



*De fraaie schoener „Zaca A Te Mona” tijdens de proefvaart op de Noordzee. Foto Theo Kampa.*

*Wie afgelopen winter in de buurt is geweest van het Amsterdamse Scheepvaartmuseum heeft daar een prachtige Amerikaanse schoener aan de steiger zien liggen. Aan de grote mast wapperde een Nederlandse vlag, maar de diepgang van 4.5 meter maakt haar uiteraard ongeschikt voor de Nederlandse wateren. In Scheveningen ligt een klassieke racer van zo'n 23 meter, enigszins verwaarloosd maar beeldschoon. Bij nadere inspectie blijkt deze slanke ietwat vermoeide dame de fameuze „Formidable” te zijn. Kennelijk naar Nederland gekomen na haar zware race-carrière. Eveneens een Amerikaans jacht namelijk uit de M-klasse. In Lelystad zag ik onlangs een zeer fraaie klassieker, een Internationale 12 meter, liggen.*

# Het klassieke

Bij de start van de Flevo-race ging een kleine vloot van zeer mooie en snelle klassieke jachten van start en in juli '93 komen er zo'n kleine 150 stuks bij elkaar in de haven van Hellevoetsluis. Kortom, het gaat goed met het klassieke jacht in Nederland. Er verschijnen er steeds meer en bestaande jachten worden aan de lopende band gerestaureerd. Waar komen ze vandaan, wat zit hier achter.

## DEFINITIE

Op gevoel weet iedereen wat een klassiek jacht behelst: grote overhang voor en achter, relatief smal in verhouding tot lengte, lange gieken en veel onderhoud. De ontwerpgeschiedenis leert dat dergelijke jachten hoofdzakelijk in de eerste helft van deze eeuw werden gebouwd. Na die tijd heeft de veranderende kennis van aero- en hydrodynamica geleid tot schepen met minder waterverplaatsing. De grootste verandering begon echter pas bij de invoering van seriebouw-schepen door de toepassing van polyester. Zeiljachten werden veel goedkoper en voor breder publiek beschikbaar. Daarmee veranderde ook het eisenpakket dat de opdrachtgever gaf aan de architecten. Gezins-schepen met veel comfort en voldoende kooien werden gemeengoed. Men kan nu op een 11 meter jacht het hele gezin meenemen op een tocht naar Denemarken. Een klassiek jacht van die afmeting, bijvoorbeeld een zes meter, was niet meer dan een snelle open boot, geschikt voor een dagje varen.

De toenemende populariteit van klassieke jachten is niet beperkt tot Nederland. Werven aan de Zuidkust van Engeland restaureren en verbouwen oude J klassers, raceschoeners en twaalfmeters voor Franse, Italiaanse en Engelse rekening.

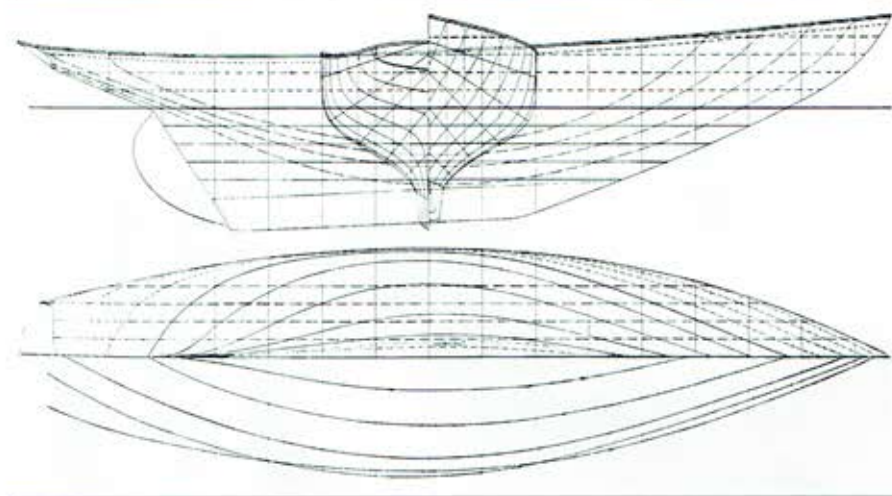
Het aandeel van Nederland hierin is relatief klein en beperkt zich o.a. tot de inzet van een architect als Gerard Dijkstra die behalve de beroemde „Endeavour” inmiddels ook de „Addix”, de „Lulworth” en de „Heartsease” op zijn naam heeft staan. Schepen van deze afmeting zijn

