

Onze tjotters.

Met groote instemming las ik indertijd de artikelen, ik meen van den heer Zijlstra, over onze zoo echt nationale ronde of plathodemjachten. Vooral in onzen tijd van „snel, snel“, van ongekend opbloeien der wedstrijd-sport, van 45 M³ en 75 M³ klassen is 't misschien een waagstuk een lans te breken voor onze ronde vaartuigen, maar toch durf ik deze sloute poging aan. Ik weet 't: wie eenmaal de snelheidskoorts te pakken heeft, is zeer moeilijk te genezen. Dit jaar een W-klasse, 't volgend jaar een Regenboogje, als de beurs 't toelaat, een jaar later in combinatie met anderen een X, IJ of Z, of welke soort ook en nog is men niet tevreden, tot eindelijk, met de verzuchting, dat 't zeilen toch niet „dat“ is, een motorboot redding moet brengen en nieuwe emotie wekken.

Hoevele soorten en modellen scherpe vaartuigen heeft ons water de laatste jaren al gezien en gelukkig steeds mooier wordt de lijn, steeds meer getracht smaak en snelheid te paren, maar in mijn oog en ik geloof, dat velen 't nog met me eens zijn, in mooiheid van vorm, in schilderachtig aspect, is er haast geen scherp vaartuig, dat met een mooi gebouwd tjotter kan wedijveren. Ieder jaar zie ik met groot genoegen weer de fraaie lijnen der in Friesland zoo bekende „Maria“, Mercurius, Kikker III en van menigen echt mooien boeier. Ze mogen dan alleen „locale“ betekenis hebben, zooals de heer van Kampen opmerkte in zijn overzicht der wedstrijden, de Friese wateren winnen er door in aantrekkelijkheid en ik begriep 't, dat menigeen in Grouw met genoegen 't terugkeeren van de Kikker III op de bekende terreinen zag.

Jammer alleen vond ik 't, dat niet ook de oude naam (Eeltje naar Eeltje van der Zee te Joure) hersteld werd als

herinnering aan den zoo bekenden bouwer van menig prachtig jacht.

Natuurlijk, wiens doel 't is 't zeilen als wedstrijd-sport te beoefenen, kiest een scherp vaartuig, maar wien 't toeren hoofdzaak is, zou ik 't willen toeroepen: Vestig Uw aandacht ook eens op den tjotter. Zeker, in snelheid verliest ge iets, een W-klasse stuift U voorbij, een Brise keert terug als ge goed en wel op weg zijt, maar geeft dat nu werkelijk zooveel meer genot? Laat ge 't niet, hoe de bekende Stella op den tocht naar Sneek alle mogelijke moeite moest doen om de zoo vlugge Regenboogjes niet „bij te houden“ maar niet „vóór te komen“. Snelheid is zoo verbazend relatiief en als ge van ons landschap wilt genieten, onze meren wilt leeren kennen, dan biedt een niet te groote tjotter U een gemakkelijk schip, dat haast overal kan komen, vrij snel is, veel ruimte en berging biedt, en dat gemakkelijk is, als ge niet al te hooge eischen stelt. U nachtlgies verschafft, kortom, dat Uw meeste wenschen zal bevredigen. Zelf heb ik dan ook, na rijp beraad, mijn keuze tot een tjotter bepaald en na eenige zomers van intens genot heb ik er nog geen oogenblik spijt van. Meen nu echter niet, dat ik onverschillig ben voor snelheid, o neen, ik heb



„Nelly“ van Dr. de Jong te Groningen.

alle mogelijke moeite gedaan om van mijn bootje te maken, wat er van te maken is en dat 't den bouwer, den heer J. Visser te Paterswoldc, onder de Groningsche zeilers zoo bekend, gelukt is, werkelijk gelukt is iets moois te leveren, toonde wel — de groote belangstelling, die mijn „Nelly“ overal in Friesland ondervond. Trouwens niet maar op goed geluk af zijn we gaan bouwen, zelf als 't ware benieuwd, wat het werk wel zou opleveren. De mooie Jouser scheepjes van den ouden van der Zee, zoo prachtig van lijn, dat iedere zeiler ze dadelijk herkent, de beroemde Maria, die al tientallen van

jaren haar naam ophoudt, de Marnocht, en zooveel andere waren terdege opgenomen voor we de kiemal plaatslen in natuurlijk was ieder eigenaar ten volle bereid ons maten enz. op te geven, als we dat vroegen.

En dit was wel noodig. Voor een scherp vaartuigje kan men te kust en te keur gaan bij buitenlandsche of binnenlandsche teekenaars. De heer Van Kampen is telkens zoo vriendelijk allerlei ontwerpen te leveren, die, met zorg uitgevoerd, mooie snelle scheepjes leveren, maar bij een jolter zoekt men zulks vergeefs.

