

# Martin Heineke: een keiharde romp die niet meer vervormt

Martin Heineke heeft als zeilmaker, wedstrijdzeiler en betrokkene bij de klasse-organisatie jarenlang een zeer actieve rol gespeeld en stond ons ondanks het fantastische schaatsijs op de Loosdrechtse Plassen een kort interview af. In schaatstenu.

*RtB:* „Ik meen mij te herinneren, dat je meermalen met de 16 m<sup>2</sup> kampioen van Nederlands bent geweest.”

*Heineke:* „Ik ben in totaal 14 maal Nederlands kampioen geweest in diverse klassen, maar ik zou even moeten nakijken, hoe vaak in de zestien kwadraat... Dat is twee keer geweest, in 1977 en 1979. Daarna heb ik er niet voldoende meer in gezeild. Ik heb er nog wel een, een schitterende bij Roel Nijdam gebouwde zestien kwadraat van drie jaar oud.”

*RtB:* „Ik heb voor dit interview een gesprek gehad met Visser en Hofstra in het Friesk Museum over het ontstaan en de verschillen tussen de oude en de 'moderne' zestien kwadraat. Visser, die natuurlijk betrokken was bij de onstaansgeschiedenis, stelde dat de eerste zestien kwadraten van zijn mallen afkomstig waren...”

*Heineke:* „Ik denk dat Helder het tegendeel beweert...”

*RtB:* „Maar in dat gesprek kwam naar voren, dat er niet zoveel verschil bestaat tussen de oude en de nieuwe boten en dat het een kwestie is van de betere zeilers, die het ervoor over hebben om nieuwe boten te laten bouwen, die de prijzen in de wacht slepen. Wat vind jij daarvan?”

*Heineke:* „Ik vind dat toen ze hol/bol zijn gaan bouwen, dat dat een wezenlijke verandering was. Niet in de rompvorm, maar vooral in de stijfheid. Door de stijfheid (ook het doek voor het tuig werd steeds stabiel; in de staaldraden zat minder rek) en de stalen vallen werd het niet vervormen van de romp steeds belangrijker. Tegenwoordig, met de moderne lijmen en epoxy's is dat hol/bolzagen niet meer nodig en wordt de stijfheid in de lattenbouw door die moderne materialen verhoogd en krijg je een keiharde romp, die niet meer vervormt. Rompvorm en stijfheid, die bepalen de snelheid van een schip. Ik ben er

van overtuigd, dat als je goede oude schepen zou restaureren in de epoxy, dat die vooraan zouden meezeilen in de wedstrijden. Ze kunnen niet meer mee omdat ze water maken en teveel vervormen. Bij licht weer gaat het nog wel met die oude schepen, maar als het harder gaat waaien en je moet in de trapeze gaan staan, gaan ze water maken, dan is het afgelopen.”

*RtB:* „De traditionele bouw ging ervan uit dat een nieuw schip in het water wordt gelegd, water opzuigt en daardoor dichttrekt, terwijl bij de moderne epoxymethoden het hout opgesloten wordt en droog blijft.

commissie gezeten en altijd geroepen: 'Jongens, we moeten die ontwikkeling een halt toeroepen!' Daar werd geen gehoor aan gegeven en toen ben ik eruit gestapt. Het was niet meer de boot voor het volk die oorspronkelijk bedoeld was. Al die toeters en bellen kosten dermate veel geld, dat het niet meer leuk was. Het is haast niet meer mogelijk, om met een simpel zestien kwadraatje aan die wedstrijden mee te doen. Ik vind dat jammer. Gelukkig zijn er nog zeilers die het tegendeel bewijzen. Een jongen als Hans van Drunen, die wint op het ogenblik ontzettend veel met een doodgewoon

*Martin Heineke in zijn ruime zeilmakerij in Loosdrecht. Foto: R. ten Broeke*



Daardoor heb je natuurlijk een lichter schip.”

*Heineke:* „Dat klopt met mijn verhaal, vroeger werd een schip gebouwd om in het water te liggen, die wedstrijdschepen nu liggen niet meer in het water. Maar vandaag de dag gaan ze oude schepen ook op een trailer leggen. Het hout gaat krimpen en hij lekt, je latten gaan van elkaar, het schip gaat torderen en je raakt de stijfheid kwijt.”

*RtB:* „In het gesprek met Hofstra en Visser kwam naar voren, dat de hoeveelheid beslag en de mogelijkheden voor zeiltrim in de loop der jaren aanzienlijk waren toegenomen. Wat vind jij daarvan?”

*Heineke:* „Ik heb zelf in de technische

boerenbootje. Die zeilt gewoon ontzettend goed, met zijn vrouw als bemanning. Hij wint bijna alles, alleen bij het Nederlands kampioenschap is hij te gespannen en dan lukt het niet. Op die boot zit niets bijzonders.”

## TWIST

*RtB:* „Vroeger was het probleem altijd met de gaffeltuigen dat je 'twist' kreeg. Bij ruime wind ging je gieken naarboven en de gaffel naarbuiten en je verloor een hoeveelheid druk op het zeil.”

*Heineke:* „Ja... twist... Dat achterlijk van het grootzeil is zo enorm uitgebouwd in de loop der jaren, gelukkig hebben we dat in '77 aan banden

gelegd, die ronding, want dat ging maar verder, die maat was vrij. Die twist is heel belangrijk want de wind die moet eruit, uit dat zeil, maar met een neerhouder kun je dat heel goed onder controle houden en met de verstelbare overloop achterop en je piekeval, die zit naast je en die verstel je onder het zeilen, dus als je de piek laat vallen versterk je de twist en als je hem doorhaalt verminder je dat. Ik heb als stuurman naast me de piekeval, de fokkeval en het cunninghamhole. Alles is vanuit de stuurmanspositie te trimmen."