# Jacht in Nederland

voor Nederlandse wateren nu eenmaal ongeschikt maar zo nu en dan wordt er voor Nederlandse rekening toch een fraaie schoener gebouwd zoals eerder genoemde schoener de „Zaca A Te Mona”, getekend door Olivier Vermeer, geïnspireerd op een bestaande Amerikaanse schoener.

Naast de restauratie van klassieke jachten worden er dus nieuwe klassiekers gebouwd.

Zij beantwoorden ogenschijnlijk aan bovengenoemde kenmerken maar zijn vaak voorzien van een modern onderwaterschip. Verkleind nat oppervlak en rondspant in plaats van S spant. Eigenlijk wordt op het onderwaterschip van een modern jacht een klassieke romp geplakt, een relatief eenvoudige ingreep met de computer.



De eigenaar verkrijgt op deze manier een nostalgisch ogend schip met moderne zeileigenschappen. Hij past in de trend van het klassieke jacht en kan ook nog zeer snel zeilen. Dergelijke jachten zijn zonder meer een aanwinst voor de internationale vloot maar uit het oogpunt van cultureel erfgoed niet van belang.

Wat de meeste eigenaren van klassieke jachten beweegt is louter esthetisch. Waarom zou men in een prachtig oud pand aan de grachten wonen met een verantwoord interieur en rondzeilen in een productieboot met standaard interieur van twijfelachtige schoonheid? Het is een ten-

dens die ik zonder meer aanmoedig. Bovendien hoeft de keuze voor smaak niet altijd te leiden tot een onpraktische aanschaf. Het klassieke jacht biedt immers zeer veel zeilgenoegen. Het spreekt daarbij vanzelf dat niet de lengte over dek als criterium dient, maar de lengte waterlijn. Bij klassieke jachten bepaalt de laatste immers de mate van comfort.

Bovendien speelt het toenemende besef van beperkte tijd en vaargebied een grote rol. Wanneer men het IJsselmeer en de Oostzee als vaargebied heeft is de 8 meter bijvoorbeeld een ideaal jacht en hoeft men niet rond te zeilen op een jacht dat is uitgerust voor Kaap Hoorn.

Wil men grotere reizen maken dan bieden zowel de Middellandse Zee als Caribische zee veel evenementen

voor klassieke jachten zoals La „Nioularge” en „Antigua Race Week.”

## RESTAURATEURS

Steeds meer klassieke jachten in Nederland met eigen wedstrijdevenementen in binnen- en buitenland. Maar hoe zit het met kosten, restauratie en „know how” op dit gebied. Dit type jacht is hoofdzakelijk in hout gebouwd en hoeveel werven zijn er nog in Nederland die de kennis van zaken in huis hebben. Zijn er nog bronzen kielbouten verkrijgbaar? Is het juiste hout nog wel te vinden? Dit zijn de praktische problemen die

opdoemen voor de eigenaar van een klassiek jacht. Er zijn voldoende vaklieden die perfect hout kunnen bewerken en een zeer uitgebreide materialenkennis hebben, het maakt ze echter nog geen scheepsbouwer. Toch zijn er nog, of weer, enkele werven die restauraties goed kunnen uitvoeren.

Wat betreft de stalen, of liever ijzeren, klassiekers is de kennis legio en kan men vrijwel op iedere Nederlandse werf terecht voor restauratie. Als enige land in Europa begon Nederland in een vroeg stadium met de bouw van grote stalen jachten voor de oorlog. Vreemd genoeg zijn veel van deze jachten verdwenen. Dit laatste heeft vooral te maken met het feit dat deze jachten naar het buitenland gingen, onder andere naar gebieden met een hoger zoutgehalte (= roest). Gebrekkige conservering en het ontbreken van isolatietechniek hebben ertoe geleid dat veel stalen jachten na de oorlog „beyond repair” waren. Dit laatste is vooral toe te schrijven aan de geringe kennis van staalbouw in de betreffende landen.

