



Varen met een kleine platbodem door Nederland (Slot)

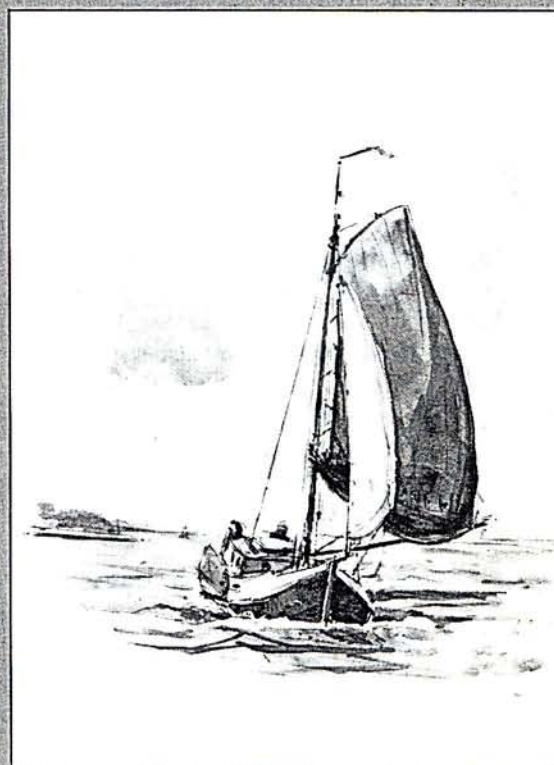
Onder de beurtscheepjes van de vader en de grootvader van Nomade's schipper was er één die de *kleine schuit* werd genoemd. Het is met scheepsnamen wonderlijk gesteld. Een heel boek valt daarover te schrijven: de *Vrouwe Maria*, de *Spes Salutis*, de *Altijd Wat*, namen met een betekenis. Soms is er een schip dat zichzelf een naam geeft. Wie zegt dat schepen geen ziel hebben? Een schip kan een zo sterk karakter hebben, dat zijn eigenschappen voor zichzelf spreken op een voor iedereen duidelijk verstaanbare wijze. En als vanzelf krijgt het dan de naam die het naar zijn aard en wezen wil hebben; zijn doopnaam daarentegen wordt vergeten.

Onze *kleine schuit* van destijds heette eigenlijk de *Goede Hoop*. Waarom dan kleine schuit? Wel heel eenvoudig: in die nieuwe naam klinkt een zekere vertedering door. Het was inderdaad het kleinste scheepje uit de vloot, maar het was bovendien een goed schip, betrouwbaar, gemakkelijk te bedienen en tevens stoer. Het maakte je niet moe met zijn nukken. Je kon het roer vastzetten en vervolgens bij wijze van spreken gaan koffiezetten. Ook was het gemakkelijk te manoeuvreren. Wie een bepaalde vracht moest vervoeren koos als het maar even kon de kleine schuit, zelfs als de lading eigenlijk een beetje te veel was. Grootvader is dat één maal duchtig opgebroken. Hij had de kleine schuit gekozen voor een vracht die het scheepje ver over zijn ijkteken in het water deed liggen.

Toen hij een aanvaring kreeg ging de dappere kleine schuit eronder, maar hij werd gelicht en hersteld.

Zo'n scheepje is ook onze grundel. Dapper, handzaam te bedienen, een echte kameraad. Hij heet *Nomade*, maar in gedachten noemen wij hem vaak de kleine schuit.

Van schip tot kameraad. Dat is een lange weg, die pas tot een goed einde loopt door de niet aflatende inspanning van de schipper. Hij moet met zijn schip bezig zijn. Net zo lang kleine dingen veranderen tot uit die optelsom van niet



Grundel zeilend in de Biesbos.

belangrijk schijnende details een resultaat te voorschijn komt, waarvan hij kan zeggen: Zo is het goed. Een schip heeft recht op het geduld en de aandacht van de schipper en het belooft hem met kameraad te zijn.