*RtB:* „Dan heb ik een andere vraag:



Hoe komt het dat een in de jaren dertig en eigenlijk aan het eind van de jaren twintig ontworpen schip in de jaren negentig zo populair is? Zeilers uit raceklassen als de FD, de Yngling en andere, stappen over, of stappen terug, zou je kunnen zeggen, naar de zestien kwadraat?"

*Heineke:* „De klasse vormt een hele grote familie, een goede sfeer, een goede klasse-organisatie en een eenheid die in al die jaren bewaard is gebleven. Het is dus niet alleen de kwaliteit van het schip, maar ook van de klasse-organisatie. De zestien kwadraat was misschien wel de eerste klasse-organisatie in Nederland en ze hebben het altijd verrekte goed gedaan. Het voordeel is ook dat het een

nationale klasse is, waardoor je niet het verschijnsel krijgt van de internationale zeilers die er veel meer tijd en geld instoppen en er dan met kop en schouders bovenuit gaan steken. Dan is het spelletje voor de rest niet leuk meer."

*RtB:* „Je vertelde dat je vroeger een Honduras mahonie boot had. Is dat bijzonder materiaal?"

*Heineke:* „Dat is schitterend materiaal. Het werkt praktisch niet. Alleen, er is niet meer aan te komen. Korte stukken kun je nog kopen. Ik heb in 1976 zelf het hout uitgezocht, maar ik kon alleen maar aan stukken komen van 4.80 m lengte en de bouwer heeft toen boven water lassen gemaakt. Die zie je nu nog niet. Het laat zich superieur verwerken."

*RtB:* „Wat kun je als 16 m<sup>2</sup> kenner en zeilen-expert zeggen over de zeilen van het schip? Onderscheiden die zich van moderne zeilen?"

*Heineke:* „Het is heel apart, een bijna vierkant zeil met een gaffel, met die enorme ronding in dat achterlijk. Door die ronding wordt het oppervlak veel groter dan zestien vierkante meter en zit ergens tussen de achttien en de twintig vierkante meter."

*RtB:* „Wordt dat gemeten?"

*Heineke:* „Ja, maar bij ons steekproefsgewijs. Wij hebben een licentie om die zeilen te mogen maken en als we buiten ons boekje gaan, dan verliezen we die licentie. Maar het grootzeil is zo uitgebouwd tegenwoordig, daar zit geen muziek meer in; het kan niet groter. Het moet op die gaffel en giek en daarmee is het uit. Je kunt niet je giek 10 cm langer maken, want dan loop je tijdens een evenement gegarandeerd tegen de lamp. Er was er een in de jaren vijftig, die had twee kielen, eentje voor licht weer en een voor veel wind. Die vloog dan ook met licht weer, maar die liep al snel tegen de lamp en werd voor een jaar geschorst."

*RtB:* „Wiep Visser die zei: 'Het zijn altijd de beste zeilers, die de wedstrijden winnen en niet zozeer de beste boten.' Ben je het daarmee eens?"

*Heineke:* „We hebben hier ieder jaar de 'Primus inter Pares'-wedstrijden,

die zijn altijd in de zestien kwadraat, maar dan merk je echt wel dat er verschil in die boten zit. Dat zijn allemaal topzeilers en je ziet dan toch dat het veld enorm uit elkaar ligt. Ik zie mensen die altijd achterin lagen, dan met nieuwe schepen ineens voorin liggen. Tussen een goeie en een slechte boot zitten behoorlijke verschillen!"

*RtB:* „Wie bouwen volgens jou nu de snelste schepen?"

*Heineke:* „Herman van Eyk in Reeuwijk, Tijsterman in Nieuwkoop, Veelenturf in Bodegraven, Roel Nijdam in Friesland. Dat zijn voor mij op 't ogenblik de bouwers voor de wedstrijdssport. Overigens zie je een hernieuwde belangstelling voor de traditionele houten schepen. De Regenboog en vooral de Pampus zijn verschrikkelijk populair. Lamme hier in Loosdrecht bouwt praktisch iedere winter een nieuwe Pampus. Hij heeft voor deze winter een aanvraag voor een tweede, maar dat kan hij niet eens aan. Er kwam iemand met een aanvraag voor een twaalfvoets jolletje en die wilde hij niet bouwen. Hij zei: 'Als ik bouw, dan geen twaalfvoets jol, dan doe ik mezelf tekort'."

*RtB:* „Is het ontbreken van een spinnaker geen gemis?"

*Heineke:* „Nee, want je kunt met een licht, onervaren bemanningslid, dat niet te sterk is, prima meekomen en dat vind ik een pluspunt voor de klasse."

*RtB:* „Wat zou je tenslotte nog over de zestien kwadraat willen zeggen?"

*Heineke:* „Een schitterende, springlevende, klassieke eenheidsklasse! Het schip zeilt moorddadig, het is een machtig fijn schip om met harde wind te planeren. Het is een sensatie! Ik heb met 7 à 8 Beaufort op het Sneekermeer geplaneerd, boven aan het meer in plané en dan naar onderen was het alleen maar spuiten en spuiten! Die van mij planeerde gemakkelijk, ik had een vrij lichte bemanning, 5-6 aan de bovenboel en honderden meters eerste aan de benedenboei en maar laten gaan, en maar laten gaan! Dat is een kunst mijnheer, om met harde wind te planeren met zo'n boot!"