Tegenstrijdig genoeg kan men dus concluderen dat de klassieke houten jachten de stalen jachten hebben overleefd, uitzonderingen daargelaten. Daarnaast moet men zich realiseren dat de Nederlandse staalbouw uit die tijd slechts een klein aandeel vormde van de totale vloot. Veel van de Nederlandse klassieke jachten die hier rondvaren zijn geïmporteerd uit landen waar uitsluitend houtbouw werd gepleegd in de eerste helft van deze eeuw.

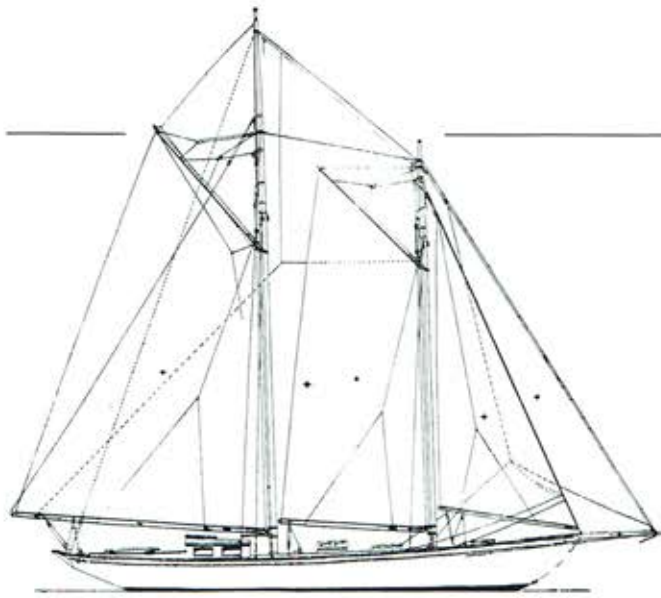
Zeilen was voor de oorlog veel meer dan nu de sport van de elite. De opdrachtgever liet een jacht ontwerpen naar zijn smaak en koos daarvoor een ontwerper en een werf: Van seriebouw was geen sprake, behalve waar het ging om de kleinere boten de z.g. eenheidsklasse.

## FORMULES

Het ontstaan van de eenheidsklasse aan het begin van deze eeuw zorgde ervoor dat met gelijke boten wedstrijd gezeild kon worden en het voorkwam

TEKST:  
JOOST VAN  
DER POST

*Schoenerjacht, ontwerp John G. Alden, Boston Mass. werd gebouwd bij B. Tuns & Zonen in Rotterdam in mei 1928. Afmetingen: 15 x 10,97 x 3,71 m x 2,11 m. Bron WK 1928.*



*Zeilplan van de 15 m schoener van John G. Alden. Totaal zeiloppervlak 109.7 m<sup>2</sup>.*

dat er niet ieder seizoen grotere en extremere boten werden gebouwd om een bepaalde wedstrijd te winnen. Het ging hier hoofdzakelijk om nationale klassen zoals de Regenboog in Nederland en de West Solent in Engeland.

De International Rule van 1906 is van zeer grote invloed geweest op de ontwikkeling van het vooroorlogse jacht in het algemeen en de internationale wedstrijdzeilerij in het bijzonder. Een aantal landen onder leiding van Engeland heeft de koppen bij elkaar gestoken om de steeds extremere ontwikkeling in rompvormen tegen te gaan.

Oudere formules zoals Thames Measurement waren ontoereikend en hadden tot gevolg dat schepen zeer smal en diep waren met een enorm tuigplan en groot ballast aandeel. Deze schepen waren niet erg zeevaardig. Andere veranderingen hebben er later toe geleid dat schepen weer breed en plat werden gebouwd. Telkens als er een formule werd bedacht wisten ontwerpers binnen de formule weer gaatjes te vinden om snellere boten te tekenen.

