

De Vreedenburgschokkers

Tekst: Jan Kooijman

In de vijftiger jaren van de vorige eeuw ontwierp Ir. H. Vreedenburg het stalen jacht *Albatros*. Deze schokker had een lengte over stevens van 9,84 m., een grootste breedte van 3,30 m. en een zeiloppervlak van ruim 43 m². in grootzeil en botterfok. Het ontwerp bleek een mijlpaal in de ontwerpgeschiedenis van de Nederlandse platbodemschepen. Het bestuur van de nog jonge Stichting Ronde en Platbodemjachten onderkende die betekenis en gaf het ontwerp een grote plaats in het standaardboek 'Ronde en Platbodemjachten', dat onder redactie was van Mr. Dr. T. Huitema.

Sindsdien zijn er, afgezien van een aantal plagiaatschepen, 63 exemplaren van dit schokkerjacht gebouwd. Plus 27 stuks van het later ontworpen grotere zusterschip dat een lengte heeft van 10,75 m.

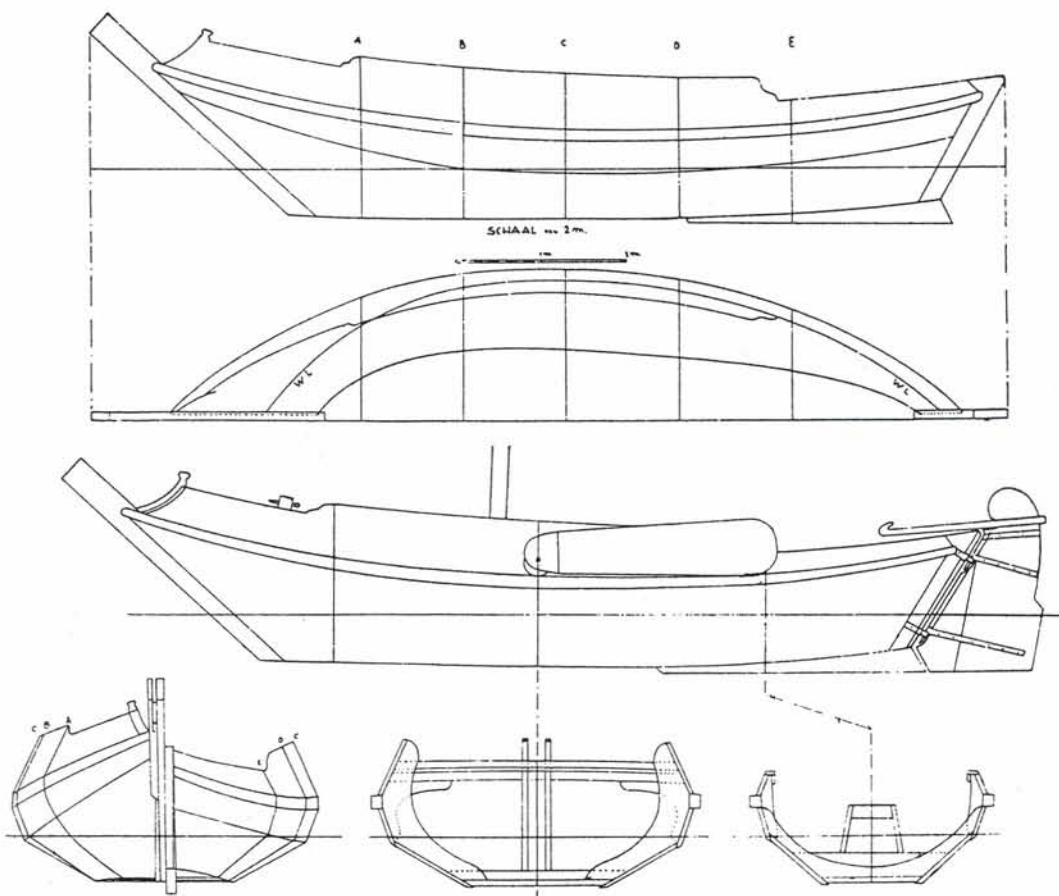
HISTORIE

De schokker is een vissersschip van de Zuiderzee, met een lange ontwikkeling binnen de Nederlandse platbodems. Er zijn drie soorten: de grote schokker van een meter of vijftien - die behalve op de Zuiderzee, ook op de Noordzee werd gebruikt - de kleine Elburger schokker of Bons van een meter of twaalf en de nog wat kleinere 'Vollenhovese schuit', die meestal niet groter was dan elf meter. De laatste is uitvoerig beschreven door P.J.V.M. Sopers in zijn boek 'Schepen die verdwijnen'. Hij vond omstreeks 1926 een 10,75 m. houten schokker, die op dat moment ongeveer 