

ONDERZOEK NAAR DE OORSPRONG VAN DE NYNKE



Door : Ir. Niels Moerke
Dr. Ir. Pieter van Oossanen
Van Oossanen & Associates b.v.
Costerweg 1F
6702 AA, Wageningen
www.oossanen.nl
Datum : September 2007

Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of op enige andere manier, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteurs.

© 2007 Van Oossanen & Associates b.v.

Contents

1. INLEIDING	3
2. UITSLUITING VAN DE NYNKE	4
3. DE WERF	6
4. BOLSCHIP	8
5. RESTAURATIE	10
6. SKÛTSJESILEN	12
7. LIJNENPLAN VERGELIJK	15
8. CONCLUSIES	18
9. REFERENTIES	19

1. Inleiding

Op 25 juli 2007 heeft de Arbitrage Commissie (AC) van de Iepen Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen (IFKS) uitspraak gedaan omtrent het conflict over het zeilschip de “Nynke”, gebouwd op de Roorda werf: Het schip mag niet meer meedoen met de wedstrijden van de IFKS. In dit rapport worden een aantal zaken weerlegd die gebruikt zijn om tot uitsluiting van de Nynke te komen. Is de Nynke op basis van eenduidige feiten uitgesloten? Er spelen vele aspecten mee in dit verhaal. Als eerste zal de uitspraak van de AC worden gegeven. Vervolgens zal er worden ingegaan op de achtergrond van de conclusies. Hierbij zullen onder andere de gang van zaken binnen de IFKS, zaken rond de Roorda werf en meetbrief, de restauratie en enkele technische scheepsbouwkundige aspecten worden besproken.

2. Uitsluiting van de Nynke

In de afgelopen jaren is er veel te doen geweest om dit schip binnen de IFKS, wat onder andere heeft geleid tot het ontslag van de Commissie Generaal (CG) door het bestuur van de IFKS en uitsluiting van de Nynke. De CG is binnen de IFKS verantwoordelijk voor het keuren van de schepen en het organiseren en begeleiden van de wedstrijden.

Volgens de één is de Nynke een skûtsje, volgens de ander niet. Volgens de één een verbouwde bolpraam, volgens de ander niet. Volgens de één voldoet het schip aan de Omschrijving Scheepsuitrusting (OS) van de IFKS, volgens de ander niet, en ga zo maar door. Kortom, veel verschillende meningen die er toe hebben geleid dat de gemoederen hoog zijn opgelopen binnen de IFKS. Wat is nu het verhaal rond de Nynke? Is het een bolschip, roefschip, tjalkschip of skûtsje? Is ze verbouwd of gerestaureerd? Wat voor typen schepen deden er mee aan het oorspronkelijke skûtsjesilen en hoe moet dit worden geplaatst binnen de huidige skûtsjesilery? Is zij op basis van eenduidige feiten uitgesloten van de wedstrijden of niet? Kortom, veel onduidelijkheden die aan de hand van dit rapport zullen worden toegelicht.

De CG van de IFKS heeft de Nynke toegelaten voor de wedstrijden in 2006. Het schip voldoet aan de OS, het reglement waaraan alle schepen binnen de IFKS moeten voldoen. Dit heeft de CG in samenspraak met het bestuur en de schippersvergadering tot viermaal toe bevestigd. Toch is het bestuur van de IFKS van mening dat de Nynke een bolschip is omdat zij zo te boek staat in het Roorda werfboek. Het bestuur is verder van mening dat bolschepen niet thuishoren binnen de IFKS en wil dat de Nynke wordt uitgesloten. Deze twee verschillende zienswijzen hebben geleid tot een conflict.

Bij een conflict binnen de vereniging wordt de Arbitrage Commissie (AC) geraadpleegd voor een bindende uitspraak. De AC mag alleen uitspraken doen op basis van de geldende OS en reglementen van de IFKS. In een eerste uitspraak van de AC op 24 juni 2006 stelt de AC dat het bestuur niet bevoegd is schippers en/of schepen uit te sluiten. Door het bestuur wordt vervolgens gevraagd aan de schippersvergadering van 18 november 2006, het uitsluiten van bolschepen in stemming te brengen. De schippersvergadering kan namelijk de OS dusdanig wijzigen dat bolschepen uitgesloten kunnen worden. Alhoewel een meerderheid van de aanwezige schippers van mening is dat bolschepen niet thuishoren in de IFKS, brengen zij dit niet ter stemming. De OS blijft ongewijzigd.

Tabel 1 Afkortingen

IFKS	Iepen Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen
AC	Arbitrage Commissie van de IFKS
OS	Omschrijving Scheepsuitrusting
CG	Commissie Generaal

Vervolgens vraagt het CG naar aanleiding van deze vergadering de AC uitspraak te doen of de schippersvergadering schippers en/of schip mag uitsluiten en of bolschepen op basis van de huidige regels wel kunnen worden uitgesloten. De AC antwoordt op 9 februari 2007 wederom dat de schippersvergadering en het bestuur niet bevoegd zijn schippers en of schip uit te sluiten. Verder stellen zij dat de OS niet volstaat in het uitsluiten van een bolschip en dat de OS zodanig door de schippersvergadering gewijzigd dient te worden. Omdat de OS nog niet is uitgebreid hieromtrent en de AC vindt dat zij dus geen antwoord kan geven op de vraag van de CG, antwoordt de AC dat door de CG moet worden aangetoond dat in het verleden ook bolschepen hebben meegedaan en dat deze toen ook als skûtsje zijn aangemerkt. Mocht dit niet te bewijzen zijn dan stelt de AC dat de OS voorziet in het uitsluiten van bolschepen. Dit moet in een volgend verhoor op 15 maart 2007 worden weerlegd door de CG. Daarnaast moet het bestuur van de AC aantonen dat de Nynke bolschip was en/of is. Deze laatste uitspraak van de AC is niet gegrond op de OS of reglementen van de IFKS.

Tijdens de hoorzitting op 15 maart mag de CG alleen bewijzen aanvoeren over het feit of bolschepen hebben meegedaan met het skûtsjesilen. De CG komt met bewijzen dat dit zo is, bijvoorbeeld het boltsje van Sneek. Het bestuur komt tijdens deze hoorzitting met getuigenverklaringen die stellen dat de Nynke zou zijn verbouwd tot skûtsje. Verder heeft het bestuur een deskundige die verklaart dat het lijnenplan van het bolschip Nynke afwijkt van die van een skûtsje. De CG mag hier niet op reageren en moet nog steeds de argumenten van het bestuur ontvangen. Er vindt geen hoor en wederhoor plaats tijdens de hoorzitting.

