

STALEN KIEL-MIDZWAARDKRUISER

van 8.75 m lengte

De eigenaar van het jacht, waarvan wij hierbij de tekeningen weergeven, stelde aan de ontwerper, G. W. W. C. Baron van Høevell de eisen: geschiktheid voor de binnenwateren en voor Zuiderzee, Wadden en Zeeland. En omdat hij een ervaren zeiler is, die voldoende ervaring met het bezitten en laten bouwen van schepen heeft opgedaan, werd daaraan toegevoegd de eis van een droog schip en een schip, dat goedkoop in onderhoud zou zijn.

Wat de ontwerper naar deze eisen maakte laten wij zien. Daarbij valt direct op, dat de opbouw doorgetrokken is tot de boordwand teneinde onder dek meer ruimte te krijgen. Het vóórdek is op de gewone hoogte gehouden, zodat daar een veilige plaats is om te werken en het ankergerie te bedienen. Ook achter de opbouw is de normale dekhoogte aangehouden. Waar de eigenaar wilde afzien van een zelflozende kuip, heeft men daar zeer goede beschutting van de opbouw.

De lijnen laten een vrij vol schip zien met een ondiepe kiel en flinke breedte. De hoge ligging der ballast en het betrekkelijk hoogliggende zwaartepunt tengevolge van de breede grote opbouw, vragen een ruime vormstabiliteit, waarvoor de forse kim en de breedte dienstig zijn. Het achterschip is opvallend sterk gevoegd en de daardoor ontstane gestrekte vertikalen duiden op behoorlijke snelheid bij ruime windkoersen. Het nat-oppervlak is echter vrij groot, zodat het scheepje wel wind nodig zal hebben. Terwijl de waterlijnen wijzen op een nogal dikke onderwaterscheepsvorm, laten de sentlijnen een zeer fraai verloop zien. Opvallend is wel, dat het breedste punt van de senten iets voor het midden ligt.

Voor een schip met slechts 6.5 m waterlijnlengte is de inrichting opvallend ruim. In het vooronder is onder het luik een pomptoilet opgesteld, terwijl daar een zee van ruimte is voor het bergen van zeilen, touwwerk, lampen en dergelijke. Te dikwijls zien we voor al deze noodzakelijke dingen aan boord te weinig ruimte, omdat te veel slaappleatsen worden geëist. De kajuit, die door een half-stalen schot van het vooronder is gescheiden, is zeer ruim. Daar is een U-vormige bank aangebracht om de klaptafel, die vastgemaakt is aan de stalen pijpstut onder de mast. Een dergelijke inrichting van de zitbanken belemmert naar mijn smaak te veel de verbinding met het vooronder, die toch onder bepaalde omstandigheden zeer nodig is. In het achterste deel van de roef is aan stuurboord een hondenkooi aangebracht, aan bakboord de kombuis.

Tussen voor- en achterdeel van de roef is aan weerszijden een flinke

open hangruimte. Kasten voor het bergen van kleren zijn niet aanwezig; ik betwijfel of dit zal bevallen.

De hoogte onderdek, die in de kajuit ca. 1.50 m bedraagt, is achterin verhoogd door een extra opbouw, die veel zeer praktisch is, maar die het uiterlijk niet ten goede komt. De neergang van het brede brugdek is aan stuurboord van de zwaardkast, die eigenlijk in het geheel niet in de weg staat. In de kombuis kan men zonder enige last van voorbijgangers rustig staan. Onder het brugdek en geheel van de roef afgesloten door een stalen schot is de 2 cylinder Watermota-hulpmotor opgesteld. De kuip is niet waterdicht, en al is deze zeer goed beschut, toch lijkt dit niet juist.

Voor de forse romp is het zeilplan zeer gematigd, maar het is van een zeer effectieve aard. Er is een behoorlijke keuze van voorzeilen mogelijk. Aan het fokkestag, dat tot de knik-

zalingen reikt, kunnen de kleine genua, de fok of de stormfok worden gevoerd. Aan het topstag kan de grote genua worden gehesen en daarbij kan aan het fokkestag, dat dan verder achteruit wordt aangebracht, een der fokken worden gezet. Zo krijgt men bij licht weer een kotter-, bij normaal weer een sloep-tuigage, hetgeen wel met de afschuwelijke benaming „slotter” wordt aangeduid.

