

Ontwikkelingen bij traditionele jachten?



Het was een hoog en duidelijk ideaal dat in 1953 eerst de Commissie Stamboek Friese Ronde Jachten en in 1955 de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten voor ogen stond.

De Nederlandsche Scheepsbouwkonst, zoals reeds in 1697 door Corneli van Yk „open gesteld” had voor binnenvaart en visserij fraaie zeilvaartuigen voortgebracht die geheel dreigden te verdwijnen. Deze scheepstypen in de meest zuivere vorm te bewaren en in stand te houden en de kennis omtrent historie, bouw en vormgeving ervan te bewaren en te verdiepen was het met overgave nagestreefde doel.

Tot ieders verrassing bleken er beduidend meer jachten in de vaart te zijn dan verwacht en in ieder jaarverslag van de Stichting schreef de secretaris met trots dat het aantal inschrijvingen weer was toegenomen.

Direct moet daarbij worden erkend dat in die aanloopperiode een nieuwe aanmelding lang niet altijd even kritisch en deskundig werd beoordeeld. Verstrekte informatie was niet altijd

volledig, tekeningen zelden beschikbaar, foto's geven vaak een verkeerd perspectief en we waren nog lerende. Ging het aanvankelijk vooral om reeds vele jaren bestaande en varende jachten, de situatie veranderde toen Commissie Stamboek en Stichting Stamboek in het begin van de vijftiger jaren voor ogen stonden.

Dat waren immers de scheepsvormen die ook nog in het begin van de twintigste eeuw door de oude scheepsbouwers als „de allerindividueelste expressie van hun allerindividueelste kunnen” waren gecreëerd ten behoeve van de beroepsschipper, vrachtvaarder of visserman en die de Stichting als cultuuro goed wilde bewaren en in stand houden.

NIEUWE SCHEPEN

Wanneer we weer teruggaan naar het Congresjaar 1915 dan is er inmiddels

meer dan een mensenleeftijd verlopen.

Ging tientallen jaren lang de belangstelling voor het traditionele jacht steil bergafwaarts, sinds evenveel jaren na 1950 is die belangstelling minstens even steil omhoog gegaan.

