

Een drijvende bunker die „toevallig” ook nog goed zeilt: Kennismaking met de **COMPROMIS 999**

Jachtwerf Zaadnoordijk is een familiebedrijf met een klassieke geschiedenis: bescheiden begonnen met het bouwen van kleine houten boten zoals BM's en Vrijheidsjachtjes, op een gegeven moment op polyesterbouw overgeschakeld, geprofiteerd van de boom in de watersport en klappen gekregen toen de crisis toesloeg, en naar aloude Hollandse traditie al worstelend weer boven water gekomen.

Ruim een kwart eeuw geleden liepen de eerste Compromis jachten van stapel. Die benaming werd niet toevallig gekozen. Bij ieder zeiljacht moeten er compromissen gesloten worden tussen het verlangde comfort, de sterkte van de constructie en de gewenste zeileigenschappen, elementen die niet altijd goed te verenigen zijn. Zeker niet als er daarbij ook nog eens rekening gehouden moet worden met een aantal IOR meetvoorschriften, een haast dwangmatige gewoonte van de meeste ontwerpers. Idioot eigenlijk, als je bedenkt dat het percentage zeilers dat ooit aan een IOR wedstrijd deelneemt verwaarloosbaar klein is. Omwille van dat kleine groepje varen wij zowat allemaal met jachten die beter en veiliger zouden zijn als er geen rekening gehouden zou worden met die compleet onnodige en gecompliceerde meetvoorschriften.

Vader Zaadnoordijk had dit lang geleden al begrepen en hij vertikte het dan ook om compromissen te sluiten op het stuk van comfort en degelijkheid. Hij vond een breed publiek dat er precies hetzelfde over dacht. De huidige bazen, zonen Rob en Hans Zaadnoordijk, zetten die gezonde filosofie verder, en met opnieuw groeiend succes. Compromis jachten zijn op het eerste gezicht niet goedkoop, maar je krijgt er een schip

voor dat gebouwd is voor het leven. „Dat ze toevallig ook nog goed zeilen is mooi meegenomen”, zegt Rob Zaadnoordijk erover. Maar zo toevallig is dat natuurlijk ook weer niet.

In augustus II. voeren we met een Compromis 999 op het Alkmaardermeer, bij Uitgeest in de kop van Noord Holland. Een leerrijke kennismaking, ook al omdat de werf in kwestie marktuuitbreiding zoekt naar Vlaanderen toe.

Vormgeving en constructie

De Compromis zeiljachten hebben een hele sterke persoonlijkheid. Of hun wat bonkige, stoere lijn je aanspreekt of niet is een kwestie van smaak, maar ik vind het positief dat er geen toegevingen gedaan worden aan modegrillen van voorbijgaande aard.

Deze boten worden bewust naar een bepaalde doelgroep toe gebouwd; de wat rijpere toerwaarder die het begint te dagen dat het weinig zin heeft om koud, nat en ziek te worden om twee graden hoger of een tiende van een knoop harder te gaan, maar die ondanks alles toch met een volwaardig zeiljacht wil blijven varen. Dus ligt bij het ontwerp het accent op het comfort. En toch wordt voor het lijnenplan steeds Frans Maas in de arm genomen, een wedstrijdzeiler bij uitstek. Deze combinatie werkt uitstekend, net zoals een huwelijk tussen mensen met tegengestelde karakters. Dit resulteert dan in schepen die een stuk zwaarder gebouwd zijn dan wat we van moderne jachten gewend zijn, maar die toch nog meer dan behoorlijke prestaties leveren, zij het dan dan dat ze bij lichweer misschien een veertje moeten laten.

