

DE GROENE DRAECK

Lemsteraak-jacht, bestemd voor

H.K.H. PRINSES BEATRIX

De voorbereiding van de bouw van een groot jacht kost altijd veel hoofdbreken. Voor een bijzonder schip als dit Prinsesse-jacht geldt dat wel zeer bijzonder. Begonnen moet worden de eisen vast te stellen, waaraan moet worden voldaan. In dit geval moesten de opdrachtgevers, in welke functie de technische commissie (samengesteld uit het „Comité Varend Nederland“) optrad, natuurlijk overleg plegen met de toekomstige eigenaresse, H.K.H. Prinses Beatrix. Het eerste onderhoud op het Paleis Soestdijk vond een der eerste dagen van maart plaats, terwijl heel ons land nog onder de sneeuw lag. Maar dit winterse weer deed niets af aan het enthousiasme, dat onze Kroonprinses voor de plannen toonde. Wie gedacht zou hebben, dat Z.K.H. Prins Bernhard bij een dergelijk onderhoud aanwezig zou zijn, heeft het mis — de Prinses had zelf te beslissen en H.K.H. wist zeer goed waar haar wensen naar uitgingen. Van enige twijfel was geen sprake. Het bleek, dat de Prinses niet alleen dacht aan dit jacht voor het maken van tochten in de Nederlandse wateren, maar dat *De Groene Draeck* ook zou moeten dienen als moederschip, wanneer de Prinses met enige vriendinnen en vrienden met een aantal kleine zeilboten in een waterrijk gebied als b.v. Friesland enige weken de zeilsport beoefent, zoals dat reeds deze zomer is geschied, een vakantie waarover de Prinses opgetogen weet te vertellen.

Het bleek, dat Prinses Beatrix haar zinnen gezet had op een rond of platbodemjacht en dat het type Lemsteraak het beste aan haar wensen kon voldoen. Voor het vrij uitgebreide gezelschap, dat aan boord moest kunnen overnachten, was een jacht van het oud-Nederlandse type zonder twijfel de oplossing. Bovendien voldeed dit type het beste aan de wens, dat er mee gevaren zou kunnen worden op zoveel mogelijk van onze vaderlandse wateren tussen Dollard en Schelde.

De gedachten van de toekomstige eigenaresse van *De Groene Draeck* gingen uit naar een gezelschap van vier of zes vriendinnen en een tweetal jongelui. Voor vier jonge meisjes zou een gemeenschappelijke slaaphut aanwezig moeten zijn, terwijl in de kajuit zo nodig nog twee slaapplekken gemaakt moesten kunnen worden. Verder moest er een tweepersoons gastenhuut zijn. Het is voor een dergelijk schip nodig, dat er plaats is voor twee beroepsschippers, omdat niet gerekend kan worden op een voldoende ervaren amateur-bemannings.

Zo waren dus de eisen vrij nauwkeurig omlijnd. Natuurlijk moest de stuurkuip voldoende ruim zijn en moest de salon plaats bieden, behalve aan de opvarenden, voor enige bezoekers van de wal. Dan was een behoorlijke hulpmotor, waarvoor om veiligheidsredenen alleen

een diesel in aanmerking kon komen, natuurlijk een eis.

De commissie, bestaande uit de heren Ernst Crone, B. E. Ruys, P. J. van der Giessen, H. Visser Wzn. en Ir. J. Loeff, kon nu aan het werk gaan. De eerste taak was de grootte van het schip vast te stellen. Daarbij is er naar gestreefd de afmetingen vooral niet te groot te maken, teneinde een zo handelbaar mogelijk jacht te krijgen. Met passen en meten bleek een lengte van 15 meter over de Stevens juist voldoende.

De volgende vraag was wie het schip moest tekenen. De logische gedachte, dat voor dit doel de bakermat van het type Lemsteraak diende te worden op-

gezocht, werd hierbij gevolgd. Zo werd aan de heer A. de Boer te Lemmer de vraag gesteld of hij de lijnentekening en het zeilplan zou willen ontwerpen, een verzoek dat onmiddellijk werd ingewilligd. Dat de heer De Boer zich op zeer verdienstelijke wijze heeft gekweten van deze taak, die hij geheel uit liefde op zich heeft genomen, blijkt wel uit de hierbij weergegeven tekeningen.

