



Lelievlet 1200 boot van het jaar

Als jij van water houdt, kun je terecht bij Scouting Nederland.

Samen met jongens en meisjes van je eigen leeftijd op en om het water actief zijn. Dat is het waterwerk van Scouting.

Meisjes en jongens tussen de 10 en 15 jaar zijn welkom.

Informatie bij:
Scouting Nederland
(afdeling voorlichting)
Postbus 210
3830 AE Leusden
Tel. 033-944814



De *Stichting Sneek Promotion* heeft de lelievlet benoemd tot *Boot van het jaar 1987*. De benoeming heeft op 31 juli plaatsgevonden in Sneek, bij de start van de *Sneekweek*. Namens *Scouting Nederland* heeft voorzitter *Ronald Oudshoorn* de bijbehorende oorkonde en wimpel in ontvangst genomen van de heer *G. H. Minkema*, de voorzitter van de *Stichting Sneek Promotion*, die nog eens benadrukte dat met deze benoeming de activiteiten van *Scouting Nederland* - en met name van het waterwerk daarin - geëerd worden.

Wegens het slechte weer heeft de plechtigheid plaatsgevonden in het gebouw *Amicitia*, de plaatselijke schouwburg en bioscoop. Enkele honderden genodigden, waaronder vele jonge en oudere waterwerkers uit de regio waren daarbij aanwezig. De titel *Boot van het Jaar* is in feite toegewezen aan de gloednieuwe nummer 1200, een lelievlet die toevallig (?) net geleverd was aan de Sneker watergroep *Greate Pier*.

Menselijk vlak

Tot de voorgangers van deze lelievlet als de *Boot van het Jaar* behoren onder andere de reddingsboot *Jansje Baars* uit Lemmer, de *Henri Dunant* van het *Rode Kruis*, de bekende catamaran *Zonnetij* voor gehandicapten en de *Beluga* van *Greenpeace*. De titel *Boot van het Jaar* wordt volgens voorzitter Minkema „afwisselend toegekend aan schepen die met hun bemanningen een sportieve prestatie hebben geleverd, of schepen die zich meer onderscheiden in het menselijke vlak. Onder deze laatste categorie wil ik de benoeming van vandaag zeker laten vallen.”

In zijn dankwoord heeft Ronald Oudshoorn de toehoorders - waaronder enkele gemeentelijke en provinciale bestuurders - nog eens voorgehouden hoeveel Nederlanders in hun leven lid van Scouting zijn geweest: twee-en-eenhalf miljoen. Tevens heeft hij er nog eens op gewezen dat de 25.000 kaderleden van Scouting gemiddeld twaalf uur per week besteden aan hun hobby. En daarmee aan de plezierige vrijetijdsbesteding van 100.000 jongens en meisjes. Waarmee een aanzienlijke bijdrage wordt geleverd aan de maatschappij. (Wim Huyser namens Scouting Nederland).

Toen na de tweede wereldoorlog het jeugdwerk weer van de grond kwam was er voor de zeeverkenner nauwelijks varend materiaal meer. Er werd bijeengeschrapt wat men maar te pakken kon krijgen, oude en beschadigde bootjes, die vaak ongeschikt waren voor het beoogde doel. Dat er thans na ruim 40 jaar een klasse zeeverkennerboten bestaat van meer dan 1200 schepen lijkt een klein wonder en was in ieder geval onvoorstelbaar voor diegenen die na de oorlog met dit werk begonnen.

Iedere watersporter kent tegenwoordig de *lelievlet*, de zeilboot van *Scouting Nederland* waarin zo'n 10.000 jongens en meisjes wekelijks roeien en zeilen.