Het zeilen met de grundel Nomade

Een schip behoort daarom naar zijn aard en karakter te worden behandeld, wie daar geen rekening mee houdt, mishandelt zijn schip en bereidt zichzelf minder zeilplezier dan hij zou kunnen hebben. Dat geldt voor ieder schip van elk type. Wat houdt dat in concreto nu in voor een scheepje als de *Nomade*: Welke grote en kleine dingen hebben we veranderd of aangebracht om *Nomade*



op zijn best te laten varen? Hoe een platbodem in het algemeen moet worden gezeild mag als bekend worden verondersteld. Wie dat niet weet kan het in de desbetreffende literatuur nalezen. Het leek ons interessanter te vertellen hoe wij zo'n kleine platbodem op allerlei detailpunten hebben uitgetrimd om er een goed zeilend scheepje van te maken. En wat voor zo'n kleine grundel geldt, geldt uiteraard ook voor andere kleine platbodems, Enkhuizer Bolletjes, schouw- tjes en andere.

Gewicht

Eén van de eerste zaken waarmee men rekening moet houden is het feit, dat het een klein scheepje is: 6,65 meter over de stevens, waterverplaatsing circa twee ton. Het scheepje is ontworpen voor een bepaald zeiloppervlak en een bepaald ge- wicht. Zou de bemanning daarvan in belangrijke mate afwijken door veel extra gewicht aan boord te brengen, dan zal dat de vaareigenschappen beïnvloeden. Bij een klein scheepje vergt dat

zeker aandacht, omdat vijfhonderd kilo extra gewicht daar relatief veel belang- rijker is dan eenzelfde hoeveelheid extra gewicht op een grotere platbodem.

Platbodemzeiljachten zijn in de eerste plaats toerscheperen, vaak bestemd voor een gezin. Zo'n gezin van bijvoorbeeld vier personen heeft in principe dezelfde hoeveelheid bagage en voorraden nodig of het nu op een klein of op een groot schip vertoeft. Het is erg verleidelijk daarvan teveel mee te nemen, kleding, boeken, sportgerei enzovoort. De be- manning op een kleine grundel moet daar echter zuinig mee zijn, net als met een zware eikehouten of teakhouten be- timmering, teakhouten dekken en der- gelijke. Wat voor een groot schip niet bezwaarlijk is kan dat wel zijn voor het kleinere schip. Zuinig aan dus!