Het is wel interessant te vertellen, dat de commissie een vergelijking heeft laten maken van de nieuw ontworpen lijnen met die van een reeds tientallen jaren bestaand Lemsteraak-jacht van dezelfde afmetingen, dat steeds goed heeft voldaan. Daarbij is gebleken, dat de nieuwe lijnen geheel het karakter hebben van die van dit beproefde schip. Ook werden de nodige berekeningen gemaakt, o.a. teneinde een inzicht te krijgen in de te verwachten stabiliteit.

Voor het vervaardigen van de inrichtingstekening en de bouwtekening werd de Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. in de arm genomen. Een hele serie plannen voor de inrichting werd uitgewerkt, voordat de inrichtingstekening, die hierbij is weergegeven, tot stand kwam. Natuurlijk werd deze, samen met enige varianten aan de toekomstige eigenaresse ter beoordeling voorgelegd, die zich graag met het inrichtingsplan nr. 12 wilde verenigen.

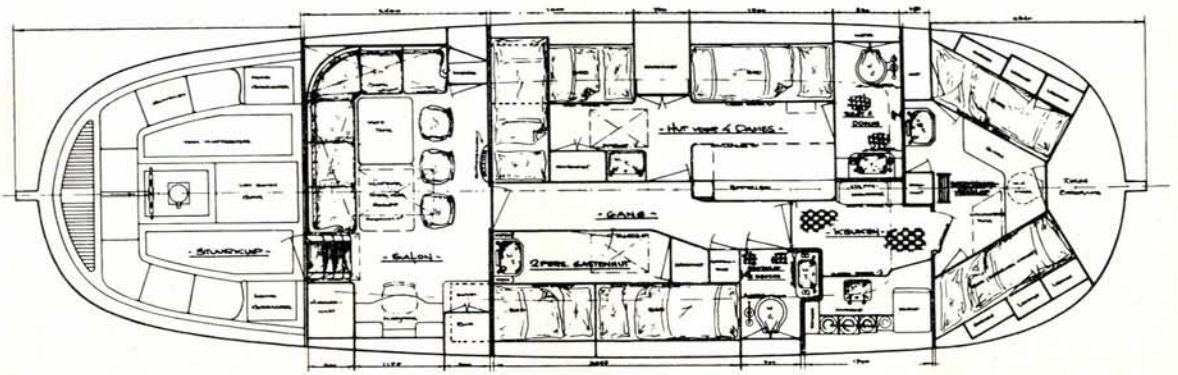