De 999 heeft een eerder brede romp met weke kimmén, beperkte overhangen en een redelijk diep onderwaterschip. Het vrijboord is hoog maar de opbouw eerder laag zodat het schip toch een zekere elegantie behoudt alhoewel het onderdeks een stahoogte van 1.96 m biedt. Er werd veel aandacht besteed aan de bevestiging van de fors bemeten bulbkiel zodat men niet zo gauw bang hoeft te zijn voor een onzachte stranding. Ook het balansroer heeft een vrij grote oppervlakte. Interessant is dat voor de bouw een door de werf zelf ontwikkeld isofoal zuur hars gebruikt wordt met een gelcoat op iso NPG basis waarmee zich tot nog toe geen osmose problemen voordeden. Als versterking gebruikt men o.a. bi-directionele glasmat. Op kimmén en vlakken wordt de romp dan nog eens extra verstevigd met Furet sandwichmateriaal. De werf gelooft niet zo in peperdure modernismen zoals Kevlar e.d. die moeilijk goed te verwerken zijn en die in feite geen enkele zin hebben in een toerjacht waarbij niet op een paar kilo extra gekeken wordt.

Door de brede opbouw zijn de gangboorden eerder smal, maar ze blijven goed begaanbaar, ook en vooral door het uitstekende antislip. Je voelt je ook zekerder aan dek dan op de meeste moderne jachten, er is altijd wel houvast binnen handbereikt. Bij het werk aan dek merk je dat er bij de constructie mensen betrokken zijn die zelf ook varen zodat je je niet voortdurend zit te ergeren aan allerlei dingen die beter gekund hadden. En voortdurend is er die indruk van stevigheid, een gevoel van: het kán niet kapot.

De met teak beklede kuip is niet overdreven groot zodat je ook hier overal steun vindt om je zonnig schrap te zet-

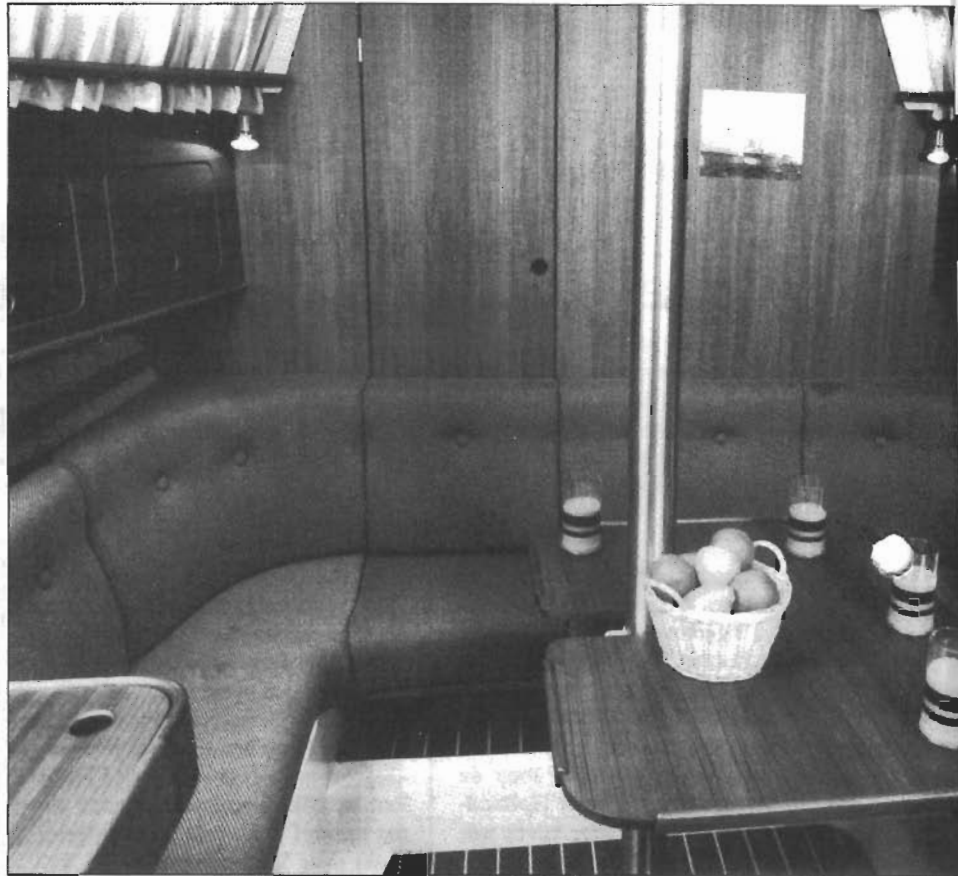
ten. Interessant detail: vanuit de kuip heb je toegang tot de royale natte ruimte onderdeks zodat je niet met je druipe-oliegooed naar binnen hoeft. De afwerking geeft een zeer verzorgde indruk.

