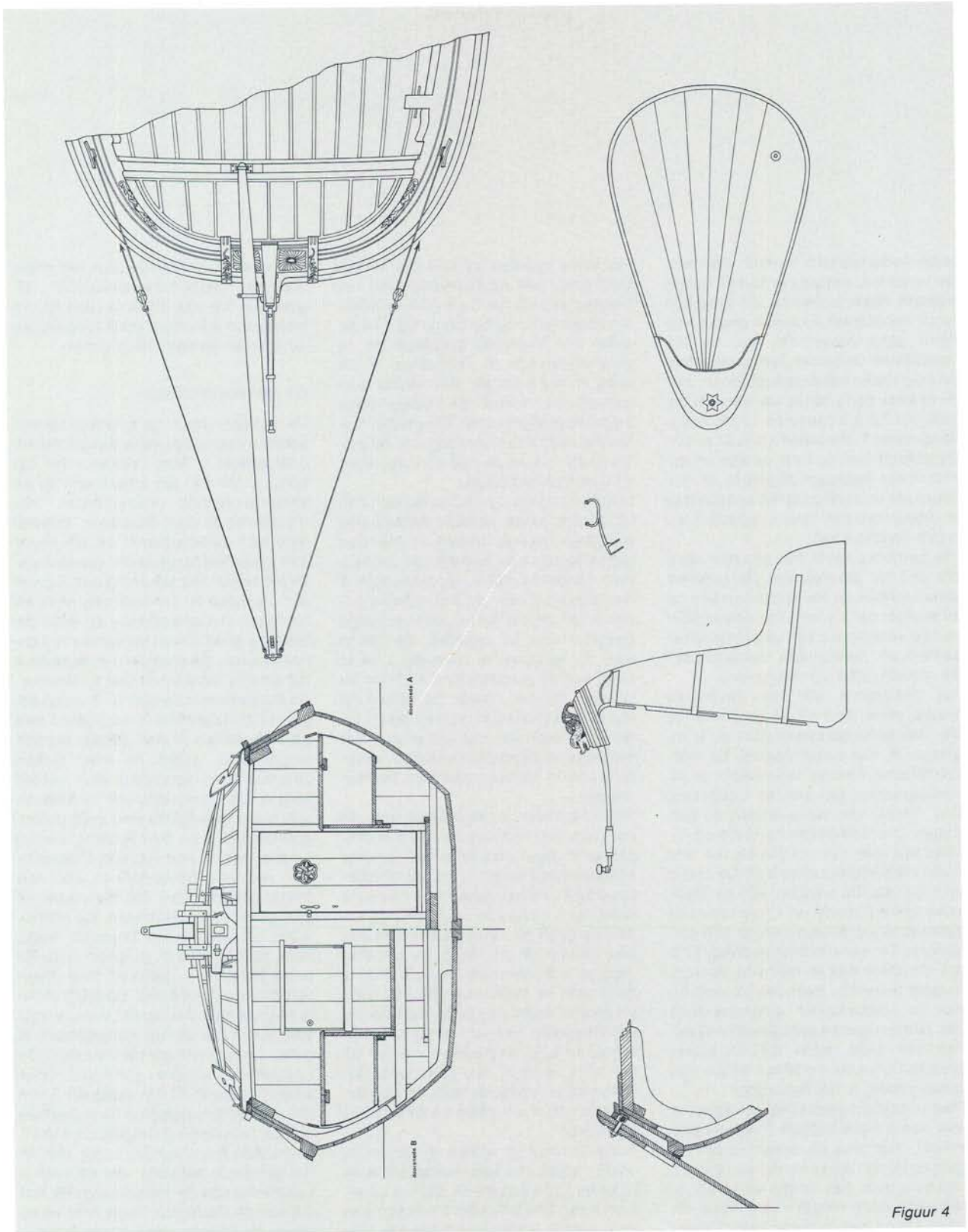
Het vooronder is afgesloten van de kuip door een vertikaal schot dat is aangebracht tegen de achterzijde van het achterse hoofdspant. Dit schot is opgebouwd uit vertikaal geplaatste ½-duims delen ter breedte van ca. 17 cm. Vanuit de kuip geeft aan stuurboordzijde een deur (breed 49 cm, hoog 94 cm) toegang tot het vooronder. Aan de andere zijde van de mastkoker bevindt zich achter het schot een bergkast voor levensmiddelen, eet- en drinkgerei e.d., vanuit de kuip toegankelijk via een 35 cm hoog deurtje aan bakboordzijde. Het voordek is naar de kuip toe afgesloten met een 4 cm dikke en 6 cm hoge waterlijst.

