



anwb.nl/watersport, de site voor watersporters

1960



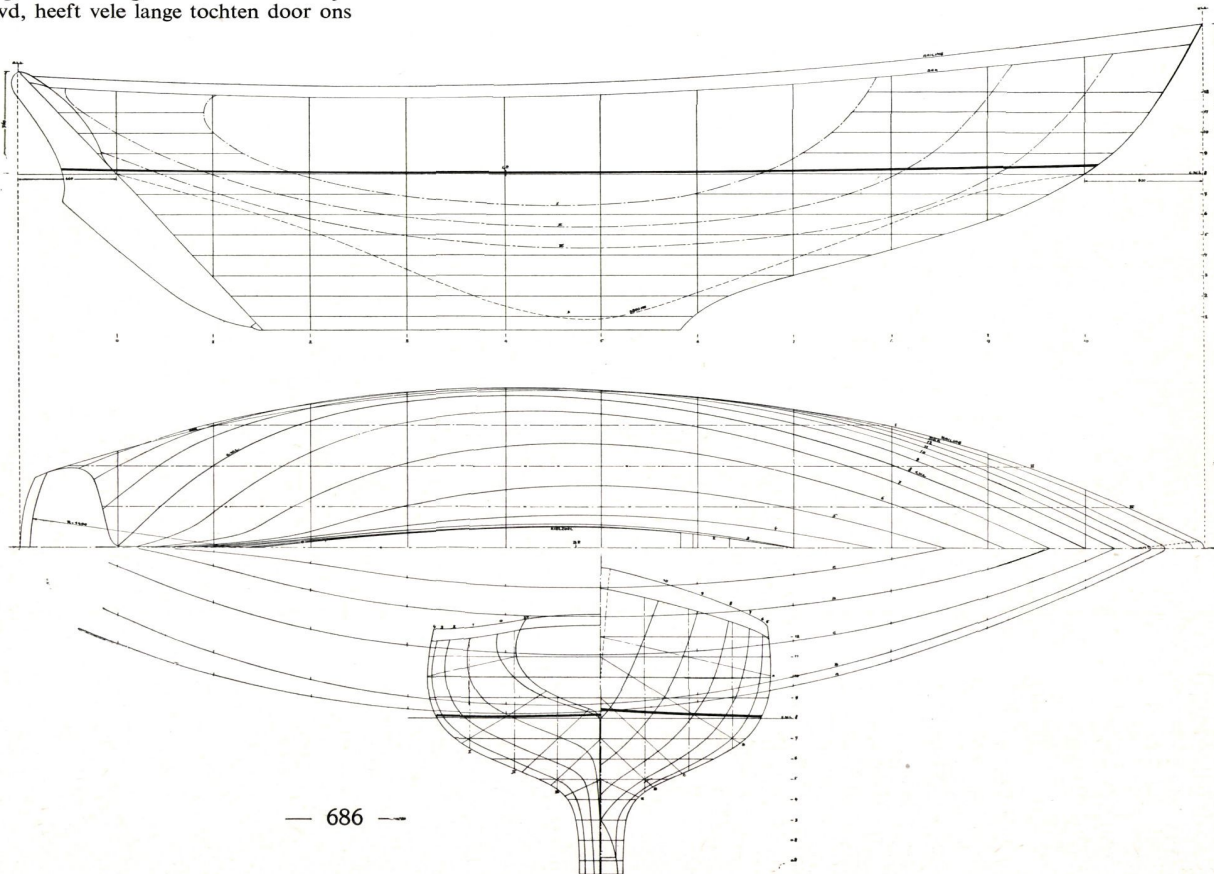
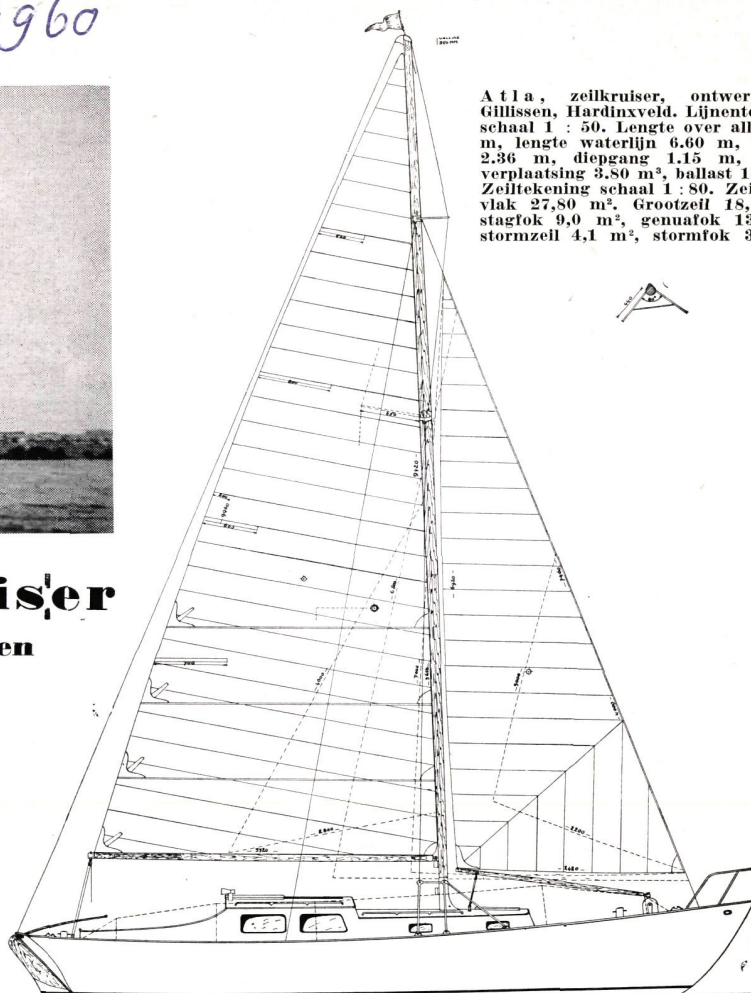
ATLA, zeilkruiser naar ontwerp Th. Gillissen

