

De nieuwe „Schollevaer”

Nadat de heer W. Bruynzeel acht jaren lang met het Lemmeraakjacht „Schollevaer” de Nederlandsche wateren bevaren had kwam bij hem het verlangen op een nieuw schip van dezelfde soort te bezitten, waarin hij alle kleine gebreken, in al die jaren in het oude schip aan het licht gekomen, kon corrigeeren. Zeker een aantrekkelijk plan, niet alleen voor den ontwerper en den bouwmeester, maar niet het minst voor den aanstaanden eigenaar, die precies weet wat hij wensch en al zijn wenschen een voor een in vervulling ziet gaan.

Een ieder, die wel eens voor zich een jacht heeft laten bouwen, zal ook een prettige herinnering hebben aan den tijd van den bouw — tenminste als hij bij een goede werf terecht was. Men hunkert naar den dag, waarop men weer eens de werf zal bezoeken; men verheugt zich over den voortgang die er weer gemaakt is of begint met den werfeigenaar genoeglijke twist-

gesprekken over zijn verondersteld gebrek aan ijver. Men lost gezamenlijk met den meesterknecht kleine moeilijkheden op, die zich bij den bouw voordoen en bedenkt allerlei kleine extra-tjes, die nog zouden kunnen worden gemaakt, waarbij dan telkens wat loven en bieden hoort over de extra-kosten, daardoor meegebracht. Men leeft mee met den bouw van het schip, men droomt ervan, wordt onuitstaanbaar voor zijn niet-deskundige vrienden en betrapt zich erop, dat men op zijn kantoor bezig is, op het inrichtingsplan na te meten hoe dit of dat zal uitvallen, of er nog een vlaggenkastje bij kan, en wat al niet. Maar al dien tijd heeft men inwendig plezier!

Ik verwed er wat onder, dat het zoo ook den heer Bruynzeel gegaan is. Het ontwerp van het nieuwe jacht droeg hij op aan den heer H. Kersken Hzn., op wiens teekenbord al heel wat ronde vaartuigen ontstonden en die ook van de oude

„Schollevaer” de geestelijke vader was. En voor den bouw werd overeengekomen met de scheepswerf „De Vliet” van Gebr. de Vries te Aalsmeer. Nog nooit had deze werf een rond vaartuig van deze afmetingen gebouwd, maar misschien was dit voor haar een reden te meer om haar schouder eronder te zetten en iets goeds te produceeren. En zij volbracht het werk tot volle tevredenheid van eigenaar en ontwerper.