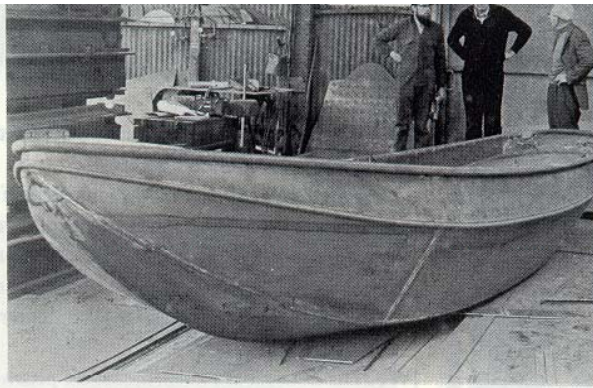
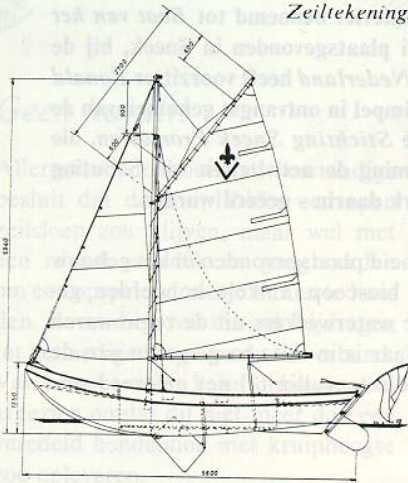
De benoeming boot van het jaar is een verdiende onderscheiding voor het scheepje, waarvan de eerste exemplaren dertig jaar geleden op het water kwamen en dat zo in aantal is toegenomen dat er thans een klasse is ontstaan die er qua omvang wezen mag.

De eerste vletten

De eerste lelievletten waren niet precies gelijk aan de vletten zoals die thans worden gebouwd. Er is in de loop der tijd heel veel geëxperimenteerd en verbeterd. Het initiatief tot de tot standkoming van de lelievlet ging destijds uit van de heer *Stockmann*, schipper van de zeeverkennergroep in Breda. Hij ging op zoek naar

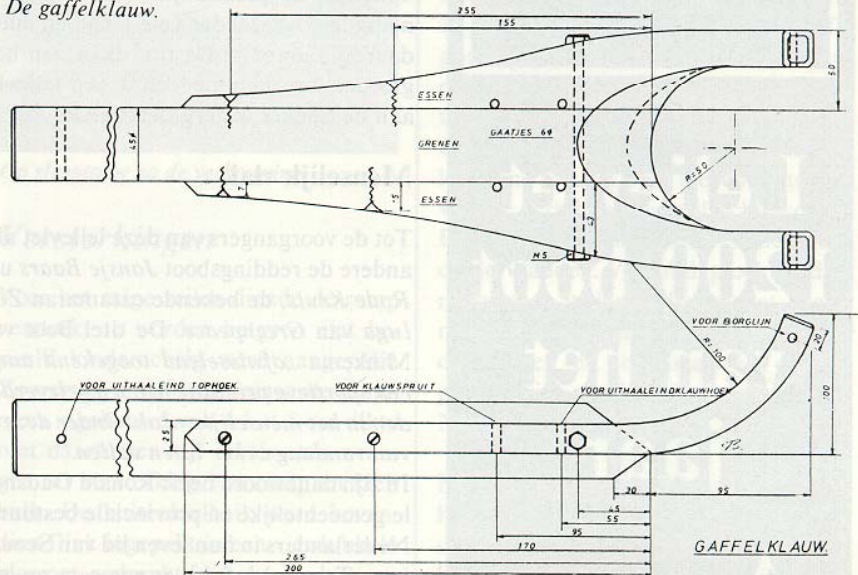
DE LELIE ZEIL-ROEI EN WRIJKVLET

Zeiltekening.



Een casco in de werkplaats (foto Henk Bos).

De gaffelklauw.



Drie vletten met gereefd tuig (foto Henk Bos).

een geschikte boot voor zijn groep en vond daarbij een vletje dat hij regelmatig aantrof als bijboot bij binnenschepen. Dat leek hem wel iets. Zijn grote probleem was dat het bootje aan een tamelijk uitgebreid eisenpakket moest voldoen. Je moest er met een flink aantal jongeren in kunnen zeilen, het moest een veilig bootje zijn, het moest bestand zijn tegen een ruwe behandeling en bovendien niet duur. De vletten die Stockmann gezien had werden gebouwd door *Teunis Beenhakker* in *Kinderdijk*, waren van staal, dus sterk, en hadden luchtkasten, wat van belang was voor de veiligheid. Reeds in 1945, dus vlak na de tweede wereldoorlog was Beenhakker met de bouw van deze vletten gestart. Op verzoek van Stockmann bouwde hij voor de padvinderij twee proefboten, één van 4.80 meter en één van 5.60 meter, allebei met een zwaardkast en met een tuig van 12 m². De masten waren eenvoudige sprietjes die met beugels aan het voorschot waren bevestigd. De vletten konden ook geroeid en gewrikt worden. Het grote

model voldeed het beste zodat voor de 5.60 meter versie werd gekozen.