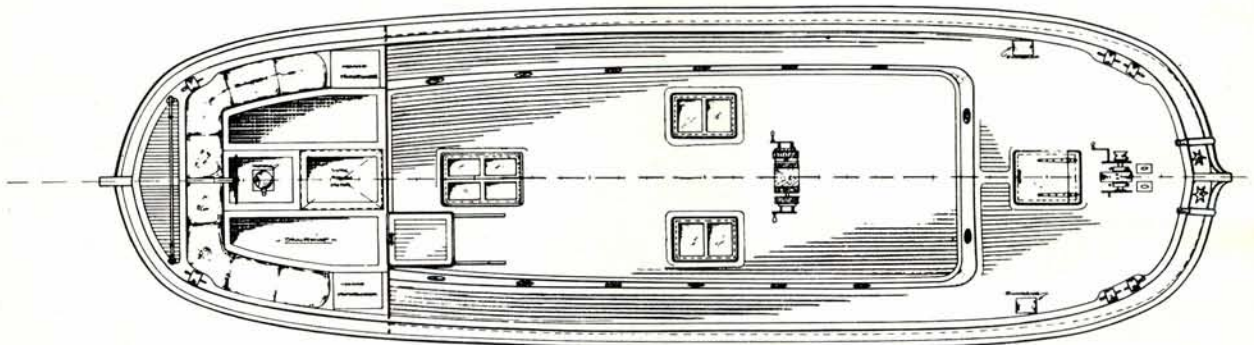
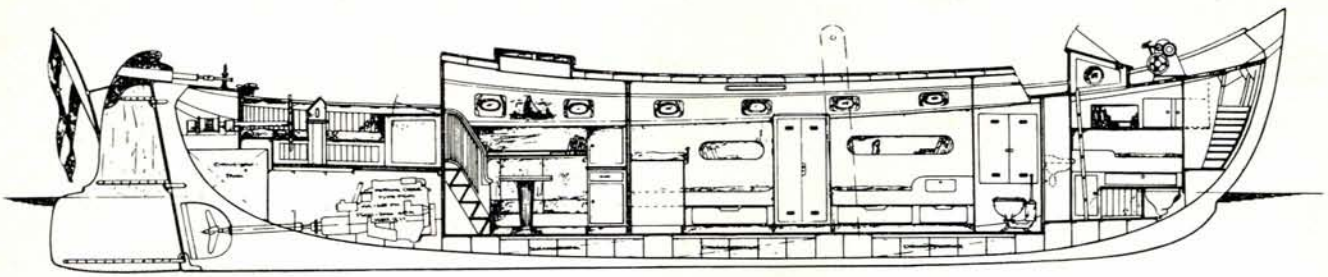
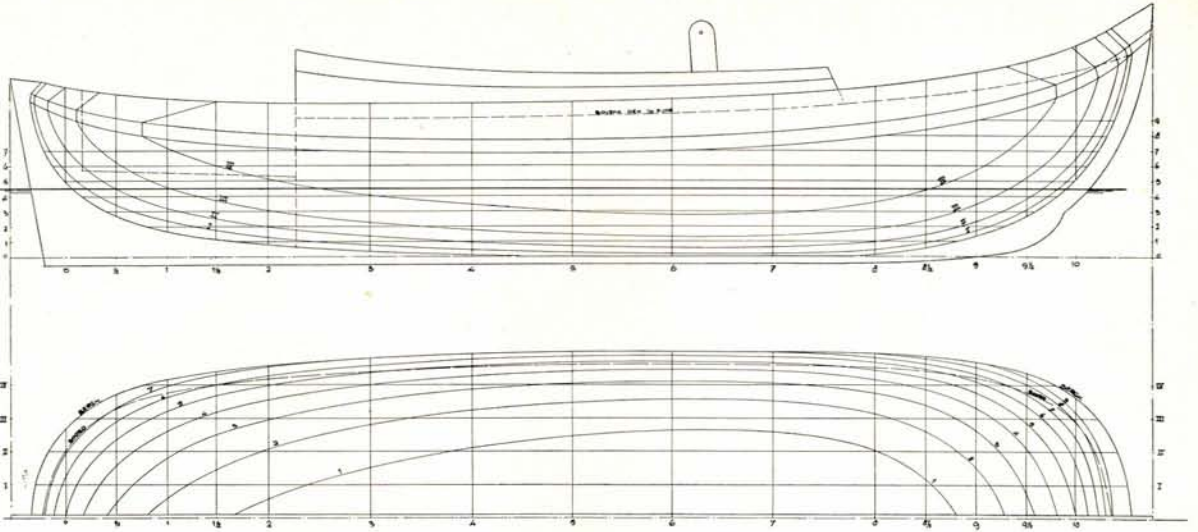
Intussen had de werf een bouwtekening en een zeer uitvoerig bestek uitgewerkt en werd aan de hand hiervan een gewichtsberekening gemaakt. Een volgende, uiteraard zeer belangrijke stap was de opstelling van een begroting.

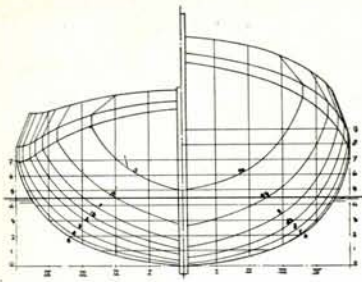
Zo naderden we stap voor stap het ogenblik, waarop de opdracht voor de bouw van *De Groene Draeck* kon worden gegeven en waarop de pers in de gelegenheid gesteld kon worden met de plannen kennis te maken. Zeker hebben onze lezers in de kranten reeds het een en ander over het Prinsesse-jacht gelezen en hebben zij iets van de tekeningen te zien gekregen. Zonder twijfel zal de publikatie van de volledige tekeningen van lijnen, inrichting en zeilplan toch de belangstelling van de lezers hebben. Terecht, want deze interessante tekeningen zijn de belangstelling meer dan waard.

