

# Het zeilen met Ronde en Platbodem-jachten

De eigenaar van de *Constanter*  
aan het woord

Tijdens de reünie van de Vrienden van het Ronde- en Platbodemjacht te Rotterdam hield de heer H. B. Halbertsma uit Grouw een warm pleidooi voor het zeilen met ronde jachten, maar dan op de juiste manier! Iedereen uit de wereld der ronde- en platbodemjachten kent de heer Halbertsma als een uitzonderlijk deskundig boeier-zeiler die uit zijn *Constanter* grote snelheid weet te halen. Natuurlijk vroeg ik hem: schrijf daar nu eens over voor *De Waterkampioen*. Het blijkt, dat ook anderen de heer Halbertsma gevraagd hebben eens iets op papier te zetten over hetgeen hij weet van het „trimmen” van ronde- en platbodemjachten en de heer Halbertsma is voor deze aandrang bezwaken.

Wij mogen veilig aannemen, dat zijn grote liefde voor dit soort jachten en de wens het zeilen ermee aan te moedigen, zeker zwaar hebben meegewogen om hem de schroom te laten overwinnen zijn ervaringen aan het papier toe te vertrouwen. Wel schrijft hij mij, dat een paar glazen Haute Médoc A. C. bij een houtsnip met zuurkool en een scheut port bij de kaas nodig zijn geweest om hem de moed te geven voor zijn geschrift, maar dat neem ik met een korrel zout.

J. L.

Wat ik met betrekking tot het zeilen met ronde en platbodemjachten wil zeggen, is, dat mijn gevoel — waaruit mijn oordeel voortspruit — mij ingeeft, dat dit uit twee manieren van genieten bestaat, die weliswaar vaak samenvloeden, maar op andere momenten volkomen gescheiden in iemand kunnen leven. Ik bedoel — en dan neem ik met opzet eerst het gevoel, waarop ik hier de aandacht wil vestigen —, dat het schip waarin men zeilt, laten wij maar zeggen: leeft. Dat het, onbelemmerd door een verkeerde stand van de zeilen en zwaarden of door onjuiste ballasting, los is in zijn bewegingen, zich zelf voegt naar de vlagjes en het daarop reagerende manoeuvreren met het roer en de schoten.

Dit leven of levendig bewegen van de ronde en platbodemschepen komt ook tot uiting in het als het ware dansen op de golven, veel meer dan een door een zware kiel in balans gehouden scherp schip. Dit leven van het schip komt voor mij in de eerste plaats. Is dit in orde, dan komt het genieten van het tweede genoegen, d.i. het gevoel van snelheid. Maar dat komt, zoals gezegd, op de tweede plaats. Ik erken echter eerlijk, dat de zucht naar snelheid ook mij niet geheel onberoerd laat. Maar gelukkig ben ik zo gegrepen door dat andere, dat dat overheerst. En tenslotte is het mooi, dat dit door mij bedoelde zeilgenot een grote stimulans is voor het bereiken van het tweede resultaat: *de snelheid*. Ik weet wel, dat deze combinatie van ervaringen ook wel enigszins geldt voor de scherpe schepen met verzwaarde kiel en nog enigszins in sterkere mate bij schepen met een middenzwaard. Maar vooral de eerste van deze twee laatstgenoemde schepen zijn naar mijn oordeel door deskundige ontwerpers en bouwers zo tot-en-met getrimd en voor alle omstandigheden in orde gemaakt, dat degene, die er mee zeilt, betrekkelijk weinig aan het schip kan uitrichten. De eigen prestaties van de bemanning laat ik natuurlijk buiten beschouwing. Maar bij een rond of platbodemjacht moet men, afhankelijk van de windsterkte, ruim-, bij- of voor-de-wind, in nauwe vaar-



*Constanter*

(Foto Oppenheim)

waters of op de ruimte, allerhande veranderingen aan zeilen, zwaarden en ballast aanbrengen, om het in een zodanige houding te manoeuvreren, waarbij men voelt, dat het los is.

Ik weet, dat dit lang niet altijd gemakkelijk is. Ook niet voor de passagiers en de bemanning. Maar mijn overtuiging is, dat een beginnening, die zijn ervaringen opdoet in een rond of platbodemjacht en daarbij de kans heeft zich in het zeilen daarmede te bekwamen, een betere opleiding krijgt dan iemand, die direct in een scherp jacht geplaatst wordt.