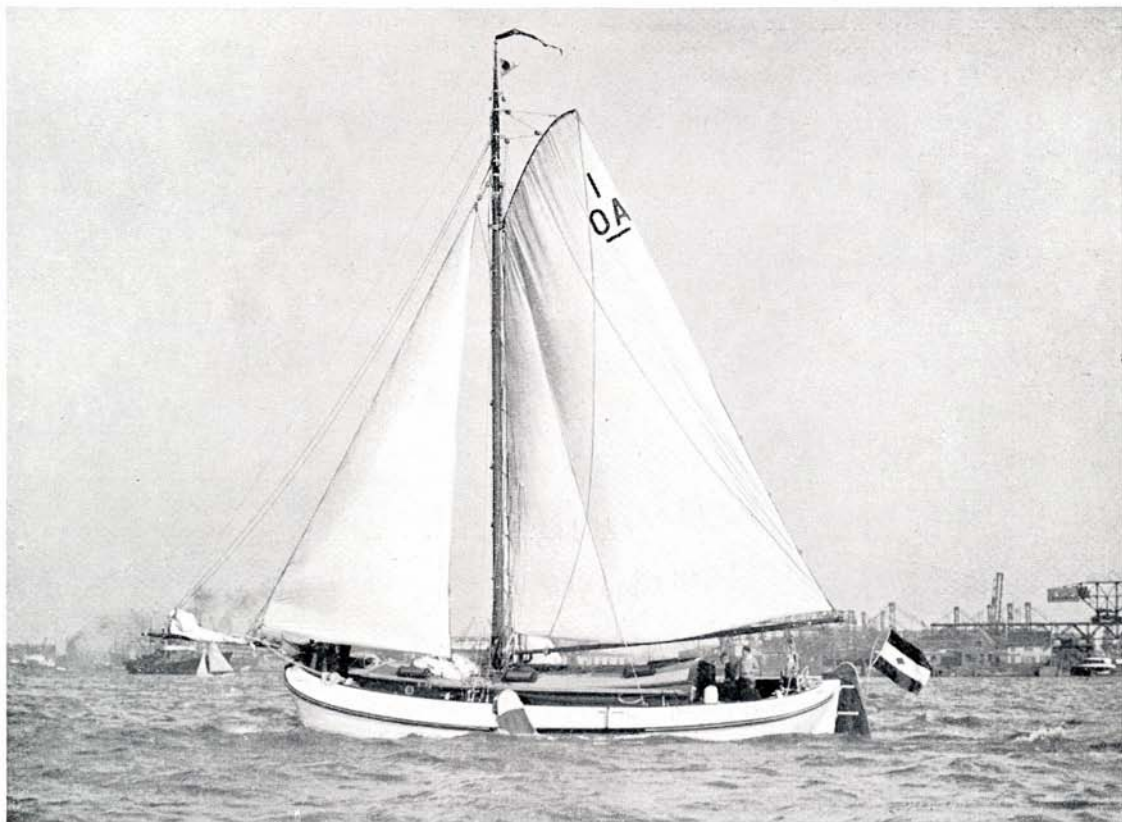
In het lijnenplan ziet men, dat het achterschip eenigszins „gepiekt” is gemaakt: het vlak staat hier niet loodrecht op de scheg, maar loopt er met een korte bocht in over. Het doel hiervan was voornamelijk om de schroef zoo laag mogelijk te krijgen en inderdaad bleek reeds bij een stormtocht over de Zeeuwsche wateren, dat de schroef nooit boven water sloeg. De zeilen konden toen niet bijgezet worden, omdat zij nieuw waren en de eigenaar ze wijselijk niet wilde reven. Het water stond zeer hol en de wind was zoo sterk, dat op sommige gedeelten bijna geen voortgang werd gemaakt. Behalve dat daarbij de schroef niet boven water kwam, werd nog een goede eigenschap van het schip ontdekt: bij harden zijwind onder motor varende lag het goed op het roer en werd het voorschip niet naar lij gedrukt, zooals bij de oude „Schollevaer” het geval zou zijn geweest. Daartoe zal misschien het feit hebben meegeholpen, dat op het nieuwe schip de mast achterlijker staat.

De huid werd gemaakt van 6 mm staalplaat onder water en 5 mm erboven. Onder water is het schip niet geklonken, doch gelascht, zoodat het onderwaterschip glad is en bovendien de huid goed aansluit op de spanten, waardoor roestvorming wordt tegengegaan. Boven water werd de huid normaal geklonken; de ontwerper wilde in het aanzien van het schip de lijnen, gevormd door de naden tusschen de platen, niet missen, vooral in den kop en het achterschip. Hier is ook de gladheid van het schip van minder belang.

Het schot tusschen kuip en kajuit is waterdicht uitgevoerd en evenzoo het schot achter het vooronder. De aldus ontstane drie compartimenten kunnen ieder door groote vleugelpompen gelensd worden. Er is namelijk zulk een pomp in het voorschip en een in het achterschip; beide kunnen echter door middel van een driewegkraan ook op het middenschip werken.