Bijzonder belangwekkend is de lijnentekening van deze Lemsteraak. In zijn artikel over dit jacht-type in het aprilnummer, blz. 185, schreef de voorzitter van het Stamboek van ronde en platbodemjachten, de heer Van Waning, dat de Lemsteraak een rond vaarttuig is, „dat nergens stilstaat“. Wat hiermee bedoeld wordt: dat nergens in de lijnen een recht gedeelte is te vinden, wordt door deze tekening goed geïllustreerd. Andere kenmerken: lang gerekte eivormige waterlijnen met de stompe kant naar voren, een breedte-lengte verhouding



H.K.H. Prinses Beatrix
jacht-eigenares





Lemsteraak-jacht De Groene Draeck, ontwerp A. de Boer, Lemmer. Lijnen- en inrichtingstekening schaal 1:100, zeiltekening schaal 1:200. Lengte over stevens 15 m, lengte waterlijn 14 m, breedte op spanten 4.50 m, over alles 4.70 m, holte 1.90 m, diepgang 1 m, waterverplaatsing ca. 27 ton, zeiloppervlak 128 m², grootzeil 71 m², fok 30 m², kluiver 27 m².



van 1:3 tot 1:3,3, de kop als van een boeier maar hoger, vloeiend overgaan van de lijnen der stevens in de kiellijn, beneden het berghout uitvallende spantvorm met ronde kimmern overgaand in een lichtgebogen vlak, al deze kenmerken zijn in deze tekening terug te vinden.

Bijzonder opvallend is de zeer weke ronding van de kimmern en de enigszins V-vormige aansnijding van de spanten op stevens en kiel. Zeer opvallend is ook het sterk gesegeed achterschip met slechts flauw gebogen spantvorm. Hierdoor hebben de verticalen in het achterschip een prachtig verloop en wijzen ook de waterlijnen op een gemakkelijk afvloeien van het water. Alles geeft aan, dat een behoorlijke snelheid verwacht kan worden.

De zeiltekening is minder opvallend. We zien hier de gebruikelijke boeieruitgave met grootzeil, fok en kluiver. Het zeiloppervlak van 128 m² totaal lijkt voldoende voor een goede snelheid. Een wat kortere kluiverboom en een kleinere kluiver zou meer naar mijn smaak zijn. Een tweede kleinere kluiver zou anders gewenst zijn. Behalve de stagfok, die tot de mast reikt, zou een bredere fok vooral met niet te harde wind een zeer nuttig zeil zijn. Opvallend is dat geen botteloef is aangegeven ofschoon vele Lemsteraakjachten deze korte ijzeren boegspriet hebben. Volgens de Lemsters behoort dit er echter niet bij.

De inrichtingstekening behoeft weinig toelichting. Van achteren naar voren is de indeling als volgt: In de achterpiek is bergplaats en hier is de brandstoftank van 500 liter ondergebracht. De stuurkuip is ruim en voorzien van een rondlopende bank. In het voorste deel zijn aan weerszijden toegangsluiken naar de motorruimte, die onder de kuipvloer is. Het roer wordt met een stuurrad bediend om het sturen zo licht mogelijk te maken.

In het achterste deel van de roef is de salon met aan bakboord een hoekbank, waar twee slaappleaatsen van gemaakt kunnen worden. Als de tafel uitgeklappt

is kunnen er acht personen aan zitten, voor vier zijn losse stoelen aanwezig. Aan stuurboord is, naast de neergang, een flinke oliegoed-kast, verder een schrijftafel en de nodige kastuimte.

Van de salon loopt een gang naar voren, naar de kombuis. Aan bakboord van de gang is de dameshut met drie vaste- en een klapkooi. Er zijn twee hangkasten en er is onder de kooien bergruimte in laden. Verder zien we een vaste wastafel. Een tweede wastafel is in de toiletruimte voor de hut aanwezig, waar ook de douche is. Deze ruimte is alleen uit de dameshut bereikbaar. Aan stuurboord van de gang is een gastenhut met twee kooien, een hangkast en een wastafel. Daarvoor is een toiletruimte, waar ook een wastafel en douche aanwezig zijn.