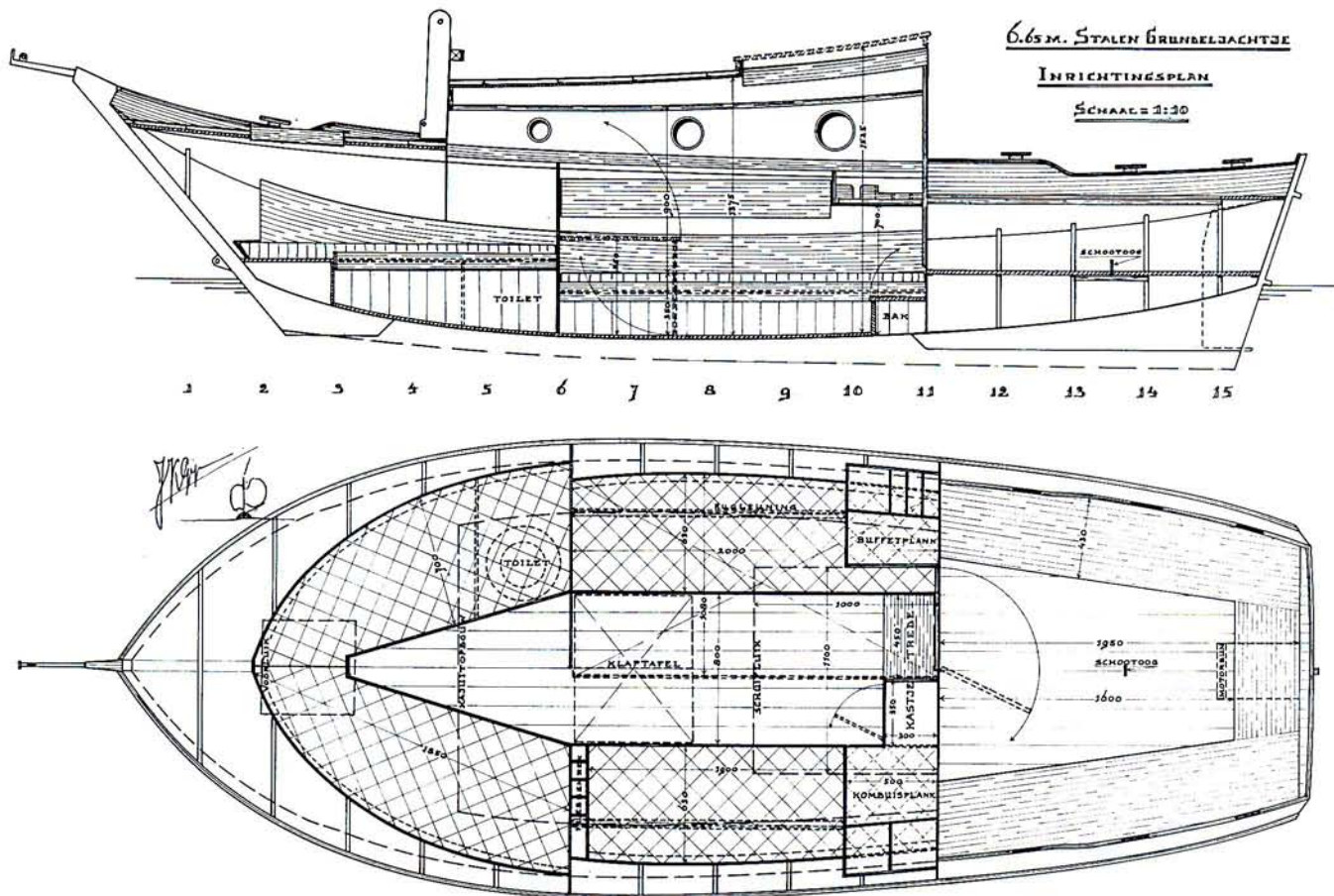
De mast

Een tweede bijzonderheid, die speciaal voor grundels geldt is de voorlijke stand van de mast. De belangrijkste conse-

quentie hiervan is dat het scheepje dat zich in golven toch al niet zo soepel gedraagt vanwege het platte vlak en de brede kop, nog extra in de golf duikt door de invloed van de mast en de zeilen. Elke verdere verslechtering van deze ei- genschap moet worden voorkomen. Dat betekent: geen zware gewichten in het voorschip brengen, doch de ruimte al- daar slechts benutten voor lichte zaken. *Geen zwaar anker aan de botteloef han- gen en liever geen ankerketting ge- bruiken, maar een ankerlijn, eventueel met kettingvoorloop.* Wie toch een an- kerketting wil, moet die zover mogelijk naar achteren stouwen. Ook geen water- tank in het voorschip monteren. De plaats voor dit soort gewichtige zaken

De oorspronkelijke indeling van de No- made die door ons naar eigen inzicht wat is gewijzigd.

In het zijaanzicht is met een stippellijn de later onder het vlak aangebrachte scheg aangegeven. Bij het grootspant is de hoog- te daarvan 2% van de waterlijnlengthe, bij het roer 3%.



moet men bij de grundel elders in het schip zien te vinden.

De zwaarden

Grundels hebben geen lange geprofileerde zeezwaarden zoals vissersschepen, maar *korte platte* zwaarden zoals boeiers en tjalken. De stand en de vorm van de zwaarden zijn erg belangrijk voor de zeileigenschappen. alhoewel deze zwaarden niet het geprofileerde *vliegtuig-vleugelprofiel* van de zeezwaarden hebben, wil dat toch niet zeggen dat ze geheel en al plat zijn zonder enige stroomlijn. Aan de voorzijde behoren ze wel degelijk goed te zijn afgerond in een zodanige vorm dat de meeste ronding aan de binnenkant zit. Aan de achterzijde moeten ze smal toelopen, eveneens met de *meeste ronding aan de binnenzijde*. Een euvel waaraan vele zwaarden lijden is dat ze krom trekken. Als dat zodanig gebeurt dat ze aan de buitenzijde een beetje *hol* worden is dat niet erg. Wel erg is: *bol* aan de buitenzijde of, wat tenminste even nadelig is, *scheluw*. Vooral de *voorzijde* van het zwaardbeslag, inclusief de aansluiting van het beslag aan het hout, dient goed *glad* te zijn.

Sommigen hechten veel waarde aan de *verstelbaarheid van de zwaarden in langsscheepse richting*. Naar onze ervaring speelt die verstelbaarheid maar één keer een rol, namelijk *bij de eerste vaart* als het zeilevenwicht van het schip enige correctie zou behoeven. Als de plaats van het zwaard eenmaal is vastgesteld komt het verschuiven langs de zwaardas tijdens het zeilen nauwelijks meer voor. Men heeft er dan trouwens bijna altijd voldoende aan om het zwaard wat dieper te steken of wat op te halen om zo het lateraalpunt te beïnvloeden.

