

Ronde en Platbodemschepen

„UIT de kring van de ronde en platboömde adepten bereikt mij af en toe de opmerking dat de Waterkampioen voor „ons” weinig interessants bevat. Het is een blad van „scherpe” schepen, motorboten en veel wedstrijdsport. Ik ben het daarmee eens en daarom bied ik u iets aan. Want ik zie dat velen van „onze” soort vrij eenzaam trachten het oude vak van dit soort varen zich eigen te maken. Het is zo heel anders dan het zeilen in een scherp jacht en ik ben nu eenmaal verknocht aan het oude schip.

Daarom geef ik er maar weer iets van door en ik hoop dat u het wilt plaats. Ik weet zeker dat u er velen een grote dienst mee zult bewijzen.

Graag beveel ik mij (en velen met mij) aan in uw aandacht.”

Deze brief ontving de redactie van de in kringen van liefhebbers van ronde en platbodemschepen zeer bekende predikant J. Matzer van Bloois. Bijgevoegd was een lofzang over het oudvaderlandse jacht. Wij werden getroffen door de geestdriftige inhoud van brief en artikel. Vandaar dat wij op de volgende pagina's de heer Matzer van Bloois aan het woord laten die op zijn eigen wijze schrijft over zijn grote liefde: het ronde en platbodemschep.

HET is voldoende bekend dat het een netelige zaak is om precies te omschrijven wat die ronde en platbodemschepen nu eigenlijk zijn.

De Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemschepen is bezig met het samenstellen van enige karaktereigenschappen; welk schip voldoet aan de voorwaarden en welke zijn die precies.

Deze, te beschrijven eigenschappen treden op de voorgrond. Maar er is eerst een achtergrond. En daarover wil ik het hebben.

Want wanneer een buitenstaander een evenement van onze schepen be-

schrijft, een wedstrijd, een reünie, dan gebeurt hetzelfde als wanneer een ruiter een evenement van stoomfietsen beschrijft. Paard en stoomfiets hebben een zadel waarop je kunt zitten, er zijn stijgbeugels en voetrusten, er zijn teugels en er is een stuur, maar beide voermiddelen zijn toch onvergelijkbaar. Zo is het ook met rijtuigen en automobielen. Beide soorten zijn op de weg, en ze vervoeren mensen of vrachten.

Deze, wat merkwaardige inleiding dient om vast aan de gedachten te wennen dat schepen geen schepen-zo-

maar zijn, zomin als rijtuigen en automobielen zo-maar-voertuigen zijn. Welnu dan.

Kortheidshalve ga ik de ronde en platbodemschepen „onze schepen” noemen.

Zij stammen uit de tijd dat het water een hinderlijk en vaak vijandig element was. Een obstakel allereerst. Min of meer door noodzaak en daaruit geboren vernuft, geworden tot een „weg”. Toen de auto's kwamen, kwam de bestrating. Aangepast aan hoge snelheden en meer behoeften van dit vehikel. De ontwerper van een auto kan rekenen op de weg.

Dat kon men vroeger niet met het water. Dat lag daar met zijn ondiepten, kronkels en stromingen. Men zag het niet als een element waarop en waarmee en waarin men kon „spelen”. Men moest er over, want men moest naar z'n weiland om de koeien te melken. Men moest er z'n vee of z'n hooi over vervoeren. Maar leuk was dat nooit. Men bestudeerde het, zoals men een verraderlijke vijand bestudeert. Op z'n hoede voor verraad. Laadvermogen en veiligheid kwamen op de eerste plaats. En, men was alleen.

Ik heb, jaren geleden, eens een zeilkamp ontmoet met instructeurs en al. Dat waren zo'n 6 à 7 zestienkwadraten en van één was de mastkoker gebroken. Het kostte me ongeveer een half uur om het ding weer vaarklaar te hebben

gewoon aan de wal bij een weiland. Wij komen uit de school die zich moest weten te redden. Geen motorbootje van een jachtwerf in de buurt.

In één van mijn zeilkampen werd een deelnemer door de golf van een schip op een perkoenpaal gezet die er prompt doorheen ging, een gat als een hoofd. In 't kort: die stuurman had hem stukgevaren en hij heeft hem óók naar huis gezeild. Wij zijn óók scheepsreparateurs en soms zelfs scheepsbouwers.

Terug naar de zaak zelf.

De karaktertrek die beslissend is, is de oorsprong van het schip. De uitgangspunten blijven: vervoerscapaciteit, veiligheid en het karakter van het water van de streek.

