

„Beyaert” en „Lumey”

Twée kleine zeewaardige kotters

WK 4-43

Wie geboren is aan onze kust, waar eb en vloed gaat in de zeegaten, komthiervan meestal niet meer los. Want hij heeft het „levende” water van Zeeland en de groote rivieren leeren kennen. Het water, dat zoo grauw en woest kan zijn bij Dintelsas en in het Vuile Gat, met lage luchten erboven, of dat zich zoo oneindig frisch en springlevend kan toonen, met witte schuimkrullen onder een strakblauwen hemel, op de ruime vlakte voor Zierikzee, als er een stijve bries tegen het zeegaande tij staat. Dergelijke beelden herinneren we ons nu des te scherper door het heimwee, dat we ernaar hebben.

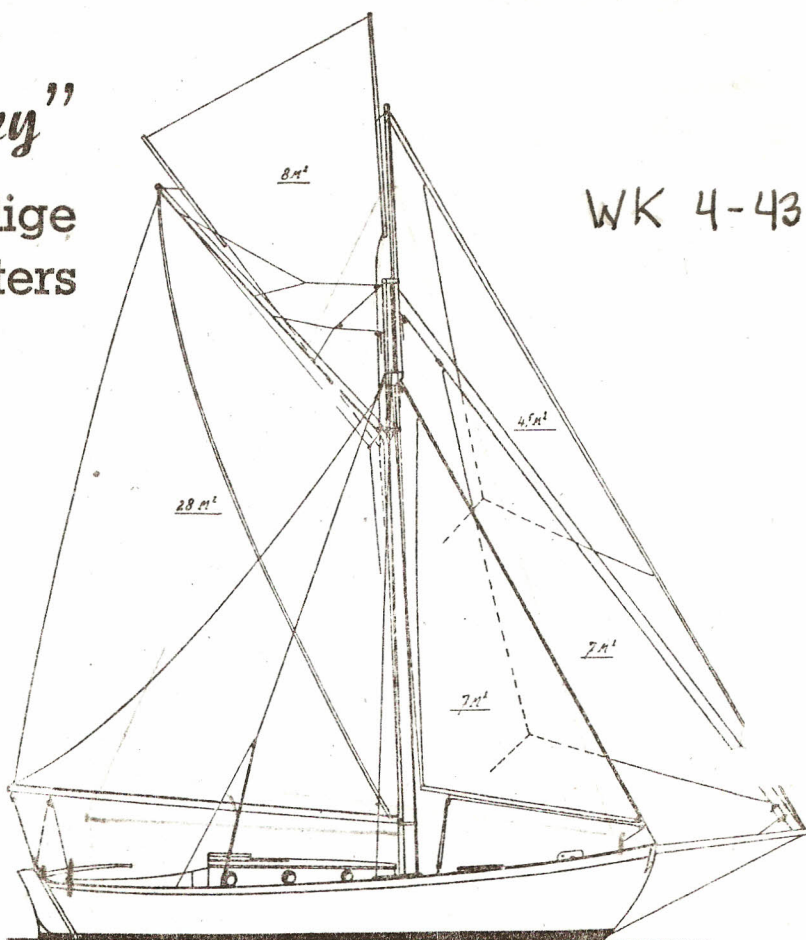
We hadden indertijd een klein middenzwaardbootje, 5.50 m bij 1.80 m. Er stond een kajuitopbouwte op, dus je kon erin overnachten. Daarom was het onvermijdelijk, dat een 14-daagsche vacantie er geheel en nergens anders dan in Zeeland mee werd doorgebracht. Maar je kwam kromgegroeid terug, 't was te laag in het kajuitje en koken ging niet best. Het zeilen was prettig, maar met veel wind nogal nat!

Toen kwam de sloep, een gewone reddingboot, 8 m lang, wat een schip! Dat ging, wat de bewoning betreft, heel wat beter. Een sloep wordt echter nooit een zeilschip en de constructie is niet erg stevig. Dat bleek op het korte, steile water in de zeegaten maar al te vaak en daar we ons met zoo'n „groot” schip natuurlijk naar buiten waagden, voelden we spoedig de betrekkelijke veiligheid ervan, vooral als tegen de zee opgekruid moest worden. Je schoot niet op en maakte water.