Op basis van deze verklaringen komt de AC op 15 mei 2007 met de uitspraak:

“dat de Schippersvergadering aldus moet worden begrepen dat de CG de Omschrijving Scheepsuitrusting zodanig dient toe te passen dat indien een ter keuring aangeboden schip tussen 1895 en 1939 een bolschip was, deze niet tot de IFKS mag worden toegelaten.”

Omdat de Nynke al was gekeurd en daarom dus niet ter keuring hoefde te worden aangeboden besloot de CG de Nynke een startlicentie voor 2007 te geven. Ook is de CG nog steeds van mening dat de Nynke geen bolschip is. Daarbij heeft de schippersvergadering geen besluit genomen over het toelaten van bolschepen, alleen een indicatie afgegeven. Ook al hadden zij wel een besluit genomen, dan nog was dit niet gegrond geweest volgens de uitspraak van 9 februari 2007 van de AC.

Het bestuur interpreteerde de uitspraak anders en was ervan overtuigd dat de Nynke niet mee mocht doen omdat het volgens hun wel een bolschip betrof. Deze patstelling heeft uiteindelijk het bestuur doen besluiten om de CG te ontslaan. Volgens het bestuur was er een onwerkbaar situatie ontstaan.

Tot hier stond de schipper buiten het conflict, maar moest wel de gevolgen dragen. Omdat de eigenaar vond dat hem onrecht werd aangedaan door het bestuur, heeft hij dit aangedragen bij de AC. Bij de schipper was inmiddels bekend wie de twee getuigen van het bestuur waren die verklaard hebben dat het schip was verbouwd. De eerste getuige verklaarde tegen de schipper dat hij waarschijnlijk in de war was met een schip uit Antwerpen. Dit schip had hij daar in 2001 zien liggen. De tweede getuige verklaarde dat zijn uitspraken verkeerd waren geïnterpreteerd door het bestuur.

Tijdens de hoorzitting bij de voorzitter van de AC thuis, heeft de schipper de feiten omtrent de Nynke gepresenteerd, een vijf pagina's tellend document. Verder is er een vergelijk gemaakt tussen het originele lijnenplan van de Nynke met die van Grou en de Elisabeth. Hierbij wordt aangetoond dat het lijnenplan van de Nynke niet afwijkt. Op 25 juli 2007 doet de AC wederom uitspraak.

“De Schippersvergadering achtte aanpassing van de Omschrijving Scheepsuitrusting niet nodig omdat domweg een bolschip naar haar mening geen skûtsje kan zijn, althans niet onder de regelgeving van de IFKS.”

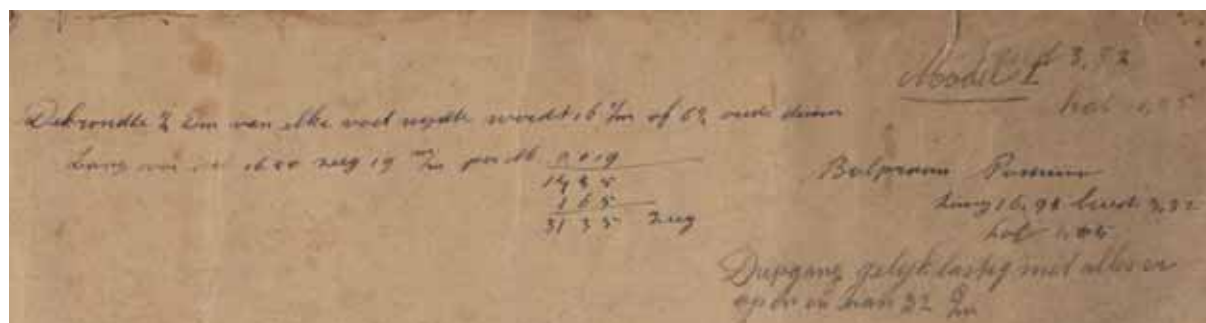
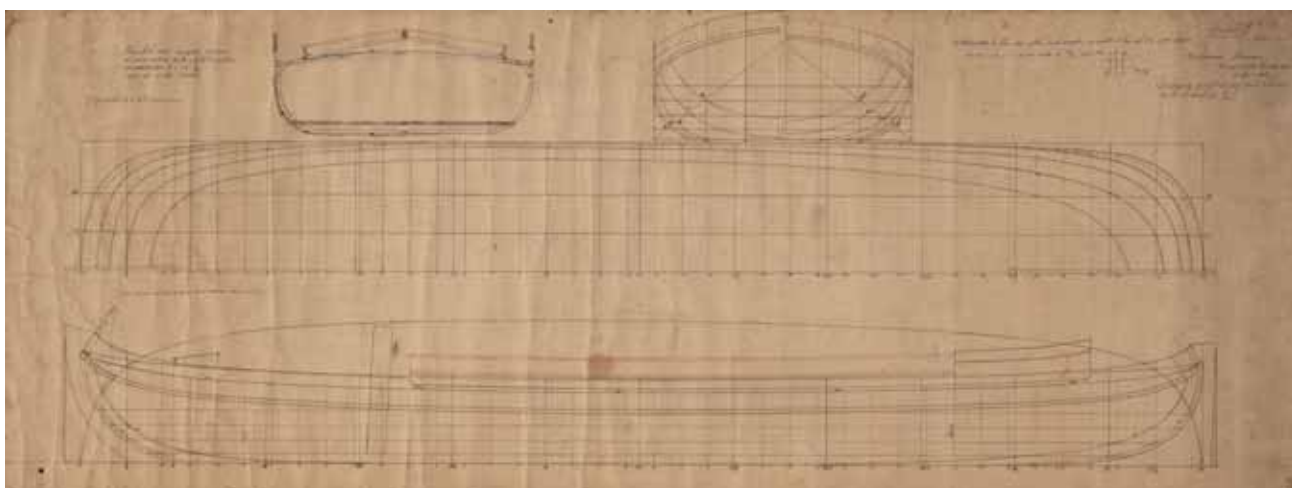
Verder stellen zij dat het werfboek doorslaggevend is, omdat juist deze een specificatie van de scheepstype weergeeft die niet op de meetbrief staat. Omdat de AC ervan overtuigd is dat de Nynke een bolschip was en bolschepen duidelijk afwijken van skûtsjes en zij niet thuishoren bij het skûtsjesilen, hebben zij uiteindelijk de Nynke uitgesloten.

