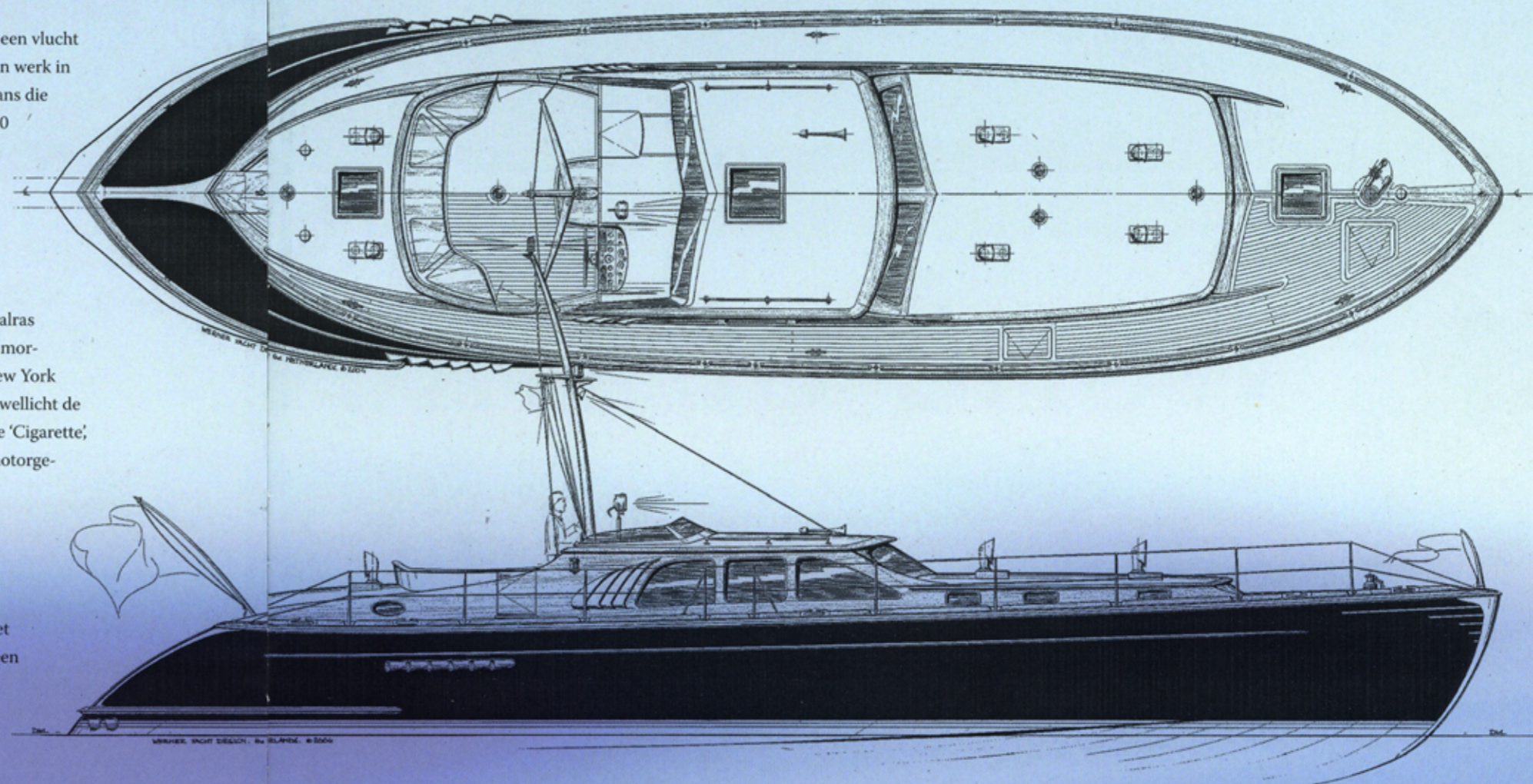


W e schrijven 1920, toen het 'commuting', of in goed Nederlands 'forenzen', per jacht een vlucht nam. Het fenomeen dat zakenlui tussen hun landgoed op bijvoorbeeld Long Island, New York, en hun werk in Manhattan reisden over het water bestond al enige tijd. De mensen zoals de Vanderbilts en de Morgans die zich dit konden permitteren, behoorden tot de happy few. Zij lieten al stoomschepen bouwen van 150 ft. tot 200 ft. of soms zelfs ver boven de 300 ft., die zij mogelijk ook inzetten om op tijd en in stijl op het werk te komen. Echter na 1920 vond er een verschuiving plaats. De Eerste Wereldoorlog was tot een einde gekomen en men kon zich weer focussen op andere zaken. Geprikkeld door de beschikbaarheid van lichte, krachtige motoren, die in de oorlog waren ontwikkeld voor de vliegtuigindustrie, begon men de jachten te bouwen die we tegenwoordig betitelen als commuters.