Gedurige verbetering

Die eerste lელიevlet was bepaald geen snel zeilschip. Ik weet van oudere zeilers, die toen nog jong waren, dat zij het geen geliefd zeilvaartuig vonden, omdat het zo langzaam was. De verbeteringen die sedertdien zijn aangebracht hebben daar nogal wat aan veranderd, al kan de lელიevlet ook nu niet tot de snelle vaartuigen worden gerekend. Dat is ook niet mogelijk gezien de vele eisen waaraan het scheepje moet voldoen. Het moet kunnen worden gezeild, geroeid, gewrikt. Het moet een bemanning van zes jongens of meisjes kunnen hebben. Er moet onder een dek tent in kunnen worden overnacht. En tenslotte moet het sterk zijn en veilig.

De huidige lელიevlet is 5.60 meter lang en 1.80 meter breed en heeft een zeiloppervlak van 12.15 m², verdeeld over fok en gaffelgrootzeil.

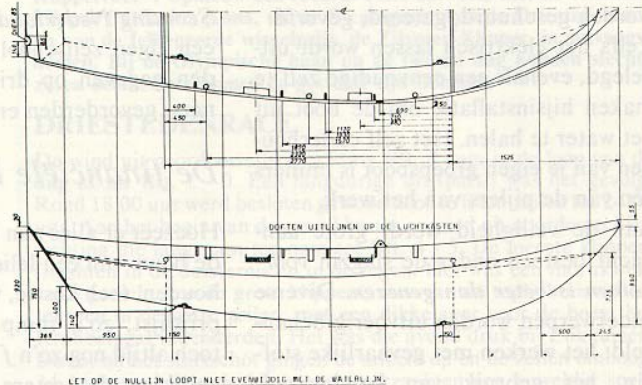
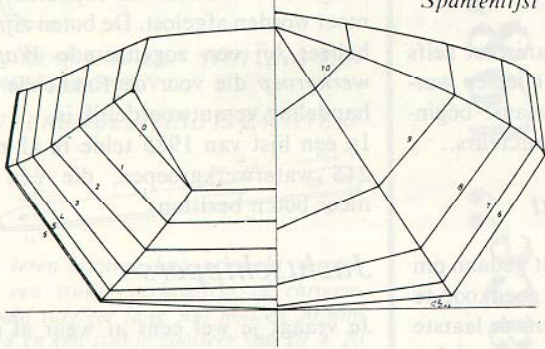
Pet af voor idealisten

De meeste buitenstaanders hebben geen idee van wat er zoal komt kijken bij het jeugdwerk van *Scouting Nederland*. Het mag wel eens gezegd worden dat dit alleen maar kan functioneren dank zij de indrukwekkende niet aflatende ijver van een groot aantal leiders, jong en oud die bijna al hun vrije tijd opofferen om dat werk te doen. Pet af voor deze idealisten. Al die activiteiten worden gecoördineerd door het *Landelijke Bureau van Scouting Nederland te Leusden*.

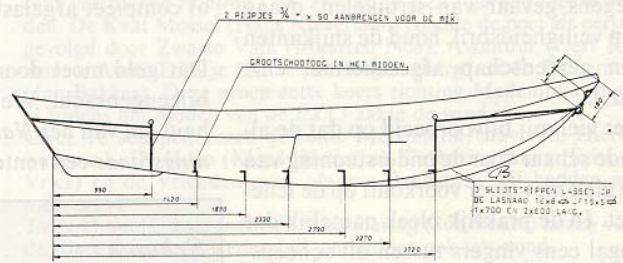
Onder auspiciën van dit Bureau wordt het *Blauwe Vademecum* uitgegeven, dat elf deeltjes omvat met onder meer de volgende titels:

- Het water op Werfbaas**
- Spelen op en rond het water**
- Leidraad voor zeeverkeners**
- De lელიevlet**
- Onderhoud schip en tuig**
- enzovoorts.

Spantenlijst en bijbehorende tekeningen.