Interieur

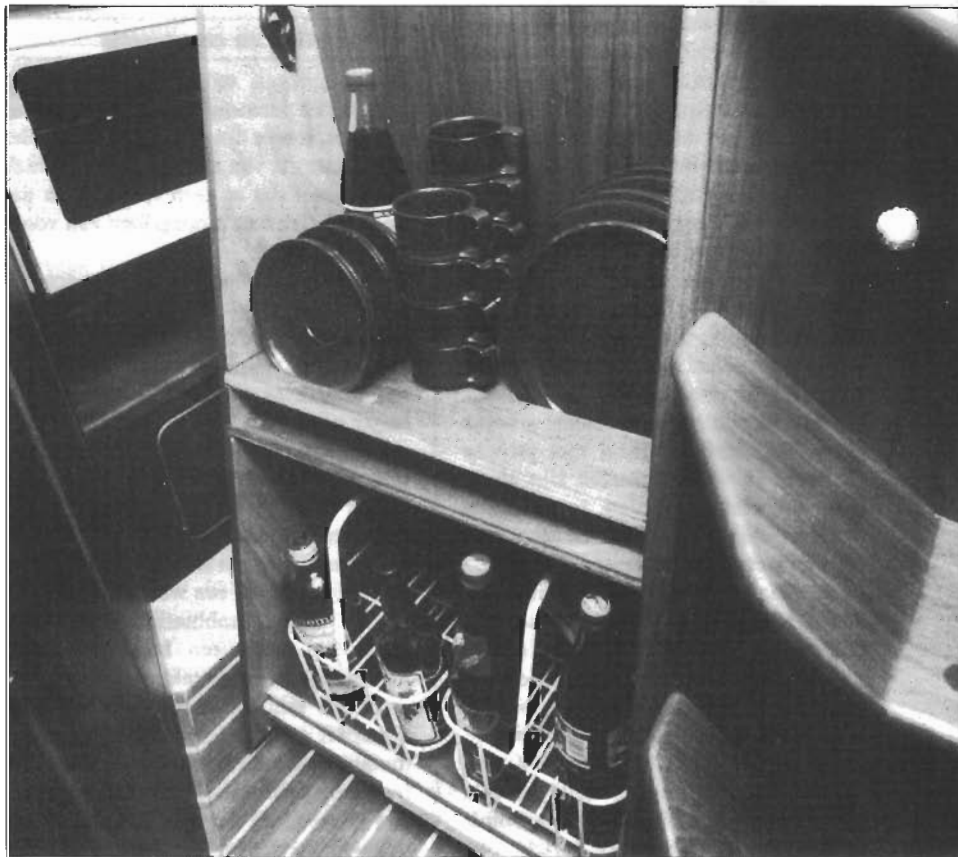
De kajuittrap is goed begaanbaar en heeft schuine zijkanen om ook bij helling steun te hebben. Het schuifluik is dubbel uitgevoerd, met één luik in perspex.

Wie dacht dat hij alles al wel gezien had, zal wel even opkijken bij een eerste kennismaking met deze 999. Afwijken van de klassieke indelingen is meestal gewaagd, maar bij dit schip is men er in gelukt een stuk of wat geslaagde eigen ideeën te verwezenlijken. De achterkajuit is zeer ruim en luchtig met een dubbele kooi van niet minder dan 2.25 m lengte. Blijkbaar heeft men er aan gedacht dat de mensen steeds groter worden. Tegenover deze kooi is er nog een vrij grote sofa waarvan ik het nut iets minder gauw zie. Zoveel ruimte heeft men nu ook weer niet nodig om schoenen en sokken uit te trekken. Maar fraai is het wel. En als de opvarenden ruzie met elkaar hebben, beschikken ze tenminste over een heuse kajuit achteraan om zich terug te trekken, en niet alleen maar over een slaaphok.