Er viel dan ook het volgende uit te leeren:

Een sterk schip en tuig moest je hebben, zoodat je daarover geen zorgen had.

Betere zeileigenschappen, om in ruw water op te kunnen kruisen en goed door den wind te komen.



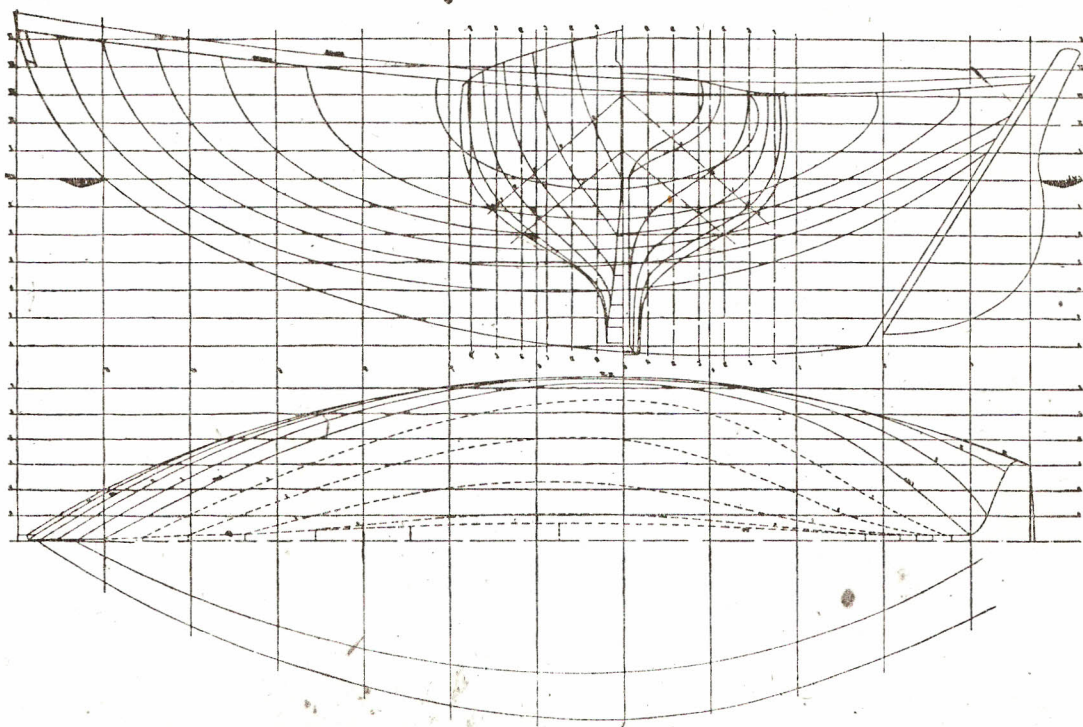
Het zeilplan van de „Beyaert”. Grootzeil 28 m², fok 7 m², kluiver 7 m², totaal der onderzeilen 42 m². Gaffeltopzeil 8 m², vlieger 4.5 m². Schaal 1 : 100.

En dan . . . waterverplaatsing! Geef het schip de kracht om door te dringen, als het volle water er tegen opbotst. Tegenover de massa van de golf moet het scheepsgewicht gesteld worden.

Verder verlangden we naar een ruim dek, waarop je je kon bewegen en . . . stahoogte! Dat is een eenvoudig begrip, maar het mag geen onevenredig hoogen kajuitopbouw meebrengen. We zagen wel eens van die bouwsels, met groote glasvlakken erin en noemden die „drijfserres”.