E n wat begonnen was als een relaxte manier om van huis naar het werk te reizen, werd alras een hype. Men liet zich maar al te graag zien aan boord van zijn nieuwe vervoersmiddel. Elke vroege morgen kon men getuige zijn van een wedloop om een plaats te krijgen aan één van de steigers van de New York Yacht Club. Op dat moment kwamen de Liberty, Sterling of Packard motoren goed van pas. Waarbij wellicht de 'Cigarette' uit 1923 de kroon spande. De vijf brullende V12 Liberties van 450 pk elk, aan boord van de 'Cigarette', brachten het jacht moeiteloos naar een top van 50 mph! Beschikte men nou niet over een dergelijk motorgeweld, dan zag men zich genoodzaakt om of eerder op te staan en van huis te vertrekken, of genoeg te nemen met een plaatsje voor anker, net buiten de Yacht Club. Na aankomst liet men zich dan, evengoed zeer stijlvol, naar de kade roeien om vervolgens in Wallstreet aan het werk te gaan. De grote depressie en de verbeterde infrastructuur voor het autoverkeer luidde in de jaren dertig het einde van een tijdperk in. En toen ook de New York Yacht Club in 1938 haar East River steigers opdoekte, viel daarmee het doek voor de commuters. Vanaf toen zat er ook voor de tycoon op Wallstreet niets anders meer op dan iedere ochtend in zijn Maybach of Duesenberg te stappen, om vervolgens een parkeerplaatsje te zoeken in het kloppende hart van de Big Apple.

V andaag is er nog maar weinig over dat ons aan deze, toch bijzondere, periode herinnert. Op een enkeling na, zijn deze jachten allemaal verdwenen: gezonken, verrot, of misschien erger nog, gesloopt. Wel resten ons nog de oude foto's die getuigen van betere tijden. Zo kwam mij enige jaren geleden een foto onder ogen van de 'Saga', een 69 ft. commuter uit 1935. Nu ben ik redelijk bekend met de stijlvormen zoals deze door de jaren heen zijn toegepast. Maar de styling van de 'Saga' was mij tot dan toe onbekend. Het jacht was niet uitgesproken fraai, of beter geformuleerd, het was helemaal niet fraai. Maar toch heeft het een grote invloed gehad op mijn ontwerpen. Niet afgeleid door allerlei stijlfouten en ongelukkig gekozen details, kwam er toch een heel bijzonder silhouet naar voren. Een negatief kanohek, wat overigens zeer gedurfd is op snellere schepen, gecombineerd met extreem lage gestroomlijnde opbouw, maakte dit jacht een speciale verschijning. Ze verreesde al haar snelheidspotentieel, zonder dat de startsleutels nog maar waren omgedraaid. In tegenstelling tot de realiteit van vandaag, waarbij elk jacht de snelheid van alle kanten tentoonspreidt (zelfs de jachten die met pijn en moeite net boven hun rompsnelheid proberen uit te komen), was dat voor de jaren dertig uitzonderlijk. Dit was wellicht het eerste jacht waarbij de luchtweerstand een stempel drukte op de styling van het ontwerp.

G eprikkeld door het silhouet van de 'Saga', heb ik in 1999 de eerste lijnen op papier gezet voor mijn eerste 'Commuter'. Dit project fungeerde als een studie, waarbij ik de mogelijkheden onderzocht hoe de hedendaagse eisen wat betreft comfort, techniek en rompvormen toegepast konden worden op een dergelijk concept. Het resultaat bleef niet onopgemerkt en het sprak veel mensen aan, met name Amerikanen. Op dit moment ligt er een nieuwe '69 ft. Commuter' op de tekenplank die in opdracht van een buitenlandse klant tot stand komt. Zoals al mijn ontwerpen, valt ook deze op door een elegante bescheidenheid en niet zozeer door de respectabele lengte of het brute motorvermogen. Deze bescheidenheid komt echter alleen naar voren in de vormgeving. Binnen in de romp liggen twee V10 Man motoren van 1050 pk elk, die er voor moeten zorgen dat het jacht een comfortabele snelheid zal bereiken van meer dan 30 knopen. En comfortabel zal het zeker zijn. Er zijn namelijk geen concessies gedaan aan de rompvorm om bijvoorbeeld meer plaats te bieden aan het interieur. Door onder meer een diepe V-bodem, fijne boegsecties en een bescheiden lengte-breedte verhouding, zal ze door kunnen douwen, ook wanneer de condities op zee minder gunstig zijn. Bovendien zal deze gedisciplineerde aanpak van het ontwerp de klant een flinke hoeveelheid brandstof besparen. Door de unieke combinatie van de diepe V-bodem en het eerder besproken kanohek, ontstaat er nog een andere, zeer bijzondere eigenschap. Ofschoon een diepe V kan bijdragen tot goede zeewaardige eigenschappen op hoge snelheid, is het, in combinatie met een spiegel, zeer inefficiënt op lage snelheden. Dit wordt met name veroorzaakt door het enorme vacuüm dat achter de spiegel gecreëerd wordt met de bijbehorende hoge hekgolven. Dat is precies wat ik met de Commuter probeer te voorkomen. Op lage snelheden zal het water langs de zijanten van de romp stromen, waardoor het vormen van het vacuüm zal worden voorkomen. Terwijl op hoge snelheden het water exclusief langs de bodem zal stromen, waardoor er voldoende druk zal worden opgebouwd onder het achterschip en het jacht een verwachte trimhoek zal aannemen