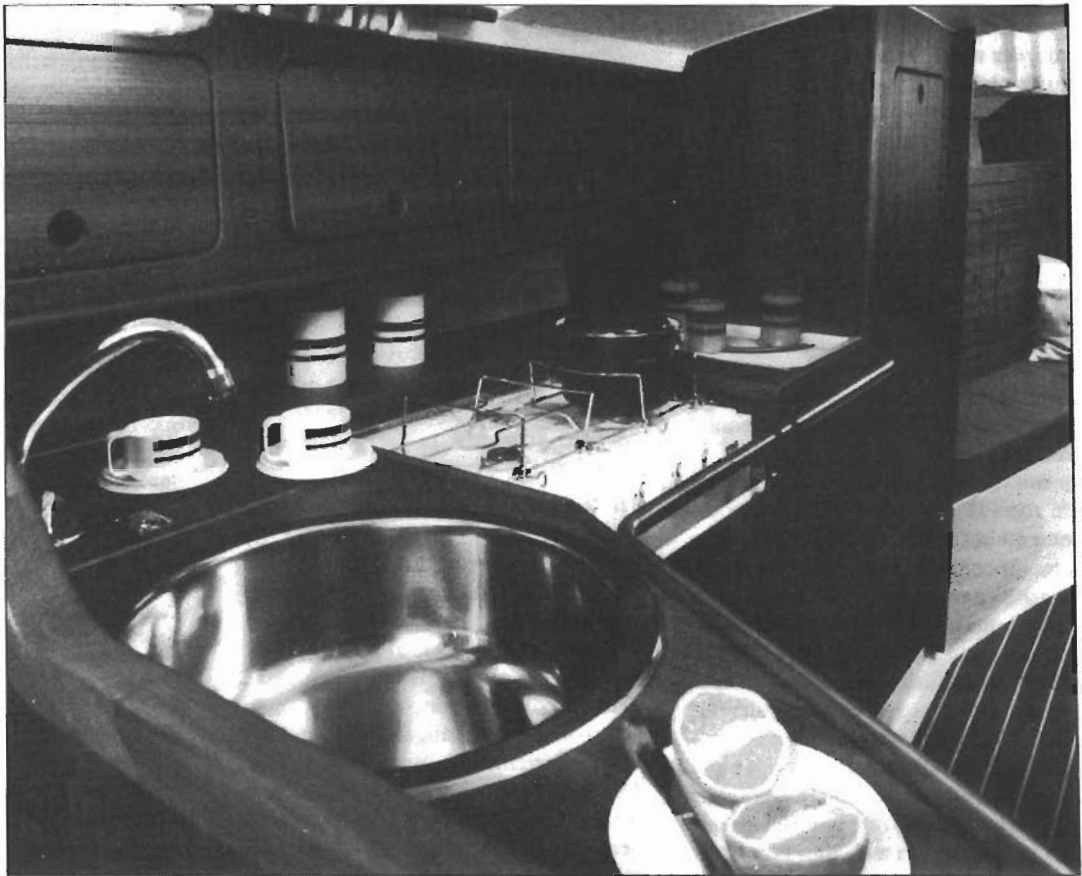
De natte cel is goed bruikbaar met, buiten de eerder genoemde bergplaats voor oliegoed, een douche/wc met 1.86 m stahoogte. Ook de kombuis aan s.b. is opmerkelijk goed doordacht. Voor één keer is men zelfs niet vergeten dat een keuken ook nog een vuilnisvat nodig heeft. De opstelling is zodanig dat de kok zich bij helling schrap kan zetten tegen de kajuittrap om beide handen vrij te houden voor het werk. Helaas hadden we niet de tijd om langer dan een middag aan boord te verblijven zodat we niet kunnen ondervinden hebben of in de praktijk alles zo goed werkt als het eruit ziet. De salon is vrij origineel, met een U-bank die doorloopt tegen de gehele wand die het vooronder afsluit. (Om naar voren te gaan, moet men een zitje wegnemen). Door de voorgevormde zittingen en rugleuningen is het zitcomfort uitzonderlijk goed en er zijn niet minder dan vier hoeken waar men gemakkelijk in onderuit kan zakken. De in hoogte verstelbare tafel is behoorlijk stevig. Desgewenst kan een grotere tafel bekomen worden zodat men aan b.b. zittend ook kan eten, maar de construc-



