



J. W. KOOIJMAN

WELK ROND OF PLATBODEMJACHT?



Met tjalken, die voor het skûtsjesilen worden gebruikt, kan prachtig gevaren worden, zoals ook uit deze verleden jaar bij Stavereen gemaakte foto blijkt. Met deze schepen kan een flinke snelheid worden behaald. Een tjalk is echter gebouwd om er vracht mee te vervoeren en is niet bedoeld als wedstrijdship. Een wedstrijdzeiler zal dus geen tjalkje moeten kiezen; aan toervaarders daarentegen biedt zo'n scheepje heel veel vaargenot.

(Foto J. D. de Jong)

ZEILEN is een fascinerende sport. Een prachtige vorm van actieve recreatie, zouden de planologen zeggen. Maar om met plezier te kunnen zeilen heb je een goed schip nodig. Een goed schip, dat wil zeggen niet alleen een boot die kwalitatief in orde is, maar vooral ook een schip dat naar type, afmetingen enzovoort voldoet aan het gebruik dat men ervan wil maken. En hier beginnen dan meteen al de problemen, want er zijn zeer veel typen van allerlei vorm en afmetingen. Er moet een keus worden gemaakt.

Kiezen is moeilijk. Dat is ook het geval met het kiezen van een schip. Dit blijkt al dadelijk uit de lectuur die er over dit onderwerp is. Het onvolprezen boek „De Zeilsport” wijdt er een heel hoofdstuk aan. En zelfs als het terrein beperkt wordt tot de ronde- en platbodemschepen, dan nog blijft het maken van een verantwoorde keuze een zaak die serieus moet worden aangepakt. Een vroegere minister-president van Frankrijk had als lijfspreuk: „Gouverner c'est choisir”. Met enige variatie zou men kunnen zeggen: het plezier van het varen hangt af van een juiste keuze van het schip.

Zo is het telkens weer merkwaardig te horen waarom onze zeilvrienden dit of dat schip hebben gekozen. Het is de mooie lijn, de snelheid of de ruimte die de doorslag blijkt te hebben gegeven, doch maar zelden komt er iemand met een logisch en in alle onderdelen doordacht verhaal. Bij de bezitters van ronde en platbodemjachten is dat niet anders. Enerzijds zijn deze zeilers zeer praktische mensen, die een schip hebben gekozen dat in de praktijk van vele jaren op het Nederlandse water is ontwikkeld en dat dientengevolge voor dit water bijzonder geschikt is. Anderzijds blijken ook zij somtijds hun keus voorname-lijk te hebben gemaakt op grond van gevoelsoverwegingen. En dat is geen wonder, want de sport die zeilen heet spreekt zeer sterk tot de verbeeldingskracht.

Romantiek

Een verlangen naar de romantiek van voorbije jaren en een onbewust verzet tegen de gestroomlijnde maatschappij van heden vormen vaak factoren, die meehelpen bij de keuze van het schip. Het wil dan wel eens gebeuren dat de zuiver verstandelijke argumenten wat op de achtergrond raken en dat iemand een schip kiest, dat voor hem uiteindelijk toch minder geschikt is. Een „schat” van een scheepje kan een slechte zeiler zijn. Een vaartuig dat in alle opzichten geschikt is voor het IJsselmeer is vaak een onding voor iemand die ermee op veel kleiner water gaat varen.

Daarom zouden wij iedereen, die overweegt een bepaald schip te kopen, willen adviseren: blijf reëel; bekijk het schip met een koel oog; taxeer zijn pro's en contra's, want van een verstandige keuze hangt veel af. Koop geen duurder schip dan u kunt betalen en let daarbij ook op de steeds terugkerende kosten van onderhoud, liggeld, verzekering enzovoort. Koop geen rommel, daar hebt u alleen maar verdriet van.

Laat de verkeerde keuze die sommigen maakten voor u een aansporing zijn het beter te doen. Als waarschuwing hoe het niet moet, vermeld ik twee voorbeelden van zo'n verkeerde keuze. Met het eerste voorbeeld maakten wij kennis in de haven van Culemborg, toen daar een pracht van een tjalkje 's avonds tegen etenstijd vakkundig werd afgemeerd. Later, nadat wij als „platbodemers” hadden kennism gemaakt, bewonderden wij het schip nauwkeuriger. Dit scheepje was werkelijk een lust voor het oog, ook al stond er een relatief nogal klein tuig op en al waren ook de zijzwaarden ietwat aan de kleine kant.

Toen de verhalen over het schip loskwamen, bleek dat de schipper toch wel erg teleurgesteld was over de zeileigenschappen. Hij kon er naar zijn zin niet hoog genoeg mee aan de wind zeilen en de snelheid was hem bar tegengevallen. Alras bleek tevens dat hij een volbloed wedstrijdzeiler was, die geregeld op wedstrijden was uitgekomen. Na zijn trouwen was er van zeilen weinig meer gekomen. Er kwam gezinsuitbreiding en zo verliepen er jaren waarin hij weinig meer gevaren had. Toen hij tenslotte vorig jaar, zoekend naar een geschikt scheepje voor zijn gezin, dit tjalkje had gezien, was het liefde geweest op het eerste gezicht. Zijn bod was te laag, maar hij kwam terug en na diverse onderhandelingen werd hij de eigenaar. Groot was het eerste enthousiasme, des te zwaarder later de deceptie.