Wij werden in de gelegenheid gesteld het ontwerp te publiceren van een zeilkruisertje, ontworpen door de heer Th. Gillissen te Hardinxveld, waarvan deze zegt, dat het een van de meest gevraagde typen is van deze tijd. Dit schip werd in 1957 in gebruik gesteld. De ontwerper merkt bij het ontwerp het volgende op:

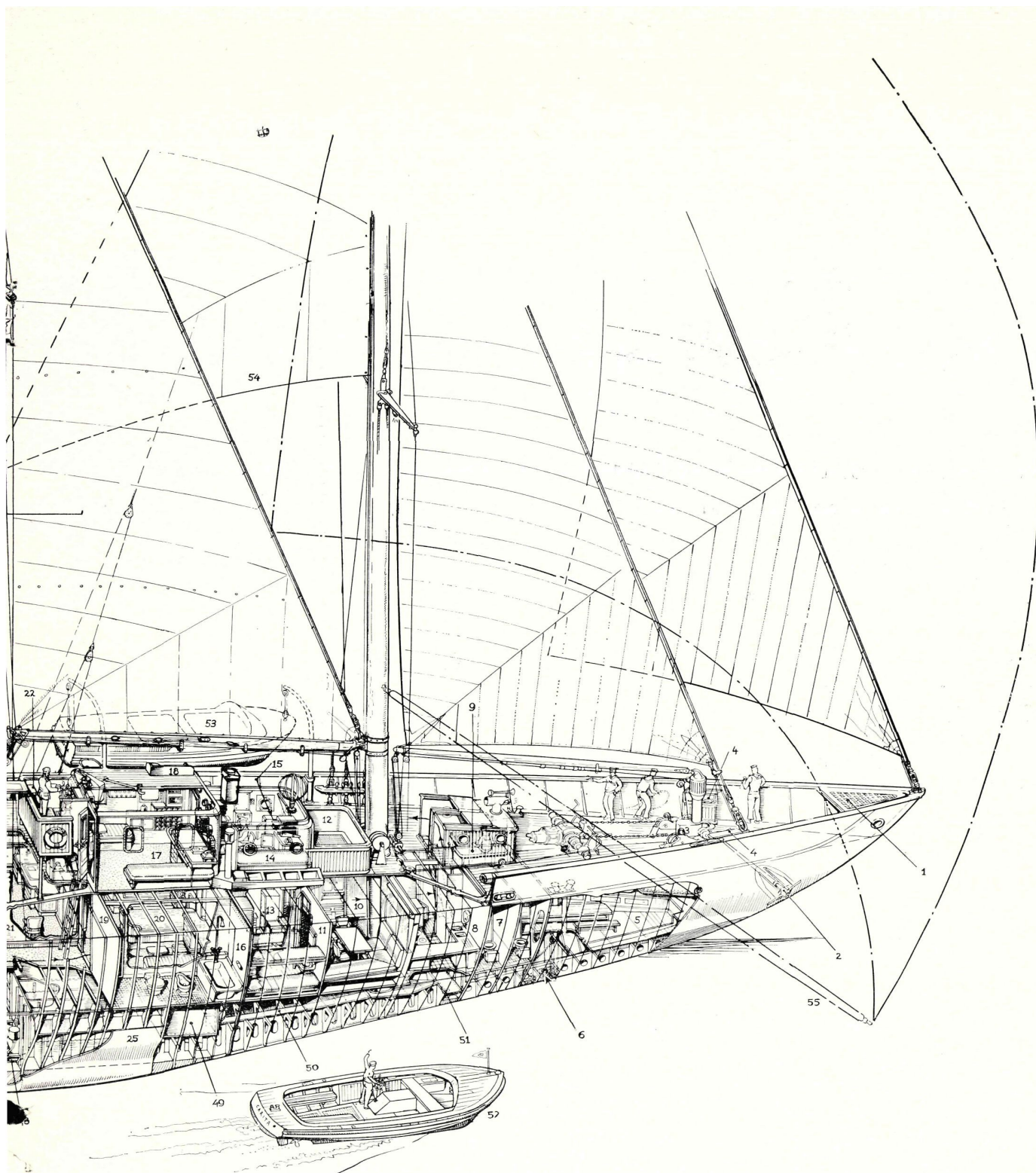
Hoe het ontwerp tot stand kwam

In 1946 tekende ik voor de heer L. van Deursen te Haarlem een stalen knikspant zeiljachtje van $7,00 \times 2,30$ m. Dit scheepje, waarvan het ontwerp gepubliceerd werd in De Waterkampioen van mei 1950 en van welk type nadien nog verscheiden stuks zijn gebouwd, heeft vele lange tochten door ons

Atla, zeilkruiser, ontwerp Th. Gillissen, Hardinxveld. Lijnentekening schaal 1 : 50. Lengte over alles 8,06 m, lengte waterlijn 6,60 m, breedte 2,36 m, diepgang 1,15 m, waterverplaatsing 3,80 m³, ballast 1300 kg. Zeiltekening schaal 1 : 80. Zeiloppervlak 27,80 m², Grootzeil 18,80 m², stagfok 9,0 m², genuafok 13,0 m², stormzeil 4,1 m², stormfok 3,3 m².