Om het te proberen met een voorbeeld: op een tekenbord in Australië kan best een Flying Dutchman ontstaan die een goed figuur slaat in Kopenhagen. Het uitgangspunt van de tekenaar is dat water overal water is en wind overal wind. Dan heeft hij verder slechts te werken met aerodynamica en wrijvingstheorieën en verplaatsingen van zwaartepunten en meta-centers en zo. Diep respect ervoor. Maar daar gaat het niet over. Dan ontstaat er iets, dat vanuit deze gegevens en deze opdracht ongetwijfeld goed en

mooi zal zijn. In andere woorden: dan ontstaat er een auto, maar géén rijtuig. Iets van deze dingen blijft bewaard bij de cross-country. Dat is een apart nummer, waaraan maar heel weinig gemotoriseerde lieden deelnemen. Zo goed als Jan de automobilist zich ongelukkig voelt in het terrein, voelen wij ons ongelukkig op een „welbereide baan”.

Nu zitten we al pratend bij de kern van de zaak. Toen onze schepen hun beslag kregen, was er nog geen tekenbord en geen theorie. Men zal natuurlijk urenlang gedacht, geëxperimenteerd, gepraat en vergeleken hebben. De man die voor het eerst het vlak van een platte bak wat ophoogde voor en achter en z'n kleinzoon die de zijden wat naar elkaar toeboog, waren geniale baanbrekers. En toen weer een kleinzoon van die knapen de zijden wat naar buiten liet vallen, was er alweer wat merkwaardigs gebeurd. In een volgende generatie bouwde men er een boeisel op en toen was de schouw ontstaan. De geniale slimmerds die toen de hoeken gingen afronden, deden de tjotters en de bootjes en de tjalken ontstaan. Alles vanuit de oervorm: de platte bak. Die rompvorm, die rompvervorming heeft het eindpunt bereikt.

Men deed allerlei ontdekkingen tij-

dens die groeiperiode. Vooreerst: het schip moet drijven, want in principe is het open. Die eerste gedachte is ook de voorste: van voren drijft het schip, een volle kop van voldoende hoogte. Tegenwoordig heet dat: reserve-déplacement.

Vanzelfsprekend dacht men erover, dat het schip het water van achteren makkelijk kwijt moest. Ook vanwege het bomen en roeien en men „veegde” de kont. Men „kneep de billen”. Motto: de vaart zit achter in het schip.

Dat geeft het bekende „lancet-vormige” vlak. Liever zeg ik: de lancet-vormige waterlijn. Want die komen we ook tegen bij de tjotter en de tjalk, om er maar een paar te noemen.

Dat inspireerde de adviescommissie voor het stamboek om te zeggen dat de grootste breedte in de buurt van de mast moet liggen. Of op $\pm \frac{1}{3}$ van voren.

De hengst was oorspronkelijk een vissersvaartuig dat veel voorkwam op de Westerschelde. Een van de bekende hengsten uit het stamboek is de Jonge Joseph van de heer J. Goedkoop Dzn.

(Foto H. van Gils)





Ook de hoogaars stamt uit Zeeland. Reeds in de zestiende eeuw spraken men van dit scheepstype.

(Foto H. van Gils)

Kortom, onze schepen ontstonden op het water. Ik laat buiten beschouwing het spel-element en de demonstraties van vakmanschap, als daar zijn het S-spant en de door-de-hoek-gebrande boegen. De grens van de ontwikkeling is bereikt. We kunnen de harpuit vervangen door blanke lak. Het hennep, de sisal, de manilla door nylon; katoen door kunstvezel. We kunnen nog veel meer. Maar niet zo heel veel, want ook het oude handwerk gaat ons ter harte. Nu, in 1968, zijn ijzer en staal er al voor romp, wanten, bouten en nagels. Nylon staan we ook al toe. Maar nu moet het dan ook uit zijn. Voor mij iets te laat.

De tuigage. Ook dié is gegroeid. Eigenlijk op dezelfde manier, als waarop ik heb leren zeilen. En liever dan een historische beschouwing geef ik daarvan het relaas. We begonnen met roeien, wrikken en bomen. Bij gunstige wind: een riem recht op tegen de roeidof en dan een soort razeil, emmerzeil of sprietzeil. We hadden immers een tweede riem voor het rondhout, en de boom. Die kon goed dienen als spriet. Of een kortere als ra. We prutsten van alles op ruime koersen.

Eén riem in de dol aan lij kon wat fungeren als zijwaard. Roeien aan lij ging óók. Toen gingen we naar de timmerman en maakten een zwaard. Later een tweede (de punter heeft nog steeds één zwaard!). Het razeiltje had twee schoten en een losse broek. Het sprietzeil ook. En de giek kwam pas later. Zo knoelden we voort tot we van ruime wind naar halve wind waren gescharreld en langzamerhand als maar krapper. We bleven handig met riem

en boom. Die blijven er in ons bewustzijn altijd bij horen.