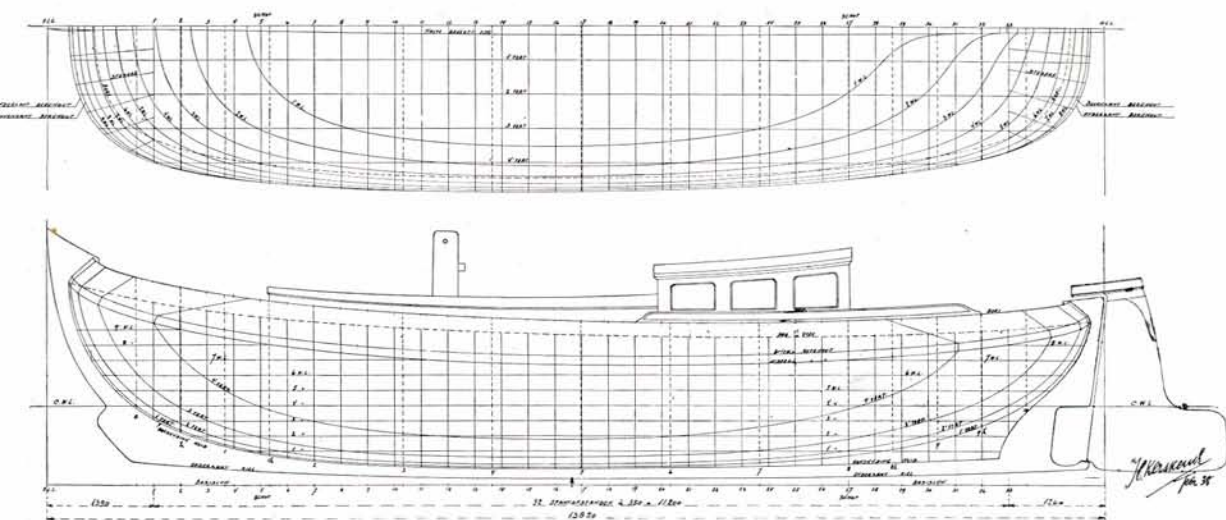
Het stuurrad is afneembaar en kan in vijf minuten tijd door een helmstok worden vervangen. Eigenlijk voelt de eigenaar het meeste voor een helmstok, maar hij ziet ook gaarne zijn kinderen het vaartuig sturen, en voor hen ligt de helmstok te hoog en is het werk te zwaar.

Bij de keuze en den inbouw van den hulpmotor is niet over één nacht ijs gegaan. Het is een 4-cylinder Hercules-dieselmotor en alles werd gedaan om het geluid tot een minimum te

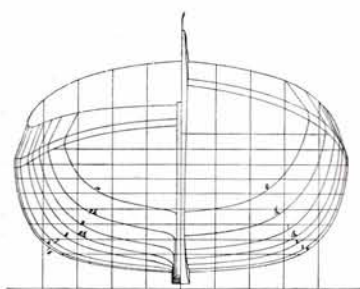


De nieuwe „Schollevaer”.

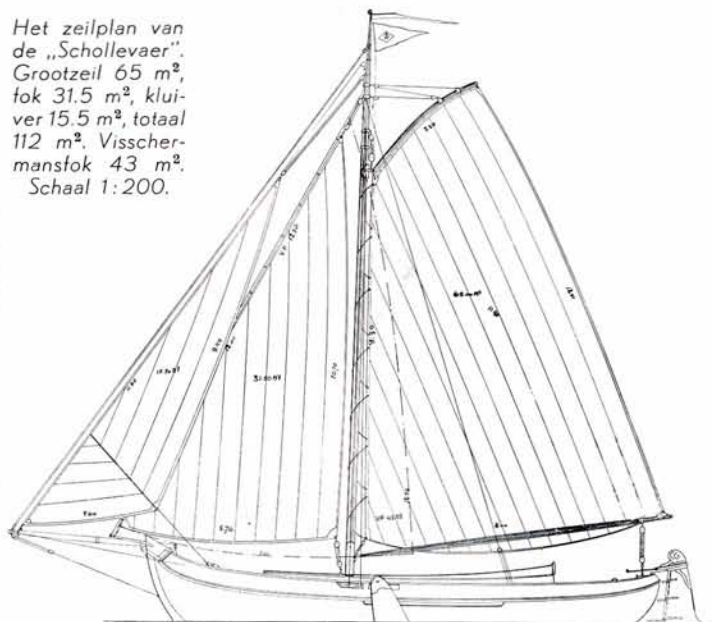
Foto H. Oostmeyer, Rotterdam.



