

„EBENHAEZER”

Een Tjalkjacht

„Ebenhaezer” met
de gaffelbezaan.

Er zijn maar weinig jacht-zeilers zo bevaren als mijn Antwerpse vriend Hugo van Kuyck. Het zal zo'n twintig jaren geleden zijn, dat een flink hoogaars jacht onder Belgische vlag de Crouch kwam opzeilen om voor het clubhuis van de Royal Corinthian Yacht Club ligplaats te kiezen. Wij waren daar toen met een stel Loosdrechts sharpie-zeilers om deel te nemen aan de Burnham-Week. Dat was mijn eerste kennismaking met Hugo van Kuyck. Hij was even uit Antwerpen overgekomen, met als bemanning een schippers knechtje. Met die hoogaars „Reiger” heeft hij heel wat reizen gemaakt op de Noordzee, naar de Oostzee en door de Nederlandse wateren. Voordien had hij een kleiner schip van hetzelfde type. Waarmee hij daarna zoal gevaren heeft weet ik niet allemaal, maar kort voor de tweede wereldoorlog ontwierp hij voor zich zelf een flink zeewaardig jacht, de „Askoy”, met het doel een wereldreis te maken. Door het uitbreken der vijandelijkheden bracht hij het niet verder dan Amerika. Van Kuyck is architect en civiel ingenieur, maar van achtbouw en navigatie heeft hij een gedegen kennis — ik zou haast zeggen, dat hij zeilt met een wetenschappelijke inslag.

Al deze bijzonderheden dienen slechts om een indruk te geven van de man, die zich een Groninger tjalk koos om deze tot zijn

jacht te verbouwen. Ik weet wel, dat hiermee voor hem het laatste woord bij lange niet is gesproken, ja dat ergens in zijn hoofd de plannen rijpen voor een nieuw Oceaanjacht. Maar toch zegt het iets, dat van Kuyck zich nu dit schip koos. Hij maakte er verleden jaar een reis mee naar de Oostzee en ik had het voorrecht van Enkhuizen tot Delfzijl mee te varen, waarbij wij het Friese en Groninger Wad overgingen. Ik durf wel zeggen, dat niet veel Nederlandse zeilers deze Nederlandse wateren kennen als deze Belg. Hoe het zij, het waren een paar kostelijke dagen en het was toen, dat ik Van Kuyck vroeg de tekeningen van zijn „Ebenhaezer” met zijn bevindingen te mogen publiceren. En zo hebben de lezers van De Waterkampioen het voorrecht hiermee kennis te kunnen maken.

Ik laat nu de heer Van Kuyck aan het woord. Zijn overwegingen bij de wijzigingen, die hij aan de romp maakte, bij de keuze van de tuigage en vooral bij de keuze en de inrichting der zwaarden zijn zeer de moeite van het lezen waard.

J. L.

★

De eigenaar aan het woord

Ik wilde weer een platbodem hebben — geen zeiljacht, denk ik, geeft „all around” zoveel voldoening, als een goede platbodem. Wie op de Zeeuwse Stroom en op de Wadden tussen zandbanken gelaveerd heeft met de jonge vloed, kent die bekoring. Zeilen goed gesteld, zwaard diep, en dan maar kruisen. Alhoewel het geen uitstekende zeeschepen zijn, bieden zij toch grote mogelijkheden en voor het bevaren van Noordzee en Oostzee zijn zij zeer geschikt.

Maar de eisen aan comfort te stellen, werden iets groter. Daarom koos ik een tjalkje. Ik vond een mooi scheepje in Groningen, dat gebruikt werd als woon-schip. Het was gebouwd bij Barkmeyer te Enumatil en nog in goede staat. Iets te lang en ook in verhouding smal.