70 jaar oud was en dus gebouwd moet zijn in 1856. Sopers schrijft: "De eigenaar prees het als een droog schip, dat niet veel buiswater overnam. Als men in de botter allang de oliejas aanhad, was dat in zijn schokker nog niet nodig". Over de herkomst van het scheepstype zegt Sopers: "Met zijn scherpe einden heb ik de onderhavige schokker nog bij de Overijsselse schepen ingedeeld. Het aanknopingspunt zie ik in het slanke, lancetvormige vlak. Mijn hypothese is dat het slanke Overijsselse type zich heeft

ontwikkeld tot een vaartuig dat geregeld zeebouwen moest".

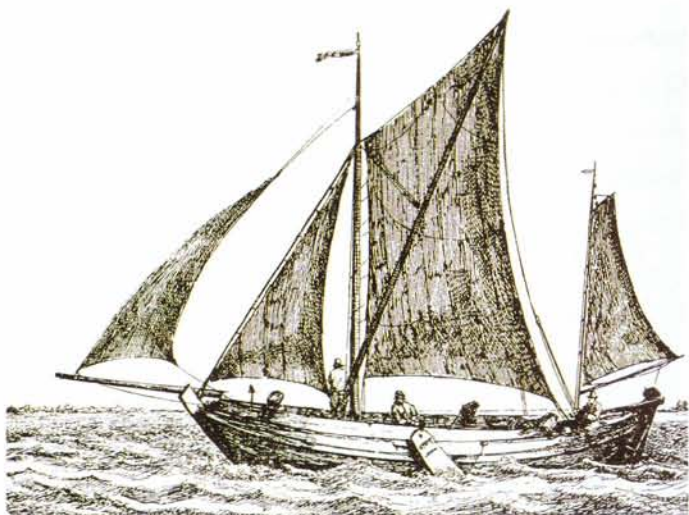
De schokker van Sopers is waarschijnlijk gebouwd op een Overijsselse werf, waarvan er destijds vele waren. Het schip hoorde aanvankelijk thuis in Vollenhove, maar voer in zijn laatste dagen

DE VOLLENHOVENSCHE SCHOKKER



als de VD 43. De schrijver wijst op de verwantschap met de Overijsselse punter en op de Saksische oorsprong. Voor de herkomst van het schokkertype kijkt Hans Vandersmissen in zijn boeken 'Kustzeilen met kleine jachten' en 'Rond de Friese Zee' eveneens in oostelijke richting, tot aan de Oostzee toe.

Over het schip als type kan men verder nog zeggen, dat op de gelijkbaar van Workum uit 1600 al een schokker voorkomt. Bijna tweehonderd jaar later, in 1789, maakte Groenewegen een fraaie ets van een sprietuigschokker.



Schokker met sprietzeil en druijmast, gravure door C. Groenewegen uit 1791.

