

Beoordelingsrapport: *De Steijnard*

Naam schip:	De Steijnard
Type schip:	Draak
Ontwerper:	Johan Anker
Ontwerpjaar:	1929
Bouwer:	Het Fort
Bouwjaar:	1940
Lengte over dek:	8,88 m. (volgens ontworpen maten)
Lengte c.w.l.:	5,66 m. (volgens ontworpen maten)
Breedte:	1,90 m. (volgens ontworpen maten)
Diepgang:	1,50 m. (volgens ontworpen maten)
Displacement:	1,65 ton (huidig minimum gewicht)
Ballast:	1000 kg. (huidig maximum gewicht)
Type romp:	S-spant
Bouwwijze romp:	Hout, lattenbouw
Bouwwijze dek:	Hout multiplex
Bouwwijze opbouw:	hout
Tuigvorm:	2/3 ^e tuigage
Rondhouten:	hout
Zeiloppervlak:	Volgens oorspronkelijk ontwerp 20 m ² (fok en grootzeil)

Beschrijving

De Drakenklasse werd ontworpen in 1929, met als oorspronkelijke bedoeling een door middel van een goedkoop te bouwen eenheidsklasse tot een sportief en goed zeilend schip te komen, zowel geschikt voor wedstrijd- als toerzeilen, waarin door twee man geslapen moest kunnen worden, en er tijdens het wedstrijdzeilen in ieder geval ook bagage meegevoerd kon worden om na afloop “passend gekleed” aan het diner te kunnen verschijnen!

Er werd in de beginjaren dan ook uitsluitend naar het wedstrijdevenement overgezeild, en de boot diende daartoe dan ook voldoende zeewaardig te zijn.

Het oorspronkelijke tuigplan uit 1929 bestond uit een mast met een naar de top van de mast lopend hoofdstag met een enkel stel brede zalings halverwege de mast, waarbij het fokkestag even boven de zalings aangreep, en op spanning gehouden werd door op hetzelfde punt aangrijpende bakstagen. De boot was uitgerust met een enkel hekstag, met als tegenhanger een loos 2^e voorstag dat bijna op de punt van de boeg aangreep. De boot voer enkel een fok, en mocht een ballonfok voeren die te loevert werd gezet (maar dus niet om het voorstag heen werd geschoot).

De boot was bij veel wind wat te loefgierig, maar hoewel de klassevoorschriften nooit de exacte plek van de mast hebben voorgeschreven- bleef men trouw de plek van de mast volgens tekening handhaven.

In het jaar 1936 werd in Nederland de Drakenklasse ingevoerd.

In 1937 stond de Drakenklasse de nieuwerwetse genua toe, maar het gebruik ervan was lastig: wilde men dezelfde hoogte varen als bij het gebruik van de fok, dan diende de genua binnen het hoofdwant te worden geschoot; maar dat leverde bij meer wind en bij een knik-in-de-schoot-koers natuurlijk op dat de genua lelijk tegen het hoofdwant aan stond.

Aanvankelijk bleef men hiermee doormodderen, maar na in september 1945 publiceerde het blad “Yachting World” een alternatief tuigplan van de schotse McGruer-werf (die voor de oorlog al een twintig tal Draken voor de in Schotland bloeiende klasse had gebouwd) dat aan de bezwaren van het oorspronkelijke tuigplan tegemoet kwam.

Het Permanente Comité van de Drakenklasse (bestaande uit elk twee representanten uit Noorwegen, resp. Zweden en Denemarken) reageerde in 1948 met een (nauwelijks van het McGruer- zeilplan afwijkend) alternatief dat door Johan Anker werd getekend. Anker overleed kort daarna, en heeft de wijzigingen niet meer in de praktijk mee mogen maken. Het is nog steeds het huidige tuigplan van de Draak: een diamantverstaging op 2/3^e van de mast aangrijpend, waarbij het hoofdwant niet meer bovenaan aangrijpt, maar op het punt van de diamant-zalings. De hoofdwantspreiders hebben hun aangrijpingspunt op de mast nog steeds halverwege de mast, maar zijn flink korter en komen flink binnen de dekrand aan dek, zodat de genua zonder op het hoofdwant te schavielen geschoot kan worden.

Het gevolg van dit nieuwe (en uiterst efficiënte) tuig met zijn korte zalings en smalle spreiding is natuurlijk wel dat de krachten van dit nieuwe tuigplan op de romp zo ongeveer verdubbeld zijn, en ook resulteerde in een veel grotere compressie van de houten masten.

Het gevolg daarvan was weer een haast onvermijdelijk doorzakken van het voorstag, dat weer een hogere spanning op de bakstagen benodigde (waarbij het aangrijpingspunt op het dek ervan daardoor naar achteren verplaatst werd). Oude foto's laten echter zien dat “sag”

(doorzakken) van het voorstag (extra spanning op ook de bakstagen veroorzaakte weer extra compressie.) onvermijdelijk een flinke bakwind van de genua in het grootzeil teweeg bracht; het alternatieve gebruik van de fok en de zelfs in het tuigplan getekende kleine fok was inmiddels (vreemd genoeg?) verdwenen.