Ik heb ze tenminste niet kunnen vinden en daarom zijn we maar op eigen houtje aan 't werk gegaan, steeds ons zooveel mogelijk houdend aan de goede voorbeelden. Evenals bij de zeer snelle „Poseidon“ en „Zwaluw“ van denzelfden bouw, werd de traditioneele platte bodem vervangen door een z.g. „bodem met piek“, welke een

gebroken lijn vertoont. Als kenners mij verklaren, dat deze vorm van niet-wezenlijk belang is, al staat 't mooier, dan moet ik dit wel aannemen, maar toch heb ik nog steeds een flauw vermoeden, dat een jolter er niet alleen stabiel door wordt, maar er ook hooger door aan den wind ligt en 't zou me niet verwonderen, dat een theoreticus kon bewijzen, dat men er minder water door overneemt. De ervaring leert mij tenminste, dat de golfbeweging voor bij een piekschip anders is, dan bij een gewonen platbodem en ik meen ook geconstateerd te hebben, dat de kop er meer door uit de golven wordt gehaald, terwijl juist de ronde schepen anders heel gaarne den neus wat al te diep in 't water steken bij ietwat zwaar zeilen. Hoe 't zij, alleen de mooiere lijn was mij reden genoeg om dezen vorm te kiezen, terwijl ook de groofere vastheid bij een toerscheepje zeer gemakkelijk is. Wel stelt deze vorm den maker zeer hooge eischen om werkelijk iets moois te maken.

Een tweede punt, waaraan de bouw speciaal zijn aandacht wijdde, was 't gelijk houden van de waterlijn onder elke helling. Zooveel mogelijk is er naar gestreefd de halve horizontale projectie met de vertikale gelijk te houden, beide gemeten van uit de lengte-as der boot ter hoogte van 't berghout. (Dit is ons niet volkomen duidelijk. — Hoofdredactie).

We hoopten daarmee 't voordeel te krijgen, dat 't vaartuig onder elke helling gemakkelijk op 't roer zou liggen

en vaart zou willen houden en dat onaangename verschijnselen als zuigen bij groote helling zouden worden vermeden en de practijk heeft ons gelijk geven. Het bootje ligt zeer gemakkelijk op 't roer bij elken stand van zeilen en als 't eenigszins wreed wordt, is 't meer dan tijd aan zeil minderen te gaan denken. Bij den wind koersend kan een kind de roerpen regeeren. Zuiging is absoluut niet aanwezig.

Een derde punt was de bijzondere zorg, die besteed werd aan den bouw van 't achterschip. Zooveel mogelijk werd er naar gestreefd en in beloop van den bodem en in dat der zijden, dat het water werd losgelaten, terwijl daarentegen de kop vrij vol werd gebouwd, al bleef deze, dank zij den mooien piekvorm, toch slank doen.

Een moeilijk probleem gaf de verhouding van lengte en breedte. Was 't doel een wedstrijdboot te maken, dan

waren we gebonden geweest aan 4.80 of aan de veel grootere 7 M.-jachten. Bij 4.80 wordt dan, om zooveel mogelijk tuig te dragen, de breedte relatief zeer groot genomen, soms zelfs 2.50 M. M.i. zijn deze scheepjes veel te rond om een mooie lijn te geven en vooral als ze dan nog hoog worden opgeboeid begint menig bootje bedenkelijk veel op een fobbelte te gelijken. Slechts een enkele als de „Marnocht“ te Sneek vertoont daarbij een werke-



„Nelly“ van Dr. de Jong te Groningen.

lijk mooien vorm. Al te groot wilde ik ook niet gaan om zoonoedig alleen alles te kunnen regeeren en ook niet breede waters te kunnen bevaren, daar vooral in Friesland deze, hoe ondiep ze ook mogen zijn hier en daar, prachtige plekjes geven. Liefst wilde ik overal kunnen komen. Aan den anderen kant moest ik ruimte hebben voor twee volwassenden om zoo noodig in 't scheepje te kunnen overnachten, zonder als haringen in een ton te zitten. Al deze factoren gaven ons aanleiding als maten te nemen: 5.35 M. lengte bij 3.30 M. breedte (buitenkant berghout) een verhouding, die een tamelijk slank schip waarborgde bij o.i. genoegzame stabiliteit, vooral als boven 't berghout de boorden vrij wat worden ingebouwd.

Natuurlijk geven berghout en boordlijn vrijwat zeeg te zien, terwijl 't den bouw gelukt is een overal zeer mooi verloopende lijn te geven aan 't stugge eikenhout.