In het vervolg van het rapport zal worden bewezen dat de Nynke geen bolschip was, dat zij niet verbouwd is, dat boltjalken of Friese boltsjes hebben meegedaan met het skûtsjesilen en dat het lijnenplan van de Nynke niet afwijkt van een “skûtsje”

3. De werf

De Nynke werd gebouwd in 1909 bij de Roorda werf te Drachten voor Tjibbe van der Veen uit Burgum voor fl. 1900,-, oftewel €862,18. Het schip had een lengte van 18.38 m, een breedte van 3.82 en een tonnage van 38.359. De naam van het schip luidde destijds “Twee gebroeders”. In het werfboek staat het schip als bolschip vermeld. De eerste meetbrief van het schip, die is afgegeven kort na de oplevering op 13 september 1909, omschrijft het schip als een tjalkschip. Een latere meetbrief van 6 maart 1919 spreekt over een roefschip. Er zijn dus drie verschillende aanduidingen voor één en hetzelfde schip. Welke van de omschrijvingen is nu correct?

Het werfboek is de administratie van de werf waarin wordt bijgehouden wat, voor wie, wanneer en hoe er voor een opdrachtgever werd gebouwd. Sinds 1836 waren werven verplicht deze administratie bij te houden [1]. Door de IFKS wordt een werfboek als een puur administratief stuk beschouwd waar geen rechtskracht aan kan worden ontleend. Het bestuur en de CG van de IFKS onderschrijven dit beiden in een brief aan de huidige eigenaar van het schip van 3 maart 2006. Toenmalige werven noteerden in hun administratie schepen met gelijke kenmerken onder verschillende namen [1, 2 en 6]. Zo werden vergelijkbare schepen veelal genoteerd als schip, roefschip, tjalkschip of tjalk en werd soms skûtsje, bolschip of zelfs bolpraam gebruikt [1]. Een voorbeeld van tegenstrijdigheid binnen de administratie van de Roorda werf zijn de twee volgende schepen. Een in 1907 gebouwd schip voor dhr. Brouwer staat te boek als “bolschip”, terwijl op het bijhorende lijnenplan “bolpraam” staat aangegeven. Het lijnenplan geeft een schip weer met een roef en boeisel, twee kenmerken die niet horen bij een Friese praam of Gronings bolschip zoals later zal blijken [5]. Ditzelfde is het geval voor het schip welke is gebouwd voor dhr. Postuma [3]. Het originele lijnenplan wordt in figuur 1 weergegeven.



Figuur 1 Lijnenplan van een bolschip / bolpraam voor dhr. Postuma (bron: Fries Scheepvaartmuseum)

Voor het opstellen van een meetbrief werd het schip volgens een vaste, voorgeschreven procedure gemeten [1]. Aan de hand van deze meting werd vervolgens bepaald hoeveel vracht er vervoerd werd bij een bepaalde inzinking van het schip. Na oplevering moest de schipper met zijn schip naar Leeuwarden, Sneek of Groningen, om het gemeten te krijgen en een meetbrief in ontvangst te kunnen nemen. Op de meetbrief worden verder vermeld, enkele lengtes

en holte maten, de scheepstype aanduiding, de eigenaar en waar en wanneer het schip is gebouwd [1]. In het schip werd vervolgens een nummer geslagen dat overeen komt met het nummer van de meetbrief. Als het schip werd aangepast of verkocht werd deze weer hermeten, kwam er een nieuwe meetbrief en kreeg het schip een nieuw nummer. Een groot deel van deze meetbrieven is bewaard gebleven, en deze dienen nu als referentie voor de keurmeesters. De schepen die nu mee varen met het skûtsjesilen binnen zowel de SKS als IFKS hebben bijna allemaal roef- of tjalkschip op hun meetbrief staan [1]. In het werfboek worden deze schepen vaak anders omschreven, net zoals bij de Nynke [3]. De aanduiding roefschip zegt eigenlijk niets meer dan dat het schip toen een roef en de kenmerken van een tjalkschip had. Voor de CG van de IFKS is dit, naast de OS, altijd een zeer belangrijk punt geweest in de beoordeling of een nieuw, ter keuring aangeboden schip, mocht mee doen met de IFKS of niet. Bij de Nynke is echter óók het werfboek gebruikt.

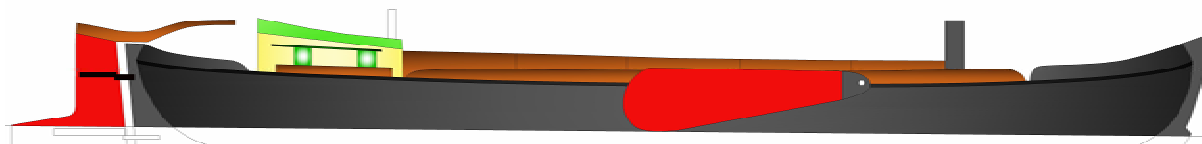
4. Bolschip

In de media wordt de eigenaar vaak verweten dat hij het schip zou hebben verbouwd tot een skûtsje. Dit was tevens één van de argumenten van het bestuur om de Nynke uit te sluiten. Er wordt beweerd dat de eigenaar een Gronings bolschip of zelfs bolpraam heeft omgebouwd tot Fries skûtsje. Een Gronings bolschip wijkt sterk af van een in Friesland gebouwd “bolschip”, of wel “boltsje”, zoals op de Roorda werf [5]. Volgens *Met Zeil & Treil* wordt een “bolschip met boord” uit Groningen kortweg bolschip genoemd. Dit type was in veel opzichten gelijk aan een bolpraam. Een bolpraam heeft helemaal geen boeisel.