SPANTENLIJST							
SPANT NO.	BOVENKANT BOEISEL.		BERGHOUT.		ONDERKANT HUID		KIEL.
	HOOGTE uit BASIS	1/2 BREEDTE	HOOGTE uit BASIS	1/2 BREEDTE	HOOGTE uit BASIS	1/2 BREEDTE	HOOGTE uit BASIS
0	887	515	709	545	400	285	385
1	838	526	628	661	300	371	290
2	797	719	565	758	206	52	196
3	767	790	521	830	132	520	122
4	750	840	500	880	78	566	68
5	749	872	493	910	40	591	25
6	760	880	504	913	26	594	0
7	788	852	539	883	85	568	10
8	828	768	603	793	203	492	83
9	883	583	706	608	415	355	268
10	959	241	855	256	740	139	645



DOORSNEDE MET POSITIE WRANGEN

Tekst: Jan Kooijman

Ik sprak met Henk Bos, lid van de Landelijke Nautische Technische Commissie, die mij een aantal van deze boekjes ter hand stelde. Om de lezers van Spiegel te laten zien tot welk een graad van perfectie het werk met betrekking tot de lелиevletten is uitgegroeid, worden hier enkele tekeningen uit deel 8, de lелиevlet, gepubliceerd. Het is een boekwerk van 80 pagina's, met daarin onder andere: een complete bouwbeschrijving van de vlet met alle daarbij behorende hulpmiddelen, materiaallijsten, huiduitslagen, specificaties van houtwerk, zeilen, beslag enzovoorts.

De aanwijzingen zijn zo uitvoerig dat zij voor de praktijk van het varen aan de scouts een bijna complete cursus verschaffen. Neem nou het maken van een leertje voor de fokkeschoot. Iedere watersporter is er ongetwijfeld in geïnteresseerd. In het boekje Tips in schets voor de lелиevlet staat een set

duidelijke schetsen hoe zo'n leertje kan worden gemaakt.

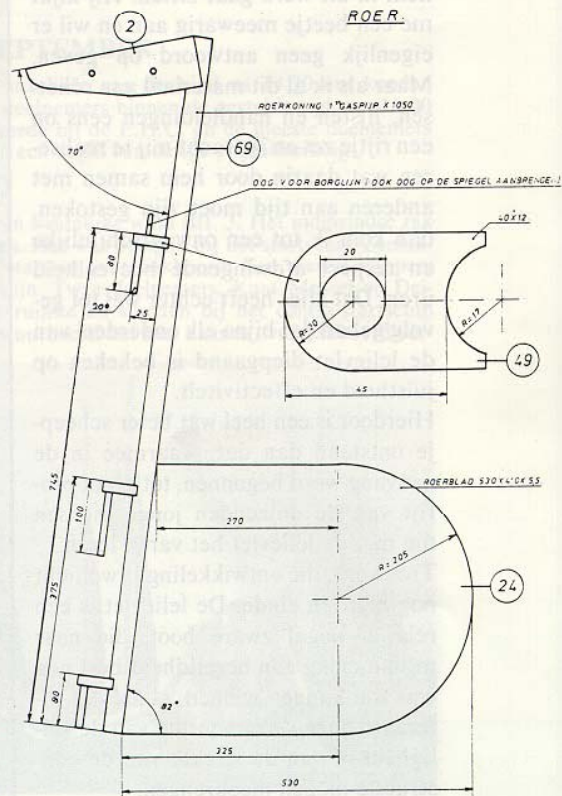
Er is ook een apart boekje over het slepen omdat dat bij Scouting veel voorkomt. Het behandelt allerlei soorten sleepformaties; bijvoorbeeld: het slepen op één dikke tros, het slepen op kruisdraad, het slepen van gekoppelde schepen enzovoorts. Menig watersporter zou hier nog het nodige van kunnen leren!

Er zijn adressenlijsten van leveranciers met hun prijzen van onderdelen en materialen. Er is een handleiding voor het ingebruiknemen en uittrimmen van een vlet.

Handboek voor de werfbaas

Een heel belangrijke plaats in het geheel wordt ingenomen door het Handboek voor de werfbaas, een boekwerk van maar liefst 117 pagina's waarin letterlijk alles te vinden is wat met het onderhoud van de vletten te maken

Het roer van de lелиevlet.



heeft. Vele duidelijke tekeningen illustreren de aanwijzingen. Hoe moet er worden geschuurd, geteerd, geveerd. Zelfs het elektrisch lassen wordt uitgelegd, evenals een eenvoudige zelf te maken hijsinstallatie om de boot uit het water te halen. Het zelf onderhouden van je eigen groepsboot is immers één van de pijlers van het werk.