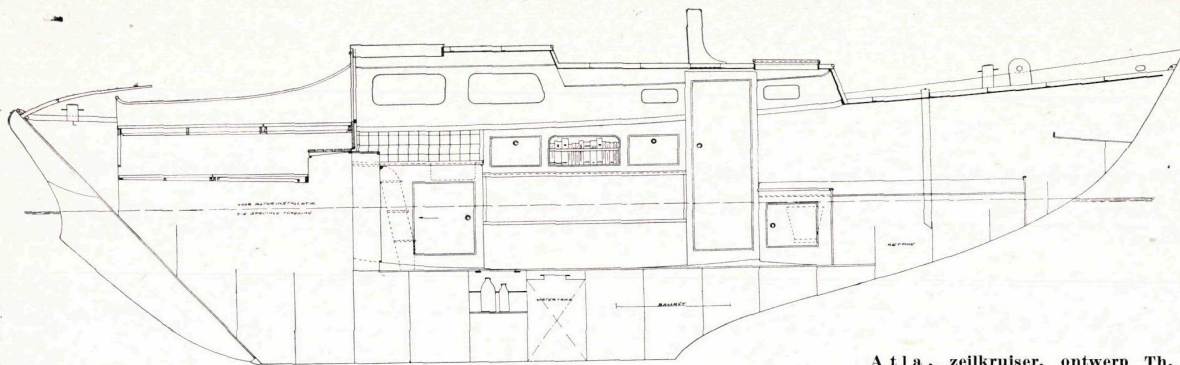
— 686 —



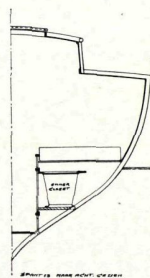
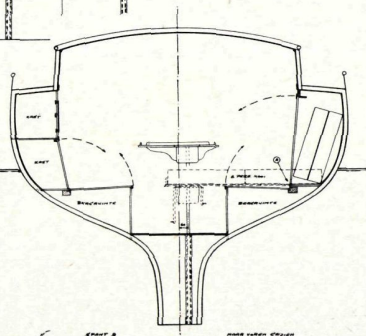
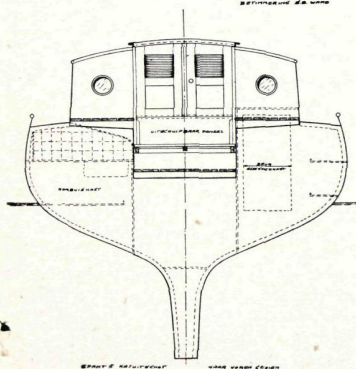
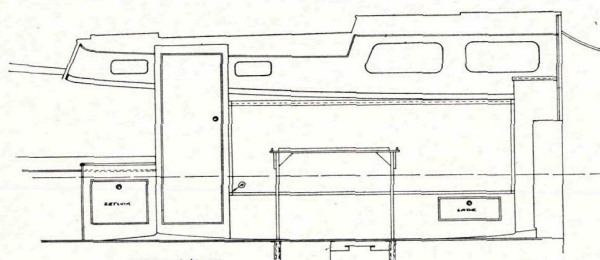
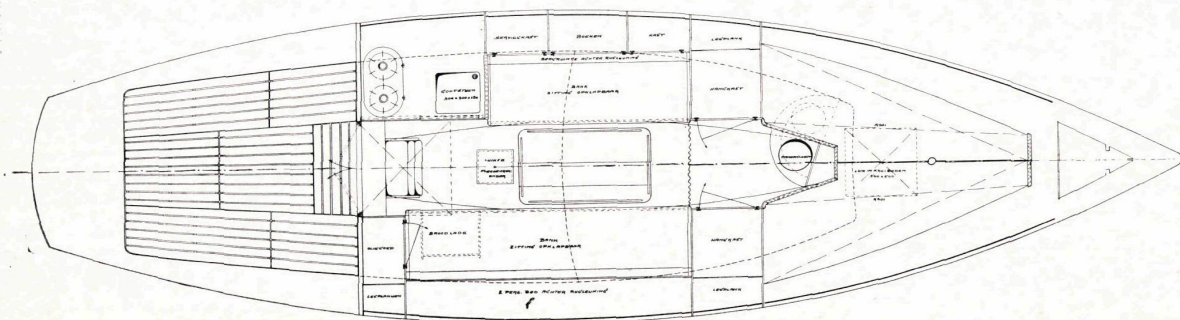
- 32. Linnenkamer.
- 33. Conferentiekamer-eetzaal.
- 34. Salon.
- 35. Uitschuifbare dektafel.
- 36. Hulpstuurstand met dochterkompas.
- 37. Klimaatregelingsapparatuur.
- 38. Oliekoeler voor de reductiekamers en keerkoppeling.
- 39. Zaahtout van de motor-fundatieconstructie.
- 40. Drie elektrische waterpompen van links naar rechts voor resp. toilettenbediening - dekwassen en lenspompen - en algemene drinkwatervoorziening.

- 41. Hulpmotor - generatoreenheid, twee dito aan bakboord.
- 42. Davey-Paxman diesel 597 pk, idem aan bakboord.
- 43. Loodballast.
- 44. Brandstoftank, 17 ton totaal inhoud.
- 45. Smeerolietank, 1000 liter.
- 46. Elektrische omvormer.
- 47. Moederkompas.
- 48. Echo-lood-zender.
- 49. Vrieskamers.
- 50. Doorlopende kielconstructie.

- 51. Technisch-hulpdek voor het onderbrengen van verschillende installaties, klimaatregeling, elektrische uitrusting en diverse leidingaansluitingen.
- 52. Werksloep, 22 voet met ingebouwde motor.
- 53. 22 voet runabout.
- 54. Masttopzeil, dacron.
- 55. Oliefilters.
- 56. Koolzuurflessen, onderdeel van het automatische brandbeveiligingssysteem.



Atla, zeilkruiser, ontwerp Th. Gillissen.