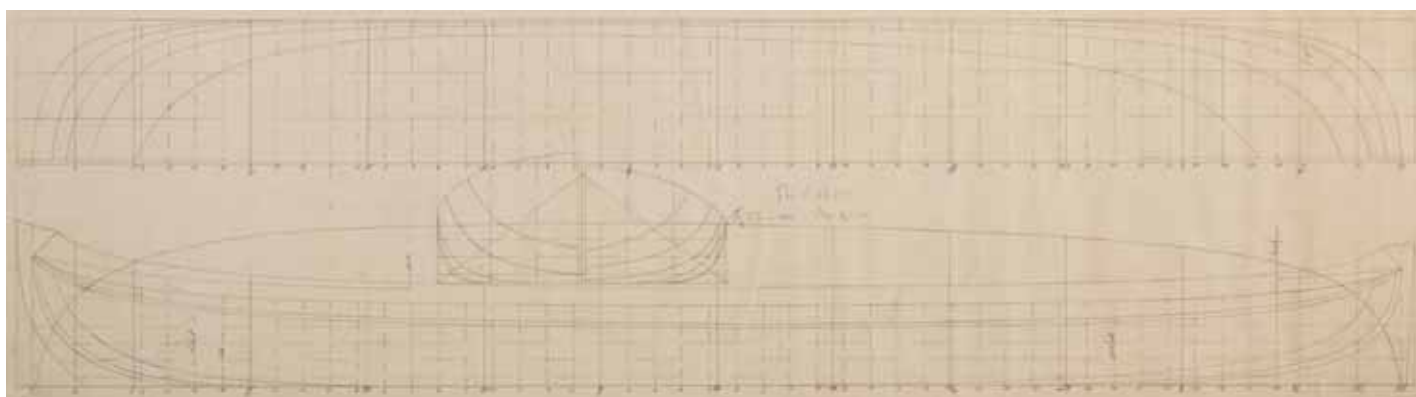
Figuur 2 Groningse bolpraam

Zoals de naam bolschip met boord al aangeeft heeft dit type schip een boord, ook wel een boeisel genaamd. Dit boeisel loopt echter niet zoals bij tjalken als een brede strook om het schip, maar is heel laag tussen kop en kont, tot 10 à 15 cm hoog. Het kwam ook voor dat er tussen de kop en kont alleen zetboorden werden gebruikt.



Figuur 3 Gronings bolschip

Ter hoogte van het dek liep een smal berghout. Bij een boltjalk liep het boeisel wel rond het hele schip. Verder werd in plaats van een klein berghout wel eens alleen een half rond toegepast. Vier typerende uiterlijke kenmerken van Groningse bollen, zoals het bolschip, de bolpraam en de boltjalk samen worden genoemd, zijn dat ze een kleiner berghout, of alleen een half rond hebben, het dek ter hoogte van het berghout ligt, het boeisel een aparte karakteristiek heeft en dat ze doorgaans lichter zijn gebouwd dan de doorsnee tjalk. Het verschil in scheepstypen moet men meer verklaren uit lokale tradities en eisen die de lading en vaarwater aan de schepen oplegden [5]. Een Gronings bolschip is niet gelijk aan een Fries “boltsje”, zoals het eerste schip van Sneek ook wel werd aangeduid. Een Fries boltsje heeft alle typerende karakteristieken van een boltjalk, maar is qua bouw materiaal gelijk aan een tjalk. In figuur 4 wordt het originele lijnenplan van de Nynke weergegeven, welke volgens het werfboek een bolschip is.

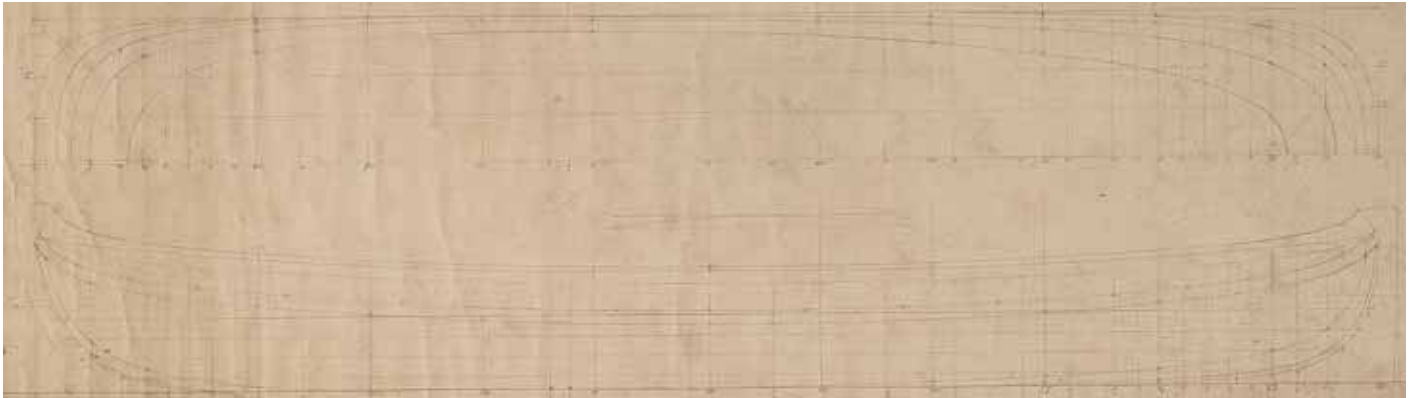


Figuur 4 Lijnenplan van de Nynke (bron: Fries Scheepvaartmuseum)

Hierbij vallen direct twee zaken op. Ten eerste loopt het boeisel volledig rond en ten tweede ligt de deklijn niet ter hoogte van de berghoutslinje. Dit zijn twee karakteristieken die wel bij een Groningse bolpraam en bolschip zouden horen. Met het volledig rondlopende boeisel zou het volgens referentie 5 een boltjalk moeten zijn. Uit het bestek blijkt echter dat de Nynke niet lichter is gebouwd dan een vergelijkbaar tjalkschip van dezelfde werf [3]. Er moet dus worden aangenomen dat het enige karakteristieke verschil tussen de Nynke en andere tjalken van de Roorda

werf waarschijnlijk het kleinere berghout is. Dit is namelijk de enige uiterlijke karakteristiek dat de familie Roorda er toe heeft kunnen doen besluiten om “bolschip” in de administratie te schrijven.

Het berghout, of de stuiten met wellingplaat, werden niet altijd op het lijnenplan getekend. In figuur 5 is een lijnenplan van een tjalk te zien. Alhoewel er wel twee lijnen lopen ter plaatse van de stuiten en wellingplaat, is deze niet exact getekend, net zoals op de tekening van de Nynke.



Figuur 5 Lijnenplan van een tjalk (bron: Fries Scheepvaartmuseum)

Meerdere details komen overigens niet op het lijnenplan voor. Zo worden de roef, de mastvoet en de luikenkappen bijvoorbeeld niet getekend. Daarmee kan echter niet worden gezegd dat het schip dat gebouwd werd van deze tekeningen deze onderdelen niet had. Dit zijn details die gewoonweg niet getekend zijn omdat er geen speciale aandacht aan besteed hoefde te worden.

Hoe de Nynke uiteindelijk van de helling is gelopen is niet meer te achterhalen, ook niet wat betreft de details die er wel of niet opzaten. Duidelijk is in ieder geval dat de Nynke geen bolschip was, zoals ook blijkt uit de meetbrieven. Mocht zij al geen stuiten hebben gehad, dan zou zij altijd nog een boltjalk zijn geweest. Het valt overigens ook niet uit te sluiten dat de opdrachtgever heeft gevraagd om bolschip te noteren in plaats van boltjalk of tjalk, vanwege persoonlijke overwegingen of voorkeuren. De exacte reden van de toekenning van de typering ‘bolschip’ in het werfboek is niet te achterhalen. Daarom behoort dit boek niet als referentie te worden gebruikt.