Zoals gezegd trachtte men deze ontwikkeling in 1906 een halt toe te roepen. Hoewel de internationale R Formule nog enkele aanpassingen heeft moeten ondergaan als gevolg van de toenemende kennis van hydro- en aerodynamica staat deze formule nog steeds overeind voor de meterklasse met de laatste versie van 1933. De R bij de internationale meterformule staat niet, zoals velen denken, voor Race, maar voor Registered.

Een van de belangrijkste criteria was de verhouding waterverplaatsing en oppervlakte zeil, waarbij tevens de hoogte van het vrijboord gunstig werd gehonoreerd. Ten dele was men er dus in geslaagd om een wat zeevaardiger wedstrijdjacht te ontwikkelen waarmee internationaal kon worden gevaren.

De meterklasse bestond uit de 5.5 meter, de 6 meter, de 8 meter, de 10 meter, de 12 meter, de 15 meter, de

De „Formidable” was bijvoorbeeld een M-klasser. De „Astri” was een Internationale 23 meter klasse maar heeft ook als J-klasser gevaren.

De dreigende internationale crisis heeft noodzakelijkerwijs geleid tot een meer bescheiden wedstrijdboot voor de Amerika Cup die vervolgens gezeild werd in de 12 meterklasse. (Dit hield stand tot eind tachtiger jaren.)



19 meter en de 23 meter. Hoewel er ook sprake is van een 7 meter kan men stellen dat de 5.5, de 6, de 8, de 10 en de 12 tot de belangrijkste klassen behoorden. Van de 15, 19 en 23 meter zijn maar enkele schepen gebouwd.

De grote schoeners uit de periode van de Thames Measurement verdwenen eind jaren twintig en werden vervangen door o.a. de J-klassers. Een belangrijke oorzaak was de opkomst van het marconituig. De Amerika Cup werd gezeild met J-klassers, omdat de Amerikanen de letterklasse hanteerde en niet aan de meterformule wilden.

## TOERJACHTEN

Vanzelfsprekend had de ontwikkeling van het wedstrijdjacht grote invloed op de zeevaardige toerjachten. Lange reizen in toerjachten werden in die tijd niet veel gemaakt behalve door de rijke excentriekeling. Met een 43 voeter werden hoofdzakelijk tochten gemaakt langs de kust, vaak met een schipper aan boord.

De constructie van deze jachten is uiteraard robuuster en enkele waren zelfs voorzien van hulpmotor.

De afmetingen zijn minder extreem, waarbij vooral de grotere breedte opvalt. Het zal niet verbazen dat juist van het toerjacht uit de jaren dertig

*De kits „Lucretia” van de heer F. Wijers, Amsterdam. Bron WK, maart 1928.*

nog zoveel exemplaren rondvaren. Een racer was immers na een paar jaar verouderd en had afgedaan. Soms werden ze omgebouwd tot toerjacht maar door de extreme vormen en relatief lichte constructie waren ze geen lang leven beschoren.

De Internationale 8 meter als toerjacht heeft het lang uitgehouden. In de eerste plaats was dit voor de oorlog de meest populaire klasse en in de tweede plaats boden ze voldoende accommodatie terwijl er niet veel bemanning was vereist in een tijd dat eigenaren zich geen schipper meer konden permitteren.

### ROL NEDERLANDSE JACHTBOUW

Hoewel ik de rol van de Nederlandse jachtbouw in die tijd vrij bescheiden heb genoemd, met name in de internationale racerij, kunnen we toch roemen op een aantal zeer fraaie jachten.

Ik denk bijvoorbeeld aan de gaffel-getuigde kits Lucretia van de heer Wijers uit Amsterdam die halverwege de jaren twintig onze wateren sierde maar ook de stalen kits van de heer Van Dusseldorp.

Dit 19 meter lange jacht, genaamd „Antares”, werd in 1928 gebouwd bij de Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch. Die werf was toen in volle glorie met maar liefst 110 arbeiders.

Tegelijkertijd werd op de werf van Tans in Rotterdam een Alden schoener gebouwd voor de familie Ruys. 15 Meter lang was dit jacht met huidplaten van 4 mm dik voorzien van een motor van 22 pk. Dit laatste wees erop dat de motor slechts van ondergeschikt belang was en er alleen toe diende het jacht af te meren.