Inrichtingstekening schaal 1 : 50.



2.36 m, de diepgang 1.15 m. Daar werkelijke stahoogte in een scheepje van deze grootte niet te bereiken is, werd hier niet tot het uiterste gegaan en werd de opbouw betrekkelijk laag gehouden.

Het lijnenplan toont een scheepje met gestrekte lange lijnen en een grootspant zonder sterk uitgesproken kim. Het scheepje bleek onder zeil levendig en soepel in zijn bewegingen te zijn. De snelheid overtrof de verwachtingen aanmerkelijk, zowel onder zeil als op de motor. Opvallend is, dat zowel onder zeil als onder motorkracht de vorming van een hekgolf grotendeels achterwege blijft, terwijl ook de boeggolf minimaal is.

De zeiltekening toont een normaal toren-sloepuig. Het maststrijken geschiedt met liertje, bokkepoten en slingerwanten, als op zovele Haarlemse zeiljachten, een installatie, die te allen tijde gereed is voor gebruik, hetgeen op tocht van grote waarde is. Van alle beslagen voor de rondhouten enz. werden detailtekeningen gemaakt. Ze zijn uitgevoerd van 2 en 3 mm gegalvaniseerd ijzer.

De inrichting wijkt in zoverre af van de gebruikelijke, dat in de kajuit alleen aan stuurboord een kooi is. Met neergeklapte rugleuning vormt dit een één-persoons kooi, na verder uittrekken een 2 persoons kooi. Aan bakboord is een korte bank met veel bergruimte en de kombuis. Als watertank werd een spantvak benut, dat een inhoud van 80 l bood. De tank is inwendig gecementeerd.