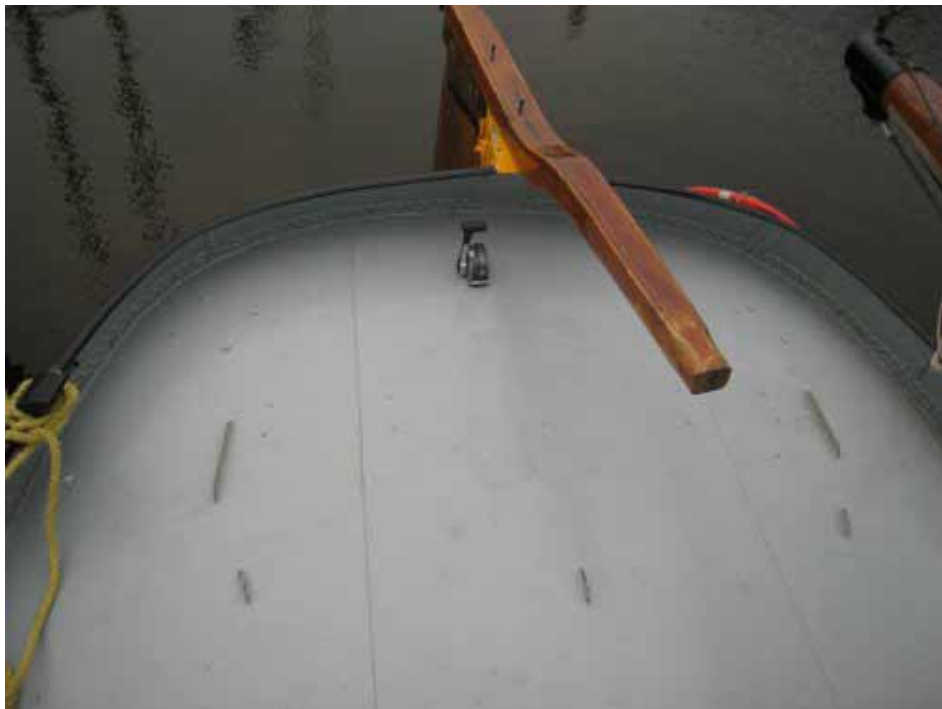
5. Restauratie

De Eigenaar van de Nynke heeft aangegeven dat hij in 1999 begonnen is met de restauratie van de Nynke. Toen had dit schip houten stuiten en een wellingplaat, twee kenmerken die niet bij een bolschip, boltsje of boltjalk horen. Omdat de originele wellingplaat er slecht aan toe was en op plekken was weggehaald is deze vervangen door een nieuwe plaat, die op dezelfde locatie is geplaatst als de oude. De originele locatie van de klinknagels van de wellingplaat zijn nog te zien in het schip. De verticale afstand tussen de klinknagels is circa 11 cm, wat te veel is voor alleen een halfroond.



Figuur 6 Afstand tussen de klinknagels van de originele wellingplaat

De houten stuiten zijn vervangen door exemplaren van staal. Een deel van het voor- en achterdek was nog origineel. Het voordek was echter zó slecht dat dit is vervangen, maar daarbij is het nieuwe dek wel op dezelfde hoogte gebleven. Dit is te zien op het schip. Een groot deel van het achterdek is nog steeds origineel.



Figuur 7 Deel van het originele achterdek

Zoals toegestaan binnen de regels van de IFKS is het schip verlengd met 1.59 m en niet geknikt. Het dek dat niet aanwezig was, is aangevuld op basis van de lijn van het dek vóór en achter. Het boeisel verkeerde ook in slechte staat en is vervangen. De dimensies van het boeisel zijn daarbij gelijk gebleven. Tijdens de meting door de CG van de IFKS bleken de holte maten van het nieuwe aangebrachte deel van het dek overeen te komen met de bijhorende meetbrief waar ook deze maten op waren vermeld. Verder heeft de CG gedurende de restauratie vier maal gecontroleerd of alles volgens de regels verliep. Zij hebben geen onrechtmatigheden geconstateerd. Omdat in de meetbrief staat dat het een roef- tjalkschip is, het werfboek geen geldige referentie is en omdat het schip voldoet aan de OS, is zij in 2006 toegelaten binnen de IFKS.

6. Skûtsjesilen

Tot nu toe is het woord skûtsje nog niet aan de orde gekomen. Om het ontstaan en de betekenis van deze scheepsomschrijving te leren begrijpen, moet hier worden ingegaan op het ontstaan van het huidige skûtsjesilen.

In de 19^e en begin 20^{ste} eeuw werden er wedstrijden voor vracht- en beurtschepen georganiseerd, door verschillende zeilverenigingen. Deze wedstrijden hadden twee doelen: ten eerste vermaak en ten tweede konden er, gedurende de magere periode van het jaar, prijzen worden gewonnen door de schippers. Om de wedstrijden zo eerlijk mogelijk te maken, werden de schepen onderverdeeld in verschillende klassen, naar tonnage, mits er voldoende aanmeldingen waren [2, 4]. In deze periode werden in het Fries de woorden “skip” en “skûte”, twee woorden van gelijke betekenis, door elkaar gebruikt om de verschillende type vracht- en beurtschepen onder één noemer te kunnen vangen. Dit was een benoeming van de toeschouwers. De schippers duiden de schepen wel naar specifieke karakteristieken aan. Voor de kleinste houten vracht- en beurtschepen, tot 18 ton, wat kleinere schepen waren dan de huidige skûtsjes, werd het woord skûtsje gebruikt als verkleinvorm van skûte, of wel “Lytse Skûte” [2, 5]. Deze begrippen zijn gebruikelijk voor tjalken en tjalkachtigen. De woorden “skip” en “skûte” werden door het volk gebruikt ongeacht het type lading die werd vervoerd. Elke skûte werd echter wel gebouwd voor een specifiek doel en vaargebied. Hierbij speelde de smaak en de herkomst van de schipper ook een belangrijke rol. Elke skûte had kenmerken afhankelijk van de bouwer, streek, vakmanschap, smaak en trend [2, 5]. In de basis hebben al deze schepen echter gemeenschappelijke kenmerken waardoor zij allen vallen onder de tjalkachtigen [2, 4 en 5]: Ronde kop en kont, een kromme voorsteven en rechte achtersteven met aangehangen roer, afgeronde kimmen, ronde bodem of plat vlak en op het boord staande, enigszins naar binnen vallend boeisel. Eind 19^e begin 20^{ste} eeuw werden de houten schepen vervangen door ijzeren. Met dit materiaal was het mogelijk om langere schepen te bouwen. Omdat de breedte en de holte van het schip waren beperkt door de breedte van de sluisen en de hoogte van de bruggen, groeiden de schepen alleen in de lengte. De aanduiding “skûtsje” bleef echter voor deze schepen in gebruik. Zij deden immers allen mee aan het skûtsjesilen.