Aan wie nog niet geheel ingenomen is door de strakke, gestrekte lijnen van de nieuwere racejachten, biedt 't scheepje een lijnenspel, dat onwillekeurig 't oog boeit.

Zoals een der meest bekende Friesche deskundigen mij schreef: „Alles leeft er aan”.

En nu de boot in 't gebruik, want daarop komt het lenslotte aan. 't Deed me groot genoegen voor den maker, al was 't voor me zelf vaak vervelend, dat bij 't toeren door Friesland bijna elk zeiler even moest informeren, waar dat schuifje wel gebouwd was. Dan was 't feit, dat we zoo hoog aan den wind lagen, dan dat we onze makkers zoo den achterstevan lieten bewonderen, dan dat we zoo veel tuig konden dragen, dan dat we bij stil weer nog zoo'n gang hadden, dan weer de fraaie vorm de oorzaak, maar de aandacht werd steeds getrokken, waar we ook kwamen. Zelfs menigeen vroeg eens den bodem te mogen zien, niet levreden met een vluchtige beschouwing. Kortom, de resultaten evenaren de zorg, waarmee de bouw is uitgevoerd en de heer Visser kan er zich gerust op beroemen in de Nelly niet alleen een mooi maar ook (relatief) snel en zeer gemakkelijk hanteerbaar scheepje te hebben geleverd.

Natuurlijk werd ook aan 't materiaal alle zorg besteed. 't Geheel werd uitgevoerd in Zuid-Russisch eikenhout, onder water met gegalvaniseerde, boven water met koperen spijkers. Overnaadsche, waterdichte banken met een opgeschroefde, eenigszins S-vormige lattenbank van eiken met mahonie geven 't interieur een gezellig aanzien en zitten zeer gemakkelijk, terwijl de paneeltjes van 't schuifdeurtje onder den mastbank eveneens van mahonie zijn. Wegens 't mooie hout werd van veel verf afgezien: het donkerbeitsen der binnenboordplank gaf o. i. met de witte koppen der inhouten en de blauw geverfde zwaardsteun genoeg afwisseling. Een gesneden bedenbalk en lijst mochten natuurlijk niet ontbreken. De firma de Vries te Grouw zorgde voor een flink tuig, voor een leek angstwekkend groot, maar dat door 't bootje heel goed kan worden gedragen, als men er om denkt, dat de reefgaten er zijn om gebruikt te worden.

Een zestal weekjes dag in dag uit toeren op de Friesche meren leerden ons 't scheepje in perfectie kennen en mijn totaal indruk was, toen ik echt voldaan huiswaarts keerde met harde bries, die ons meer dan 10 K.M. vaart deed loopen naar matige berekening, dat de tjotter 't niet verdient geheel in vergetelheid te raken en dat de heer Zijlstra volkomen gelijk had, toen hij voor eenige jaren een pleidooi hield voor onze echt Hollandsche platbodems of ronde vaartuigen. Alleen betreur ik, dat mijn Nelly 't grootste deel van 't jaar op 't Paterwoldsche meer opgesloten zit, want ik twijfel niet, of zij zou, als zij op Kagermeer of Westeinderplas kon koersen, een sterke propagandiste zijn voor haar zoo in verval gerakende klasse. Mocht iemand echter de moeite willen nemen in Paterswolde kennis met haar te maken, de heer Visser heeft volle vrijheid, hare deugden en ondeugden aan aller beoordeeling te onderwerpen en hij is er de man wel naar om er uit te halen, wat er in zit.

Groningen.

d. J.

Met genoegen plaatsen we dit enthousiaste artikel over den tjotter „Nelly”. Ziet hier dan eindelijk eens een scheepje van deze klasse, dat niet in den wilde gebouwd is. De bekendste tjotters hebben tot voorbeeld gestrekt en het resultaat was een mooi jachtje, dat hoog aan den

wind ligt, veel tuig kan voeren en ook snel is bij weinig wind. Hiermede is vrijwel het ideaal bereikt en de moeite, die genomen werd, is beloond. Terecht merkt de schrijver op, dat men tekeningen van tjotters tevergeefs zoekt. Meerdere malen hebben wij daarop reeds gewezen. Het werkje ging nu eenmaal op het oog, zonder enige wenschappelijke overweging. Het spreekt van zelf, dat we gaarne in een der volgende nummers plaats beschikbaar zullen stellen voor de complete tekeningen van dezen tjotter. De afbeelding van deze eersteling kan het bouwen van tjotters slechts ten goede komen.

HOOFDREDACTIE.