Aan de veiligheid wordt grote aandacht besteed onder de slagzin *voorkomen is beter dan genezen*. Diverse onderwerpen worden uitvoerig behandeld: het werken met gevaarlijke stoffen, het gebruik van handgereedschap, algemene veiligheidswenken (houd de vloer vrij van los gereedschap wegens gevaar van struikelen, draag een veiligheidsbril, houd de snijkanten van gereedschap afgeschermd, enz. enz.).

Het viel mij bijvoorbeeld op dat de aloude schaar voor de ondersteuning van de giek niet meer voorkomt op de lelievlet. In de praktijk bleek namelijk dat nogal eens vingers tussen dit scheeps-onderdeel bekneld raakten. De schaar is sedertdien vervangen door een enkele stalen pijp.

Ik vraag *Henk Bos* hoeveel tijd er voor hem in dit werk gaat zitten. Hij kijkt me een beetje meewarig aan en wil er eigenlijk geen antwoord op geven. Maar als ik al dit materiaal aan schetsen, lijsten en handleidingen eens op een rijtje zet en ik tracht mij te realiseren wat daarin door hem samen met anderen aan tijd moet zijn gestoken, dan kom ik tot een onwaarschijnlijke en respect afdwingende hoeveelheid uren. Dat alles heeft echter wel tot gevolg gehad dat bijna elk onderdeel van de lelievlet diepgaand is bekeken op juistheid en effectiviteit.

Hierdoor is een heel wat beter scheepje ontstaan dan dat, waarmee in de aanvang werd begonnen, tot groot profijt van de duizenden jonge mensen die met de lelievlet het varen leren.

Trouwens, die ontwikkeling is wellicht nog niet ten einde. De lelievlet is een relatief nogal zware boot, die naar mijn mening aan bezeildheid best nog wat zou kunnen winnen, al zal dat uiteraard geen vermindering van de veiligheid of van de sterkte van de constructie mogen meebrengen.

Zeilschool

Scouting Nederland organiseert zelfs een eigen zeilschool waar lessen worden gegeven op drie niveaus: beginners, gevorderden en instructeurs.

De financiële kant

Hoezeer er alles aan wordt gedaan om de bouw van een lelievlet goedkoop te houden, toch kostte, volgens de laatste prijslijst, zo'n romp plus materialen toch altijd nog zo'n f 6800,— (ter vergelijking: de grotere lelieschouw kost f 13.225,—, de leliejol f 6550,— en de juniorvlet f 5575,—). Het casco is dan al compleet afgelast.

Dat geld moet door de groep worden bijeengebracht. Wel is er de mogelijkheid om van het *Nationaal ondersteuningsfonds* een renteloze lening te ont-

vangen, die binnen een bepaalde tijd moet worden afgelost. De boten zijn in beheer bij een zogenaamde *Waterwerkgroep* die voor de financiële afhandeling verantwoordelijk is.

In een lijst van 1985 telde ik al zo'n 215 waterwerkgroepen, die één of meer boten bezitten.

Jachtschippers

Je vraagt je wel eens af waar al die mannen en vrouwen vandaan komen die in een groter of kleiner jacht het Nederlandse water bevaren. Waar hebben ze hun opleiding gehad? Eén van die bronnen is *Scouting Nederland*. De aldus gevormde jonge mensen, die op latere leeftijd een eigen schip gaan varen, behoren ongetwijfeld tot een goed met kennis toegeruste groep van de Nederlandse jachtvloot.