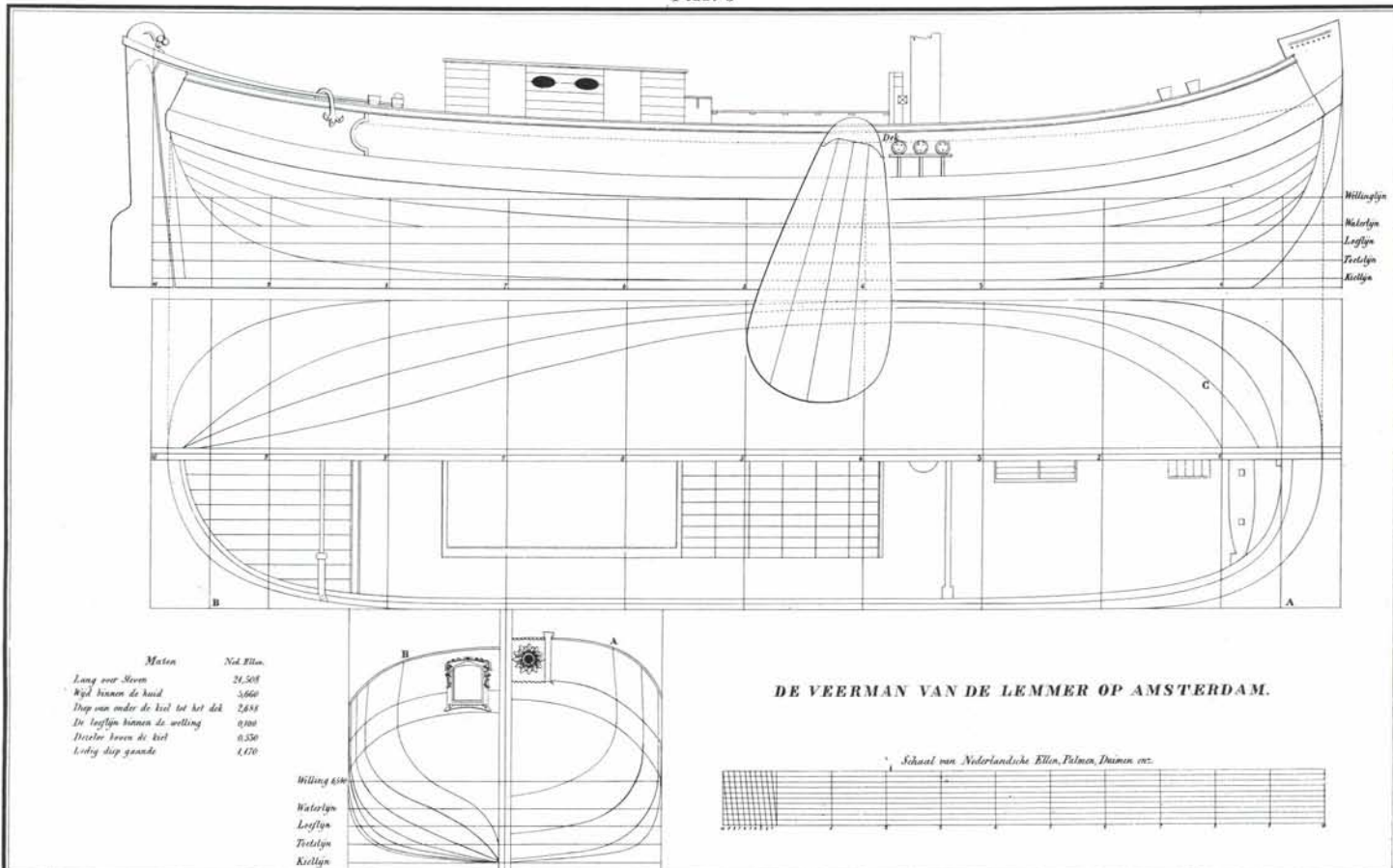
Dat betekende vooral de bouw van nieuwe schepen. Van de rond 1400 jachten die in het Stamboek staan ingeschreven zijn er bijna 1000 gebouwd na 1930. En onder de ongeveer 70 bouwers daarvan kom je slechts een twaalfstal werven tegen die van oudsher de traditionele scheepsbouw beoefenden.

Nu heeft er bij de Stichting nooit twijfel bestaan dat een nieuwgebouwd jacht kan worden ingeschreven, mits het uiteraard geheel als een traditioneel rond en platbodemjacht kan worden beschouwd.

Dat leidde onvermijdelijk tot de noodzaak zich een duidelijk beeld te

Tekening:
F. H. van Loon

Plaat 5



Ontwikkelingen bij traditionele jachten?

TEKST: T. HUITEMA

vormen van hetgeen onder zo'n traditioneel jacht moet worden verstaan: het boek „Ronde en Platbodemjachten” verscheen en iets later ontstonden de inschrijvingscriteria.

Deze criteria dienden uitdrukkelijk ter ondersteuning en praktische uitwerking van het doel van de Stichting, namelijk consolidatie, bewaring en handhaving van de oude scheepsvormen zoals die tot ontwikkeling kwamen in de hierboven aangegeven periode.

Er zijn altijd een reeks van gevaren bij het opstellen van regels: ze kunnen nooit alle mogelijkheden of afwijkingen voorzien; ze lopen steeds achter de feiten aan; een ieder tracht er in te lezen wat hem past; ze worden maar al te vaak gezien als een vereenvoudigd bouwvoorschrift waarbij alles wat niet uitdrukkelijk is verboden is toegestaan.

De criteria zelve zijn ruim, soms zelfs enigszins vaag en slordig geformuleerd en verliezen zich ook in niet essentiële details.