EEN WEDSTRIJDJE

"Dat laat ik niet op me zitten." Het is de schipper van een kleine stalen schokker, die dit mompelt. Hij trimt zijn zeilen wat nauwkeuriger en verstelt zijn schoten. De stuurman van het kieljacht, die had gemeend deze platbodem gemakkelijk voorbij te kunnen

lopen, moet tot zijn verwondering constateren dat het hem niet lukt. Integendeel zelfs, hij raakt steeds verder achterop. Het waait flink en er staat een behoorlijke golfslag, maar de schokker neemt nauwelijks buiswater over. Vanuit mijn Enkhuizer bolletje bekijk ik deze wedstrijd. Het gebeurt vaak dat het ene schip het andere probeert in te halen, maar dat het zich verweert en er een wedstrijdje ontstaat. Ook mijn scheepje, dat trouwens wel veel buiswater over zich heen krijgt, kan de schokker niet volgen. Plaats: IJsselmeer, tijd: de jaren zestig van de vorige eeuw; een tijd waarin de platbodems van Nederland aan hun come-back waren begonnen. De meeste schepen in deze categorie waren tot dusver de houten platbodems uit de visserij geweest: slecht onderhouden en met opgelapte tuigage. Geen wonder dat ze niet zo best meer zeilden. Zo'n nieuw gebouwde stalen schokker is wat anders. Ook voor moderne jachten blijktbaar een tegenstander om rekening mee te houden. Ik nam mij voor meer van deze schokker te weten te komen.

TRADITIONEEL EN TEVENS EIGENTIJD

Gelukkig is de geschiedenis van de platbodemzeilvaartuigen niet ten einde gekomen in het begin van de vorige eeuw bij het verdwijnen van de bedrijfsvaart, toen de motor het zeil verdrong. Even leek het erop dat dit zou gebeuren, maar wat intrinsiek goed is, verzet zich altijd tegen de ondergang. Zo ook hier. Deze vaartuigen zijn immers perfect geschikt voor het Nederlandse water, dankzij een eeuwenlange selectie en verbeteringen.

Het eerste Nederlandse zeilvaartuig zal omstreeks de Romeinse tijd niet veel meer gehad hebben dan een eenvoudig dwarsscheeps zeil om voor de wind weg te varen. Later kwam het sprietuig, dat de mogelijkheid in zich had om beter te varen met de wind van opzij. Dit bracht echter meteen een nieuw probleem met zich mee: de dwarsscheepse stabiliteit. Men loste dat op met een brede romp

Een 9,84 m Vredenburgschokker op het Wad.

Foto Theo Kampa



van voldoende vormstabiliteit. Maar ook daarmee was het verhaal nog niet ten einde. Er moest iets worden gevonden tegen de drift. Een kiel was geen mogelijkheid vanwege het vaak ondiepe vaarwater en ook omdat het schip moest kunnen droogvallen. Eb en vloed drongen immers diep het land binnen.

Omstreeks het begin van de zestiende eeuw vond men daarop het antwoord: het ophaalbare zijzwaard. In principe was daarmee het Nederlandse zeilvaartuig voltooid, want tot aan het laatst van de zeiltijd bleven de kenmerken in beginsel gelijk. Wel vonden er steeds kleine verbeteringen plaats. Het spriettuig werd opgevolgd door het tuig met de staande gaffel van de Statenjachten en dat werd weer vervangen door het tuig met de strijkende gaffel - al was het spriettuig blijkbaar zo slecht nog niet. Het bleef voor sommige scheepstypen tot het laatst toe gehandhaafd, zoals bij de hoogaars en de zalmschouw. Een bedrijfsvaartuig moet aan hoge eisen voldoen. Het moet niet alleen zijn schipper veiligheid geven bij alle wind en weer, het moet hem ook economisch doen overleven door meer snelheid, goedkopere bouw, meer laadvermogen, meer handelbaarheid voor een kleine bemanning etcetera. Wat daar niet aan voldeed, moest worden verbeterd of worden afgeschaft.