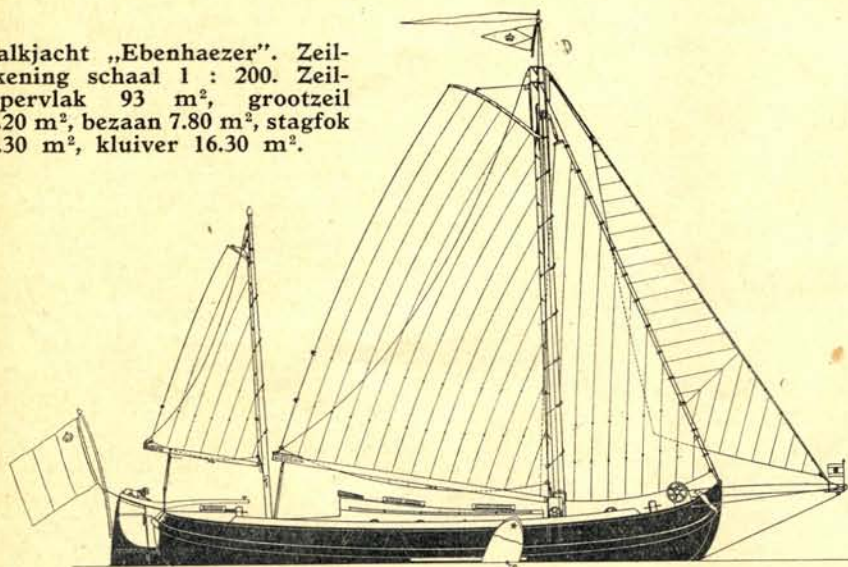
Het schip wordt verkort

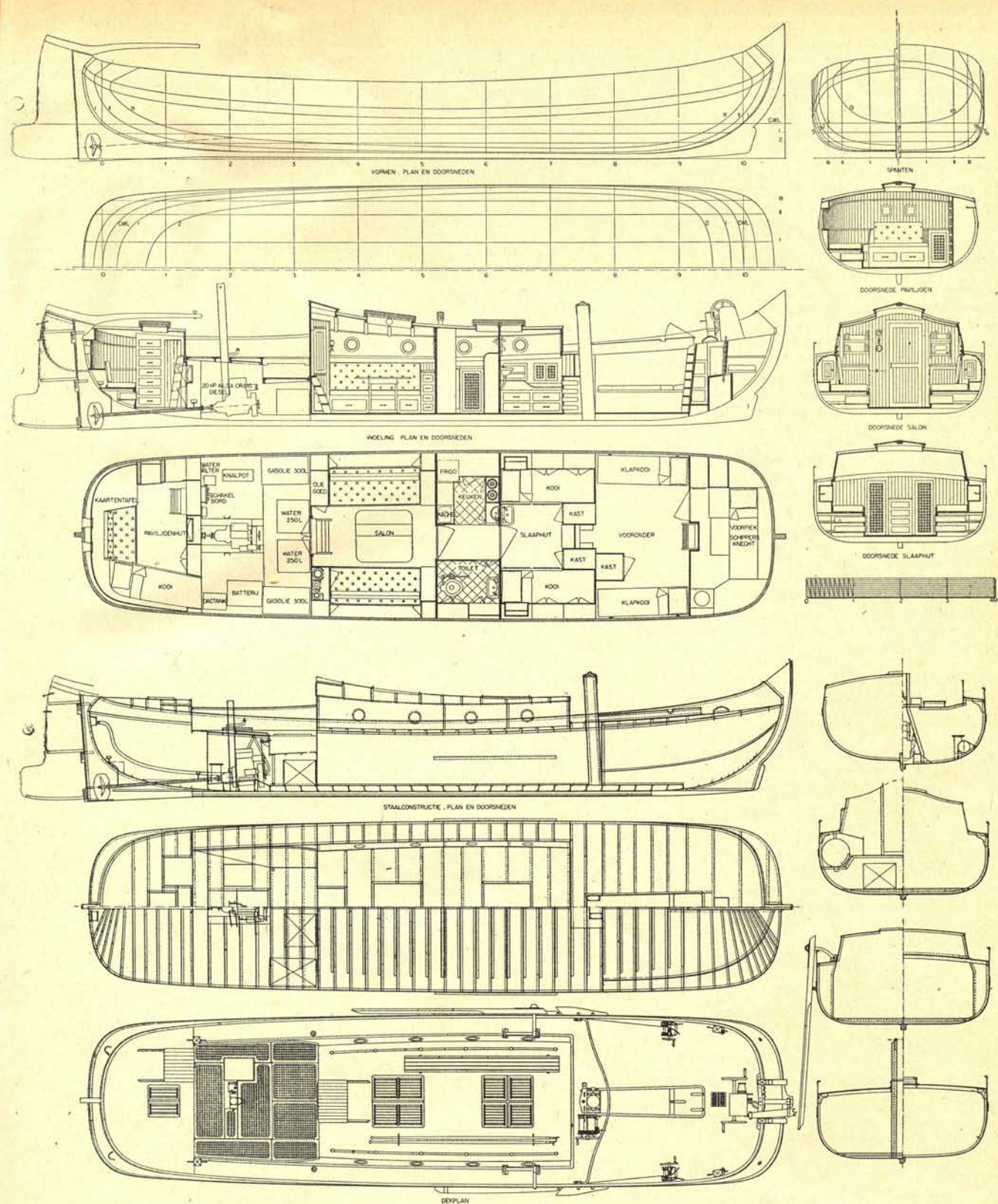
Daarom besloot ik, na een grondig onderzoek het scheepje ongeveer twee meter in te korten. De verhouding lengte/breedte werd beter, de zeeg werd iets groter, de mast kwam betrekkelijk iets verder achteruit en met de nieuwe lengte van 15.30 m had ik al de ruimte, die ik dacht nodig te hebben. Zo'n verbouwen van een vrachtscheepje is een interessant experiment, alhoewel men eigenlijk even goed een nieuw schip kan bouwen.