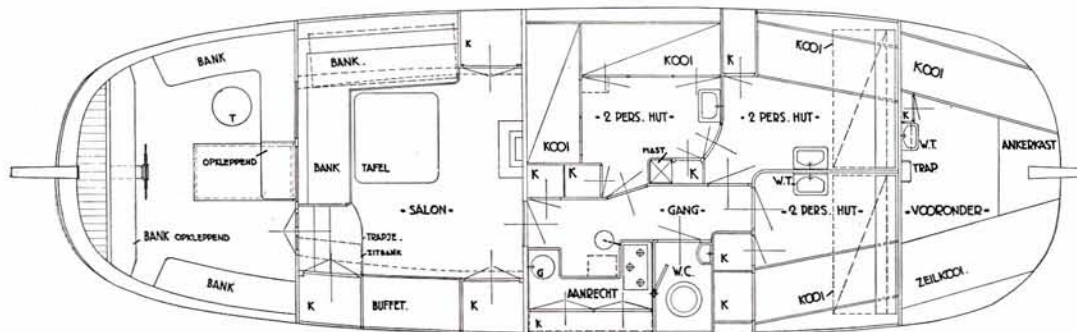
Het stalen Lemmeraakjacht „Schollevaer“ van den heer W. Bruynzeel, ontwerp H. Kersken Hzn. L.o a 13.85 m, breedte 4.35 m, holte 176 m, diepgang 0.97 m. Schaal 1:100. (Het dekhuis, op deze teekening voorkomend, werd bij den bouw weggelaten).



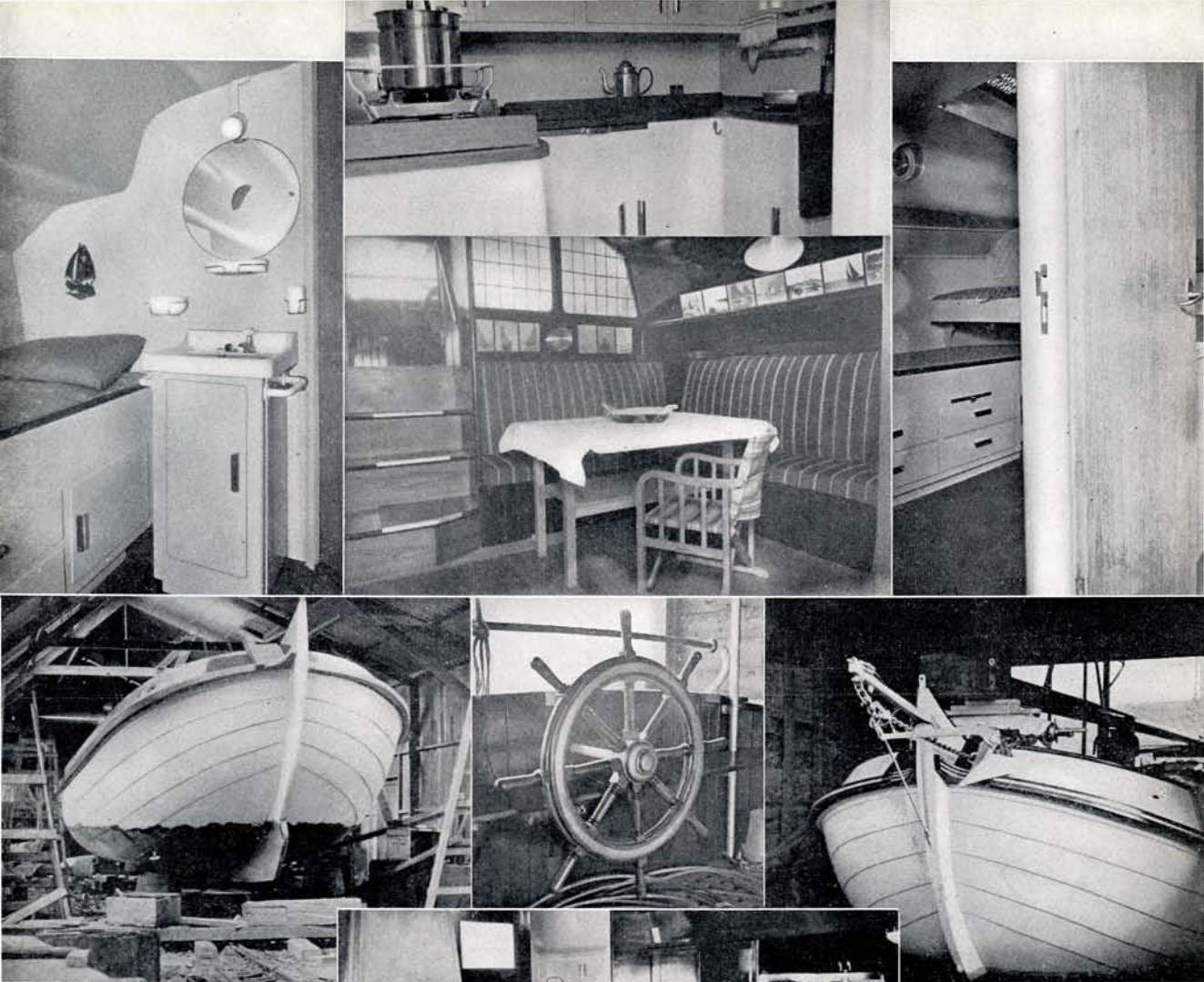
Het zeilplan van de „Schollevaer“. Grootzeil 65 m², fok 31.5 m², klui-ver 15.5 m², totaal 112 m². Visscher-mansfok 43 m². Schaal 1:200.