Voor hulpmotor viel de keus op een Coventry Victor diesel, die max. 9 pk bij 2000 omwentelingen per minuut oplevert. Overbrenging naar de omkeerbare schroef van Verhey is door middel van 4 V-snaren en pulleyschijven van zodanige afmetingen, dat een reductie van 2:1 verkregen werd. Zowel motor als schroefas liggen horizontaal, de schroefas loopt onder het motorblok door. De motor is voorzien van een gesloten koelsysteem. Als tank voor het koelwater werd weer een spantvak benut. De uitlaat is gedeeltelijk watergekoeld en voorzien van

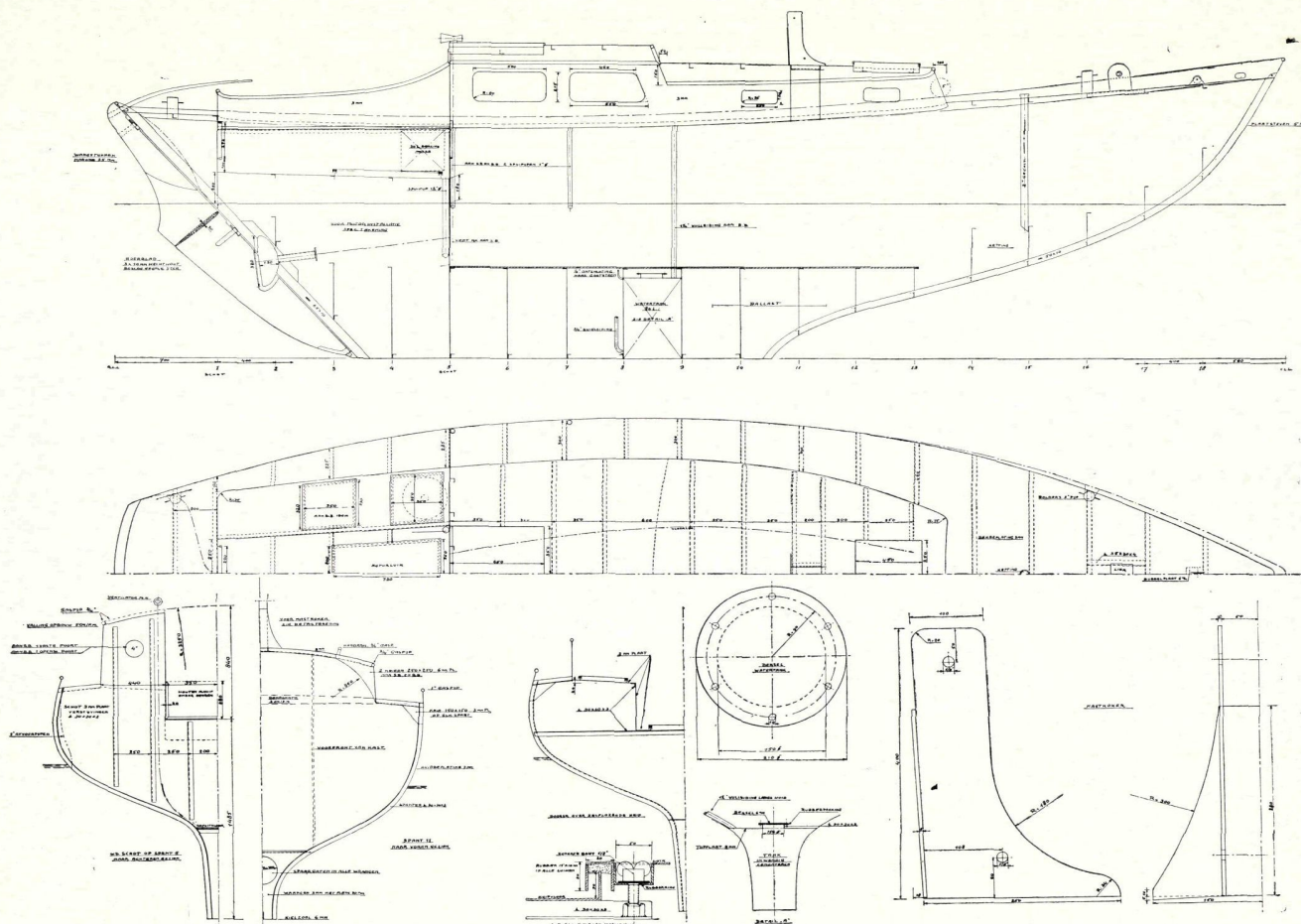
land gemaakt. Het is altijd een prettig bewoonbaar en veilig scheepje gebleken, met behoorlijke zeileigenschappen en redelijke snelheid.