Nu klinkt dit allemaal alsof de boot klaarblijkelijk moeilijk te zeilen zou zijn, maar gelukkig is niets minder waar. Een draak is een relatief lichte boot met een D/L-getal van 253 (een verhoudingsgetal van de Displacement tot de Waterlijnlengthe, waar het relatieve gewicht van schepen van verschillende grootte te vergelijken valt) Ter vergelijking: een goed gebouwd zeewedstrijdjacht (dat altijd zo licht mogelijk gebouwd werd) had een D/L-getal van ca. 360.

Daarbij mogen we bedenken dat dit het D/L-getal het gewicht t.o.v. de wáterlijn weergeeft. Op het lijnenplan zien we evenwel dat een Draak een in-en uittree-hoek van de senten (langslijnen) heeft die uitermate klein is, waardoor de waterlijn onder zeil aanmerkelijk langer is dan stilliggend. In golfslag dempen de boeg en de spiegel ook nog eens het stampen: hoewel ze nat zeilt behoudt ze in golfslag opmerkelijk goed haar snelheid.

Ze is gevoelig voor de langstrim: de bemanning dient zich zo ongeveer op het langsgewichtspunt te bevinden, hetgeen bij de schepen met de oorspronkelijke kajuit betekende dat men eigenlijk binnen diende te zitten. Daar de klasse-voorschriften ook nooit de minimale afmetingen van de kajuit beschreven, noch de uitvoering ervan, werd ook voor de oorlog al een enkele Draak met een wat kortere kajuit uitgevoerd, welke na de oorlog al snel gereduceerd was door een nog kortere buiskap; hetgeen ook bevorderd werd doordat rigoureuze gewichtsbesparing bij een Draak een enorme verbetering bij de lichtweereigenschappen teweeg brengt.

Een laatste aandachtspunt met betrekking tot deze onderhavige boot is de opgegeven constructie: lattenbouw, die voor een draak wel een heel eigenaardige keuze is; zéker als product van een gerenommeerde kwaliteitswerf. Waarom geen karveelbouw waar de werf zo goed in was?

Een aanvullende foto van het interieur zou niet alleen deze lattenbouw-constructie bevestigen, maar tevens laten zien of de boot al dan niet op vaste mallen is gebouwd (zoals bij een 16m₂) of toch ook op ingebogen spanten is gebouwd.

Aangenomen dat de opgegeven lattenbouw inderdaad klopt, dan blijft deze constructie bevreemdend, zeker als men bedenkt dat deze volgens de klassevoorschriften niet tot de mogelijkheden behoorde.

Wellicht is het antwoord op dit raadsel te vinden in het jaartal 1940?

De opdrachtgever was directielid bij Bruynzeel, welke sinds 1939 de beroemde Valkenklasse produceerde. Echter, daarvan kwam deze productie in begin 1941 al tot stilstand, omdat men door de voorraad kwaliteitshout heen was, die men benodigde voor de productie van het beroemde "hechthout".

Dat Bruynzeel op dat moment al niet meer de hand kon leggen op voorraden duurzaam hout, dan zal het hoogstwaarschijnlijk de werf "het Fort" ook niet meer gelukt zijn, en zal men ongetwijfeld bij de totstandkoming van deze Draak zijn toevlucht genomen hebben tot een bestaande partij latten o.i.d.

Hoe het ook zij; we mogen in dit geval dan extra van geluk spreken dat ondanks deze constructiemethode de boot tóch bewaard is gebleven; de huidige epoxy-behandeling zal haar

zeker weer haar oude stijfheid hebben teruggegeven.

De Beoordeling

Op de foto's zien we een opbouw met schuifluik van hogere proporties dan heden ten dage; leuk om een draak tegen te komen met de "oude" opbouw.

De beschrijving leert dat deze draak in lattenbouw is uitgevoerd; nu gelukkig van een epoxy-coating voorzien.

Ze heeft het "1948-tuig", waarmee de boot duidelijk beter zeilt.

De witgeschilderde romp ziet er mooi strak uit; ze is een plaatje op het water.

De beschrijving van de historie van dit schip op de site "draakzeilen" is bijzonder lezenswaardig en geeft een goed beeld van de interessante historie, aangevuld met prima fotomateriaal.

De onderhavige Draak wordt ingedeeld in de Vintage-klasse (zie voor deze klasseindelingen bijgevoegde bijlage).

Namens de toelatingscommissie,

Dick ten Cate, Maarten Lampe, Govert Munter en Gert van Soest.

Heemskerk 29-10-2014