beperken. De geheele machinekamer is bekleed met geluid-absorbeerend materiaal, z.g. „cous-tic-pad“; de uitlaat is voorzien van twee knalpotten, een gewonen expansie-knalpot en een Burgess-knalpot, waarbij de gassen door een doorzeefde pijp gaan met geluiddempend materiaal eromheen. Het resultaat is verbluffend: staande in de kuip hoort men van den uitlaat niets. De motor is in rubber opgehangen en door een flexibele koppeling aan de schroefas verbonden. De motor maakt dan ook niet meer leven dan een benzine-motor.



Inrichtingsplan van de „Schollevaer“. Schaal 1:100.



Daar ook de regelbaarheid uitstekend is en het starten zeer gemakkelijk gaat is de heer Bruynzeel, die in zijn zeilschip vooral geen last van den motor wilde hebben, over zijn keus en de installatie uiterst tevreden. Voor het aanslaan zorgt een Varta - nikkelbatterij, die tevens de lichtinstallatie van stroom voorziet.

De moeilijkheid van de plaatsing der brandstoftanks — zij mogen vooral bij een zeiljacht wegens hun gewicht niet te hoog liggen, maar bij lage plaatsing komt allicht de toevloeiing naar den motor in de knel — werd op vindingrijke wijze opgelost door twee tanks te plaatsen ter weerszijden van het schip. Zij zijn door een pijp met elkaar verbonden en van het midden van deze pijp loopt de leiding naar den motor.

steeds de lij-waartsche tank afsluit. Op deze wijze wordt dus steeds de loeftank gebruikt en komt de brandstof-toevoer niet in gevaar. De oplossing bleek afdoende te zijn.

Achter tegen de kajuit is een Kenyon-snelheidsmeter gemonteerd, die bij het zeilen een goede hulp is. Zooals men weet behoort bij dit apparaat een vingervormig hefboompje buiten op de huid van het schip, welk hefboompje bij grooter

Bij deze inrichting zonder meer zou echter bij helling van het schip de tank aan loef leeg loopen in de lij-tank en de kans ontstaan, dat er tenslotte lucht in plaats van olie in de verbrandingskamer komt. Om dit te beletten rolt in de verbindingsbuis een kogeltje heen en weer, dat

De nieuwe „Schollevaer" van den heer W. Bruynzeel te Zaandam.

F. L.'s Ned. Foto-Press-Bureau.



De fraai beeldhouwde roerkop van den schokker „Watergeus”.