Een jaar later liep in Amsterdam de Zonnetij van stapel voor de heren Doedes en Hoolwerff, een stalen toerjacht dat evenals de „Lucretia” en de „Antares” getuigd was met een gaffel, boegspriet en bermuda bezaan. De heren Doedes en Hoolwerff waren trouwens zeer fanatieke wedstrijdzeilers in de Internationale 6 meters en in de enige Nederlandse

Internationale 8 meter de Hollandia, waarover later meer.

Om verder nog een voorbeeld te geven van de Nederlandse activiteiten moet natuurlijk de beroemde Wishbone kits Tromp genoemd worden. Dit unieke jacht, ontworpen door de Duitser Schreiber, werd eveneens in Amsterdam gebouwd. Later werd het jacht bekend als de Urania van de Koninklijke Marine.

Begrijpelijkerwijs zijn al deze jachten uit Nederland verdwenen. Soms dinken ze op in vrijwel onherkenbare staat met grote dekhuizen en veranderde tuigplannen.

Waar is bijvoorbeeld de „Zeearend” gebleven, de beroemde sparman & Stephens Yawl van de heer Bruynzeel, eveneens gebouwd in Amsterdam in 1936?

Een zeer beroemd voorbeeld uit de hoogtijdagen van de werf in Amsterdam was de bouw van de enige Nederlandse 8 meter, de „Hollandia”, die in 1927 van stapel liep voor rekening van de heren Doedes en De Wit. Deze uitzonderlijk fraaie 8 was getekend door G. de Vries Lentsch jr. en tevens een van zijn oogappeltjes. Hij bewees zijn tekenkunde met een tweede prijs tijdens de Olympische Spelen in 1928 op de Zuiderzee.

Zoals eerder beschreven werd ook deze 8 omgebouwd tot toerjacht. Tijdens de oorlog is dit schip uit het zicht verdwenen. Meegenomen door de Duitsers die het later weer moesten afstaan aan de Russen. Daar heb ik het jacht teruggevonden tussen andere Nederlandse en Duitse klassieke jachten.

Inmiddels ben ik druk op zoek naar mogelijkheden (lees partners) om deze unieke Internationale 8 voor Nederland te redden en te restaureren.

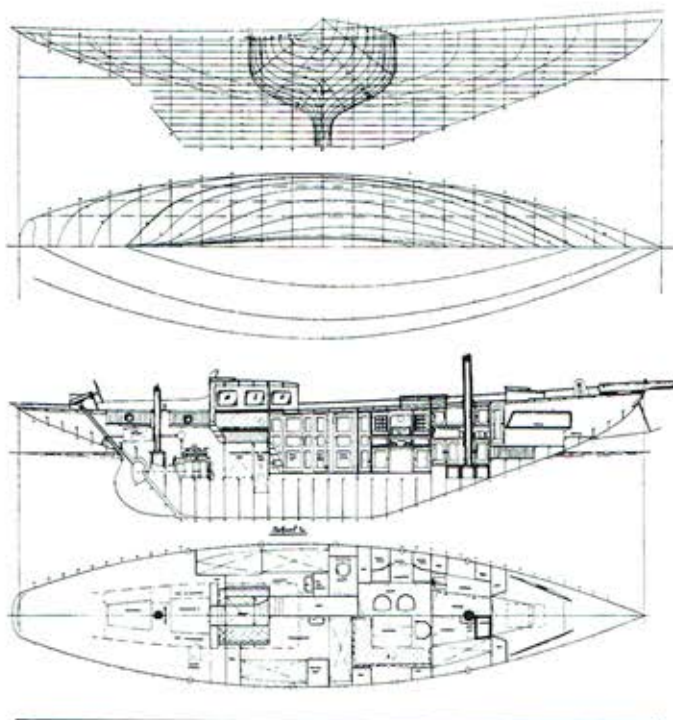
Zij is speciaal gebouwd voor de Olympische Spelen van Amsterdam in 1928 en wellicht kan ze meezeilen in de wereldkampioenschappen voor Internationale 8 meters in Nederland in 1994. Want sinds 1928 is er geen internationale wedstrijd gezeild voor 8 meters in Nederland.