Ze bevredigen niet omdat een rond en platbodem schip of jacht nu eenmaal niet tot een eenheidsklasse behoort en er oudtijds niet alleen verschillen bestonden tussen schepen van verschillende werven, zoals bijvoorbeeld heel duidelijk tussen de aken de als maar groeiende belangstelling voor het traditionele jacht leidde tot nieuwbouw, in hout maar vooral ook in staal.

Toen traden ook langzaam maar zeker ontwerpers naar voren en kwam al spoedig een oud probleem aan de orde, je zou het bijna een traditioneel probleem kunnen noemen.

Immers al in 1915 moest het „Congres voor Watersport” zich bezig houden met „ontwikkelingen” in de scheepsvorm die door bekende ontwerpers uit die jaren zoals Kersken, Thiebout en Zijlstra werden ingevoerd. En ook Van Kampen stond er niet afwijzend tegenover.

En waar in die tijd in feite de benaming „boeier” de aanduiding was voor een echt plezierjacht, vertoonden de ontwerpers de neiging hun - afwijkende - ontwerpen toch steeds als zodanig aan te duiden. Dat ont-

moette zo veel kritiek dat het Congres er toe overging criteria, zeer strenge criteria, op te stellen voor de boeier, maar verder alle andere scheepstypen buiten beschouwing liet.

In ieder geval wat de boeier betreft, het jacht par excellence uit die tijd „het Congres voor Watersport” in 1915 was vierkant tégen ontwikkelingen: alleen de negentiende-eeuwse friese boeier was een zuivere boeier en daarmee uit.

VAN LOON

Wanneer je over dit onderwerp schrijft kun je niet nalaten ook Folkert Nicolaas van Loon, 1775 - 1840, te noemen, en met ere.

In een tweetal boeken, gepubliceerd in 1820 en in 1838, zet hij zijn originele ideeën uiteen en bracht hij in de bij uitstek traditionele bouw van binnenschepen de nodige veranderingen aan, zodat naast de vervoerscapaciteit de zeileigenschappen van de schepen beter tot hun recht komen.

De lijst van schepen, variërende van loodskotters, reddingsboten, sleepboten, schoeners, driemastkofscheepen tot tjalken, boeiers en de fameuze visschuit voor neef Huideloper, die naar zijn ideeën en vaak onder zijn toezicht zijn gebouwd, is indrukwekkend.

Hij bezocht, kende en sprak met vele werven, niet alleen in Friesland maar ook in andere delen van ons land. Hoewel moeilijk nauwkeurig vast te stellen, is aan te nemen dat Van Loon zijn stempel heeft gedrukt op rompvorm en tuigage van vele binnenvaartschepen die in de loop van de negentiende eeuw zijn gebouwd.

Een vaststaand feit is in ieder geval wel dat zijn tekeningen in het bezit waren van Eeltsjebaes en aldus de vorm van de fraaie in Joure gebouwde boeiers, akers en jachten mede hebben bepaald.

Het waren eigenlijk en vooral deze laten we zeggen negentiende-eeuwse lijnen en vormen die de oprichters van van De Boer in Lemmer en die van Bos in Echtenerbrug, maar ook bij een en dezelfde werf de schepen verschillende uit de bijl vielen, en er geen

twee botters van Kok of twee boeiers van Van der Zee helemaal gelijk zijn. En bij de ambachtelijke bouw, veelal op het oog, valt nu eenmaal een schip de ene keer wel eens beter en fraaier uit dan een andere keer.

De oude Alkema uit Makkum meldt heel openhartig in zijn werkboek dat na de tewaterlating bleek dat „de voorsteven een halve voet meer moest vallen en de bun een voet naar voren toe. Omrede dat de agterend te veel naar beneden ging en de kop te veel in de hoogte ging. Waardoor de voorsteven te regt kwam staan. De mast moest een balk agteruit hetwelk ook veranderd is”.