In het achterschip vinden wij de traditionele constructie met achterhuisje en stuurbank. De hennebalk is 6 cm dik en 9 cm hoog. Het schot dat het huisje aan de voorzijde afsluit is 4,5 cm dik. Van

boven wordt het huisje door het zogenaamde 'skûtmakkersproefstuk' afgesloten. De stuurbank is ruim 40 cm breed, een schuifluik geeft toegang tot de eronder gelegen bergruimte.

De verdere inrichting

De buikdenning in de kuip rust op een aantal dwars in het schip aangebrachte draagbalken. Deze balken, 10 cm hoog, 5 cm dik, zijn afgesteund op de eerdergenoemde onderspannen. Het niveau van de vloer is achterin, aansluitend aan de stuurbank, 12 cm hoger dan in het middengedeelte van de kuip. Direct achter het schot dat het vooronder afscheidt is de vloer nog weer 20 cm lager. Dat is nodig om de deur die toegang geeft tot het vooronder te kunnen openen. De drempel van deze deur ligt slechts 7 cm boven het mastspoor. De kistbanken in de kuip (7 kunnen nadat de buikdenning is verwijderd met geringe moeite in hun geheel worden weggehaald, zodat de kuip tussen stuurbank en voorschot dan geheel leeg is. De constructie van de kistbanken is (gedeeltelijk) te zien in de dwarsdoorsneden A en B in figuur 4. Ze zijn opgebouwd uit een voorschot, zijschotten, een vast bovendeel en een verhoogd gelegen vloer die met elkaar tot één geheel zijn verbonden. De achterwand bestaat uit een zinkplaat, waardoor de bergruimte zo goed mogelijk ontoegankelijk is gemaakt voor water van binnenuit het schip. De bergruimte is toegankelijk doordat het voorste deel van het zitvlak los ligt en opgeklapt of geheel weggenomen kan worden. De kistbanken worden gedragen door zware klossen, 10 cm hoog en 5 cm dik, die zijn bevestigd op de balken die ook de buikdenning dragen; de dwarsdoorsnede B laat een en ander zien. In het achterste gedeelte van de kuip is het niveau van de zitbanken gelijk met dat van de stuurbank, meer naar voren liggen de banken circa 10 cm lager.



Figuur 4

In het vooronder bevinden zich twee kooien, een aan stuurboord en een aan bakboord. In de tekeningen zijn deze niet opgenomen.

Het roer is een smal jachtenroer, 6 cm dik en 1,68 m hoog. De kop meet 10x12,5 cm en draagt een zich kronkelend visachtig wezen met tanden in de bek, kennelijk een dolfijn voorstellende. De roerkop is opzij versierd met twee witte, twee zwarte en één groene band. De ijzeren helmstok draagt aan zijn vooreinde een ronde houten knop en heeft bovendien een enigszins tonvormige houten greep, gevat tussen twee ijzeren ringen.

De zwaarden zijn aan de buitenkant praktisch vlak, aan de binnenkant enigszins bol. De grootste breedte (inclusief het scherpe sleepijzer) bedraagt 1,20 m, de hoogte 2,10 m. De verhouding van lengte tot breedte is exact gelijk aan die van het 'zwaard van een binnenschip' zoals afgebeeld in het hoofdstuk 'Het binnenschip en zijn onderdelen' van het boek *Ronde en Platbodemjachten* (1). Het zwaard is opgebouwd uit 5 wigvormige en twee bijna rechte buitendelen. De ruim 6 cm dikke, bol afgewerkte, kop is buitenom beslagen met geel bladkoper. Het draaipunt is omgeven door een zespuntige ster, eveneens van geelkoper. Het zwaard is opgehangen aan een 22 mm ronde bout, aan de buitenzijde is het hierop geborgd door middel van een (dop-)moer. Aan het andere einde van deze bout is een oog met vierkant gat aangesmeed. Dit oog kan evenwijdig aan de scheepsas verplaatst worden langs een vierkant ijzeren balkje van 25 x 25 mm, dat met zijn (omgebogen) uiteinden stevig is verankerd in het ter plaatse versterkte boeisel (zie het zijaanzicht in figuur 3, alsmede de detailtekening van de zwaardophanging in figuur 4). De kop van het lijzwaard wordt door een ca. 3 cm dik houten balkje afgesteund dat ter plaatse tegen de boeiselrand is be-

vestigd. De geschetste inrichting maakt het mogelijk om de zwaarden ter verbetering van de trim in de scheepsrichting over maximaal ongeveer 25 cm te verplaatsen (10). De buitenkanten van de strijklampen lopen evenwijdig met de scheepsas. Het zwaardval wordt gehaald met een klaploper met katekop. De botteloef is met een zware vorkconstructie met behulp van bouten aan de voorsteven verbonden. Aan stuurboord vormt de voorste bout een geheel met de ring die de kluiverboom draagt. De eigenlijke botteloef is betrekkelijk kort en is verlengd met een opstecker. Het oog waaraan de voorstag is bevestigd bevindt zich op 75 cm voor de voorsteven. De botteloef wordt niet door boegstagen of een waterstag gesteund.