Nu dan over de middelen, waarmede men een rond of platbodemjacht zijn levendigheid geeft of verhoogt. Eigenlijk kan ik hier al zeilende veel beter over praten dan het op papier zetten. Ik ben geen scheepsbouwer en geen zeilmaker en daarom gevoel ik heel erg het bezwaar om mij, met betrekking tot het schip en de zeilen, al te positief uit te laten. Ik zal echter trachten iets op papier te zetten, wat geen al te scherpe kritiek van de zijde van vaklui zal uitlokken.

In de eerste plaats de *romp*. Daarbij moet men dunkt mij uitgaan van de gedachte, dat de door mij bedoelde schepen voorbestemd zijn zich zoveel mogelijk *over het water* voort te bewegen. Natuurlijk is dat niet geheel te bereiken, want ook deze schepen hebben steun nodig in het water. Maar onder deze schepen: vooral geen kiel, die het zich vrij bewegen *over het water* kan belemmeren. Om dezelfde reden: de voorsteven zoveel mogelijk vlak, zodat deze de kop niet hindert om vrij over het water te draaien. De achtersteven, voor zover die gemist kan worden om het roer te bevestigen, weg! Het roer van onderen bijlopend, opdat het niet vist. De strijklampen van de zwaarden evenwijdig aan de kiel en dus ook beide parallel lopend aan elkaar. De *zwaarden* iets hol. Verschuifbaar, zodat voor elke omstandigheid de juiste plaats gezocht kan worden. Over het algemeen bij harde wind wat naar achteren en bij een flauwe koelte naar voren. Ook bij vóór de wind zeilen naar achteren en bij laveren, of krap zeilen wat naar voren, om enige

loefgierigheid te krijgen. De *ballast* zoveel mogelijk midden in het schip, zowel ten opzichte van de lengte als van de breedte. In dat middengedeelte moet ermeer gemanoeuvreed worden. Bij harde achterboegwind de ballast naar achteren; bij-de-wind weer naar voren. Maar dat moet men aanvoelen en uitzoeken.

Ik ben altijd erg bang voor gewicht voor en achter op het schip. Daarom vind ik een kluiverboom een onding. Door zo'n zwaar gewicht geheel voor op de kop wordt die erin gedrukt, ook als er geen kluiverfok opstaat.

En dan de *tuigage*. Aannemende dat er goede zeilen opstaan, gaat het erom hoe die bij de verschillende windsterkten en -richtingen moet worden behandeld. Uitgezocht moet worden, hoe stijf de stag aangetrokken moet worden. Ik heb mijn stag altijd precies gelijk staan, maar het is mogelijk, dat dit bij andere schepen weer anders ligt. Dit moet vooral de *stuurman* aanvoelen.

Verder moet er bij het zeilen met de *stagfok* iets wat wij noemen „gespeeld” worden. Bij het draaien eerst even uitlaten en dan stijf aanhalen en na het volvallen iets ruimen en dan weer aantrekken. Door het ruimen van de fok wordt het schip iets meer loefgierig, zodat de stuurman het schip niet bij de wind behoeft te sturen, maar het uit zichzelf in de goede houding gaat liggen. Door opsturen verliest men snelheid en hoogte. Bij het draaien moet men het roer, als men daarna weer aan de hoge kant zit, bij zich houden. Het schip krijgt dan de gelegenheid uit eigen drang in de goede houding te gaan liggen. Vooral als, zoals hierboven gezegd, de fokkeman na het draaien zijn schoot iets ruimt.

Wat de goede stand van het *grootzeil* betreft, dit moet men vooral vinden door de hals op tijd aan te trekken of los te maken en door de mate waarin dit moet gebeuren. Bij de wind de hals aanhalen. Bij scherp zeilen kan dit aanhalen eigenlijk niet te sterk gebeuren. Bij ruim wind en voor de wind zeilen, de nok los en bij harde wind is het vaak noodzakelijk, om niet te grote drang op het roer te krijgen, om de hals wat te ruimen. Het geeft de stuurman een ruimer uitzicht en het staat ook mooi. De hals moet recht naar beneden trekken in het verlengde van het voorlijk van het zeil. Dan krijgt het zeil achter het voorlijk een holle stand, wat men voor de voortstuwing van het schip juist moet hebben. Laat men de hals naar voren trekken, dan wordt het zeil in het midden hol, wat niet de juiste stand is. Daardoor bederft men het zeil op den duur.