HOOFDLIJNEN

Maar de hoofdlijnen van alle typen waren geheel en volkomen dezelfde en stonden in de eerste jaren van deze eeuw vast en veranderden gedurende de nog resterende zeltijd niet, niet bij de gebruiksschepen en niet bij de toen nieuwgebouwde jachten.

Scherp omschrijven of in een algemeen geldende tekening vastleggen van die lijnen lukt echter niet, en zoals gezegd ook niet op bevredigende wijze via de zogeheten inschrijvingscriteria.

Wel werd het in de loop der jaren duidelijker dat kritischer naar heel wat varende ronde en platbodemjachten moet worden gekeken en te ver gaande afwijkingen moeten worden tegengegaan.

Daarbij kan overigens niet worden vergeten dat het gebruiken van een van oorsprong vracht- of vissersvaartuig als jacht bepaalde, ik zou het bijna elementaire aanpassingen willen noemen, onvermijdelijk maken.

Denk slechts aan de kajuit, het weglaten van een bun of het verwerken van het gewicht van de motor in de waterverplaatsing van het jacht.

SNELHEID

En om het probleem nog moeilijker te maken verschijnen nieuwe materialen, nieuwe bewerkingsmethoden en worden we de laatste tijd ook nog geconfronteerd met het verschijnsel

Ontwikkelingen bij traditionele jachten?

de bouw van nieuwe jachten vooral te richten op snelheid en daartoe geheel eigen wijzigingen, verbeteringen, aanpassingen of hoe u het wilt noemen met name in de rompvorm aan te brengen.

Zelfs sleeptankproeven worden niet geschuwd om maar sneller te kunnen varen en dat is toch wel het toppunt van innerlijke tegenstrijdigheid ten aanzien van het handhaven van traditionele vormen.

Met volle erkenning van het feit dat iedere zeiler de neiging heeft om alles uit zijn schip te halen en een ander de loef af te steken: van oudsher zijn nooit schepen gebouwd alleen met dit oogmerk.

Wanneer een tjalk, aak of botter sneller bleek uit te vallen dan andere schepen dan was dat meegenomen en werd ervan geprofiteerd, maar het was geen doel op zich.

Jan Kok vertelde mij dat bijvoorbeeld de snelle „jagers” of „kopers” wel opzettelijk een paar voet langer werden gebouwd om de van de vissende bidders overgenomen paling zo snel

mogelijk naar de afslag te zeilen maar had niets met wedstrijdzeilen te maken, en bovendien de traditionele bottervorm veranderde in het geheel niet.

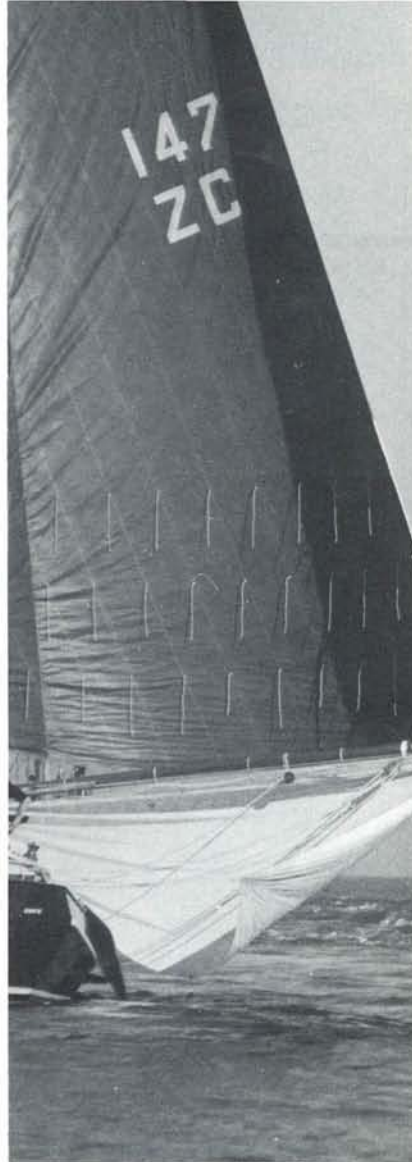
Natuurlijk waren er vanouds wedstrijden, zoals in Friesland van de skûtsjes en op de Zuiderzee van de aken. Voor deelname daaraan werden geen speciale schepen gebouwd; de dagelijks gebruikte schepen streden met elkaar en uit de uitslagen blijkt een grote variatie in winnaars. En dat een geheel traditioneel gebouwd schip ook zeer snel kan zijn bewijst bijvoorbeeld wel de boeier Constanter, die bijna ongenaakbaar lijkt te zijn.