Uit cultuurhistorisch oogpunt zou dit

natuurlijk een goede aanwinst zijn voor de Nederlandse vloot van klassieke jachten.

### MODERNE TECHNIEKEN?

Het is uiteraard onmogelijk alle jachten, werven en ontwerpers te beschrijven die in deze periode in Nederland actief waren. Een ding is echter zeker, van de kleinere ontwerpen van Nederlandse bodem va-



ren hier nog voldoende jachten rond waarover zeer veel te vertellen is. Zij zijn verenigd in de Vereniging voor Klassieke Scherpe Jachten.

Het bewustzijn van de monumentale waarde van deze jachten neemt snel toe en vele jachten worden weer in oorspronkelijke staat teruggebracht en gerestaureerd. Daarbij ontbreekt het soms aan kennis en/of middelen om dit zo deugdelijk mogelijk te doen. Toch ben ik ervan overtuigd dat we de „know how” in huis hebben op het gebied van expertise, vakmanschap en materialen. Uiteraard kan men eindeloze discussies voeren over wat wel en niet origineel is en in hoeverre we het drijvend erfgoed moeten aan-

*Lijnenplan en inrichtingsplan van het kitsjacht „Antares”, ontwerp G. de Vries Lentsch jr. bouw Amsterdamsche Scheepswerf. Afmetingen: 19,10 × 13,30 × 4,36 × 2,00 m. Bron WK april 1928.*



*"Hollandia" won  
„Coppa d'I-  
ta" te Genua in  
27. Bron WK  
jart 1927.*

passen aan de eisen van de moderne tijd. Stahoogte en grote kajuiten zijn daar een voorbeeld van en sommige eigenaren zijn van mening dat alleen door gebruik van veelvuldig epoxy deze jachten behouden kunnen worden. Wat dat laatste betreft ben ik overigens van mening dat men wel enige concessies mag doen mits het jacht eerst oorspronkelijk wordt gerestaureerd waarbij epoxy slechts dient als hulpmiddel en niet als lapmiddel om van bepaalde structurele problemen af te komen. Zo heeft het geen enkele zin een houten jacht in de epoxy te smeren zonder dat de spanten zijn vernieuwd of het zeilwerk is verstevigd.

Ditzelfde geldt in hoge mate voor de toepassing van modern beslag. Voor toerjachten heeft het geen zin om (vaak dure) gelagerde X-rails aan te leggen of nylon blokken te gebruiken. Vaak kan men volstaan met traditionele houten blokken met een modern binnenwerk.

Want één ding is zeker: er worden aan de klassieke jachten tegenwoordig andere eisen gesteld, niet alleen ten aanzien van comfort.

Alleen al door het gebruik van dacron zeilen is de spanning op de romp aanzienlijk toegenomen. Voor de oorlog was bijvoorbeeld het gebruik van een giek neerhouder niet gebruikelijk. Bij een windvlaag ging de giek eenvoudig omhoog en de wind waaide uit de zeilen. Door het gebruik van dacron, giek neerhouder en laag gesneden

voorzeilen ontsnapt er nauwelijks wind en krijgt de boot niet alleen meer snelheid maar nemen de krachten op romp en tuig gigantisch toe. Ook het gebruik van rvs, verstaging en modern touwwerk resulteert in immense belasting, er is immers minder rek.

Naast de restauratie is het dus van groot belang de romp te voorzien van verstijvingen en trekstangen om deze nieuwe krachten adequaat op te vangen.

Voor de wedstrijdachten waar nu weer fanatiek mee wordt geraced geldt dit natuurlijk in sterke mate. Zo zijn aluminium masten en kevlar zeilen bij de 8 meters gemeengoed geworden. Bakstagen, die vroeger op een enkelvoudig werkende staaldraad lier werden aangetrokken, worden nu doorgehaald met een vierloops takel gevolgd door een selftailing lier, waarmee veel meer kracht kan worden gegenereerd.

Men kan zich terecht afvragen of deze ontwikkeling bij het hergebruik van klassieke jachten niet een halt moet worden toegevoerd.