Nu is het zo, dat een liefhebber van het maken van tochten dikwijls op de uit- of thuisreis over het IJsselmeer komt en dit water was voor de Op Goed Geluk met z'n volle voorspanen, niet het meest geschikte. Daar de wens bestond ook wat meer wekeends op het IJsselmeer door te brengen, besloot de eigenaar zijn scheepje te verkopen en een meer zeewaardig zeiljacht te bouwen.

In 1955 kreeg ik opdracht hiervoor een ontwerp te maken.

Dat het een platgatjachtje moest worden met flink invallende spantvorm stond reeds lang vast, daar dit een langgekoesterde wens was van de opdrachtgever. Verdere punten waren vier slaapplekken, veel kastruimte, niet te groot zeiloppervlak en een ingebouwde hulpmotor. Het houtwerk buitenom moest beperkt blijven tot de kajuitdeurtjes en losse roosters in de zelflozende kuip.

De lengte o.a. werd 8.06 m bij een waterlijn lengte van 6.60 m. Grootste breedte werd



Atla, constructietekening schaal 1 : 50.

2 knaldempers, zodat het geluid tot een minimum wordt beperkt. De snelheid onder motor bedraagt bij 1600 omw. 12 km per uur. De heer T. Franse, leverancier van de motor, heeft met zijn adviezen veel bijgedragen tot een geslaagde inbouw van de kleine diesel.

Na de ontwerper mogen wij de eigenaar-bouwer, de heer L. van Deursen, aan het woord laten, die het volgende over de bouw en het gebruik van zijn jacht schrijft:

Hoe de Atla werd gebouwd

In 1955 kreeg ik de tekening van dit zeil-jachtje van de heer Gillissen en toen kwam de vraag naar voren waar het jachtje gebouwd zou worden en wel zo, dat alle soorten gereedschap voor ijzerwerk bij de hand waren. Ik was n.l. van plan zoveel mogelijk zelf te doen. Alleen de huid was een probleem, waar ik als leek tegenop zag. Het risico om platen te verknoeien achtte ik te groot met het oog op de hoge ijsenprijzen. Gelukkig vond

ik de heer Verharen van de werf de Rietpol te Spaarndam bereid mij te helpen. Hij gaf mij de beschikking over de machines en zou de huid laten vervaardigen.

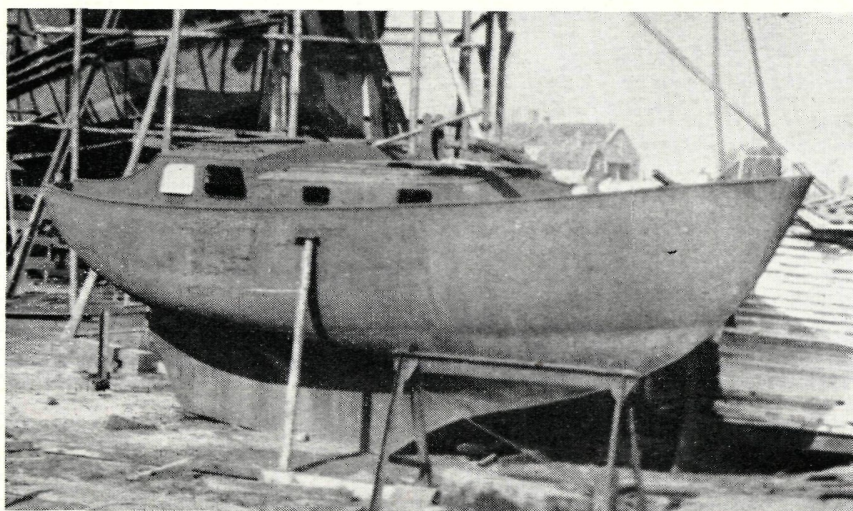
Nu ik zo ver was, kon het spantenvloertje worden opgezet. Dit werd vervaardigd van board. Op het vloertje zette ik alle spanten en punten voor de sentlijnen uit. Na twee maanden kwamen de spanten zelf aan de beurt. Deze werden vervaardigd van hoeklijn 30 x 30 mm met de flens naar binnen, zodat later het grondhout er achter klem geslagen kon worden.

Toen alle onderdelen klaar waren, hechtte ik de gedeelten van de spanten met dekbalken en verstijvingen aan elkaar. Een lasser laste ze naderhand af.

De afgelaste spanten en de voor- en achterstevan werden op een kielzool van 10 mm dikte bevestigd. IJzeren strippen kwamen over de punten van de sentlijnen, die op de spanten waren aangegeven, zodat het geheel stevig stond. Het beplaten kon nu beginnen.