Wanneer ik me het grote aantal gevallen herinner dat de Stichting en het Verbond de laatste jaren te behandelen kregen waarbij wedstrijdfanaten op soms verbluffend inventieve wijze allerlei zaken aan schip en tuigage wijzigden om toch vooral maar als eerste aan te komen, dan is het zeker dat heel wat daarvan niet door de beugel kan als je uitgaat van de oude vormen zoals hierboven aangeduid.

Bij ronde en platbodemjachten behoort je een hardzeilerij te winnen door de bekwaamheid van stuurman en bemanning en de zorg besteed aan schip en tuigage.

Maar nu zo overduidelijk een neiging aanwezig is ontwikkelingen in te voeren die misschien niet naar de letter maar wel naar de geest indruisen tegen hetgeen steeds als ideaal werd gesteld en verdedigd, lijkt het dringend nodig opnieuw te trachten een zo duidelijk mogelijk antwoord te geven op het oude probleem in hoeverre het in gebruik nemen als jacht van scheepstypen die van oorsprong bedrijfsvaartuigen waren, zodanige „aanpassingen” vereisen en toelaatbaar maken dat zowel de huidige toepassing als het handhaven van het traditionele scheepstype beide tot hun recht komen.

Nogmaals, ronde en platbodemjachten zijn geen eenheidsklassen en variaties over een en hetzelfde thema zijn mogelijk en verantwoord, mits het thema zelf - in ons geval de rompvorm van het scheepstype - maar niet wordt aangetast.



En het thema waar het hier om gaat is de rompvorm van het scheepstype. Want laten we ons toch vooral niet verliezen in bijkomstigheden die betrekking hebben op de uitmonstering van een jacht en de daarbij behorende franje. Een jacht is tenslotte een gebruiksvoorwerp waarmee we voor ons plezier varen en als hulpmiddel voor ontspanning gebruiken, vaak met het hele gezin. De een zal bij katoen, hennep en handkracht zweren, voor een ander zijn dacronzeilen, nylon vallen, een schuifluik uit het midden en selftailing lieren onmisbaar.

De mogelijkheden zijn vele en een enkeling zal mogelijkwijs te ver gaan en daarbij aantasten wat velen als „goede smaak” beschouwen. Zo'n uitschieter hoeft daarom nog niet tot regelgeving te leiden. Wanneer een overigens fraai jacht is uitgemonsterd met tufnolblokken, gekleurde vallen en beslag van roestvrij staal dan is dat een miskleun maar tast het wezenlijke niet aan.



Aan nieuw gebouwde schepen worden andere eisen gesteld dan eertijds visserlui aan een aak stelden. Foto's: Theo Kampa.

Iets anders is uiteraard de rompvorm en tuigage. Hier zijn er gelukkig duidelijke uitgangs- en aanknopingspunten die eenvoudigweg gehandhaafd moeten worden.

Voor de boeier zou je kunnen terugvallen op een tekening uit 1825 van Van Loon van de boeier voor Bienna te Oudeschoot (waarvan de Constanter wel een kopie lijkt).

Bij direct als jacht gebouwde schepen kun je bijvoorbeeld denken aan de akten van De Boer om maar niet te spreken van vele fraaie verbouwde vissersschepen in Zeeland en langs de Zuiderzee.

En dan hebben we toch ook nog de skûtsjes!