Deze man had een fout gemaakt. Hij had zich moeten realiseren dat dit tjalkje een — overigens wonderbaarlijk — compromis was tussen zeilcapaciteiten en laadvermogen. Ieder schip is een compromis, maar hij, de wedstrijdzeiler, had moeten bedenken dat dit compromis in zijn geval te veel ten voordele van het laadvermogen was beslecht. Hij wist nog niet wat hij ging doen. Waarschijnlijk verkopen, maar hij had er veel aan ver-timmerd.

Muiterij

Het tweede voorbeeld gebeurde zo gezegd naast onze deur. Een van onze burens, ook een platbodementhousiast, had allang plannen tot aanschaf van een scheepje. Het schip dat hij kocht zou iets heel bijzonders worden. Op een dag kwam hij uitgelaten thuis. Hij had een Staverse jol gekocht, werkelijk een imponerend exemplaar van oud scheepsma-kersambacht.

Ook hier werd echter een kapitale fout gemaakt. Want wat wil het geval? Het gezin van onze goede buur bestond uit man, vrouw en vier levenslustige kinderen tussen twee en twaalf jaar, die in hun jonge leven geen van allen nog ooit tien minuten achter elkaar rustig hadden gezeten (de kinderen wel te verstaan).

Nu is een Staverse jol onder bepaalde omstandigheden een best schip, maar naar verhouding nogal kort en breed zodat er meestal weinig kuip overschiet. Ook hier was er maar een kleine kuip die het hele gezin, ook met veel passen en meten, maar nauwelijks kon bevatten en die maar weinig bewegingsvrijheid toeliet. Tot overmaat van ramp bleek

ook de kielbalk nogal eens een beletsel om dicht aan de wal te komen of om droog te vallen (er werd gevaren in de omgeving van de Biesbosch), zodat de jeugd te weinig aan wal kon worden gezet om daar eens uit te draven. Gevolg: munterij. De aanschaf van een stevige bijboot, die de kinderen naar een aanlokkelijk strandje kon vervoeren, herstelde weliswaar enigszins de vrede, maar het geheel bleek uiteindelijk toch niet de oplossing. De fout van deze buurman was dat hij bij de keuze van het type vaartuig geen rekening had gehouden met het aantal en de gaardheid van zijn bemanning. Ook dit schip is nu te koop. Jammer.

Belangrijke punten

Het is duidelijk dat er bij de keuze van het schip op een aantal factoren moet worden gelet, wil de aanschaf geen teleurstelling worden. En aangezien die teleurstellingen nog te vaak blijken voor te komen, kan het geen kwaad nog eens enkele van die overwegingen op te sommen. Een ieder moet er voor zichzelf waarschijnlijk nog wel een paar aan toevoegen die voor hem in zijn speciale geval bovendien nog van belang zijn.

Hier komen ze dan:

1. het water waarop wordt gevaren

Groot verschil maakt het immers of er bijvoorbeeld gevaren wordt in Zee-land of op de Kager plassen. Welke mate van zeevaardigheid is vereist? Is er eb en vloed? Moet het schip kunnen droogvallen? Is een zelflozende kuip gewenst?

2. de soort bemanning

Het voorbeeld van de genoemde buurkinderen is duidelijk. Ook de vrouw des huizes spreekt een woordje mee. Is zij erg op comfort gesteld? Is zij sportief of niet? Kan zij zich eventueel behelpen?

3. het aantal bemanningsleden

De minimaal noodzakelijke ruimte wordt hierdoor vrijwel steeds bepaald. Wie met een klein gezelschap vaart heeft meestal een ander schip nodig dan diegene die met een groot gezelschap van wal steekt. Hij die een grote botter vaart moet meer en steviger handen aan boord hebben dan de eigenaar van een klein kajuitschouwtje.

4. de zeileigenschappen

Degene die snelheid, wendbaarheid enzovoort een hogere prioriteit op zijn verlanglijstje heeft gegeven dan de ruimte, zal het niet moeten zoeken in de schepen van de voormalige vrachtvaart, tjalken en aken. Hij realiseert zich ook dat hij een klein beetje een sentimenteel mens is en dat die zalmschouw, die er zo allemachtig aardig uitziet, minder goed zeilt dan hij eigenlijk wenst. Daarentegen zal degene, die stahoogte in de kajuit en veel comfort bovenaan op zijn verlanglijstje heeft staan, tot een geheel andere keus moeten komen.

Ik geloof wel dat dit de vier punten zijn, die in het bestek van dit artikel het meest van belang zijn. Daar tussen door spelen natuurlijk nog andere een rol. Men raadplege de op dit punt bestaande literatuur.