Bij het verkorten van het schip hebben wij het eerst zorgvuldig opgetekend hoe het was. Daarna is een stuk uitgesneden,



Tjalkjacht „Ebenhaezer”. Zeil-tekening schaal 1 : 200. Zeil-oppervlak 93 m², grootzeil 46.20 m², bezaan 7.80 m², stagfok 21.30 m², kluiver 16.30 m².





Tjalkjacht „Ebenhaezer”. Lijnen-, inrichtings- en bouwtekening schaal 1 : 120. Lengte over alles 15.30 m, lengte waterlijn 14.40 m, breedte 3.78 m, diepgang van de romp 0.85 m, waterverplaatsing 23 ton.

dat bijna cylindrisch was. Enkel de twee kimplaten zijn nieuw geworden. Te dier gelegenheid zijn *alle* klinknagels in het schip herzien en desgevallend vernieuwd.

De meest verwonderde man bij dit experiment was de werfbaas. Hij had al wel tientallen schepen zien verlengen, maar verkorten, neen, daar kon hij niet

bij. Het resultaat is goed meegevallen, en wie het niet weet kan nooit raden dat dit schip verkort werd.

Een holle kiel, 14 cm hoog, werd onder

het scheepje aangebracht, voor oplopende in de „windhouder” en achter aflopende in een betrekkelijk diepe scheg, om goede diepte te krijgen voor schroef en roer. De boeing werd vóór iets opgetrokken en de steven werd opgewerkt, totdat hij ongeveer leek op die van een grote blazer of aak.

De inrichting

De machinekamer werd tussen twee waterdichte schotten aangebracht, en bevat een Ailsa Craig 2-cyl. 24 pk dieselmotor, zonder reductie gekoppeld op een schroef.

Achter de machinekamer onder het „paviljoen” kwam een kleine „schippershut” met bed, kasten en kaartentafeltje. Nieuwe vierkante achtervenstertjes werden gemaakt in plaats van de langwerpige, die de vorige schipper had aangebracht.

De stuurkuip in haar achtergedeelte is het dek voor de stuurman. In haar voorgedeelte, dieper gelegen, is de zitgelegenheid voor de varengasten. Daar bevindt zich de toegang tot de kajuit. Onder het roefdek vindt men eerst een salon met twee sofa's met opklapruggen, kasten, enz. Verder aan bakboord een keukentje en aan stuurboord een toilet. Meer naar voren een slaaphut met twee bedden, de „ladies cabin”. Dwars van de mast is weer een waterdicht schot. Daarvoor bevindt zich het vooronder met twee kooien en een voorpiek met een kooi voor de schippersknecht.

De kajuitopbouw is van staal, met schild en achterschot. Dit en de verschillende

dwarsschotten hebben aan het schip grote stijfheid gegeven.

Als ballast is ongeveer 4 ton cement met ponsdoppen, van de mast tot halverwege de salon aangebracht. Dit geeft een goede stabiliteit. Bij het gieten van de ballast hebben wij geëxperimenteerd met het scheepje „iets” op zijn kop te leggen, zoals het lijnenplan laat zien. Dit blijkt goed te bevallen.