De strijkklampen

Met de strijkklampen is veel geëxperimenteerd. Ook hier lijkt het soms: „zoveel hoofden, zoveel zinnen.” Er is gepropageerd de strijkklampen *toespoor* te geven, dat wil zeggen dat ze een hoek maken met de hartlijn van het schip, zo'n vier graden of meer (en dan vanzelfsprekend de achterzijde het wijdst).



Steiger met platbodems in de jachthaven „Het Huizer Hoofd” te Huizen. Waar elders vind je nog zo'n verzameling platbodems?

Ook is aanbevolen de strijkklamp een beetje *bol* te schaven om het zwaard bij het aan de wind zeilen, waarbij het zijn diepste stand heeft, het meeste toespoor te geven. Als het zwaard bij het zeilen, bijvoorbeeld bij halve wind, wat wordt opgehaald zou dan het toespoor automatisch verminderen.

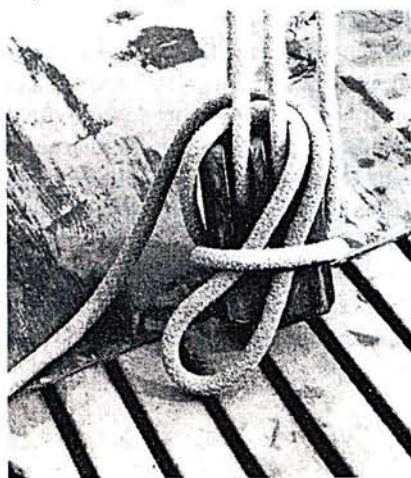
Al deze zaken kunnen misschien nuttig zijn bij zeezwaarden, bij de grundelzwaarden zijn ze volgens ons alleen maar nadelig. De strijkklampen horen naar onze ervaring bij de grundel *recht* te zijn en geheel *evenwijdig aan de hartlijn* van het schip. Een te groot toespoor bewerkt, dat het zwaard eerder dan nodig is wordt „overtrokken”, dat wil zeggen dat de stroming van het water langs

het zwaard „losbreekt” met als gevolg extra weerstand en het scheepje zal meer dan nodig verlijeren.

De scheg

Van oudsher hadden de kleine grundels geen doorlopende scheg. Tegenwoordig worden ze soms wel gemaakt met een lange scheg tot de door het *Stamboek* toegelaten hoogte van 2% van de waterlijnlengthe. Op het hoog aan-de-wind zeilen heeft zo'n doorlopende scheg naar ons idee niet de gunstige invloed, die er vaak van wordt verwacht. Wellicht wordt de zijdelingse weerstand tegen verlijeren er iets door vergroot, maar daar staat tegenover dat zo'n lange scheg veel rafeling en dus veel *weerstand* in langsscheepse richting veroorzaakt, hetgeen een aanmerkelijk snelheidsverlies kan betekenen. Het voordeel van de scheg zit dan ook niet bij de zeileigenschappen, maar bij het varen op de motor. Bij het manoeuvreren in havens en sluizen, bij een vervelende dwarswind en bij het achteruit uitvaren is zo'n lange schegbalk van onschatbare betekenis. Hij maakt dat een scheepje, dat voorheen dwars wegwoei bij motor-manoeuvres, goed bestuurbaar wordt. De schipper behoeft niet meer bevreesd te zijn dat een manoeuvre ten gevolge van de onhandelbaarheid van zijn scheepje zal mislukken. Werkelijk een zegen zo'n scheg! en als we daar nu toch mee ver-