We stelden zoo al aardig wat eischen. Toch mocht

„Beyaert”, ontwerp J. Kwaak, Vlaardingen. Lengte 8.10 m, in de waterlijn 6.90 m, breedte 2.60 m, diepgang 1.43 m, waterverplaatsing 6 m³. Schaal 1 : 60.



geen groot schip worden. Wat duidelijk uit onze eischen sprak, was dat het in ieder geval een stoer schip moest zijn. En dat was geen bezwaar, want we waren geen racers, geen uitgekookte wedstrijd-maniakken; we wilden slechts goed en veilig kunnen varen, dat waar het water je volle aandacht vraagt en niets anders, zuiver om het varen alleen.

Zoo ontstonden de plannen voor de „Beyaert”, het ros van de vier Heemskinderen, stoer en krachtig.

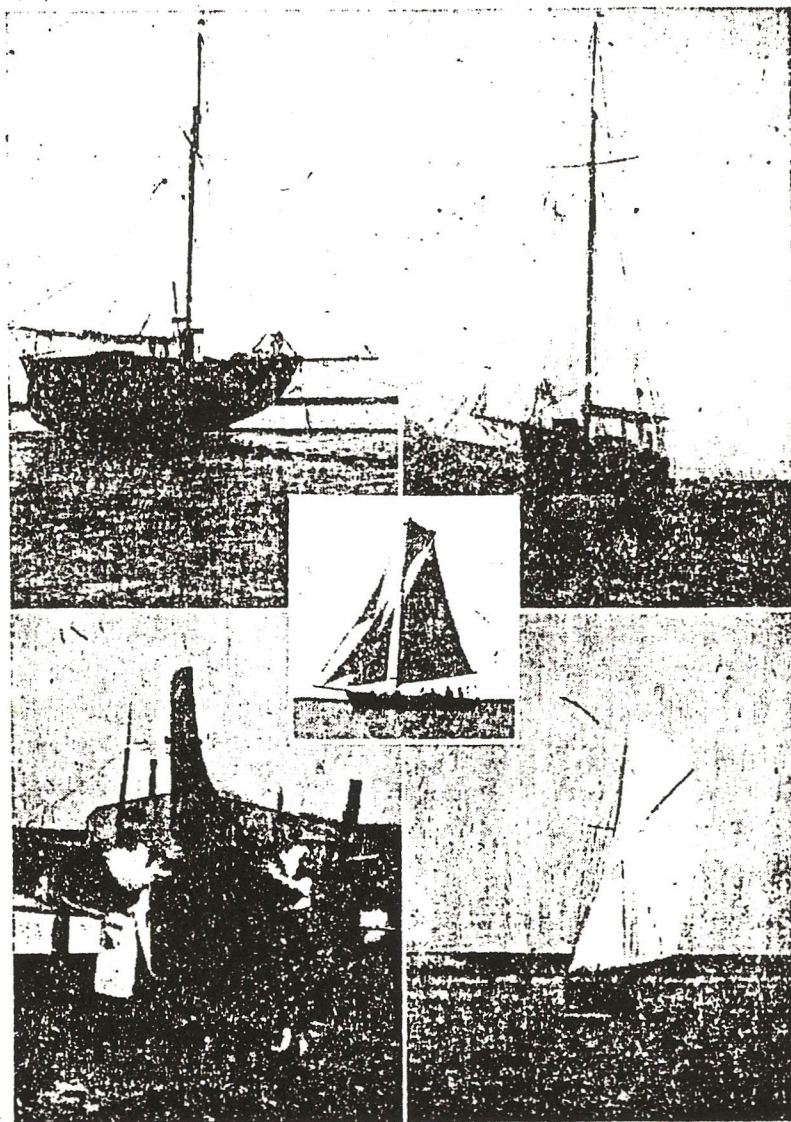
Stahoogte zonder een te hoogen kajuit-opbouw vereischte een laag liggenden vloer en dit bracht vrij groote breedte onder water met zich mede. Een vol schip dus; water-verplaatsing kregen we daardoor genoeg. De lengte kwam uit cockpit, brugdek, keuken, kajuit en kooi in het vooronder. Dat werd nogal veel, maar we vonden de oplossing, door de kajuit niet de volle lengte van een slaapsofa te geven, maar ongeveer een halven meter korter te maken. De kooi in het vooronder lag hooger en we lieten die de slaapsofa overlappen. Zoo ontstond meteen een mooie nis voor het beddegoed overdag. Het minimum kwam zoowat op 8 m over alles. De breedte volgde uit vloerbreedte en slaaps. We hadden al eens te smalle slaapbanken gehad en wilden dat nu in ieder geval ontgaan. Een breedte van ongeveer 2.60 m zou voldoende zijn.