De tuigage

Ik heb het scheepje als kits getuigd en wel om de volgende redenen:

1. Onder fok en zeil alleen, goed geplaatst over een diep zwaard zeilt het scheepje goed aan de wind, en zo wordt dan ook doorgaans gekruist bij flinke bries!

2. Met druil en kluiwer daarbij blijft het schip goed gebalanceerd, en dat is het „all around” tuig met een gezamenlijke oppervlakte van 93 m².

3. Met halwewinder, zeil en druil loopt het goed aan de wind met een heel steil zwaard, en zo wordt gekruist met lichte koelte.

4. Bij zwaar weer en zeegang, moet men de zwaarden geleidelijk onder het schip uithalen. Het is gevaarlijk met een diep zwaard te varen, dat gemakkelijk bij het rollen zou afknappen. Van de andere kant komt bij het reven van fok en zeil het zeilpunt verder naar voren te liggen, wat bij het stampen en hieropvolgend vaart verminderen het schip gemakkelijk doet afvallen, het lijgierig maakt. Hier komt dan dat kleine lapje achter op het schip, de druil, als bijzonder handig voor.

Dat kleine zeiltje, zelfs gereefd, is voldoende om altijd het schip goed aan de wind te houden, zelfs als het zich bijna doodstampt in de zeegang.

5. Last but not least — omdat ik vind, dat het kitstuig een tjalkrump mooi aankleedt, zonder druil is het achterschip zo kaal!

Eerst had ik de druil als torenzeil, maar vorig seizoen heb ik er een gaffeltje aangezet, wat eigenlijk wel mooier staat. Deze winter is de mast ingekort geworden, hetgeen nog niet op de titel-foto het geval is.