Er is derhalve houvast genoeg.

Uiteraard is een ieder vrij ronde en platbodemjachten naar eigen idee te bouwen. Wellicht komt er nog eens een briljante geest die een platbodem catamaran ontwerpt en er de America Cup mee wint. Zo iets kun je alleen maar bewonderen (of knots vinden)

maar het heeft in ieder geval niets meer te maken met het traditionele Nederlandse jacht.

Ter verdediging van afwijkende ontwerpen wordt ook wel aan een enkel oud schip, model of tekening gerefereerd waarbij evenals de bewuste afwijking - of laten we het variatie noemen - wordt aangetroffen.

Het feit echter dat zo'n variatie ooit wel eens is voorgekomen, betekent echter juist dat het een duidelijke uitzondering, een afwijking was en die juist daarom nimmer als legitimatie kan dienen zulks als algemeen geldende regel te erkennen en in te voeren.

Aanvaard moet worden dat zo'n jacht, misschien op zichzelf een fraai jacht, dan niet in het Stamboek terecht komt en met andere soortgelijke ronde en platbodemjachten niet tot de stichtingsselectie behoort.

Dat zulks in de praktijk problemen oplevert zowel ten aanzien van het jachtenbestand van de Stichting als bij

wedstrijden is een situatie die betrokkenen zelf in het leven hebben geroepen.

De echte liefhebber van een traditioneel object verandert daaraan immers niet maar streeft er juist naar het oorspronkelijke zo veel als mogelijk is te benaderen en beslist niet zo veel als nog net toelaatbaar is daarvan af te wijken.

Hoe traditioneler het jacht, hoe trotser de eigenaar; en hoe voldaner de bemanning na het winnen van een hardzeilerij.

Laten toch alle betrokkenen bij de bouw en het ontwerpen van ronde en platbodemjachten zo conscientieus mogelijk de oude bekende historische lijnen volgen en toepassen.

Er zal altijd wel verschil van mening en inzicht blijven. Wil je dan uit het dilemma komen wat wel en wat niet toelaatbaar is dan is het op zijn minst twijfelachtig of uitvoerige criteria met allerlei - maar altijd nog onvoldoende-

de - detailbepalingen daarbij nuttig en nodig zijn. Zo langzamerhand weet een ieder waar het om gaat.

Juist het universele karakter van de „scheepsbouwkonst” in de zeiltijd impliceert dat een algemene regel en omschrijving - die we overigens al lang kennen - voldoende behoort te zijn: te weten dat het doel simpelweg is het bewaren, instandhouden en bouwen van ronde en platbodemjachten welke overeenkomen met de oud-nederlandse sloopstypen die met de betreffende namen werden aangeduid en die hun eindvorm hadden bereikt toen het zeil werd vervangen door de motor.

Voor het dagelijkse beleid van de in dezen verantwoordelijke instantie(s) dient dit principe als uitgangspunt voldoende aanknopingspunten te geven. Er zullen zich in de praktijk altijd twijfelgevallen voordoen en hoe je de zaak dan ook wendt of keert tenslotte kom je altijd terecht bij de vraag: wie beslist?

Wel, laten we dat in hoogste instantie overlaren aan een driemanschap met praktische en historische zin, met respect voor traditie en begrip voor het gebruik van een schip voor ontspanning, met kennis en ervaring en met de nodige durf in omstreden gevallen een gefundeerd eindoordeel te vellen. Dat zal soms kunnen leiden tot arbitraire, niet geheel van subjectieve overwegingen en overtuigingen gespeende beslissingen.

Het zij zo. Interpretatie van wetten, voorschriften, richtlijnen of ideeën is nooit iets absoluuts maar draagt altijd iets subjectiefs in zich.

De waarde van de handhaving van het oorspronkelijk ideaal, het behoud van de hoofdkenmerken van het oud-nederlandse sloopstype, is zo groot dat in ieder geval alles dient te worden gedaan (verdere) degeneratie te voorkomen.