De constructie is merkwaardig, want dit schip is door de Fa. Hitters Proost te 's-Hertogenbosch geheel zonder spanten gebouwd. Wel zorgen drie stalen schotten voor het dwarsverband, terwijl de overal gewelfde huid op zichzelf een grote mate van stijfheid waarborgt. Door het weglaten van de spanten wordt flink gewicht gespaard, dat de ballast ten goede kan komen. Ook het dek is zeer licht gehouden en gemaakt van plakhout op

stalen balkjes en stringerplaten. Het voordeel van een lichte constructie van het dek bij een dergelijk schip, waarbij een goede stabiliteit een der moeilijkste vraagstukken is, kan niet worden overschat.

Het lijkt geen twijfel, dat de ontwerper er in is geslaagd een goed compromis tot stand te brengen tussen eisen, die tegenstrijdig waren. Een

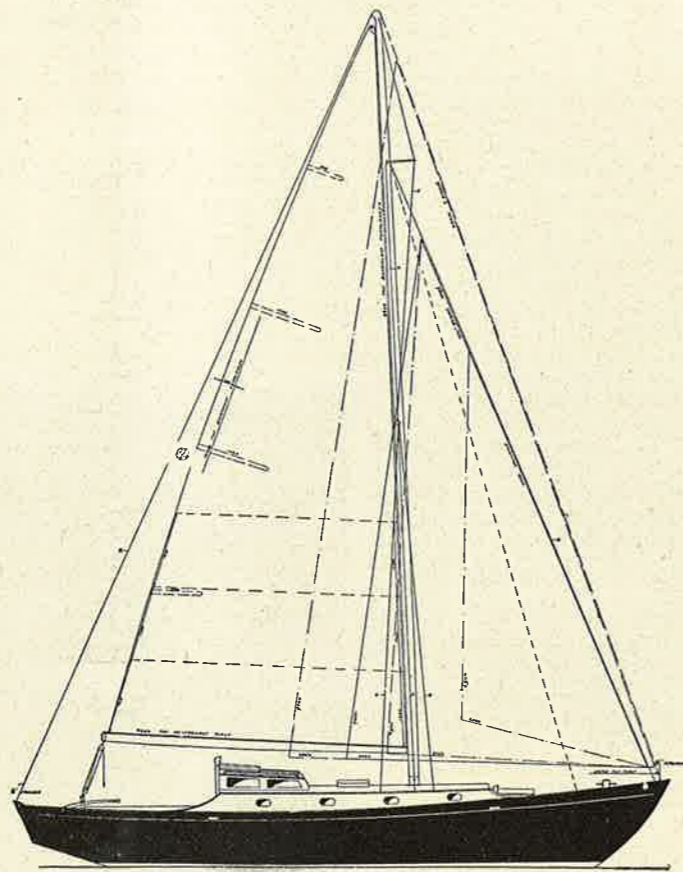
dergelijk schip zal bij licht weer in beweging water niet zo hoog aan de wind lopen als een diep kieljacht en ook bij zwaar weer zal het kieljacht in het voordeel zijn aan de wind. Met normaal weer zal het verschil echter niet groot zijn en bij ruime wind zal het voordeel ongetwijfeld bij dit kiel-midzwaard-jacht liggen.