Zo omstreeks deze tijd kwam er een fok bij. Dat was een grote trots. Die gaf wat meer snelheid en verving, bij het door de wind gaan, het klapje met de roei- of wrikriem of de vaarboom. Nu ik een echt schip heb, zeil ik nog steeds vanuit dit historisch punt en ik vind dat dat zo behoort. Zo reef ik bijvoorbeeld bijna nooit, ik strijk de fok.

Even een stap terug in de gedachten-gang. Eerst was er het schip en toen de zeilen. Zij blijven iets behouden van een „hulpmiddel“. De (onbewuste) gedachte bepaalt de hele sfeer, het karakter van onze manier van zeilen. Ook zijn zij berekend op alle wind en op alle richting. Ook op een zekere eenvoud van behandeling onder het varen. 80 en 90 m² doek werden gevaren door twee man, die er, al varende, ongeveer alles mee klaarspeelden. Reven en uitreven, katten en geien, hijsen en strijken. Naar en van alle mogelijke en onmogelijke walletjes. Hoe vaak sprongen we niet met de vaarboom van en aan boord! Hoe handig sprong de schipper niet van de wal af „tegen“ het schip. Handen op het boord en de voeten op het berghout: hij kleefde er aan en was haast met dezelfde beweging binnen boord.

Met één grote, revolutionaire sprong is dat veranderd bij de scherpe jachten. Men tekent romp en kiel en roer met de zeilen als één geheel en zo vaart men die schepen ook. Een volkomen andere stijl.

Onze vormstabiliteit en hun gewichtsstabiliteit verschillen principieel. En het doet me een intens plezier dat

er geëxperimenteerd wordt met meerdere kielen c.q. binnenboordzwaarden. Men beproeft en berekent allerlei profielen. Het is een beetje vergeefse moeite: ze kunnen het ook even aan ons vragen. Het vlot Kontiki had zo'n stuk of zeven zwaarden die naar behoefte konden worden gevierd of opgehaald. Die oude knapen begrepen er al heel veel van. Maar misschien komt de „berekening-op-papier“ óók nog wel eens zover als een paar eeuwen vóór Christus het verstand!

Men zal mij tegenwerpen dat er geen eenstemmigheid bestaat over zijzwaarden. Er zijn voorstanders van vlakke zwaarden. Ik stem voor de geprofileerde. Sommigen willen het zwaard precies in de lengte-as-richting van het schip, anderen, waaronder ik, zweren bij een lichtelijk toesporende richting. Het aardige bij ons is, dat we ons niet door elkaar laten overtuigen. Wij hangen ons niet op aan de mening van linialen en andere instrumenten. Als de „wetenschap“ ons gelijk geeft, vinden we dat erg leuk voor de wetenschap. Als zij ons ongelijk geeft zal zij nog veel moeten leren. Wij vinden dat een houten schip beter vaart dan een ijzeren van precies dezelfde vorm. Wij hebben gevoel, sentiment en vooroordelen. Wij blijven mens.

Misschien kan de wetenschap berekenen of en waarom mijn vrouw en ik bij elkaar passen. Maar nooit zal zij iets verstandigs kunnen zeggen, evenmin trouwens als ik zelf, over de vraag of en waarom ik van haar houd. Van dit ongrijpbare element in de verhouding en de omgang, leven ook wij met onze schepen. Wij houden van ons schip. Wij leren leven met zijn karakter: zijn deugden en gebreken.

Stel u eens voor dat ik met open oog voor de tekortkomingen van mijn vrouw haar naar psychologen, plastische chirurgen enzovoort wilde sturen om dat te laten bijschaven, aanvullen en repareren! Gewoon: bah! Zo iets doet men niet, zo iets denkt men zelfs niet. Men leeft met haar en een ander moet héél voorzichtig zijn met z'n op- of aanmerkingen! De nuchterheid van het tekenbord zou hier haast heilig-schennis betekenen.

En toen ik aan mijn grundel begon terwijl mijn schouw nog voer, noemde mijn vrouw dat: overspel! Met boze woorden over de mannen! Zo iets kan bij ons.

Want een schip is niet één uit een serie. Een schip is een eigen persoonlijkheid. Wij doen niet alles op, in of met een schip; wij doen het samen, mens en schip.