Deze aspecten brengen ons tot de hedendaagse aanduiding van “skûtsjes” voor een bepaald schip [2, 5, 6]. Het woord “skûtsje” is een verzamelnaam voor verschillende soorten schepen.

In *Om priis en eare* worden alle uitslagen van de skûtsjesyl wedstrijden weergegeven. Op de eerste pagina van dit boek wordt de boltjalk “Rust na Arbeid” van Lammert Brouwer weergegeven. Een kenmerkend verschil tussen dit schip en een Fries tjalkschip is dat dit schip geen stuiten en wellingplaat had, maar alleen een halfroend ter plaatse van de stuiten en wellingplaat.



Figuur 8 Foto skûtsjesilen met op de voorgrond de "Rust na arbeid" (bron: Fries Scheepvaartmuseum)

Zij valt echter onder de noemer tjalken als er naar de definitie van een tjalk wordt gekeken. Zij deed mee aan het skûtsjesilen en werd dus “skip” of “skûte” genoemd door het publiek, overeenkomstig met de huidige skûtsjes. Alhoewel veel Friese tjalken de karakteristieke stuiten en wellingplaat bezaten, wil dit nog niet per definitie zeggen dat schepen die dit niet hadden geen skûtsjes werden genoemd of geen skûtsjes zouden zijn. Immers, uit *Om prijs en eare* blijkt dat ditzelfde schip, “Rust na Arbeid”, mee zeilde met het skûtsjesilen vanaf 1926. In totaal deed dit schip 32 keer mee met wedstrijden. Dit schip is gebouwd in 1925 bij Barkmeijer in Enumatil, had een lengte van 18.14 m, een breedte van 3.76 m en een Tonnage van 37.049 [1]. Deze maten komen duidelijk overeen met de Nynke. In de werfboeken van deze werf komt de aanduiding bolschip / -tjalk echter helemaal niet voor. Voor schepen van deze lengte spreekt men alleen over roef- of tjalkschip [7].

Verder is bekend dat Sneek met een boltjalk, of wel boltsje, voer van 1956 tot 1961 [2, 6]. Dit schip was gekocht van Jan van Akker, die daarvoor met het schip al negen keer mee had gedaan met het skûtsjesilen [2, 4, 6]. Dit schip is gebouwd bij Barkmeijer Stroobos in 1924 [6]. Momenteel varen er binnen de IFKS en SKS minstens nog drie boltjalken mee, deze schepen hebben inmiddels wel stalen stuiten.

Uitgaande van het originele lijnenplan van de Nynke, waarop geen stuiten of wellingplaat zijn aangegeven, kan zij worden getypeerd als boltjalk. Deze typen schepen hebben meegedaan met het skûtsjesilen, en doen dit nog steeds. Het zijn dus skûtsjes.



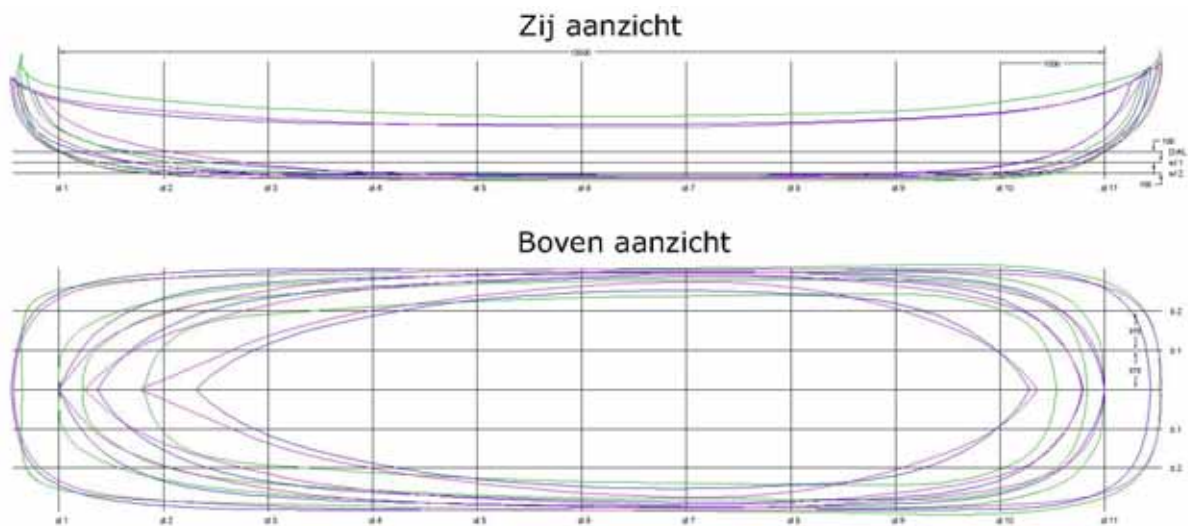
Figuur 9 Het eerste schip van Sneek tijdens het skûtsjesilen (bron: Fries Scheepvaartmuseum)



Figuur 10 Skûtsjesilen op de Veenhoop met als tweede een boltjalk cq boltsje (bron: Fries Scheepvaartmuseum)

7. Lijnenplan vergelijk

Buiten dat er gekeken kan worden naar de historie is een vergelijk op basis van scheepsbouwkundige aspecten ook mogelijk. Zo'n vergelijk moet dan worden uitgevoerd op basis van het lijnenplan van het schip. Dit kan zowel kwantitatief als kwalitatief. Bij een kwalitatief vergelijk wordt er gekeken naar het verloop van het lijnenspel van de romp ten opzichte van een ander schip. Bij een kwantitatief vergelijk worden verschillende lijnenplannen met elkaar vergeleken op basis van getallen die de romp beschrijven. Zoals eerder vermeld is een dergelijk vergelijk ook gemaakt tussen het lijnenplan van de Nynke, het schip van Grou en een ander schip van de eigenaar, de Elisabeth, en voorgelegd aan de AC. Het originele lijnenplan van de Nynke komt van het scheepvaartmuseum te Sneek. Het lijnenplan van het skûtsje van Grou komt uit *SKS Skûtsjesilen*. Het lijnenplan van skûtsje Elisabeth is gereproduceerd door de auteur, op basis van metingen aan de originele romp. Alhoewel het schip van Grou niet met de IFKS meezeilt, doet het schip wel mee met het skûtsjesilen. Omdat bij een dergelijk vergelijk vooral naar het onderwaterschip wordt gekeken worden de schepen tot aan de berghoutslijn weergegeven. Het lijnenplan van het schip van Grou komt van dezelfde werf als de Nynke. Deze scheepsbouwer maakte zijn schepen meer geveegd dan andere werven in Friesland om de weerstand van de schepen te verlagen. Het lijnenplan van de Elisabeth is gebruikt om te kijken of er significante scheepsbouwkundige verschillen zitten tussen skûtsjes van de werf Roorda of een andere werf.