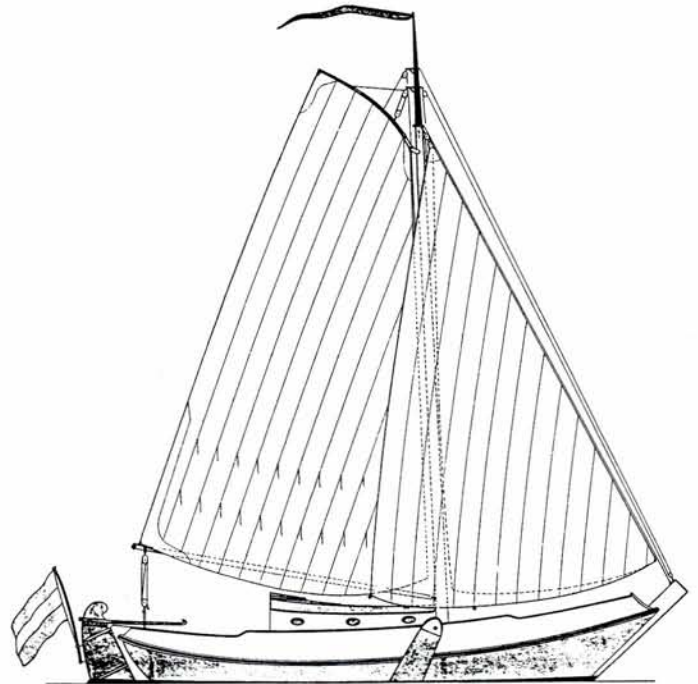
Waar zijn ze gebleven: de kogge, de heude, de baardze of hoe ze mogen hebben geheten? Alleen de besten bleven over: hoogaarsen, boeiers, schokkers, punters, aken, bollen, tjalken om slechts enkele te noemen. Toch werd ook die groep van tot hoge perfectie gegroeide schepen ten slotte met de ondergang bedreigd, namelijk door de motor. Zou dit het definitieve einde betekenen? Gelukkig is dat niet het geval geweest, doordat een aantal traditionele vaartuigen zich een voortbestaan veroverde in de watersport, naast de traditionele jachten die al van oudsher voor de pleziervaart werden gebruikt, waaronder de eikenhouten boeiers, tjotters en Friese schouwen.

DE WATERSPORT

Niet alle typen slaagden erin die overstap te maken. Ook hier gold weer de onverbiddelijke wet van de selectie. Wat minder geschikt was voor de pleziervaart viel af. De blazer bijvoorbeeld en de botter. Van dit laatste zo sierlijke schip zou je dat op het eerste gezicht niet verwachten, maar praktische bezwaren gaven blijkbaar de doorslag. De wel erg hoge kop en het lage achterschip - beide uitstekend geschikt voor de visserij, maar minder voor gebruik als jacht - bleken een belemmering. Van de grote vloot botters hebben de meeste het niet overleefd. Gelukkig is dit prachtige schip niet geheel verdwenen, doordat liefhebbers er met veel liefde en doorzettingsvermogen een aantal hebben gered.

Beter geschikt door vorm en afmetingen waren de bolletjes, de zeeschouwen, de grundels en later vooral de Lemsteraken. De schokker behoort eveneens tot de schepen die een plaats vonden in de watersport. Ook op dit terrein gold de oude wet dat de schepen perfect geschikt moesten zijn voor het doel waarvoor ze moesten dienen, in dit geval het gebruik als jacht. Aanpassingen waren nodig, met als belangrijkste vraag: welke zijn geoorloofd en welke niet? Een onvermijdelijke aanpassing was uiteraard het aanbrennen van een kajuit. Daarover is nooit discussie geweest, evenmin als over de hulpmotor (met de nadruk op de eerste letter-

greep) en over staal in plaats van hout als bouw materiaal. Belangrijk is vooral dat de typegetrouwheid onomstreden is gebleven. Een hoogaars moest in aanzien en in hoofdkenmerken een hoogaars blijven, en een schouw een schouw. Ten slotte waren er diverse kleinere vraagpunten: dacron voor de zeilen, roestvrij staal voor sommige onderdelen? De jonge Stichting Stamboek nam de taak op zich om dat te regelen.