Het dilemma bij de wedstrijdklasse is evident; enerzijds wil men goed presteren, anderzijds wil men de boten niet uit elkaar varen. Om grotere stijfte in de romp te verkrijgen worden de huidplanken uitgefreesd en voorzien van epoxy lijmnaden en diagonale verstijvingen aan de binnenkant van de boeg.

Er is uiteraard wat voor te zeggen, hoewel er nu bij de 8 meters bijvoorbeeld stemmen opgaan om kevlar zeilen uit te bannen. Maar dan nog blijven de andere factoren een te grote rol spelen.

De ware purist houdt zich bij het oorspronkelijke tuigplan van voor de oorlog en hoeft in principe aan de toenmalige constructie weinig toe te voegen.

Maar ook de toerzeiler van nu stelt meer eisen aan zijn boot door het vaargebied uit te breiden. Ik lees over Noorse volksboten die naar Schotland varen en 8 meter lange kajuitzeiljachten die dagen in het Engels Kanaal liggen te laveren om een te hoog gegrepen reisdoel te halen in de beperkte vakantiedagen.

Grote verschillen met vroeger dus toen men eenvoudig voldoende tijd nam en derhalve zelfs geen motor nodig had. Mocht men onverhoeds het reisdoel niet halen in de beoogde tijdsspanne dan werd de schipper gevraagd het jacht verder te brengen.

Het hele moderne denken over zeevaardigheid heeft veel aanpassingen geëist van het klassieke jacht maar deze zijn daardoor nauwelijks zeewaardiger geworden.

Zo is de zelflozende kuip tegenwoordig onverbrekkelijk verbonden aan zeevaardigheid. Ik kan me daar op zich iets bij voorstellen, wanneer het liftende vermogen van het elegante achterschip van een klassieker danig is afgenomen door de installatie van een (te zware) motor, accu's en dieseltanks. Voeg daar aan toe de gasflessen, buitenboordmotor en reserve jerrycans dan kan men zich voorstellen dat het achterschip, waar al deze zaken gestouwd worden, veel meer water overneemt.

Afwijken van het oorspronkelijke concept levert dus niet altijd voordeel op voor zeileigenschappen en comfort.

Integendeel: Veel oude jachten zijn erop achteruit gegaan.

Een klassiek voorbeeld is de verhuizing van het kombuis van het voor-



schip naar het achterschip. Inderdaad, het is niet prettig een complete maaltijd klaar te maken bij de mast wanneer er aan de wind op de Noordzee wordt gezeild met stevige wind. Vroeger was dat het werk van de schipper als er al onder die omstandigheden werd gezeild. Ik denk trouwens dat men in die tijd wat vaker aan de wal at.

Door het kombuis naar achteren te verplaatsen wordt het prettigste gedeelte van het interieur opgeofferd aan gootsteen en kooktoestel terwijl men daar in praktijk zo min mogelijk tijd wil slijten.

Zonder een pleidooi te houden voor een rechtlijnig fundamentalisme zou bij de restauratie van klassieke jachten meer gekeken moeten worden naar vroegere logica in concept en gebruik.

Kosten spelen natuurlijk voortdurend een rol bij overwegingen van authenticiteit. Wanneer een zojuist aangeschaft klassiek jacht voorzien is van goede zeilen en rondhouten die niet origineel zijn, dan is het begrijpelijk dat men daar een concessie doet. Ditzelfde geldt voor jachten waarop bijvoorbeeld in vroeger tijden grotere kajuiten zijn geplaatst of waarvan de spiegel wegens rot is afgezaagd. Dit laatste gebeurde ook vaak om in een



andere wedstrijdklasse te komen of omdat de havengelden hoger werden. Moralisme zou hier misplaatst zijn.