Figuur 11 Lijnenplan van Grou, de Nynke en de Elisabeth

De schepen van Friese werven werden niet gebouwd volgens een bepaalde “standaard”. De lengte, breedte en andere kenmerken van de schepen verschillen sterk. Voor een kwalitatief vergelijk van de verschillende lijnenplannen moeten de drie bovengenoemde lijnenplannen worden verschaald naar één standaard lengte. Dit is een standaard procedure in de scheepsbouw. In dit geval zijn de drie lijnenplannen verschaald naar een waterlijn lengte van tien meter. Volgens de AC was de Nynke namelijk meer “gestrekt” dan een skûtsje. Gestrektheid is geen kwantificeerbaar begrip en wordt ook niet gebruikt in de scheepsbouw. Kwalitatief kan het ene schip meer gestrekt zijn dan een ander. Om dit te kunnen zien moeten de schepen naar een gelijke waterlijn lengte worden verschaald. Om de lijnenplannen kwalitatief te kunnen vergelijken heeft elk schip een eigen kleur. Het schip van Grou wordt weergegeven met een paarse, de Nynke met een blauwe en de Elisabeth met een groene kleur. Deze verschaalde lijnenplannen zijn ook gebruikt voor het kwantitatieve vergelijk. Voor de coëfficiënten en verhoudingsgetallen maakt het niet uit of er gekeken wordt naar het geschaalde of het ongeschaalde lijnenplan. Ook maakt het daarbij niet uit of er naar lengte, of waterlijn breedte of diepgang wordt verschaald. Voor Grou en de Nynke is de ontwerp waterlijn van het lijnenplan genomen voor de diepgangsbepaling, voor de Elisabeth is dit de diepgang waarbij het schip zeilklaar is. Deze diepgangen passen bij elkaar omdat de ontwerpdiepgang van het lijnenplan van een tjalkachtige een diepgang is die bij een niet geladen schip hoort.

Op basis van een kwalitatief vergelijk van de lijnenplannen kan het volgende worden gesteld:

1. Uit het zijaanzicht valt op te maken dat het schip van Grou en de Nynke even lang als diep zijn. De Elisabeth heeft meer "vrijboord" dan de Roorda schepen. Het lager zijn van het vrijboord van de Roorda schepen is een kenmerk van deze werf.
2. De zeeg van de twee Roorda schepen komen goed overeen. Grou heeft iets meer zeeg dan de Nynke, maar dit verschil is klein. De Elisabeth heeft meer zeeg dan de twee schepen van Roorda.
3. De verticalen in de kop van de twee Roorda schepen zijn onderwater bijna identiek. In het achterschip lopen de verticalen van Grou iets eerder naar boven, en is dit schip iets meer geveegd. Omdat de Elisabeth minder geveegd is, lopen de verticalen vanuit het vlak langer horizontaal door en vertonen een steiler verloop in het voor- en achterschip dan de Roorda schepen.
4. Uit het bovenaanzicht valt op te maken dat de relatieve breedte van alle schepen vrijwel gelijk is.
5. In het bovenaanzicht worden de waterlijnen weergegeven. De twee belangrijkste waterlijnen zijn aangegeven met DWL (de zgn. "Design Water Line") en waterlijn 1. Waterlijn 2 ligt namelijk dicht op het vlak. Hoewel de lijnen van de Nynke en het schip van Grou onderling iets afwijken, kan nochtans worden gesteld dat het karakter van de lijnen duidelijk overeenkomt. In het voorschip komen de waterlijnen van de Nynke en het schip van Grou goed overeen. Grou heeft een iets smaller achterschip. De karakteristiek van de waterlijnen van de twee Roorda schepen zijn typisch voor een schip met een geveegd achterschip. Vandaar dat de Elisabeth ook duidelijk afwijkt van de twee Roorda schepen op dit punt. Zij is relatief voller in het voor- en achterschip. In de scheepsbouw werd en wordt dit gedaan om meer vracht te kunnen vervoeren.
6. De waterlijnen van de Elisabeth lopen meer naar binnen dan de schepen van Roorda. Dit geeft aan dat het schip wekere kimmern heeft in vergelijking met de Grou en Nynke. Dit is ook duidelijk terug te zien in de spantvorm van de schepen.

De lijnenplannen van de drie schepen zijn gedigitaliseerd om de kenmerken van de rompen kwantitatief te kunnen vergelijken. De hydrostatiche gegevens worden weergegeven in tabel 2.

Tabel 2 Hydrostatica

Schepen verschaalt naar 10 m LWL				
		Nynke	Grou	Elisabeth
Volume	m ³	3.617	3.827	4.328
Diepgang	m	0.228	0.254	0.279
Lengte op de lastlijn	m	10.00	10.00	10.00
Breedte op de lastlijn	m	2.243	2.263	2.25
Nat oppervlak	m ²	21.246	20.806	21.941
Grootspant oppervlak	m ²	0.473	0.536	0.535
Waterlijn oppervlak	m ²	19.823	19.179	20.337
Prismatische coëfficiënt	-	0.765	0.713	0.809
Blok coëfficiënt	-	0.707	0.666	0.689
Grootspant coëfficiënt	-	0.925	0.939	0.853
Waterlijn coëfficiënt	-	0.884	0.848	0.904
Drukkingspunt vanaf midscheeps	m	0.282	0.285	0.293
Zwaartepunt lastlijn vanaf midscheeps	m	0.122	0.213	0.17
Hoogte drukkingspunt	m	0.279	0.286	0.281
Inzinking (TPc)	ton/cm	0.198	0.192	0.203

Uit de hydrostaticaberekeningen van de schepen volgen de volgende kenmerken:

1. De lengte - breedte verhouding van de drie schepen is vrijwel gelijk. De breedte van de schepen varieert bij een waterlijn lengte van tien meter minder dan twee centimeter. Hierbij is de Elisabeth naar verhouding het smalst en Grou het breedst. De Nynke valt hier tussenin.
2. Bij één en dezelfde waterlijn lengte hebben de schepen een verschillende diepgang. De reden dat de Nynke de minste diepgang heeft bij een gelijke waterlijn lengte komt doordat zij van origine het grootste schip was. Een schip wordt relatief lichter naar mate zij langer wordt. Kleinere schepen hebben dus naar verhouding meer diepgang bij een zelfde waterlijn lengte.