De Albatros

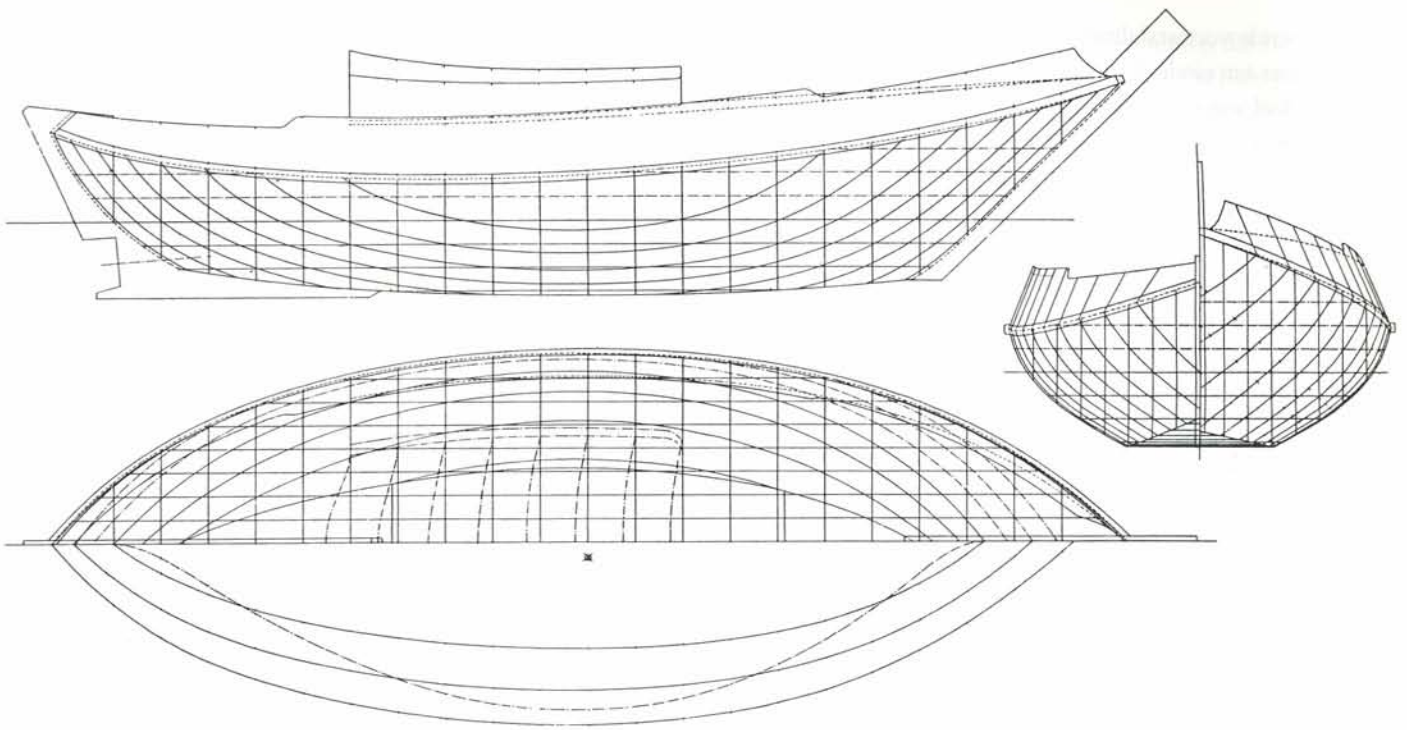
Het uit 1955 daterende ontwerp heeft de volgende gegevens:

Lengte over stevens	9,84 m.
Lengte waterlijn	7,80 m.
Breedte over grootspant	3,20 m.
Breedte over zwaardklampen	3,30 m.
Diepgang	0,65 m.
Waterverplaatsing	6,60 ton
Grootzeil	13,20 m ²
Botterfok	19,50 m ²
Stahoogte kajuit	1,82-1,92 m.
Masthoogte boven water	ca. 11,80 m.
Kruiphoogte	ca. 2,00 m.
Motor	18 pk 2 cil. diesel

De rompvorm van de Albatros

De ontwerper heeft heel goed gekeken naar de door Sopers opgemeten schokker. Wie de *Albatros* in het water ziet liggen, zal onmiddellijk de algemene karakteristiek herkennen zoals die door Sopers is getekend en beschreven. Kennelijk heeft de ontwerper de typegetrouwheid onverkort willen handhaven. Ook zal elke liefhebber en kenner van platbodems beamen dat de lijnen van het nieuwe ontwerp buitengewoon goed zijn gelukt. Het is een fraai schip.

Het bestuur van de Stichting Stamboek nam het dan ook met



Lijnenplan schokker naar ontwerp ir. H. Vreedenburgh. Bron Ronde en platbodemjachten, T. Huitema.

genoegen in zijn Register op. Later kwam er kritiek op twee punten. In de eerste plaats vonden sommigen de einden te scherp. In de tweede plaats vroeg men zich af waarom de ontwerper was afgeweken van de knikspantvorm door de zijden van de romp een gebogen vorm te geven. Het eerste bezwaar is mijns inziens onterecht, gezien de door Sopers uitdrukkelijk geconstateerde slanke vorm van de Overijsselse schepen, zoals hierboven beschreven. Wat het tweede bezwaar betreft, kan men zeggen dat het geen afbreuk doet aan hoofdvorm van het schip, zodat het mag worden gerekend tot de vrijheid die aan een ontwerper toekomt. Trouwens, ook bij het houten schip is de knik in voor- en achterschip nauwelijks waarneembaar, doordat de scheidingslijn tussen de twee boorden hoog naar de stevens oploopt. De spantvorm die de ontwerper aan de *Albatros* gaf, werd dan ook voor de inschrijving in het Stamboek geen beletsel gevonden. Wel heeft de ontwerper een latere 10,75 m. schokker als knikspant getekend.

HET TUIG

De mast staat bij dit type vaartuig van oudsher flink achterlijk, zodat het schip een smal en hoog grootzeil heeft, gecombineerd met een grote botterfok. Het is een combinatie die goede hoogte aan de wind doet verwachten. De *Albatros* maakte die verwachting in wedstrijden alleszins waar. De totaliteit van de tuigage geeft bovendien diverse minder in het oog springende onderdelen, die niettemin de behandeling en effectiviteit verhogen. Het voorstag staat op de voorstevens, zonder botteloef. Steven en snoes vormen een ideale situatie om het poolanker te bergen. Er is slechts één grootzeilval voor de relatief korte gaffel. Dat is makkelijk voor het hijsen en strijken en heeft tevens tot gevolg dat plooiën in het zeil minder optreden als de koers van voor de wind naar aan de wind of omgekeerd wordt verlegd. De mast staat op het dek en is vast gelast aan het voorschild van de kajuit en het gebogen stalen kaj-

uitdak. Dat levert een grote achterwaartse en zijdelingse sterkte, zodat de mast in de dubbele mastkoker waarschijnlijk zelfs zou blijven staan, wanneer er een want zou breken.

Voor de mastvoet loopt een stalen overloop, die het gebruik van een buiketouw mogelijk maakt. Een buiketouw is een lijn van de overloop naar een oog in het onderlijk van de botterfok. Bij het overstag gaan houdt die lijn het voorste deel van de machtige botterfok in bedwang, waardoor de schipper rustig de tijd heeft de fokkenschoot zonder al te veel moeite door te zetten. Het buiketouw maakte het mogelijk dat de oorspronkelijke fokkenschoot van de *Albatros* slechts bestond uit een enkele lijn, die bij het overstag gaan voor de mast langs moest worden geleid. Er is aan elke zijde slechts één want. Wanneer dat sterk genoeg is, waarom zou



De *Albatros*, de eerste 9,84 m schokker die Vreedenburgh voor zichzelf liet bouwen.

je er dan twee nemen? De kuip is zelflozend, met daaronder een dieselmotor met ruim voldoende capaciteit. Ook de zwaardtalie was een enkele lijn. Alles is op basis van eenvoud en doelmatigheid, als bij een vissersschip.