Verder de nok of piek op tijd aantrekken, d.w.z. wanneer men bij de wind gaat zeilen, en ruimen, wanneer men voor de wind gaat zeilen. Daarvóór moet echter de kraanlijn aangetrokken worden, zodat de giek in de kraanlijn draagt. Wanneer men later weer bij de wind gaat zeilen en de nok opgetrokken moet worden, moet dit eerst gebeuren, voordat de kraanlijn losge-maakt wordt.

Het lager *zwaard* moet bij scherp zeilen naar beneden gelaten worden, of liever daarvóór en het hoger zwaard opgetrok-

ken. Dit is echter nog al een ingewikkelde manipulatie en moet erg op de juiste tijdstippen gebeuren. Dat het hoger zwaard zo hoog opgetrokken moet worden, dat het niet door het water sleept, omdat dit remmend werkt, en dat het lager zwaard bij scherp zeilen — dus ook bij lavenen — er diep ingelaten wordt, kan ik wel als bekend beschouwen.

De zwaarden moeten gemakkelijk beweegbaar aan het schip bevestigd zijn. Het moet zo zijn dat ze, zoals wij dat noemen, als ze de grond, ook slappe modder, waarmee wij in onze Friese wateren zo gezegend zijn, maar even ruiken, al omhoog komen. Dit is natuurlijk niet ten volle te bereiken en daarom moet de man, die met de zorg voor de zwaarden belast is, op tijden als er gevaar voor bestaat, dat het lager zwaard de grond zal raken, de zwaardloper stijf houden. Zó stijf, dat als het de grond raakt, hij dit voelt en zo dat hij dan het opkomen, door aantrekken van de zwaardloper, kan bevorderen. Bij harde wind is dit ook van belang, omdat wanneer het schip erg schuin hangt en het zwaard de grond raakt, het daardoor zou kunnen kapseizen.

Bij het wenden van het schip moet het lager zwaard blijven hangen zolang het steun geeft bij het draaien. Zodra deze manoeuvre is afgelopen, moet het zo vlug mogelijk worden opgetrokken. Op dat ogenblik zijn dus beide zwaarden omhoog en schiet het over het algemeen nog al zware jacht door de verkregen snelheid nog een eindje door, als tenminste de mannen bij de zeilschoot en de fokhouder hun werk goed gedaan hebben. Al gauw komt dan het moment, dat de zeilen over de andere boeg beginnen vol te vallen. En ter zelfder tijd krijgt het schip dan de neiging om af te drijven naar de kant, die nu de lager kant zal worden. Voordat dit echter gebeurt, moet het zwaard heel vlug neergelaten worden. Men laat het als het ware vallen, maar vangt het tenslotte nog even op, om te voorkomen, dat het dunne staaldraadje, waaraan het zwaard is opgehangen, breekt. Op het bovengenoemde moment wil dat neerlaten van het zwaard ook het gemakkelijkst. Doet men het te vroeg, dan scheert het zwaard van het schip af, waardoor het tegenhoudt en het niet wil zakken. Bovendien duurt het dan langer, voor het schip tegen het zwaard rust. Doet men het te laat, dan wil het zwaard niet zakken en moet men er met de voet of de hand bij om het erin te duwen, terwijl het schip bovendien even tijd krijgt om af te drijven.

Het spreekt vanzelf, dat dit manoeuvreren met het zwaard, vooral in nauwe vaarwaters, van belang is. Heeft men de ruimte, dan speelt dit lang niet zo'n rol.

De wenselijkheid om het zwaard aan het schip te bevestigen aan een balk, waaraan het (over een afstand van ca. 30 cm) heen en weer geschoven kan worden, noemde ik reeds eerder.

Natuurlijk ken ik alle bezwaren, die verbonden zijn aan het op boven omschreven wijze zeilen met een rond of platbodemschip, financiële inclus. Maar men wilde van mij horen over het zeilen daarmee en aan deze wens meen ik hiermede te hebben voldaan.

H. B. HALBERTSMA

(Foto Oppenheim)

Wedstrijd van Ronde- en Platbodemjachten op het Sneekermeer.