Over het type waren we het reeds lang eens: een kotter. Als we in Zeeland zoo'n Engelschman vonden, wisten we altijd wel met een praatje aan boord te komen en namen dan alles goed op. De meeste waren natuurlijk grooter en wij ons konden veroorloven en om toch in de verlangde ruimte te komen, vervielen e vanzelf in den platten spiegel. Want in 8 m over alles, met overhang achter, konden we onze eischen niet onderbrengen.

Het bleek, dat de „Beyaert” 6 ton water-verplaatsing moest hebben, dus zwaar kon het. Elf stuks zware hoekstalen spanten gingen erin, benevens de noodige versterkingen in 2 ingebogen houten spanten ertusschen. Daaromheen een huid van 3 cm dik grenen-it. Sterkte hadden we dus ook. Toen schoot

nog ongeveer 3 ton over voor ballast. Aan de stalen platen kwamen bevestigingsplaten voor de wanten: laat maar trekken, de huid zal er nooit door open gaan.

Bij zoo'n kotter behoorde het traditioneele kottertuig, met ondermast en steng, gaffeltopzeil, vlieger en boegspriet. Niemand wil dit tegenwoordig nog maken en toch staat het zoo goed op een stevig, dik schip. Men vindt het thans te bewerkelijk en niet efficiënt. Dat mag misschien waar zijn, wie er eenmaal aan gewend is en ermee heeft leeren omgaan ziet er die bezwaren niet in. Reven deden we zelden en bij licht weer werkt een gaffeltopzeil, van dunner doek dan de onderzeilen, als een hulpmotor. Nu spreekt men alleen nog over het „4-cylinder-gaffeltopzeil”, dat bijgezet wordt, als er bij weinig wind toch voortgang gemaakt moet worden en het zware torenzeil niet meer trekken wil. Het ouderwetsche tuig is een goed tuig en met een breed schip als de „Beyaert” kun je nu eenmaal toch niet zoo hoog aan den wind loopen, als met een scherenkruiser. Met ruimen wind zit er des te meer drijfkracht achter. En de behandeling is heusch niet lastig: mijn vrouw en ik maakten samen tochten naar en door Zeeland en voelden ons altijd zeer op ons gemak. Neen, op een zwaar schip heb ik er niet het minste bezwaar tegen en zou ik het zelfs verkiezen boven het toren-tuig.