Slipsteek op de grootzeilschoot



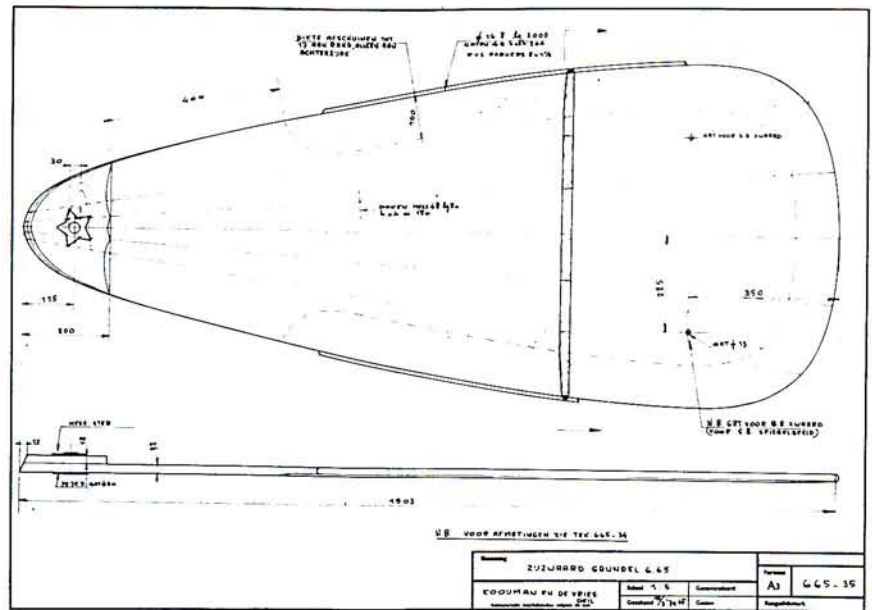
zoend zijn, dan meteen ook maar een scheg die naar achter toe uitloopt tot op „een hoogte” van 3% van de waterlijn-lengte, zoals het *Stamboek* dat toelaat. Dat betekent dan meteen enige ingebouwde correctie tegen de loefgierigheidsneigingen die het gevolg zijn van de voorlijke stand van de mast.

Zeilen en tuigage

De zeilen zijn de motor van een schip. Een goede vorm en stand van de zeilen zijn daarom belangrijk. Als er op dit punt dingen te verbeteren vallen moet dat niet worden nagelaten en moet zodoende de hulp van de zeilmaker worden ingeroepen. Het is een onderwerp op zichzelf waarvan wij ons voornemen er te zijner tijd een apart artikel aan te wijden. We volstaan thans met de vermelding dat we een *uithaler* op de giek monteerden om de bolling van het grootzeil gemakkelijk te kunnen regelen, al naar gelang dat voor harde of zachte wind nodig was. Ook het zwaardval bekeken we kritisch. Eén van onze zeilvrienden, die een grote platbodem heeft met manillazwaardvallen van 14 mm is eens gaan uitrekenen hoeveel weerstand dat stuk touw in het water wel opleverde. Dat was niet gering. Het was voor hem een reden om het zwaardval van 4 mm staaldraad te gaan nemen met een manilla voorloop.

Voor *Nomade*, die 12 mm zwaardvallen had, was de weerstand relatief eveneens groot, temeer omdat ons scheepje beduidend kleiner is. Toch hebben we geen staaldraad val gemaakt omdat dit de zaak weer zou compliceren. Eenvoud in de behandeling is ons erg dierbaar. Wel namen we dunner touw, namelijk 8 mm. Ook dat scheelde een slok op een borrel. Die 8 mm ligt vanzelfsprekend minder goed in de hand dan de 12 mm, maar bij de kleine zwaarden van de grondel gaat dat naar onze mening nog net, al kunnen we ons voorstellen dat anderen een dikere lijn preferen.

Een detail dat we tenslotte ook nog aanbrachten was het verstelbaar maken van de *leiogen* van de *fokkeschoot* om de zeilstand te kunnen aanpassen aan de windsterkte.



Zwaardtekening van de *Nomade*. Let op de afschuining aan de binnenzijde.

We veranderden dus:

- de strijklampen evenwijdig aan het schip,
- dunnere zwaardvallen,
- een uithaler op de giek,
- verplaatsbare leiogen voor de fokkeschoot,
- betere gewichtsverdeling over het schip, (van een gewichtsbepaling is wel iets, doch minder terecht gekomen dan we wilden, want het meenemen van veel bagage en veel boeken kunnen we maar niet afleeren),
- tenslotte behoort bij dat alles vanzelfsprekend een glad onderwaterschip dat met een goede aangroeiwerende verf is behandeld.