Ondertussen ging ik verder met het vervaardigen van dek, opbouw, zelflozende kuip en beslag. Na een jaar was het zover, dat de boot dicht was en de omkeerbare schroef van Verhey er in gemonteerd kon worden. Hierbij werd een flens in de boot gelast, waarna de schroefaskoker in de flens werd

(Slot op pag. 698)



Atla, bijna gereed voor de tewaterlating.

ATLA, zeilkruiser

(Vervolg van blz. 688)

geschroefd, zodat de nylon lagers geen hitte ontvingen.

Het ontroesten en slijpen van de naden nam twee maanden in beslag. Vervolgens ging het schip in de primer, waarna het tweemaal in de glansverf werd gezet. Daarna ging het te water.

De motorinstallatie werd naderhand ingebouwd. Hierbij had ik de assistentie van een zeilvriend.

In augustus 1956 begon ik met de binnenbetimmering. Deze bestond uit occumehchthout, afgezet met mahonie lijsten. Acht maanden werk zat erin voordat de eerste laag lak erop kwam.

Het monteren van de bokkepoten, slingerwant en lier, het halen van de mast en rondhouten was nog maar een peuleschilletje en zo kwam het, dat ik in juli 1957 met de boot op weg ging naar Alkmaar waar de tuigage verzorgd zou worden. Na een week, toen ik de schuit weer ging halen, keek ik mijn ogen uit. Eindelijk was het een zeilschip geworden, waarnaar ik jaren had verlangd. De mast e.d., die werden vervaardigd door de fa. Termetz en de tuigage van de fa. v. Wijk te Alkmaar stonden er allemaal piekfijn op.

Ongeveer 2000 uur waren er nu gewerkt, nu kon er eens aan zeilen worden gedacht. Ik brandde van verlangen om de resultaten te voelen en te zien. Deze vielen danig mee. Het bleek bij een lekker windje, dat de zeilcapaciteiten zeer goed waren. Het schip liep scherp aan de wind, draaide prima en bleek zeer snel.

In de vakantie, die in augustus viel, heb ik door het slechte weer niet veel kunnen zeilen. Was het echter droog, zodat het tuig erbij kon, dan bleek wel, dat het schip in alle opzichten voldeed.

Varende op de motor bleek, dat de Coventry Victor diesel een betrouwbare hulp aan boord was. Het trillen was gering en volgens mij zeker niet erger dan van een benzinemotor van ongeveer hetzelfde type. De hoofdzaak is echter, dat men zich houdt aan de instructies van de Fa. Franse, die mij van alle mogelijke adviezen heeft voorzien. En het varen was lekker voordelig, want heen en terug van en naar Haarlem met een omweg naar Arnhem, vergde ongeveer 30 l dieselolie van 17 cent. Al met al vond ik de motor met de schroef van Verhey een ideale combinatie.

Ook de kapiteinse was danig in haar nopjes, vooral met de binnenbetimmering en de inrichting van het schip, dat een zee van bergruimte heeft.

Voor diegenen, die ook eens van plan zijn zelf een scheepje te bouwen kan ik nog vertellen, dat in Haarlem veel schepen door amateurs worden gemaakt. In de vereniging „Watervrienden”, waarvan ik lid ben, werden in de afgelopen zes jaar ongeveer twintig schepen van hout of staal zelf vervaardigd, zodat wij met elkaar een zekere amateur-ervaring kregen, die wij graag aan andere mededelen, die er interesse voor hebben.

Er rest mij verder niets dan de ontwerper, mijn zeilvrienden en collega's van de K.N.S.M. te bedanken voor alle raadgevingen, die het voor mij mogelijk hebben gemaakt om met bescheiden middelen zo'n jachtje te bouwen.

Het is met bijzonder veel genoegen, dat wij dit ontwerp plaatsen, niet alleen omdat wij de Atla een in het algemeen geslaagd

kruisertje vinden, maar vooral ook omdat hieruit blijkt wat door een amateur-bouwer bereikt kan worden. Het bouwen van een dergelijk schip van bijna vier ton gewicht is voorwaar geen kleinigheid, zelfs als men bij het vervaardigen van de stalen romp deskundige hulp krijgt. Het voorbeeld, dat de heer Van Deursen heeft gegeven, verdient veler navolging — maar men zal zich van te voren terdege rekenschap moeten geven waaraan men begint!

Wat nu het ontwerp betreft: de lijnentekening getuigt van het streven van de ontwerper naar een matige waterverplaatsing zodat een niet te groot zeiloppervlak voldoende zal zijn zonder dat aan de zeileigenschappen en snelheid te kort wordt gedaan. De lange lijnen zijn voor een scheepje van deze lengte en breedte slank en vooral de sentlijnen verlopen mooi. De spantvorm vertoont voldoende kim, zodat ondanks de matige diepgang en mede dank zij de breedte een behoorlijke mate van stabiliteit wordt bereikt, hetgeen voor een toerjacht bepaald gewenst is.