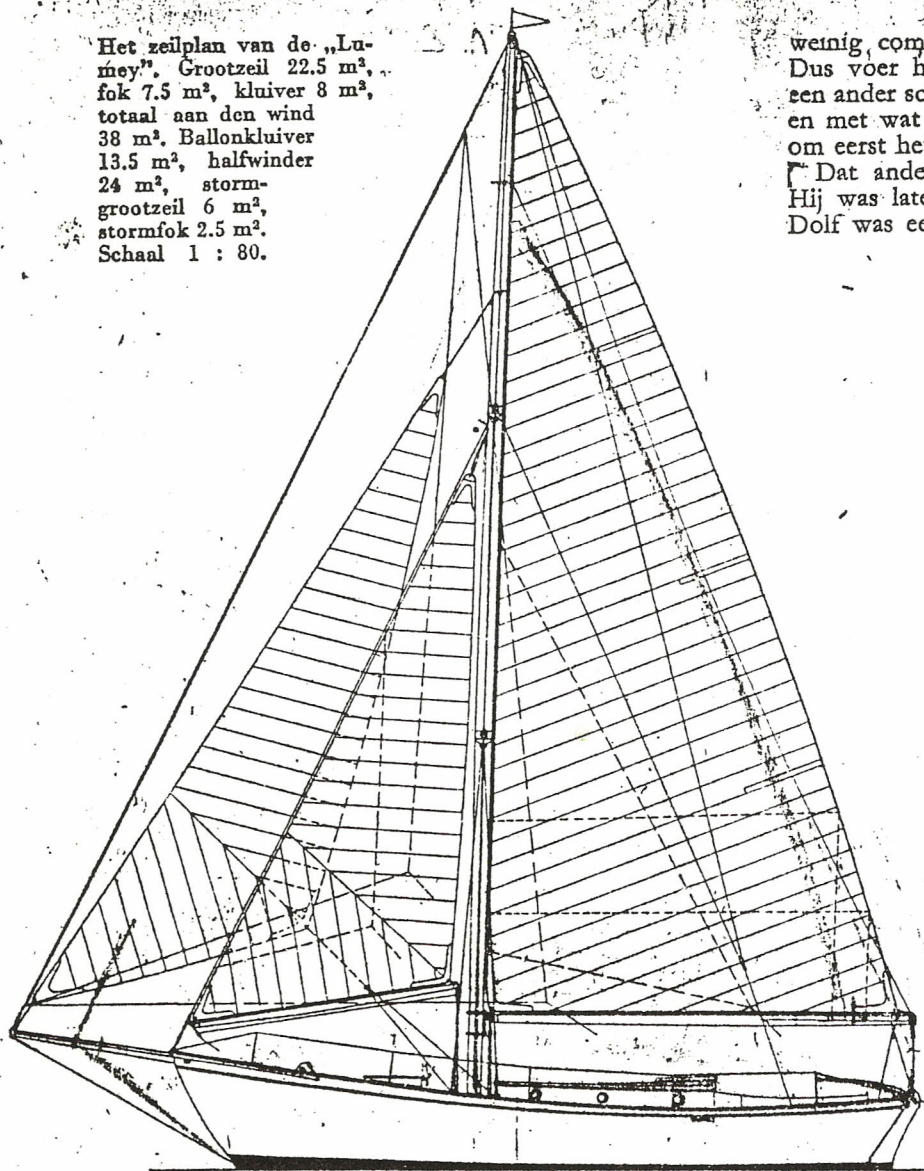
„Beyaert”

(Foto's J. Kuwaak, Vlaardingen.)

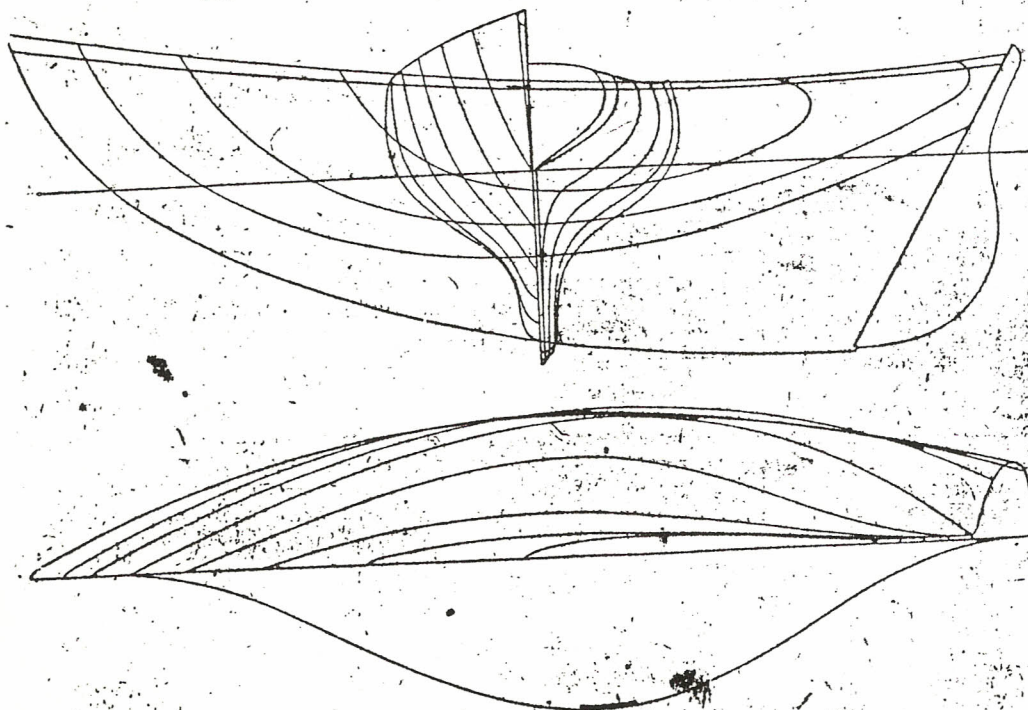
De „Beyaert” heeft ons bij alle weer en wind met gemak gedragen; een rustig en vertrouwd toerschip.