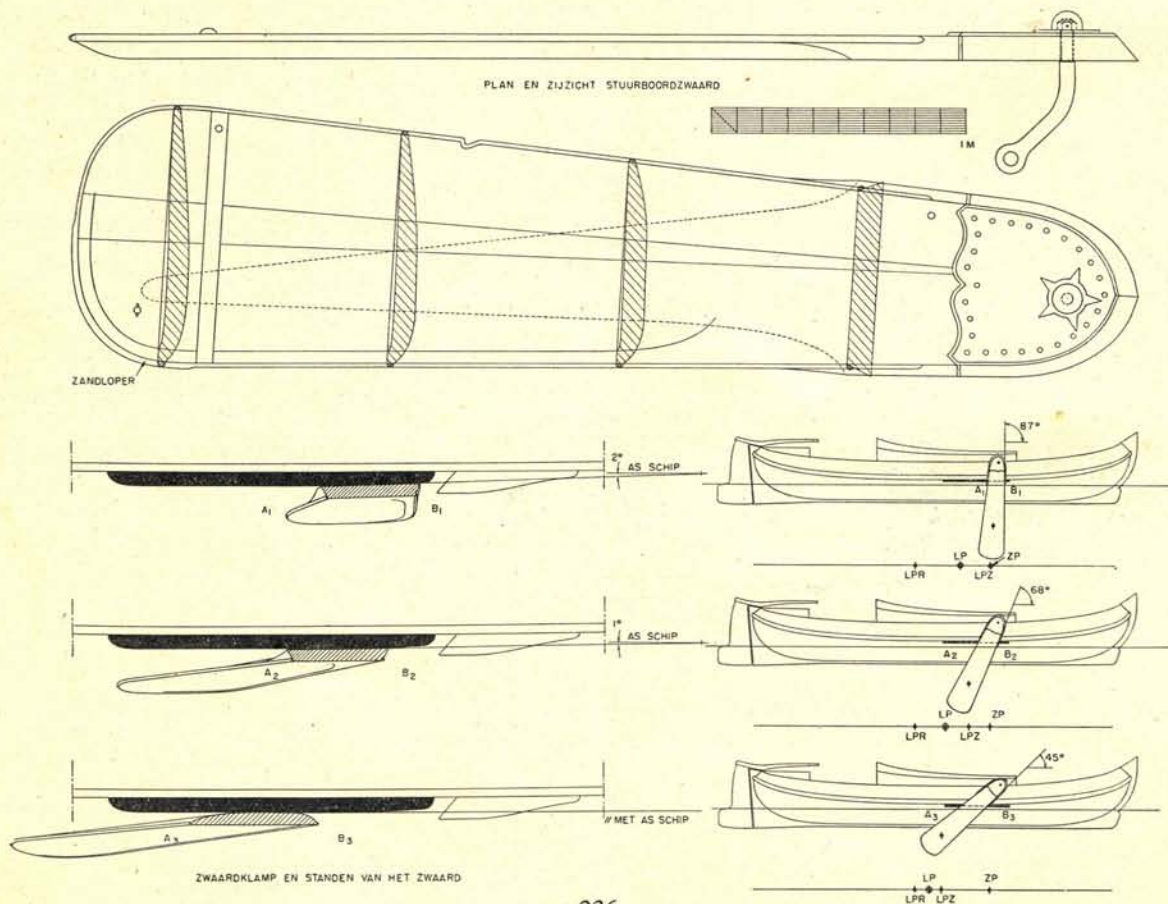
De zwaarden

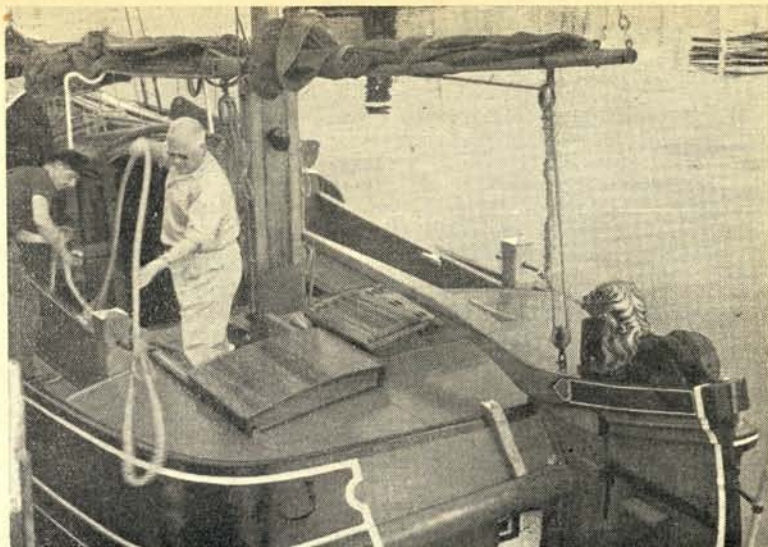
Nu over de zwaarden. In volledige afwijking van tjalkpraktijk heb ik hoogaarszwaarden op het schip gezet. Deze lange, smalle zwaarden zijn bijzonder efficiënt en voldoen goed op de diepe wateren der Zeeuwse stromen. Op sommige delen der Zuiderzee en op de meren zijn zij wel een handicap.

De tekeningen geven op een duidelijke manier de vorm en vasthechting der zwaarden aan. De enige toegeving aan de tjalktraditie is de vorm en decoratie van de stalen verduubelingsplaat aan de kop van het zwaard.

Voor deze lange zwaarden loopt de zwaardklamp over haar grootste lengte, evenwijdig met de aslijn van het schip. Aan het vooreinde echter buigt zij zich een weinig en geleidelijk naar het voorschip toe. Dit geeft voor resultaat, dat hoe steiler het zwaard komt te staan, hoe meer het een grotere invalshoek op het water

Stuurboord-zwaard van het tjalkjacht „Ebenhaezer”. Schaal 1 : 30. Standen van het zwaard, schalen 1 : 60 en 1 : 300.





„EBENHAEZER"

Links boven de roerkop met leeuw, die het groot-wapen van Antwerpen draagt, rechts de stuurkuip en paviljoen, waarin de eigenaarshut zich bevindt. De eigenaar, de heer Hugo van Kuyck, is bezig het schip te ontmeren, onder zien we het tjalkjacht onderweg naar de kompasboei in de haven van Delfzijl.

(Foto's Ir. J. Loeff).



op zee worden „voorhouders" aan de zwaarden vastgemaakt, die op de voorborders belegd worden en die beletten, dat bij sterk afscheppen het zwaard zou omhoogschieten.