Bestaat er dan geen connectie tussen gevoel en wetenschap? Och ja. Dat wel. Maar op dezelfde manier als de straatlantaarn een dronken man dient: meer tot steun dan tot licht. De wetenschap verklaart, verheldert, verfijnt. Meer doet het niet. Ons schip is meer een beeldhouwwerk dan een machine of een constructie. We „componeren” het.

Weet u hoe ik mijn schip heb gebouwd? Ik bestelde een amateurbouwtekening. Daarvan nam ik over het grootspant en de lengte. Het grootspant maakte ik 20 centimeter breder. Ook iets hoger, want dan kreeg ik meer vrijboord en kon de kajuit iets hoger. De voorsteven werd hoger, want ik houd van een volle kop en daarom kwam de grootste breedte óók wat voorlijker.

Dat alles heb ik gecomponeerd op het vlak, dat iets vlakker is dan op de tekening.

De plaats van de mast en de zwaarden en het tuig: alles op het oog. Nu is weliswaar tenslotte de zeeglijn niet prachtig. Maar het schip zeilt bijzonder hoog aan de wind. Ik kan er mee kruisen, trouwens alle koersen varen, zonder fok. De combinatie van kop, hoek van de kim en de lijnen van de kont maken het tót een behoorlijk steil schip. En ik stuur haar met een pink en zij is snel in de wending.

De maten zijn mede bepaald door de lichaamslengte van mijn vrouw en mij en alles past ons.

Schip, schipper en vrouw zijn een driemanschap. Zo kan dat met de grondel en zo kan dat met de andere schepen. Net als met een aangemeten pak. Dat gaat bij mij als volgt. Ik wil geen omslag in de pijpen van de broek. Daar komt maar stof in en je kunt er mee blijven haken achter bijvoorbeeld een bolder. Ik wil geen knopen onder aan de mouwen: die zijn zinloos. Want ik knoop ze niet open en dicht. Ik wil een pantalon met ouderwetse klep. Enfin, zo van alles. Dat vertel ik de kleermaker en die „bouwt” mij dan een pak. Dat past mij dan en dat past bij mij.

Er is natuurlijk eveneens de atavistische sport van het oude handwerk. Het wordt aanmerkelijk verlicht door cirkelzagen, vlakbanden en elektrische boren. Graag. Maar de constructie blijft dezelfde en het oog blijft nodig. Er is nog bruine teer en meniepoeder. Er is nog gegalvaniseerd ijzer, en er is nog eerlijk touw. Er zijn nog talrepen en jufferblokken. Er is veel wat een lust is voor oog en hand. Ikzelf ben geen mens voor versieringen. Ik heb er niet veel gevoel voor en helemaal geen tijd. Maar de rust die van onze schepen uitgaat inspireert er gewoon toe om eens wat te poetsen, te snijden, te splitsen en te knopen. Onze schepen

geven ons namelijk tijd. Een klein scherp jachtje drijft, door z'n gebrek aan accommodatie en ruimte, de bemanning de wal op. Het onze inviteert ons aan boord. Wij krijgen een inniger verbondenheid met het schip. Wij schieten gemakkelijk eens aan een walletje omdat we geen kiel hebben waar we rekening mee moeten houden, het ophalen van een zwaard is voldoende. Wat een scherp scheepje moet, namelijk aan vele walletjes gaan liggen met die smalle neus vooruit, wat het van en aan boord gaan bemoeilijkt, mede door het voorstag waar men zich langs moet jongleren, behoeven wij niet. Wij kunnen langzij aan de wal komen. Maar hun mogelijkheden zijn vele en ik zal niet beweren dat ik ze alle ken.

Verleden zomer leerde ik weer iets van een oud-schipper. Ik stoomde met de buitenboordmotor. Bijna windstil. Voor de wind. Dan vier ik m'n beide zwaarden zo dat ze zo'n 15 centimeter in het water zijn, en telkens kwam een zwaard even opdrijven, om bij een

kleine variatie van wind, koers of strominkje weer steun te geven.

Schippers praten niet. Ook deze niet. Hij ging naar voren, nam het val van de zwaarden buiten het zwaard om en de zaak was voor elkaar! Er is iemand, ik weet niet wie, die een middenzwaard in zijn schip heeft gebouwd dat hij alleen gebruikt bij varen op de motor. Natuurlijk zal dat altijd een zaak blijven met haperingen, onze schepen zijn geen motorjachten. Maar deze truc kan alweer iets helpen.

Eigenlijk zouden we dagen moeten hebben waarop we principieel de motor niet gebruiken. Dan gaan we wel weer oplossingen verzinnen en ontdekken.

J. MATZER VAN BLOOIS

Aan boord van het Statenjacht Friso.

(Foto Eshuis)