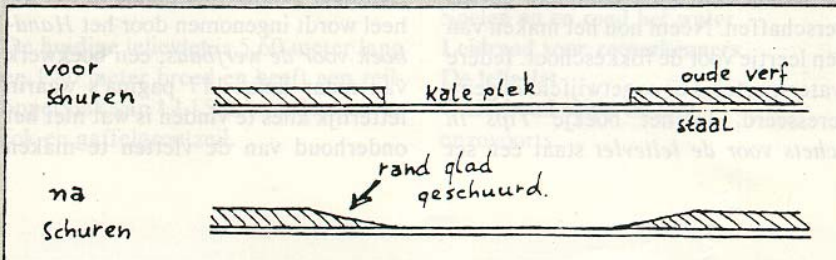
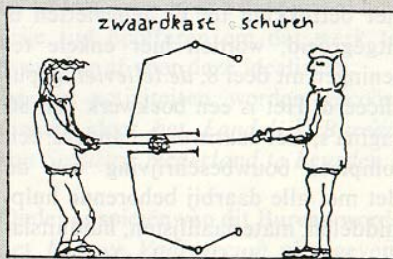
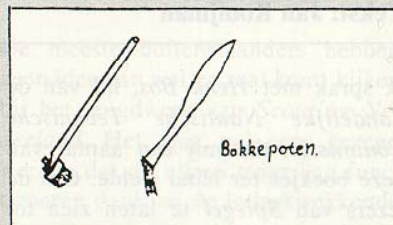
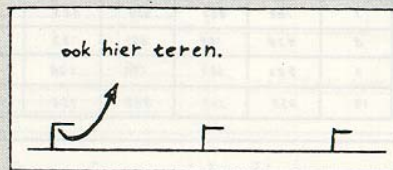
Schuren

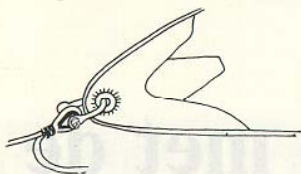
Nadat de roestplekken in de oude verf gekrabd en geborsteld zijn, zien we een kale plek en daarom heen de oude verf die nog goed is. De randen van deze kale plek moeten glad geschuurd worden. Ook de oude verflagen welke blijven zitten, gaan we schuren. Daarvoor zijn twee redenen:

- De vuile en verweerde oppervlakte schuur je zo weg.
- De nieuwe laag pakt beter op een ruw oppervlak.

Hoe moeten we schuren:

- Gebruik geen grote lappen schuurpapier, maar scheur een vel in 2 of 4 stukken.
- Vouw zo'n velletje om een pannesponsje (of gebruik een schuurkurk).
- Onbeschadigde oppervlakten kunnen we schuren met watervast schuurpapier en kan nat gemaakt worden met water of terpentijn. Het vocht verhindert dan het vollopen van het papier zodat het rendement van het papier groter is. Het nat worden is geen bezwaar voor de oude verflagen.
- Zitten er blanke plekken in de verflaag dan ligt droogschuren meer voor de hand. Water bevordert nl. het roesten.



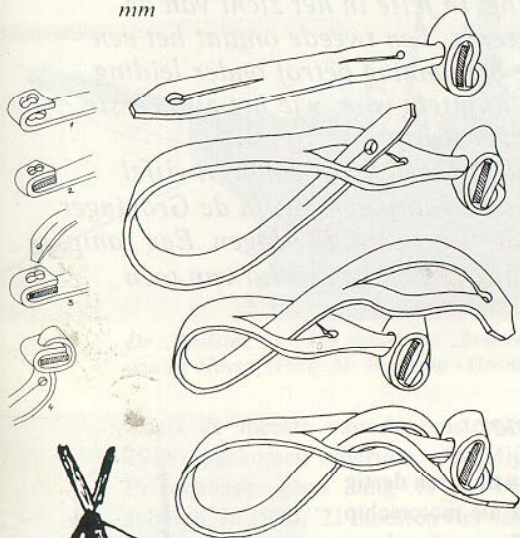


EEN KLAP VAN EEN SLUITING KAN
HARDAANKOMEN...

EEN LEREN SLUITING IS ZACHTER!



Een leren sluiting kan gemaakt worden van een stukje varkensleer of chroomgelooide tuijleer lang 300 mm en 20 mm breed en een stukje zoolleer van 20 x 20 mm



Bij het op het droge trekken van de boot moet de gebruikte lier met kabel of de gebruikte takel 5 keer het gewicht van de boot kunnen trekken. Een zelf gepioneerde hijsinstallatie vereist een nog grotere zekerheid betreffende de staat van het materiaal en geeft bovendien nogal wat onzekerheid over de stevigheid van de grond waarin verankerd wordt.

Als gehesen wordt moeten bepaalde veiligheidsmaatregelen in acht genomen worden, de belangrijkste hiervan is dat niemand onder de gehesen boot mag komen. Alles, planken met rollen of een wagen, moeten dan op de goede plaats klaar staan voordat met het hijsen begonnen wordt.

Bij het uit het water halen van de boot moet die zo licht mogelijk zijn. Zorg er dus voor dat alles er uit is en de boot leeggehoosd.