Voor het beleggen van landvasten en dergelijke zijn in voor- en achterschip zware bolders in de boordrand opgenomen. Tenslotte moet nog op een drietal ovale ijzeren ringen worden gewezen, een bevestigd op de voorsteven, 45 cm onder het hoogste punt, uitwendige afmetingen 7 x 5 cm, en twee in het achterschip op de berghouten op 55 cm vanaf de achtersteven, 4 x 3 cm (zie de aanzichttekeningen in figuur 3).

Het zeilplan - figuur 5

De mast heeft een totale lengte van voet tot top van 11,30 m, de vierkante voet meet 17,5 cm. Het gedeelte van de mast boven het draaipunt is 9,95 m lang. De top boven de hommer is 1,50 m en draagt twee hanepoten, de bovenste voor het kraanlijnblok, de onderste voor het blok voor het piekeval. Bovenop de top bevindt zich het vleugelhekje met de vleugel. De voorstag is bevestigd aan het voorste oog van de mastring die op de hommer rust. Het achterste oog draagt het klauwvalblok, terwijl aan de twee andere ogen de zijstagen zijn opgehangen. Aan de voet van de mast zijn als contragewicht 8

platen lood bevestigd met een totaal gewicht van circa 160 kg.

De kluiverboom is 3,0 m lang bij een grootste diameter van 8,5 cm. Hij wordt zijdelings gesteund door stagen die gespannen kunnen worden met behulp van klaplopers welke op houten klampen, aangebracht op de boeïssels, kunnen worden belegd. De hals van het op de kluiverboom te voeren voorzeil kan met een traveller uitgehaald worden tot de gewenste plaats.

Het totale aandewindse zeiloppervlak, de rondingen van de lijken meegerekend, bedraagt 37,0 m², verdeeld als volgt: grootste fok 13,2 m², grootzeil 23,8 m² (8). Tot de uitrusting behoort voorts een jager van 24,0 m² waarvan de schoothoek tot 30 cm achter de mast reikt wanneer hij is uitgehaald tot voorop de kluiverboom. Hoewel niet (meer) aanwezig, is in het zeilplan ook nog een kluiver van ca. 3 m² getekend. Deze zou bij aan-de-windse koersen de wreedheid op het roer, die bij varen op uitsluitend grootzeil + fok wordt ervaren, kunnen wegnemen (10). Het grootzeil kan door middel van drie bindreven telkens met ongeveer een 1/8 deel verkleind worden. De fok kan eenmaal worden gereefd, waardoor het oppervlak ca. 25% kleiner wordt. De fraai gebogen gaffel heeft een lengte van 1,60 m; de giek meet 4,57 m bij een grootste diameter van 13 cm. De grootzeilschoot is geschoren door zware tweeschijfsblokken met buitenbeslag en kan (eventueel) op de korvijngel van het hakblok worden belegd.

Het grootzeil is met 8 rakbanden, voorzien van kralen, aan de mast bevestigd. Het wordt gehesen met behulp van een klauw- en een piekeval. De fok is met leuvers aan de voorstag verbonden en met een kettinkje op de opstecker gehalsd. De beide fokkeschoten zijn dubbel geschoren door een dubbel fokkeschootsblok. Vallen en andere lijnen worden op de knecht belegd met behulp van korvijngel en op twee

halve klampen aan iedere zijde van de mastkoker.

Vaarboom en pikhaak rusten in smeedijzeren scepters die aan de bovenrand van de boeisel zijn bevestigd.

Afwerking

De berghouten zijn zwart geverfd en met witte biezen afgezet. Ter bescherming tegen stoten is er een duims half-rond ijzer op aangebracht. Het bovenste gedeelte van het boeisel is eveneens zwart met achter het zwaard twee groene biezen en in het voorschip een enkele groene biezen. Verder zijn er nog twee witte kralen, waarvan de onderste het zwarte gedeelte begrenst en die ononderbroken doorlopen van de beretanden tot de achtersteven. De groene biezen eindigen bij de gillingen. Op de boeiselranden zijn aan voor- en achterboegen en bij de achterste gillingen gesneden en vergulde bladertakken aangebracht. Ook de beretanden en kluisborden zijn met verguld snijwerk versierd, de beretanden met bladranken, de kluisborden met grote zonnbloemen.