LENGTH OVER ALL: 69'-0"
 LENGTH WATER LINE: 65'-6"
 BEAM: 11'-0"
 DISPLACEMENT: 1500 LBS
 SPEED: 30 KTS

van ca. twee graden. Dat klinkt goed zult u denken, zijn er dan geen nadelen? Ik moet in alle eerlijkheid bekennen dat die er inderdaad zijn. Omdat er geen off-the-shelf vergelijkingsmateriaal bestaat en de bestaande rekenmethoden moeilijk kunnen worden geïmplementeerd, zijn we veroordeeld tot uitvoerige tanktests. Daaruit zijn de optimale parameters te achterhalen die nodig zijn voor de fine-tuning van onder meer het romplijnenplan. De voorstudie ziet er echter veelbelovend uit. De '69 ft. Commuter' kan zeer wel het eerste jacht zijn dat net zo goed presteert op hoge, als wel op lage snelheden en op vlak water, als wel op hoge zeeën.

N u is een romp zo te modelleren dat het perfect presteert in hoge zeeën. Belangrijk is om ook de constructie zodanig uit te leggen, dat het jacht deze verwachting ook kan waarmaken. Het kan voor een ontwerper zeer verleidelijk zijn om de lat ietsjes lager te leggen, om zo gewicht te besparen en een knoopje te winnen. De '69 ft. Commuter' laat ook op dit gebied weinig te wensen over. Het ontwerp is berekend naar de regelgeving van Lloyd's klasse X100A1/G6, zogenaamde unlimited service. Het ontwerp van de constructie is zo uitgelegd, dat het gebouwd kan worden in composites of in Alustar® aluminium. En dat is geen wishful thinking. Beide opties zijn doorgerekend, waarbij er gezocht is naar een gemeenschappelijke matrix voor de verdeling van de langs- en dwarsspanen. Simultaan is de lay-out van het interieur vastgelegd volgens de lijnen van deze zelfde matrix. Dit heeft geresulteerd in een zeer stijve constructie, waarbij we extra waterdichte schotten kunnen aanbrengen zonder dat dat veel consequenties met zich meebrengt voor de interieur lay-out. Het interieur van het jacht is overigens geïnspireerd op late Art Deco stijl.

C oncluderend, waarom denk ik dat dit ontwerp zo uniek is? Het zijn niet de prestaties op een grote range van snelheden. Het is niet het bescheiden brandstofverbruik. Noch is het de slimme lay-out van de constructie waardoor het ontwerp uiteindelijk kan worden uitgevoerd in composite of Alustar®. Het is meer het verrassende element. Op het eerste gezicht lijkt het een elegante schoonheid die slechts haar kunnen kan tonen, vol gas, op vlak water. Door haar rompvorm en haar constructie zal ze bewijzen dat ze tot veel meer in staat is dan alleen dat. Ze zal kunnen doorknoken in condities, die voor vele andere jachten net iets te hoog gegrepen zijn. Maar voor mij is het pas écht cool wanneer ik de uitlaten van een R.A.F. Spitfire kan gebruiken als ontluchtingsopeningen van de beide machinekamers!

69 FT COMMUTER	1999
GENERAL ARRANGEMENT, EXTERIOR	1:200
WERNER YACHT DESIGN	
26.07.04	1:20

Tekst: Theo Werner
 Werner Design
 Bouwen Loenstraat 13
 Edam
 Telefoon: +31 (0)299 373 813
 www.werneryachtdesign.com