Op het water heeft men ontmoetingen en sluit men vriendschap. Wij kwamen eens met grijze lichten en veel regen Zijpe binnen. De vluchthaven lag er grauw en verlaten. In den Z.W.-hoek had een kleine sloep aan de palen vastgemaakt. Om een beetje gemakkelijk verbinding met den wal te hebben, gingen wij aan den steiger van den Waterstaat liggen, wat eigenlijk niet mocht, maar er lag toch niets en dan werd het wel eens toegelaten. De sloep lag niet best en ging al spoedig verhalen. We zagen slechts één man aan boord. De boot was geheel glad gedekt, met alleen een stuurkuip. Voor een sloep van 7 m was dit de oplossing, als men er mede in z'n eentje Zeeland wilde bevaren. We begrepen echter dat, bij slecht weer als dit, de behuizing in hoogterichting niet ideaal kon zijn; we hadden dat zelf immers ondervonden. Dus wenkten we den eenzamen schipper langs zij te komen en nodigden hem op de koffie. 't Zou dien heelen dag wel blijven regenen en altijd liggen onder dat lage dek gaat ook vervelen. Zoo kwamen we aan Dolf, echte liefhebber van varen en verknocht aan de Zeeuwsche stroomen. Hij telde wat ongemak niet, als hij maar kon zeilen. In zijn kennissenkring was er zelden iemand te vinden, die over genoeg enthousiasme beschikte om over de bezwaren van een

Het zeilplan van de „Lumey”. Grootzeil 22.5 m², fok 7.5 m², kluiver 8 m², totaal aan den wind 38 m². Ballonkluiver 13.5 m², halfwinder 24 m², stormgrootzeil 6 m², stormfok 2.5 m². Schaal 1 : 80.



„Lumey”, ontwerp J. Kwaak, Vlaardingen. Lengte 7.83 m, in de waterlijn 6.60 m, breedte 2.30 m, diepgang 1.50 m, waterverplaatsing 4.5 ton. Schaal 1:60.



weinig comfortabel ingericht scheepje heen te stappen. Dus voer hij meest alleen. Op den duur zou er echter een ander schip moeten komen, want de sloep werd slecht en met wat wind was het dikwijls noodig bij te draaien om eerst het water er weer eens uit te hoozen.

¶ Dat andere schip is er tenslotte dan ook gekomen. Hij was later vol waardeering voor de „Beyaert”, maar Dolf was een modern man en verkoos een torentuig en

wat meer snelheid. Daar de thuishaven Hellevoetsluis zou worden, moest er een schip komen, dat behoorlijk tegen een korte zee kon opkruisen zonder teveel af te remmen. Verder zou het van staal gebouwd moeten worden, om voor goed van lekkage af te zijn, met teakhouten dek en opbouw.