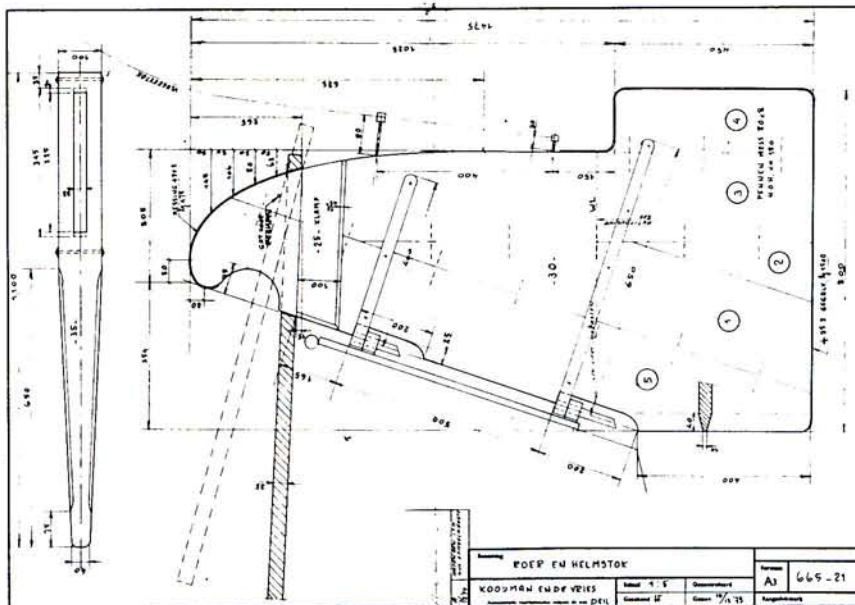
Het zeilen

Het zeilen met *Nomade* is op alle koersen een genoegen. Daar de bemanning meestal slechts uit twee personen bestaat vinden wij, dat het scheepje door één persoon moet kunnen worden gevaren, inclusief het zeilen zetten en het zeilen strijken. Wij hebben daarom alles zo gemakkelijk mogelijk lopend gemaakt. De zwaardvallen lopen via een klem. Eén beweging en het zwaard valt. Ook voor het ophalen van het zwaard is

één beweging voldoende. Extra handelingen om het zwaardval op een kikker te beleggen zijn niet nodig. Het zelfde geldt voor de fokkeschoot, die loopt via klemmen aan weerszijden tegen de kajuitopbouw. Single-handed varen is met de *Nomade* geen enkel probleem, zelfs niet indien in een nauw vaarwater moet worden opgekruid. De grootschoot wordt dan op het hakblok vastgezet met een slipsteek, die ogenblikkelijk kan worden losgegooid als dat nodig mocht zijn.

Het zeilzetten en het zeilstrijken kan door één persoon gebeuren, zonder dat een ander bemanningslid de helmstok houdt. *Nomade* laat zich namelijk heel goed bijleggen en wacht rustig terwijl de stuurman naar voren is om het werk te klaren. Een prima eigenschap is dat! Het is alleen maar nodig de fok een beetje bak te trekken en de grootschoot ruimte te geven en *Nomade* ligt bijgedraaid.

Ook onder het enkele grootzeil doet het scheepje dat, zij het dat het dan een beetje meer vaart blijft lopen. Deze eigenschap van gemakkelijk regeerbaarheid maakt *Nomade* tevens uitstekend geschikt voor een langere solotocht. Op bepaalde koersen kun je het roer vastzetten en *Nomade* zichzelf laten zeilen. Wij varen volgens het systeem: windkracht vijf het eerste rif, windkracht zes het tweede rif, windkracht zeven liefst niet meer varen, zulks uiteraard reke-



ning houdende met de bijzondere omstandigheden van wind en water. Moet er bij harde wind toch worden gevaren, dan zetten wij als het even kan het dubbel gereefde grootzeil (niet de fok) erbij; het scheepje ligt dan vaster in het water. Het zetten van de fok zou het nadeel hebben dat er te grote lijgierigheid zou ontstaan, tenzij de wind achterlijk inkomt.

Het steken van een *rif* is een eenvoudige zaak nu wij permanent twee smeerrepen ingeschoren hebben. De beide smeerrepen hebben we tezamengesplitst tot één lijn ter plaatse waar ze elkaar bij de giek ontmoeten. Als eerste smeerrep wordt doorgehaald komt de tweede meteen mee, zodat die niet in een bocht onder de giek uit komt te hangen.