3. Het natoppervlak van de schepen is nagenoeg gelijk. Dit is een belangrijke factor voor de wrijvingsweerstand van een schip.
 4. De prismatische coëfficiënt van de Elisabeth is het hoogst, van Grou het laagst en de Nynke valt hier tussen. Voor de Elisabeth is deze hoog omdat er naar verhouding meer volume in de uiteinden zit, het schip is dus voller dan de schepen van Roorda.
 5. De blokcoëfficiënt van het schip van Grou is het laagst. Bij dit schip is dan ook, uitgaande van een doos gedefinieerd door $L_{wl} \times B_{wl} \times T$, het meeste volume weggesneden;
 6. Het grootspantcoëfficiënt van de Elisabeth is het laagst omdat dit schip wekere kimmten heeft dan de twee Roorda schepen.
 7. De lastlijncoëfficiënt van de twee Roorda schepen is lager dan die van de Elisabeth, omdat de Elisabeth voller is aan de uiteinden. Het onderlinge verschil tussen de twee Roorda schepen is klein, maar hier heeft de Nynke de hoogste waarde.
 8. Vroeger werden schepen gebouwd met een voorlijke ligging van het onderwater drukingspunt, LCB genaamd. Deze waarde geeft aan hoe het onderwatervolume is verdeeld. Een voorlijke ligging van LCB betekent dat er meer volume in het voorschip ondergebracht is. De LCB ligging van de drie lijnenplannen is nagenoeg gelijk. Dit is een belangrijk aspect in deze vergelijking aangezien dit aangeeft dat de volheid van het voorschip, t.o.v. het achterschip, gelijk is.
 9. KB is de verticale afstand van de bodem van het schip tot het hierboven genoemde drukingspunt. De KB waarde van het schip van Grou is groter dan die van de Nynke doordat dit schip meer geveegd is. De KB waarde van de Elisabeth is hoger dan de Nynke doordat de Elisabeth wekere kimmten heeft.
-

8. Conclusies

Op basis van de kenmerken van het scheepstype bolschip en op basis van het originele lijnenplan van de Nynke, moet worden geconcludeerd dat zij geen bolschip of bolpraam was. Mocht zij al gebouwd zijn zonder stuiten en wellingplaat, maar alleen met een halfroond, dan is zij een boltjalk, ook wel “boltsje” genaamd in Friesland. Op basis van verschillende referenties en een studie in het Fries Scheepvaartmuseum is het bekend dat boltjalken hebben meegedaan tijdens de skûtsje wedstrijden en dit nog steeds doen. Onder de aanduiding skip, skûte en skûtsje vallen dus ook boltjalken, ook tijdens de in de Omschrijving Scheepsuitrusting (OS) van de Iepen Fryske Kampioenskippen Skûtsjesilen (IFKS) omschreven periode van 1895 tot 1939. Als de Arbitrage Commissie (AC) dan stelt dat volgens de OS het schip tussen 1895 en 1939 als skûtsje moet hebben gezeild om met de IFKS te mogen meedoen, is dat voor een boltjalk dus geen punt, en kan dat dus ook voor de Nynke geen punt zijn.

Het woord skûtsje is geen strak omkaderde type-omschrijving. Men kan daarom op basis van de historie niet stellen dat in Friesland gebouwde boltjalken geen skûtsjes zijn. De reden waarom er in het werfboek bij de Nynke ‘bolschip’ is vermeld, is nu niet meer te achterhalen. Duidelijk is wel dat deze omschrijving niet klopt. De volgens een standaard procedure opgestelde meetbrieven daarentegen vermelden een roef- dan wel tjalkschip, twee aanduidingen die elkaar niet tegenspreken.

Toen in 1999 werd begonnen met de restauratie had het schip houten stuiten en een wellingplaat. Twee kenmerken die niet horen bij een boltjalk, maar die duiden op een tjalkschip. Deze zijn samen met het dek en boeisel vervangen omdat zij in slechte staat verkeerden. Hierbij is een deel van het achterdek origineel gebleven. In het schip is te zien dat de wellingplaat en het voordek op de originele plaats zijn teruggezet. Na de restauratie is de holte van het schip nagemeten volgens de maten op de meetbrief. Deze komen overeen met elkaar. Het schip voldoet aan de OS van de IFKS.

Op basis van de drie besproken lijnenplannen is het duidelijk dat het originele lijnenplan van de Nynke geen opvallende afwijkingen vertoont, ten opzichte van dat van een gelijkwaardig schip van dezelfde werf, het schip van Grou. Op detailpunten zijn er wel verschillen aan te wijzen. Dit is een gevolg van het feit dat geen van de schepen door de Roorda werf gebouwd, gelijk zijn van vorm. De toenmalige bouwmethode werkte dit in de hand.

De lijnen van het schip van Grou en die van de Nynke vertonen verschillen met die van de Elisabeth. De betreffende verschillen tussen de twee schepen van Roorda en de Elisabeth zijn opvallend groter dan de verschillen tussen de twee schepen van Roorda onderling. Het kwantitatieve vergelijk laat zien dat de rompvorm van de Nynke in het geheel niet extreem is qua vorm maar gemiddeld tussen die van het schip van Grou en de Elisabeth in ligt. Op basis van alle feiten moet worden geconcludeerd dat de Nynke op basis van historische, reglementaire en technische aspecten niet had mogen worden uitgesloten van de skûtsjesyl wedstrijden van de IFKS.

9. Referenties

- [1] Kuipers J, Rademakers K, Van Ambulant tot Zwaluw, Leeuwarden, Penn Uitgeverij, 2007
 - [2] Wegener Sleswyk R, Lok E, Blom G, SKS Skûtsjesilen, Leeuwarden, Hedeby Publishing, 1995
 - [3] Friesch scheepvaartmuseum.
 - [4] Blom G, Om priis en eare, Leeuwarden, Fryske Akademy, 2004
 - [5] Looimeijer F R, Met Zeil & Treil, Alkmaar, De Alk B.V., 1999
 - [6] Jansma K, Met geveegde kont, Leeuwarden, Penn & Partners, 2001
 - [7] Bokkepoot, Het historisch bedrijf vaarttuig, maart 2004
-