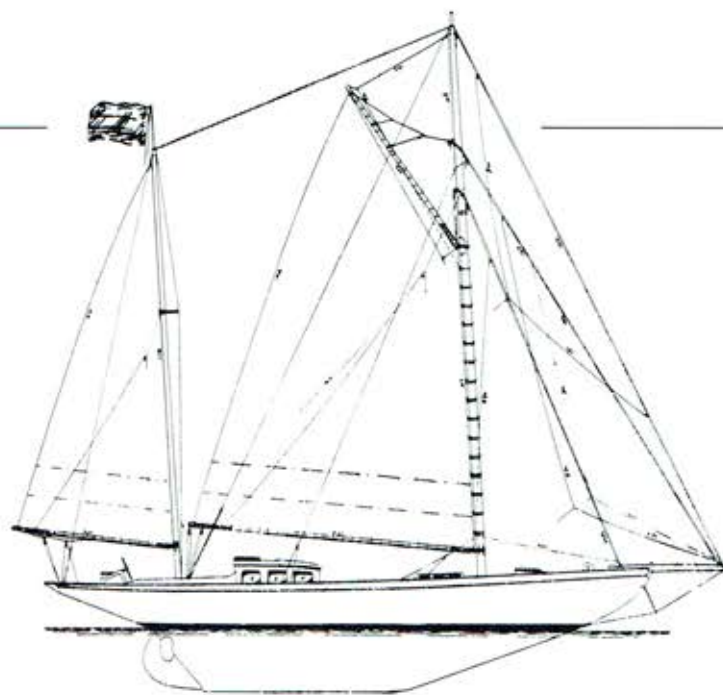
Bij de keuze van juiste materialen, motor-inbouw en kuipindeling hoeven de kosten geen rol te spelen. Gezond verstand en de authentieke tekeningen kunnen hierbij verbluffend helpen en het resultaat is beter.

Zo trof ik onlangs in Zweden een aantal jachten aan, waarvan de schroef hydraulisch werd aangedreven met een motortje dat onder de kajuitafel was geplaatst. Gezond verstand zegt ons ook dat we helemaal niet zoveel pk's nodig hebben om de boot de box in te krijgen.

Het zijn slechts een paar voorbeelden van moderne aanpak op klassieke jachten.

Ook kan men constateren dat bij veranderde tuigplannen veel fouten zijn gemaakt die noch de handelbaarheid noch de „performance“ ten goede komen. Een „high aspect“ tuigplan op een jacht met een enorm nat oppervlak en een volle voorvoet zullen de aan de windse kwaliteiten nauwelijks verbeteren. Natuurlijk kan men met de toegenomen kennis hier en daar wat verbeteren aan de snelheid en handelbaarheid.

Zo kan men bijvoorbeeld bemanning besparen door toevoeging van lieren en betere reefsystemen. Het kleine grootzeil in combinatie met grote genua uit de jaren zestig maakt de schepen niet handelbaarder voor een kleine bemanning. Het reven van het



*Zeilplan van de „Antares“. Totaal zeiloppervlak aan de wind 173 m<sup>2</sup>.*



grootzeil is tenslotte minder werk dan het verwisselen van voorzeilen.

Om redenen die te ver voeren hier uit te leggen ziet men dat veel moderne jachten weer getuigd zijn met langere giek en 7/8 tuigage. Dit lijkt verdacht veel op de 3/4 tuigage van de meterklasse.

Een dergelijke tendens bij het opnieuw tuigen van oude jachten is bijvoorbeeld het toevoegen van een boegspriet die er oorspronkelijk niet was. Nostalgisch ja, origineel nee.

Het spreekt vanzelf dat op dit gebied voldoende verschillende meningen leven. Wat bijvoorbeeld te doen met het gaffeltuig? Veel vooroorlogse jachten werden in de jaren dertig al omgetuigd tot Marconituig. Dat zeilt in alle gevallen beter, daar is geen twijfel over. Het verdient echter alle respect als een eigenaar uit authenticiteitsoverwegingen de oude toestand herstelt.

Men zou kunnen concluderen dat ze het vroeger zo gek nog niet deden en is dat niet de reden waarom het klassieke jacht zoveel in de aandacht is?

*„Doorgezakte kont“ van de beroemde 8 meter „Hederin“ oorspronkelijk van Raoul Wallenberg.*

*Vervangen van de spanten van de 8 meter „Zilverwiek“.*

*Met dank aan de heer Gerard De Vries Lentsch Jr.*