Foto Ir. J. Loeff.

snelheid steeds meer naar achteren wordt gedrukt. De beweging van den „vinger” wordt op een wijzerplaat overgebracht, die aldus de snelheid van het schip en de veranderingen daarin voortdurend aangeeft. De plaatsing van het hefboompje stuit bij scherpe jachten zelden op moeilijkheden: in de holte tusschen romp en kiel kan het veilig aangebracht worden. Bij een rond jacht als de „Schollevaer”, met een vrij platten bodem en een zeer ondiepe kiel echter, een schip, dat bovendien soms in zeer ondiep water vaart en zelfs moet kunnen droogvallen, is voor het hefboompje geen beschermde plaats te vinden. Het kan daarom op het schip van den heer Bruynzeel van binnen uit opgetrokken worden en verdwijnt dan in een buisje, dat binnen op de huid is gelascht en waarin het waterdicht kan bewegen.

Het inrichtingsplan van de nieuwe „Schollevaer” geeft een goed idee van de enorme ruimte, die zulk een jacht biedt. Van het bouwen van een dekhut, in het lijnenplan aangegeven, werd afgezien, daar zulk een opbouw het uitzicht van den stuurman te zeer zou belemmeren. Toch valt het niet te ontkennen, dat een dekhuisje vele voordeelen biedt, waarvan als het voornaamste moge gelden, dat men voor regen en wind beschut kan zitten en toch van het uitzicht genieten. In de diepliggende kajuit, met zijn hooge patrijspoorten en koekoeks, is dit onmogelijk. Wel wordt het inrichtingsplan door de aanwezigheid van een dekhuis sterk beïnvloed en zeker heeft het ook zijn voordeel, dat de groote kajuit van de „Schollevaer” nu direct uit de stuurkuip bereikt wordt, wat natuurlijk met een dekhuis niet mogelijk zou zijn. Trouwens, bij den kajuit-ingang is een los bankje aangebracht, waarop bij slecht weer de gasten kunnen zitten, droog en toch in nauw contact met de menschen in de kuip.

Die groote kajuit meet zoo ongeveer 3 bij 4 meter en mag dus werkelijk aanspraak maken op den weidschen naam „salon”. Er is een groote hoekbank met een reusachtige tafel, een buffet en vele kasten, een haardje en een klappkooi. De betimmering is rood gelakt, het plafond van geluid-absorbeërend materiaal voorzien. Aan stuurboord komt men naar voren in de kombuis, vanwaar een kort gangetje toegang geeft tot de W.C. ruimte en drie tweepersoonshutten, alle van waschtafels en kasten voorzien. Vooral de achterste hut is zeer ruim; in de beide andere is een der beide kooien als klappkooi ingericht.

Het vooronder, met een vaste kooi en bergruimte voor zeilen enz., is alleen van dek af te bereiken. In het schip kan 800 liter zoet water geborgen worden, in een tank onder de kajuitbank, een tweede in het voorschip en een kleine dagtank voor tegen het dek.

Dek en opbouw zijn van teakhout vervaardigd, evenzoo het berghout, de zwaardklampen, enz. De lier op het voordek zorgt voor het strijken van den mast, den ankerketting, en ook het ophalen van de zwaarden, waarvoor er twee kleine extra-trommels op zijn aangebracht. Bij het maststrijken worden spruce bokkepoten gebruikt, die tevens als jagerboomen dienen. Behalve dat dit rondhouten uitspaart, ontstaat tevens het voordeel, dat er twee jagerboomen zijn, wat bij het grijpen vooral in wedstrijd gemak oplevert.

De heer Bruynzeel, die allerlei onderdeelen van de inrichting zelf uitdacht en uitwerkte, is met zijn nieuwe aanwinst buitengewoon tevreden. Dat hij terdege met zijn gedachte bij den bouw was, wordt wel aardig geïllustreerd door een praktische uitvinding van hem: de verplaatsbare kajuittafel kan neergekanteld worden en vormt dan een handige tweepersoons-zitbank. Bij bezoek aan boord wordt die bij de haard gezet en verhoogt de gezelligheid!

DE UITRIJK



In het afgelopen zeilseizoen werden door H.M.'s zeiljacht „Urania”, opleidingsvaartuig van de Koninklijke Marine, van 24 April t/m 2 November, 4085,5 zeemijlen, waar behoud en 4745 zeemijlen bij de log afgelegd.



Denk aan onze St. Nicolaas-aanbieding (p. 4 omslag).