Ongewoon maar comfortabel. Om naar het vooronder te gaan moet je een kussen van de U-bank wegnemen



Deze kast schuift onder de kuip. Het systeem werkt ook bij helling.



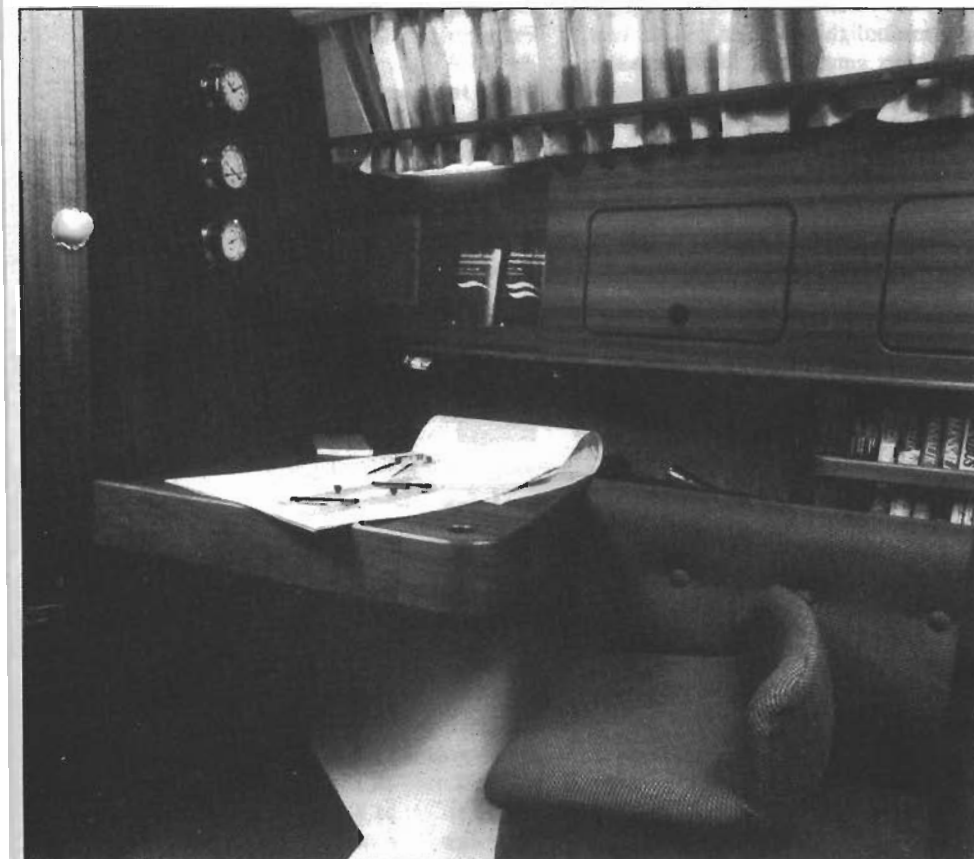
Aan s.b. de goed doordachte keukenhoek. Daarachter de achterkajuit

teur geeft er de voorkeur aan de doorgang vrij te houden. Overigens zijn er wel meer mogelijkheden om aan bepaalde niet te gekken wensen van de klant tegemoet te komen, dit in tegenstelling tot de meeste grotere werven die zich aan hele strakke productieschema's moeten houden.