Het snijwerk op de hennebalk is bijzonder fraai. Het bestaat voor het grootste deel uit bladertakken en bloemkelken. In de hoeken zijn vissen te zien die bijten in het aas aan de haak van een vishengel. Het luikje dat toegang geeft tot het achterhuisje is omrand door een kraal die in de vorm van een touw is uitgewerkt. Het draagt in sierlijk geschilderde letters en cijfers de naam en het geboortjaar van het schip.

De koppen van de zwaarden en ook de masttop zijn zwart, het schot van het achterhuisje en de aansluitende binnenboeisel wit. Verder is al het houtwerk buitenom en in de kuip blank gelakt. Het ijzerwerk is gedeeltelijk met witte en gedeeltelijk met aluminiumverf behandeld.

Behalve de zwaardkoppen zijn ook de koppen van de mastkokerwangen en

die van de bolders, de achterkant van het roer en de hennebalk met aansluitende boeiselranden tot en met de achterste gillingen met geel bladkoper afgewerkt.

De voornaamste afmetingen:

lengte over de stevens	6,96 m
overhang voor	0,65 m
overhang achter	0,10 m
lengte op de waterlijn (incl. steven en scheg)	6,21 m
lengte van de romp op de waterlijn	5,60 m
grootste breedte over de berghouten	2,75 m
idem buitenkant huid	2,67 m
idem op de waterlijn	2,31 m
holte achter de doft	1,24 m
diepgang	0,47 m
vrijboord	0,79 m
mast, totale lengte	11,25 m
beneden het draaipunt	1,35 m
toplengte	1,50 m
vierkant	0,175 m
giek, lengte	4,57 m
grootste diameter	0,13 m
gaffel, lengte incl. klauw	1,60 m
zeiloppervlak, totaal	64,0 m ²
grootzeil	23,8 m ²
fok	13,2 m ²
kluiver	3,0 m ²
jager	24,0 m ²
zwaarden, hoogte	2,10 m
breedte	1,20 m
dikte	0,03 ⁵ m
roer, totale hoogte	1,68 m
dikte	0,06 m

DANKBETUIGING

De auteur is dank verschuldigd aan Dr Ir H.E. Oud voor zijn hulp bij het opmeten van het lijnenplan en aan de heren W.H. Stofberg en C.J.W. van Waning voor hun belangstellend medeleven, hetgeen wezenlijk heeft bijgedragen tot het voleindigen van het aangevangen werk.

Arnhem, juli 1983

Noten:

(1 'Ronde en platbodemjachten', red. Mr Dr T. Huitema - P.N. van Kampen & Zoon, Amsterdam 1962.

(2 W.F. Broos, 'F.N. van Loon (1775-1840), een vergeten scheepsbouw-ontwerper' - Zie publicatie van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten pag. 179 e.v. alsmede Jaarboek Fries Scheepvaart Museum 1980, Sneek.

(3 H. Voordewind, 'Voor de wind; een schipperszoon vertelt' - D.A. Daamen's Uitg. mij., 's-Gravenhage 1951.

(4 J. Zetzema, 'De Friese palingaken' - De Tille, Leeuwarden 1976.

(5 In de in dit artikel afgebeelde constructietekeningen is de ook nu aanwezige motor weggelaten.

(6 De huidige eigenaar is van plan om ter verbetering van de stabiliteit circa 800 kg ballast in het schip te brengen. Daardoor zal het ongeveer 7 cm dieper inzinken ten opzichte van de waterlijn zoals die is opgemaakt en in de huidige tekeningen verwerkt. In de tabel van afmetingen aan het einde van dit artikel zullen daardoor ook enige maten een andere waarde krijgen, met name de lengte (van de romp) op de waterlijn, de diepgang en het vrijboord.

(7 De kistbanken zijn in de doorsnedetekeningen in figuur 2 niet aangegeven om de constructie van de inhouten zo duidelijk mogelijk te laten uitkomen.

(8 Het oorspronkelijke zeiloppervlak schijnt veel kleiner te zijn geweest. Een berekening, uitgaande van de maten uit het in het artikel van H.G. van Slooten (9 vermelde snijboek van de Fa. Molenaar, geeft de volgende uitkomsten: grootzeil ca. 17 m², grootste fok ca. 7,5 m², totaal aan de wind dus ca. 24,5 m²; verder nog een kleinere fok van ca. 5,5 m², een stormfok en een jager.

(9 H.G. van Slooten, 'De visaak Dolphijn', Zie publicatie van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten pag. 333 e.v. alsmede Jaarboek Fries Scheepvaart Museum 1984, Sneek.

(10 Bij het zeilen op grootzeil + fok is het schip nogal loefgierig, ook wanneer de zwaarden in de achterste stand zijn geplaatst. De huidige eigenaar heeft daarom de verstelmogelijkheid 50 cm naar achteren verplaatst. De tekeningen geven de oorspronkelijke toestand weer.