In de kombuis zien we langs de boordwand een aanrecht met gootsteen, terwijl de kookgelegenheid tegen het middenschot is aangebracht. Een ijskast, een geiser en de nodige bergruimte zijn verder aangegeven.

Het vooronder is het bemanningsverblijf met twee vaste kooien, wastafel, toilet, hangkast, bank en tafel. Voorin is de zeilenbergplaats en de kettingbak.

Onder de vloeren zijn drinkwatertanks van ca. 1200 liter ingebouwd.

De betimmering wordt op wens van de Prinses op eenvoudige wijze uitgevoerd, hetgeen aan het smaakvolle interieur niets zal afdoen. De vloeren worden in de salon met een vast tapijt, in hutten en gang met kurktégels en in de kombuis met plastic tegels belegd.

De romp wordt van scheepsbouwstaal gemaakt, de huid wordt in smalle gangen met overlappende lenden geklonken. Het verloop van de lenden moet zeer zorgvuldig worden uitgestrookt, aangezien hiervan veel afhangt voor het uiterlijk. De opbouwanden worden ook van staal en de dekken van teak. Roer en zwaarden zullen van eikhout worden gemaakt.

In de motorruimte komt een 65 pk dieselmotor en een diesel generator. Een tweede generator — beide zijn 1500

watt met 24 volt spanning — wordt door de hoofdmotor aangedreven. De elektrische batterij is van 400 A/h. In de motorkamer komt een automatisch CO₂-brandblussysteem.

Er zijn natuurlijk van dit interessante schip nog veel meer bijzonderheden te vertellen, maar ik vertrouw, dat het bovenstaande de lezers een voldoende indruk zal geven hoe De Groene Draeck er zal gaan uitzien. Ik hoop later nog wel gelegenheid te krijgen meer over dit schip, dat zozeer in ons aller belangstelling zal staan, te vertellen. J. LOEFF.

De Uitzicht

Enige leden van de Valkenclub „Jacoba van Beleren”, J. Vis met B. Zijlstra, M. Vis met Stafford Koops en C. Kabel met G. van Brakel, maakten een tocht naar Oostenrijk om daar wedstrijd te zellen in de Piraten-klasse tegen groepen van Duitsland, Finland, Turkije en de Oostenrijkse provincies Burgenland en Kärnten. Gezeild werd op de Neusiedler See. Het resultaat was: 1. Duitsland 11732 punten, 2. Turkije 7320 punten, 3. Nederland 7287 punten, 4. Burgenland 6237 punten, 5. Finland 5843 punten en 6. Kärnten 5382 punten.

„Valkenvlucht”, het mededelingenblad van genoemde club, weet te vertellen, dat niemand zich bij deze wedstrijden om omgeslagen boten bekommerde. De waterdiepte was echter nergens groter dan 1,20 m, zodat een omgeslagen boot naar de kant kon worden gelopen. Sommigen deden hier 2 uren over. De organisatie was niet geweldig en je werd er niet dik van het eten. Over de wijze waarop de boten bij loting werden toegewezen is de verslaggever weinig te spreken.

Didier Poissant, de Franse Finn-zeiler die naar Melbourne zal worden uitgezonden, behaalde in de keuzewedstrijden te La Baule met vier eerste, een tweede, derde en zevende plaats 10.251 punten tegen Ph. Harinkouck 8.992 en P. Poulain 8.835 punten.

De wedstrijd Veere-Terneuzen van de Royal Belgian Sailing Club, moest ditmaal op 26 augustus, vanwege het weer worden ingekort in een wedstrijd Vlissingen-Terneuzen. In de R.O.R.C.-klasse II won het Nederlandse jacht Grote Beer (Vlieland). In klasse III won het Nederlandse jacht Thornton (J. L. Maas) en werd de Bounty (Baartmans) 5de. In klasse IV werd de Verrekijker (C. Schiltmans) 3de. In deze klassen finishten resp. 2, 12 en 7 jachten.

De Firefly-klasse telt thans in Groot-Brittannië 1020 boten, terwijl in 36 landen ter wereld vloten van deze 12-voetsjollen bestaan.