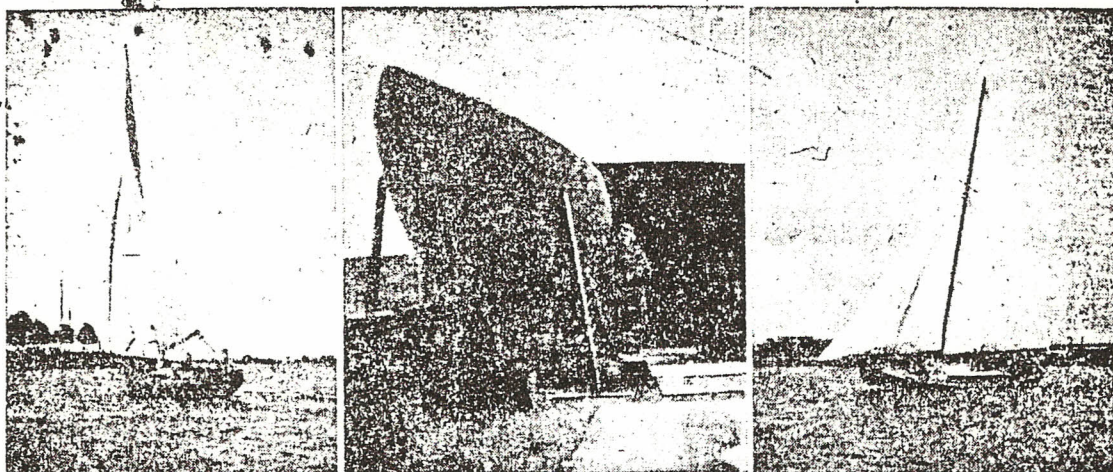
We maakten de „Lumey” een stuk smaller dan de „Beyaert”, met een scherp voorschip, dat evenwel genoeg reserve-deplacement had om niet onder te duiken. De ruimte binnen werd wat minder, maar bleef goed bewoonbaar. Bij de constructie van den romp werd alle onnoodig gewicht vermeden en er kwamen holle mast en rondhouten op. De geheel zou een verfijnde „Beyaert” worden. De waterverplaatsing van ongeveer 4.5 ton liet bijna 2.5 ton voor ballast over. Dat was een goed resultaat voor een stalen scheepje met een huid van 3 mm plaat boven en 4 mm onder water.

Het bleef niet bij de plannen, de „Lumey” werd gebouwd. De zomer nog hadden we gelegenheid de nieuwe te probeeren op de Merwede, van Gorkum tot de dijkbrug. Hier kan bij storm weer een korte, diepe deining. Vooral bij het kruisen in zulke hebben we het schip bewoond. Het behield ongestoord snelheid lag merkwaardig licht op het. We konden zelfs heele slagen maken zonder aan den helmstok te komen. Wat zal het een genoegen zijn mee het Haringvliet op te gaan, eenmaal de wateren vrij gegeven worden!

Dit zijn dus twee ongeveer gelijke schepen en een vergelijking van de lijnen is interessant. De romp van de „Lumey” is ontworpen met behulp van nieuwe theorieën en het blijkt, dat hiermede niet alleen een vorm met betere zeileigenschappen, maar ook een voor het oog mooiere lijn verkregen wordt. De beste romp van een zeilschip zal ook de mooiste lijnen hebben. Men kan natuurlijk van meening verschillen over het type. Voor kleinere schepen bevalt dit soort scheepjes echter zeer goed; de zeevaardigheid is groot, water nemen ze practisch nooit

„Lumey”

(Foto's J. Kwaak,
Vlaardingen.)



over en de platte spiegel, flink achterover vallend, heeft ons nooit aanleiding gegeven om bezorgd achterom te kijken naar een oplopende zee. Het kwam mij dikwijls voor zelfs, alsof een overhang-achter het voor de zee uitloopen er niet beter op zou maken. Als het water onder onzen spiegel uit is, zijn we het kwijt;

aan een overhang blijft het zoo graag nog „plakken”.

En hierna hopen we nog met een ander schip voor den dag te komen, want de vriendenkring heeft zich weer met een nieuwen enthousiast uitgebreid. Maar daarover later.