De navigatiehoek aan b.b. tegenover de kombuis is goed bruikbaar. De navigator zit op een stoeltje dat wegklapt onder de kaartentafel. In het vooronder zit een dubbele V-kooi van het inschuif-type. Iets moeilijker om erin te komen maar heel ruim eens dat men ligt. Overal zijn voldoende kasten en er is zeker geen gebrek aan handgrepen en steunpunten voor als het schip in zeegang vaart. De hele betimmering is zeer verzorgd en voelt ongewoon massief aan. Een pluim voor de overal aanwezige handige deurslotjes van eigen ontwerp. Het is maar een detail, maar het zijn juist zulke kleinigheden die vaak heel sterk het leefcomfort aan boord bepalen, en dat schijnt Zaadnoordijk goed begrepen te hebben.

Varen op de motor

De 999 wordt uitgerust met een 27 pk Yanmar saildrive diesel met vaste twee-



Kaartentafel met draaibaar zijje



bladsschroef. De tank kan 70 l bevatten. De elektrische installatie heeft standaard twee accu's van 80 A/h met diodebrug en hoofdschakelaar.

De motorinbouw is net zo verzorgd als al de rest en het motorcompartiment is geïsoleerd. Alle onderdelen zijn goed bereikbaar via een groot wegneembaar schot aan s.b.

Afstandsbediening en dashboard zitten beide binnen het bereik van de stuurman.

De motor draait zo trillingsvrij als je van een saildrive kunt verwachten. Het lawaai aan dek is te verwaarlozen en bij kruissnelheid ook binnen nog zeer aanvaardbaar.

Bij een waterverplaatsing van minder dan 5 ton is 27 pk behoorlijk ruim bemeeten en het schip haalt dan ook onder motor moeiteloos zijn rompsnelheid. Belangrijkste voordeel is de uiterst korte stopweg: minder dan een scheepslengte bij volgas.

De 9999 luistert heel direct en nauwkeurig naar het roer, zowel achteruit als vooruit. Hij is een van die zeldzame boten waarbij het niets uitmaakt of je aan b.b. of aan s.b. moet afmeren, en zelfs niet of het achteruit of vooruit varend moet gebeuren. Waarbij dan nog komt dat er door het grote natte oppervlak weinig drift optreedt bij de manoeuvres in de haven.

Varen onder zeil

Standaard heeft de Compromis 999 een 10 meter mast waardoor hij zo stabiel wordt dat er niet gauw gereefd moet worden. Het proefschip was echter uitgerust met de 12 m, waardoor het schip vooral bij lichter weer wat meer punch krijgt. Vooraan zat een Furlex rolfof-systeem.

De vallen lopen naar de kuip met stoppers en lieren op het kajuitdak. Ook het reven kan vanuit de kuip gebeuren. Overigens ondervond ik bij het bergen van het grootzeil dat er op het kajuitdak een paar gladde plekje overgebleven zijn waar best nog wat stripjes anti-slip op mochten.

De 999 heeft standaard aan stuurstand met kompas en een fraai houten Jaguarachtig stuurwiel van klein formaat. De overbrenging is mechanisch. De besturing werkt heel direct maar het wiel loopt naar mijn smaak te stroef zodat je vooral bij wat lichtere wind geen gevoel meer hebt op het roer. Je zit goed op het teakhouten dekje achter de stuurstand en je hebt een uitstekend overzicht over het schip, tenminste toch met de buis-

kap neergeklapt. Staande had ik graag een tiental centimeter meer ruimte voor mijn voeten gehad, maar niemand zal lang rechtopstaand sturen neem ik aan.

De grootschootoverloop loopt over het achterdek achter de stuurman zodat niemand er last van heeft. Ook de schootlieren zitten zonnodig nog binnen bereik van de stuurman zodat je eventueel solo kunt zeilen, iets wat ik met succes uitprobeerde. Wel zou ik vooral voor dit soort werk graag standaard selftailers gemonteerd zien. Ze zijn als extra te krijgen, maar vreemd genoeg schijnen er niet zoveel mensen om te vragen. Vermoedelijk hebben ze het gemak ervan nooit zelf ondervonden.