Schema

Wat de ronde en platbodemschepen betreft die thans normaliter in de pleziervaart worden gebruikt, heb ik — om zo concreet mogelijk te zijn — tenslotte een lijst opgesteld, waarin ik die al naar hun bruikbaarheid in groepen heb ingedeeld, daarbij het gevaar lopend — ik weet het — dat ik allerlei reacties krijg van mensen, die het niet met mij eens zijn, omdat nu juist hun schip....

Ik heb daarbij als grote scheidslijn aangehouden de vroegere vrachtvaart tegenover de zeilvaart, al is er uiteraard bij de vissersschepen ook sprake van een compromis, namelijk tussen zeilen en vissen. Het lage achterschip bijvoorbeeld van de vele vissersschepen is daarvan een typisch uitvloeiisel.

1. vrachtvaart

Schepen met zeer veel ruimte. Zeileigenschappen zouden beter zijn, indien geen concessies moesten worden gedaan aan het vermogen om lading te vervoeren. Bij uitstek geschikt voor mensen die veel comfort wensen.

Voorbeelden: tjalk, aak.

2. zeilvaart

a. Kajuitschepen in de eerste plaats bestemd voor de Zuiderzee en de Zeeuwse- en Zuidhollandse stromen. Variërende zeileigenschappen: meestal goed tot zeer goed, behalve bij de Staverse jol (take it easy). Zij eisen een flinke bemanning. Kunnen lange tijd met vastgezet roer in een bepaalde koers doorvaren. Soms te weinig wendbaar op kleiner water.



Rechts: de boeier *Friso* van mr. R. U. E. van der Lande uit Helmond, een sierlijk schip, dat geschikt is voor de meren en grote rivieren.
(Foto's Oppenheim)



Linksonder: een drietal Staverse jollen in een wedstrijd. Onder bepaalde omstandigheden is de Staverse jol een best schip. Het biedt de opvarenden echter weinig bewegingsvrijheid.

Voorbeelden: blazer, bons, botter, hengst, hoogaars, lemmeraak, pluut, schokker, Staverse jol, Tholense schouw, Vollenhovense bol en de zeeschouw.

b. Kajuitschepen geschikt voor IJsselmeer en Zeeuwse stromen, zowel als voor kleiner water. Zeileigenschappen als boven, echter met betere wendbaarheid en hanteerbaarheid. Voorbeelden: kleinere schepen uit groep a en sommige grote schepen uit groep c.

c. Kajuitschepen geschikt voor de meren en de grote rivieren (met enige beperkingen ten aanzien van sommige kleinere schepjes, zoals bijvoorbeeld de kleinere boeiers). Zeileigenschappen zeer goed, behalve van de zalmschouw. (Ik bedoel niet de *Vahalia*, want die zeilt best. Deze zalmschouw hoort trouwens gezien de afmetingen waarschijnlijk in groep b).

Voorbeelden: boeier, grundel, Friese schouw en de zalmschouw.

d. Open schepen, geschikt voor de meren en de kanalen.

Voorbeelden: tjotter, Fries jacht en de Friese schouw.

Kies met overleg

Als ik dit overzicht bekijk, weet ik nauwkeurig naar welke groep mijn eigen voorkeur uitgaat. Maar dat wil niet zeggen dat ik de keuze van een ander onjuist zou moeten achten. Ik weet van een groep studenten, die een prachtige oude botter bezitten. Voor mij een te groot, maar voor hen een ideaal schip. Ik weet van een gezin dat een klein boeiertje heeft. Ik geloof dat de eigenaar het zich persoonlijk zou aantrekken als iemand iets kwaads van zijn schip zou zeggen. En eerlijk gezegd iedere keer dat ik het zie ben ik onder de indruk van dit wonderlijk stukje schoonheid.

Maar welaan, ik heb mijn mening gezegd en daarbij een schema gegeven. Intussen is er niet zoiets als een schip dat ideaal is onder alle omstandigheden. Gelukkig maar, want anders zou de interessante verscheidenheid van ronde en platbodemjachten spoedig verdwijnen. Eén ding moet de toekomstige schipper echter uitmaken, namelijk: „Wat verlang ik van mijn schip”. En laat hij dat secuur doen.

Daar hebben hij en zijn bemanning recht op en daar heeft tenslotte ook het schip recht op.

In het vorenstaande is louter uitgegaan van de bruikbaarheid van het schip. Ik zie niet voorbij aan het alom gewaardeerde werk van het „Stamboek”, dat de schoonheid van de Oud-Hollandse schepen tracht te bewaren, hetzij in de vorm van de restauratie van oude schepen hetzij op andere wijze. Schoonheid en bruikbaarheid ziet men soms wel als tegenstellingen, doch het is zo, dat datgene het best bewaard blijft, dat overeenkomstig zijn aard en bestemming wordt gebruikt. Dat is het geval bij gebouwen. Dat is ook zo bij schepen. Wie het geld voor de restauratie van een oud schip ervoor overheeft, hij doet een goed werk.

Doch ook voor hem blijft de keuze van het type belangrijk, tenzij het hem alleen maar te doen is om te behouden, niet om te gebruiken. Maar dat is eigenlijk meer iets voor een museum. Tussen twee haakjes, gaat u er eens heen, naar Enkhuizen; het is er nu een mooie tijd voor.