Het scheepje ziet er ondanks het

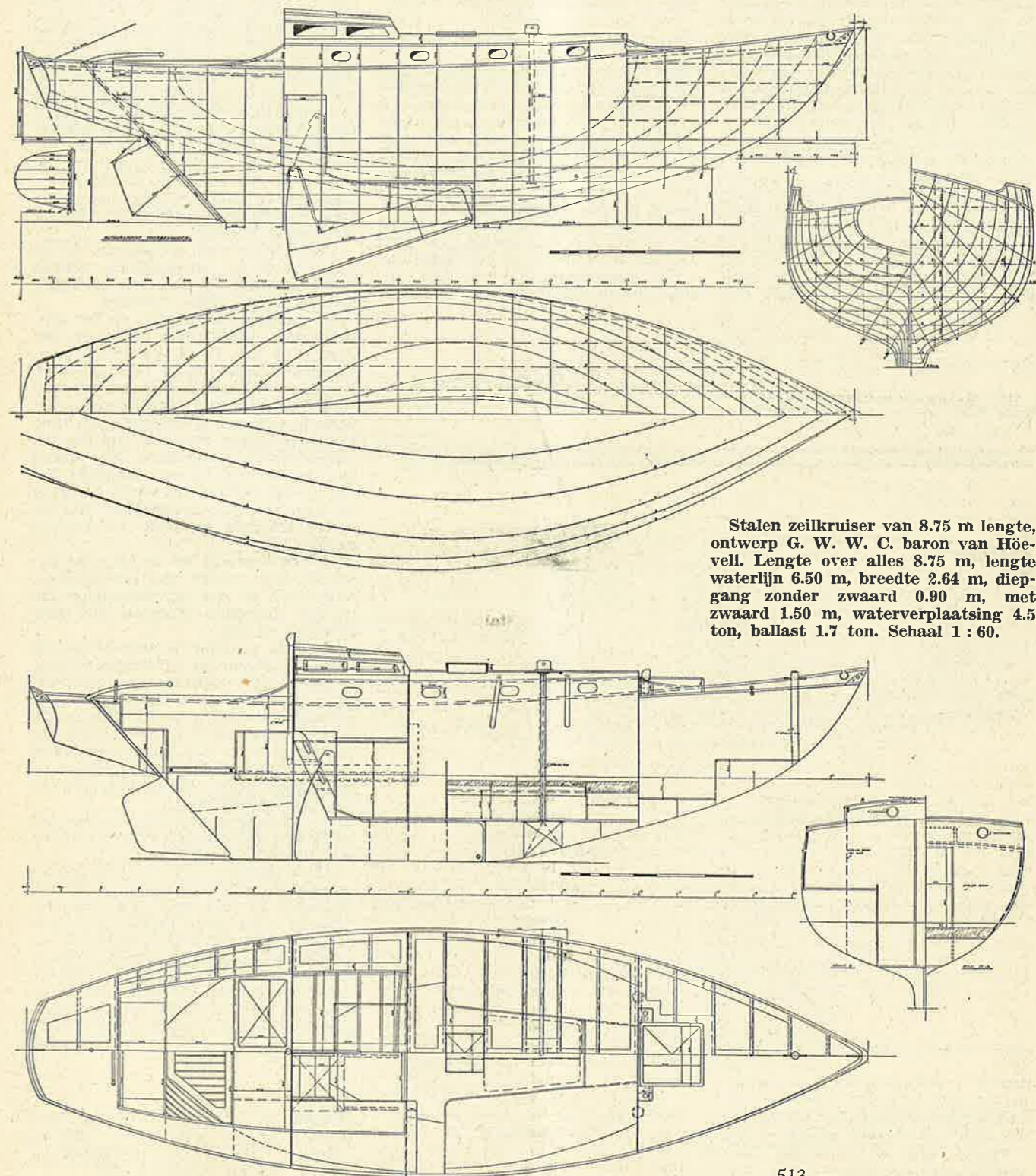
hoge vrijboord en de breede opbouw goed uit door een harmonische verhouding van voor- en achterschip. De ingenomen en afgeronde spiegel doet het daarbij zeer goed.

Met veel belangstelling zullen we de verrichtingen van dit merkwaardige jacht volgen.

J. L.



Stalen kiel-midzwaard-kruiser, ontwerp G. W. W. C. baron van Høevell. Zeiloppervlak 33.5 m², grootzeil 19.7 m², genua 2 13.8 m², genua 1 22.6 m², fok 11.8 m², stormfok 6 m². Schaal 1:100.



Stalen zeilkruiser van 8.75 m lengte, ontwerp G. W. W. C. baron van Høevell. Lengte over alles 8.75 m, lengte waterlijn 6.50 m, breedte 2.64 m, diepgang zonder zwaard 0.90 m, met zwaard 1.50 m, waterverplaatsing 4.5 ton, ballast 1.7 ton. Schaal 1:60.