JONAS.

BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN

R. de Bock, *Binnenvaartuigen en Visschersschepen op de Schelde rond 1900. Teekeningen van Maurice Seghers. Antwerpen, De Sikkel, 1942. frs. 120.—.*

Onze oudere abonneés zullen zich de interessante reeks artikelen herinneren, die wijlen mr. Sopers voor ons blad reef, waarin hij den bouw en de typen van de Nederlandsche binnenschepen behandelde. Te betreuren is het, dat de dood van dezen bij uitstek deskundige aan deze reeks een einde maakte. De artikelen vonden in wijden waardering en ook de schrijver van boven aangevoerde Belgische uitgave maakte er bij de samenstelling van zijn werk gebruik van, gelijk de literatuurlijst, in de vooropgenomen, vermeldt.

De binnenvaartuigen en Visschersschepen op de Schelde is een „volksch” boek in de goede beteekenis van het woord. De schepen, die erin behandeld worden, zijn voor een goed deel reeds uitgestorven en de meeste, die nog gebleven zijn, zijn tot uitsterven gedoemd. Zeer te waardeeren is het daarom, dat de vaardige teekenstift van Maurice Seghers ze aan de vergetelheid heeft ontrukkt en dat er een schrijver gevonden kon worden, R. de Bock, die in staat was er talrijke belangwekkende bijzonderheden

van te boek te stellen. De platen, alle potloodteekeningen, zijn uitstekend. Vlot geteekend, maar niettemin juist en duidelijk in alle onderdeelen. Achtereenvolgens worden de volgende typen behandeld: de Pleit, het oudste type, waarvan vele der andere vormen zijn afgeleid, de Otter, een bij uitstek fraai schip, dat doet denken aan de Poon, die wij in dit boek missen (maar rond 1900 was die ook reeds ter ziele!), de Gaffelschuit met haar merkwaardige tuig zonder boom en met geerden aan de gaffelnok, de Brabantse Schuit, de Beurtschuit, de Steenschuit, de Tjalk met haar verschillende variëteiten, de Aak met haar overnaads gebouwde huid, de Klipper, de zeer eigenaardige Westerling, die in Belgisch en Fransch Vlaanderen thuis hoort, en eenige soorten van jaagschepen, zooals de plomme Waal of Chaland en de welbekende spits, die alles behalve spits is. Ook de Herna met zijn typische roer. Aan visschersschepen vermelden wij de Knaats, de Mariakerksche Jol, de Antwerpse Sloep, de Hoogaars, de Hengst, de Lemmerhengst, een bastaard tusschen een hengst en een Lemmeraak, den Botter, den Blazer, de uit Friesland geïmporteerde Lemmeraak, de Boeieraak en de Tholensche Schouw. Tenslotte vinden wij nog eenige soorten van bijbooten beschreven en afgebeeld, dikwijls gebouwd naar de algemeene lijnen van het schip, waarbij zij behooren.

Een belangrijke uitgave is dit, die in geen scheepstechnische bibliotheek mag ontbreken.

v. K.

WATERSPORTLIEFHEBBERS!

Uw vaartuig, dat meer nog dan in andere tijden een kostbaar bezit vormt, kunt U niet onverzekerd laten. De „Bestevaer”-polis van „De Zeven Provinciën” biedt U de best denkbare dekking. „De Zeven Provinciën” neemt niet alleen de financiële gevolgen eener schade, hetzij aan eigen schip of door Uw aansprakelijkheid tegenover derden voor haar rekening, maar — en dit is van het grootste belang — zij werkt er in alle opzichten toe mede, dat de schade zonder vertraging wordt hersteld. Naast ruime voorwaarden — concurrerende tarieven.

Uitvoerige inlichtingen worden U gaarne verstrekt door Uw makelaar of de
Assurantie Maatschappij „De Zeven Provinciën” N.V.
— s-Gravenhage — Javastraat 1a — Tel. 11.57.13 *



KAPITAAL
geplaatst en gestort
f 1.000.000.—