Het schip is masttop getuigd zonder bystap en met een enkele achterstag. Deze laatste zit iets uit het midden van de spiegel om de (standaard) zwemtrap vrij te houden. Het is een stuk gemakkelijker als je uit het water komt, en het torsieeffect op de mast is te verwaarlozen, aldus de constructeur.

We troffen vrij aardig zeilweer, met een nogal wisselende wind van zo'n 5 Beaufort in de buien, af en toe afzwakkend tot 2 en eerder draaierig. We voeren ongereefd en met een high aspect fok. Zowel aanvangs- als eindstabiliteit zijn uitzonderlijk groot, zelfs met deze hoge mast. Het water kwam onder de gegeven omstandigheden geen enkele keer tot aan het gangboord. De roerdruk is licht, ook in de buien en de koersstabiliteit is uitstekend. De 999 is een schip dat je rustig een tijd aan zijn lot kunt over-

laten, alweer een mooie zaak voor solozeilers.

De wendbaarheid is verrassend goed voor een boot met zulke forse kiel zodat het opkruisen in smal water geen enkel probleem geeft. Bij iets meer wind en een goeie zeilvoering loopt het schip als een trein: hard en koersvast. Bij minder wind ga je het gewicht een beetje voelen, zonder dat de boot echter een lamme eend wordt. Ook de hoogte aan de wind laat niets te wensen over.

Helaas was het Alkmaardermeer zo vlak als een plas in de wei, terwijl de 999 duidelijk berekend is op het ruwere werk op zee. Ik heb zo'n idee dat er in wat zeegang prettig mee te varen valt zonder dat de soep uit je kom swingt.

Het stuurwiel had ik graag wat groter gezien.

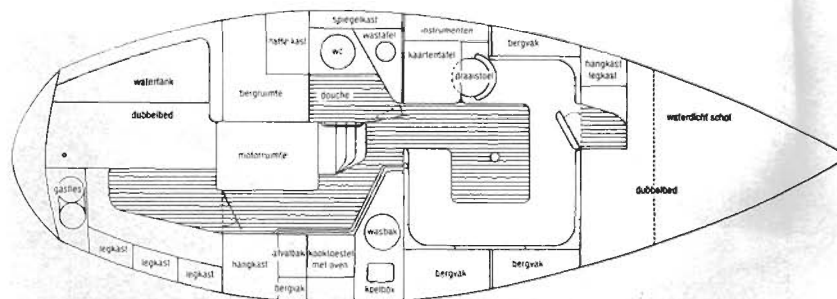
Conclusie

Een schip met een sterke persoonlijkheid, heel degelijk, goed doordacht en uitstekend afgewerkt. Zeileigenschappen die helemaal op ons klimaat berekend zijn. De prijs lijkt aan de hoge kant, maar je moet er wel aan denken dat hij zeer compleet afgeleverd wordt zodat er nog maar weinig geld voor extra's neergegeld hoeft te worden. Een eerste klas toerjacht.

Prijs per 1-1-88:

Zonder BTW.

Info: Jachtwerf Zuidnoordijk, Lagedijk 7, 1911 MT Uitgeest Nederland. Tel. 0031/2513-19008.



Basisgegevens COMPROMIS 999

Lengte	9,90 m
Lente waterlijn	8,15 m
Breedte	3,40 m
Diepgang	1,25/1,50 m
Doorvaarthoogte	12 m/14 m
Waterverplaatsing	4700 kg
Ballast	± 2000 kg
Slaapplaatsen	6

Stahoogte

1,96 m

Zeilen

	10 m mast	12 m mast
Grootzeil	17 m ²	20,8 m ²
Standaardfok	19,8 m ²	24,2 m ²
Genua I	29,1 m ²	33,5 m ²
Genua II	21,8 m ²	30 m ²
Stormfok	6 m ²	8 m ²
Spinnaker	67,2 m ²	71,3 m ²