De ontwerper schrijft, dat hij „ernaar gestreefd heeft een zo slank en elegant mogelijk scheepje te maken, ofschoon hierbij de persoonlijke smaak sterk spreekt”. Dit is inderdaad het geval en toch geloven wij dat

het uiterlijk van de Atla de meeste zeilers zal bevredigen, mits men zich goed voorstelt, dat dit een toerjacht is met korte overhangen. Deze overhangen harmoniëren goed, de forse zeeg'en de opbouw van eenvoudige vormgeving passen goed bij elkaar.

Het zeilplan laat weinig bijzonders zien. De stagfok wordt op een boom gevoerd, zodat deze bij het overstag gaan zich zelf bedient, hetgeen een groot gemak is. Wanneer het weer daarvoor geschikt is, kan een flinke genua in plaats van de boomfok worden gezet.

Over de inrichting behoeft na de verklaring van de ontwerper niets gezegd te worden. Wij zouden de voorkeur geven aan twee éénpersoons kooien in de kajuit. Door het voeteneind van de bakboord-kooi in de kast te laten steken zou dit mogelijk zijn, zij het ten koste van bergruimte.

Hetgeen hiervoor over de motorinstallatie wordt verteld verdient de aandacht — te zelden wordt gedacht aan de mogelijkheid van snaar-overbrenging, die zoveel meer vrijheid kan geven bij de motor-opstelling.

De bouwtekening verdient ook zeer de aandacht — nadere verklaring is niet nodig.

Wij vinden Atla een geslaagd ontwerp, waaraan ontwerper en eigenaar zeker plezier zullen beleven.

J. L.

Onze lezers aan 't woord

EB OF LAAGWATER

Als onderschrift van de foto op pagina 563 van nummer 1950 van half juni, van het droogvallen van Engelse jachten in de baai St. Helier op Jersey staat als tekst:

„Merkwaardig is ook hoe de jachten, die bij eb droogvallen, met stelten gestemd worden.”

Naar mijn smaak had hier beter kunnen staan: „... die bij laagwater droogvallen”.

Eb is in het algemeen het atropend of vallend tij, al vallen dan de horizontale en verticale waterbepalingen lang niet altijd samen, bij Dover scheelt dit bv. bijna 5 uur.

In kranten en dergelijke niet specialistische bladen wordt vaak gesproken over eb en vloed bij plaatjes van zeer laag of zeer hoog water. Naar mijn mening is het beter om in ons tijdschrift de termen laagwater bij laag water en hoogwater bij hoog water te gebruiken. Het kan namelijk bij laag water nog door ebben of al weer vloeien en omgekeerd kan er nog vloedstroom of ebstroom bij hoog water zijn. Laagwater en hoogwater zijn statische toestanden, eb en vloed daarentegen zijn horizontale waterbewegingen: voor een zuiver gebruik van deze ons dierbare begrippen in De Waterkampioen kom ik gaarne op.

Wassenaar, 5 juli 1960.

H. A. BICKER CAARTEN

Wij zijn warme voorstanders van het gebruiken van de juiste termen, waarvoor de schrijver pleit. Wij zijn het echter met zijn kritiek niet eens. De jachten vallen droog bij eb en zijn bij laag water droog gevallen. Redactie.

POSTZEGELS UIT SINGAPORE

Naar aanleiding van een foto in De Waterkampioen van april stuur ik u de hele serie postzegels, die in Singapore is uitgegeven met afbeeldingen van schepen. Dat het grotendeels zeilschepen zijn, is overigens niet erg verwonderlijk: de zeilschepen nemen daar een veel belangrijker plaats in dan hier in West-Europa. In de haven liggen dan ook veel meer zeilbootjes dan motorvaartuigen, zoals u op de twee-dollar zegel nog wel vaak kunt zien. Maar het doet een zeilershart goed deze mooie zegels te bekijken! Mijn ouders brachten ze vorige week mee uit Singapore, vandaar dat u ze nu pas krijgt.

Voorburg, juni 1960.

JOANNES LUGT

Postzegels uit Singapore. Van deze serie reproduceer ik alleen die met schepen er op. De 25 cents zegel vertoont een vliegmachine, de \$1 zegel een standbeeld, de \$5 zegel een wapen. De afmetingen van de zegels met cents-waarden zijn 30 bij 22 mm, van de \$2 dollar-waarde 37 bij 27 mm, de andere dollar-waarden zijn in staand formaat van dezelfde afmetingen.