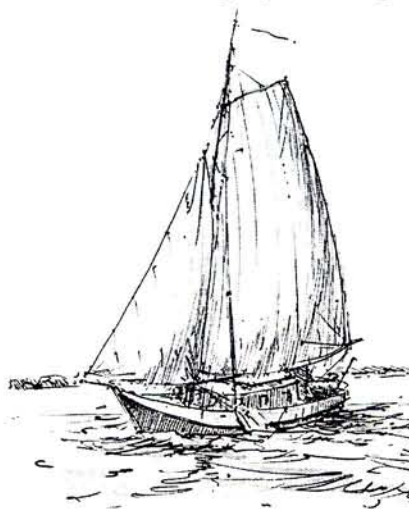
Vóór de wind varen we graag *gekat*, dat geeft een goed uitzicht over het water en doet de fok de wind vangen onder het grootzeil door. Als het even kan gaat de fok trouwens *te loevert*, gesteund door de vaarboom of de pikhaak. Zonder de fok te loevert is *Nomade* voor-de-wind, zoals reeds vermeld, flink loefgierig. Zodra de fok tegenover het grootzeil komt te staan is dat bezwaar verdwenen.

Resultaat

Sedert wij *Nomade* varen, dat is nu ongeveer vier jaar, hebben wij successievelijk de hierboven opgesomde belangrijke en onbelangrijke zaken voor elkaar ge-

Werktekening van het roer van de Nomade. Let op de helmstok, die met een beweging omhoog kan worden gezet en die dan in deze stand blijft staan. Een van de handigheidjes die onze voorouders-schippers bedachten om het varen met een platbodemsysteem gemakkelijk te maken.

bracht. Door die kleine zorgvuldigheden is *Nomade* een scheepje geworden dat circa 50° bij de werkelijke wind zeilt, terwijl voordien nauwelijks 60° werd gehaald. Die 50° is in vergelijking met maar kan er in vergelijking met een aantal andere platbodemschepen best mee door. Als de omstandigheden er naar zijn en we doen ons best, dan ligt ook 45° binnen ons bereik, zonder dat de snelheid teveel terugloopt. Er mogen



dan geen flinke golven staan, want dan gaan de hoog-aan-de-windse capaciteiten van onze grundel sterk achteruit, zoals dat trouwens bij de meeste jachten het geval is, vooral bij jachten van geringe afmetingen. Let wel, deze verbetering werd bereikt zonder dat aan het platbodemsysteem afbreuk werd gedaan want daaraan zijn wij teveel verknocht: het zeil met de strijkende gebogen gaffel en de losse broek, de staande banen, de rakbanden, de zwaarden en alles wat daarbij behoort.

De kleine schuit

De gemakkelijke manoeuvreerbaarheid, de koersstabiliteit, de verbeterde aan-de-windse eigenschappen, al die dingen tezamen, maken dat de *Nomade* ons zeer geliefd en vertrouwd is. *Nomade* is voor ons een kameraad, zodat wij haar, zoals we in het begin al zeiden, vaak „De kleine schuit” noemen naar die kleine schuit uit de beroepsvaart.

We beëindigen tenslotte ons relaas over de grundel *Nomade* met een foto uit de haven van Huizen. Daar in die oude Zuiderzeehaven aan de speciale platbodemssteiger waar tientallen ronde- en platbodemschepen hun eigen stekkie hebben, daar ligt temidden van de grotere zusters de kleine *Nomade*. Het is het eind van het seizoen. Volgend jaar zullen deze schepen weer uitvaren, de ene keer voor een lui weekend, de andere keer voor een vriendschappelijke, maar o zo enthousiast gevaren wedstrijd. *Nomade* zal daar bij zijn hopen we.

Pentekeningen van een grundel door schipper-schilder Jan Neef uit Lekkerkerk. Jan Neef is afkomstig uit een schippersfamilie. Zelf heeft hij nog gevaren op de zeilkipper van zijn vader. Later was hij schipper op een eigen motortjalk. Al vroeg begon hij zich te bekwamen in het tekenen en schilderen, nu is het zijn beroep. Hij geeft teken- en schildercursussen aan het N.T.I. en beoefent daarnaast zijn kunstenaarsvak door het uitvoeren van opdrachten. Zoals het maken van scheepsportretten en illustraties op bestelling, en door het maken van vrij werk. Hij is een kunstenaar die werk van hoog niveau maakt en die tevens weet wat een zeilschip is!