Tenslotte de afmetingen van „Ebenhaezer":

Lengte over steven	15.30
Breedte	3.78
Diepgang	0.85
Verplaatsing	23 ton
Zeiloppervlakte (4 zeilen)	93 m ²

HUGO VAN KUYCK.

krijgt. De bijgaande tekening licht dit toe.

Ik heb vele zwaarden en zwaardklampen van de snelste hoogaarzen opgemeten, en dit „invallen" van de zwaardklamp ging bij sommige tot 4°. Op de „Ebenhaezer" ben ik begonnen met 2°, zoals de tekening aangeeft, maar na enig bij-schaven is die inval voor een heel steil zwaard nu ongeveer 3°.

In het bijgaande schema is het verlopen van het lateraal punt met de min of meer steile stand van het zwaard aangegeven. Voor deze voorstelling is een betrekkelijk arbitraire stelling aangenomen: door grotere hydrodynamische lift-werking van het zwaard vergeleken met de romp, is per dm² een efficaciteitsfactor van 7 gebruikt. Dus 1 dm² zwaard is 7 × meer werkend in zijdelingse weerstand (lift) dan 1 dm² romp.

Ik ben me ervan bewust, dat dit een niet zeer wetenschappelijke voorstelling is, maar heb ze gebruikt bij opmetingen van vele bestaande platbodemschepen, die goed zeilen, en dit met consistente resultaten.

De zwaarden zijn opgehangen aan zware stalen bouten, die los boven het potdeksel liggen en die toelaten aan het zwaard boven lij, af te scheppen en op te draaien, wat bij zware zeegang wel nodig is. Deze bouten kunnen voor en achter

verschoven worden, over een lengte van ca. 50 cm om het juiste balanceren van het schip toe te laten.

De zwaarden worden gelicht met kettingzwaardlopers op lieren. Bij de vaart

De Uitkijk

Volgens Bericht aan Zeevarenden 107/1491 wordt thans ook in Duitsland begonnen met de invoering van de betonnen volgens het Internationale Uniforme Systeem.

De Touring Club de France, 65 Avenue de la Grande Armée, Paris XVIe, organiseert een stertoert voor zeil- en motorjachten naar Compiègne op 5, 6 en 7 Juni. Deze plaats ligt in Noord-Frankrijk, halverwege Parijs en de Belgische grens aan de samenvloeiing van de Aisne en de Oise. Het inschrijfgeld bedraagt 500 frs. Nadere inlichtingen zijn verkrijgbaar bij het Bureau voor Watertoerisme.

De jaarlijkse Benelux-Jeugdwedstrijden, die het vorige seizoen op de Amstel werden gehouden, zullen dit jaar op 25 Juli op een nog nader te bepalen plaats in België worden georganiseerd.

Op Zondag 30 Mei a.s. organiseert de R. en Z.V. Naarden op de Muidertrekvaart te Naarden bumping-races in overnaadse vieren voor dames (start 3 uur) en voor heren (start 3.45 uur). Voor de dames is de baanlengte gesteld op 2000 meter, voor de heren op 3000 meter.

Op 15 Mei werd door de Roei- en Zeilvereniging „Gouda" haar Nieuwe clubgebouw te Reeuwijk op feestelijke wijze geopend.

De Watersportvereniging „De Bommeer" is in het bezit gekomen van een jachtwerf met clubgebouw, die op 15 Mei officieel in gebruik werden genomen.

Op 3 Mei werd begonnen met de bouw van nieuwe schiphuizen in de Galle te Grouw. In het eerste gebouw zullen tien Valkjachten een plaats vinden. Dit schiphuis wordt zo gemaakt, dat alle Valken na elke zeilpartij uit het water gehaald zullen kunnen worden. De directie plaatst voor elke valk een lier.

De schiphuizen zullen rond 1 Juni reeds in gebruik genomen kunnen worden.

De Vereniging voor Vreemdelingenverkeer Oude Wetering heeft een verzoekschrift gericht tot de Raad der Gemeente Alkemade om te willen bevorderen, dat in perceel water van 2½ ha „rechts" van de lijn Molen Cozijn en de lichtpaal zal worden aangelegd een door de aanplant van houtgewas goed beschutte jachthaven, plaats biedend aan 4 à 500 schepen. Voorts daar een terrein klaar te maken voor een aantal zomerhuisjes en een veilige ligplaats te scheppen voor een aantal woonarken.