DE KEUZE VAN HET PLATBODEMTYPE EN HET VLAK

In de totaliteit van het ontwerp van de *Albatros* neemt de keuze van het platbodetype een overheersende plaats in. En binnen dat geheel was het vlak van grote betekenis. Vreedenburg wil de voor zichzelf en zijn gezin een goedkoop en handzaam schip. Wie dat wil, zoekt een schip dat niet te groot van afmetingen is en dat toch een goede accommodatie biedt, plus een redelijke stahoogte. Tevens deed hij daarbij zijn best een mooi en snel schip te tekenen. Hij onderkende dat de kleine schokker - ook wel Vollenhovese schuit genoemd - die mogelijkheden bood. Het door Sopers als smal en lancetvormig beschreven vlak gaf het schip een meer dan gebruikelijke diepgang, zodat stahoogte spoediger kon worden bereikt zonder de kajuit te hoog te maken. Wie niet omhoog wil, moet naar beneden. Hij realiseerde zich bovendien dat dit vlak tevens dienstbaar kon worden gemaakt aan het algemene aspect van het schip als zeilinstrument. De bouw in staal bood hem namelijk de mogelijkheid het vlak van een dikke plaat van 25 mm te maken. Dit had twee consequenties. Eén: zo'n dik vlak heeft geen spanten en wrangen nodig, wat extra stahoogte betekent. Twee: het zware vlak zou extra gewichtsstabiliteit toevoegen aan de bestaande rompvorm.

Ik zei in het begin van dit artikel reeds dat de *Albatros* een mijlpaal is in de ontwerpgeschiedenis van de Nederlandse platbodemjachten. Het nieuwe en innoverende aan dit ontwerp ligt niet in het verzinnen van vreemde constructies of appendages, maar louter in de weloverwogen keuze van het scheepstype en vervolgens in het doelgericht gebruik maken van de daarin aanwezige mogelijkheden bij de bouw in nieuw materiaal, namelijk staal.

HET ONTWERP

Het ontwerpen van een jacht lijkt voor buitenstaanders een arbeid als alle andere. Voor de ontwerper daarentegen is het zoets als de zoektocht naar de heilige graal van de perfectie. Wanneer het ontwerp af is en hij het resultaat overziet, hoopt hij op zijn minst dat hij dicht in de buurt is gekomen en bereidt hij zich alweer voor op de volgende tocht. Hoe is dat in dit geval gegaan? De ontwerper geeft in het boek 'Ronde en Platbodemjachten' het commentaar:

"Teneinde niet voor onaangename verrassingen te komen, heb ik vrij uitgebreide berekeningen gemaakt betreffende de zeileigenschappen. Zo maakte ik een volledige stabiliteitsberekening tot 90 graden helling, waarbij een zwaartepuntsberekening in hoogte nodig was. Het zwaartepunt in lengte werd ten behoeve van de trim natuurlijk eveneens bepaald. Het berekenen van het zwaartepunt in hoogte is een werkje dat weliswaar tijd kost, maar dat zo nuttig is, dat ik het ieder zou willen aanraden die een platbodem ontwerpt, want het kan veel onaangenaamheden besparen. Het is nu eenmaal zo dat onze vissersschepen geen opbouwen hadden en het dek slechts voor een gedeelte, doch veelal wel een bun, die als ballast fungeerde. Het is dan ook een feit dat het verbouwen van bijvoorbeeld een Staverse jol de stabiliteit en daar-

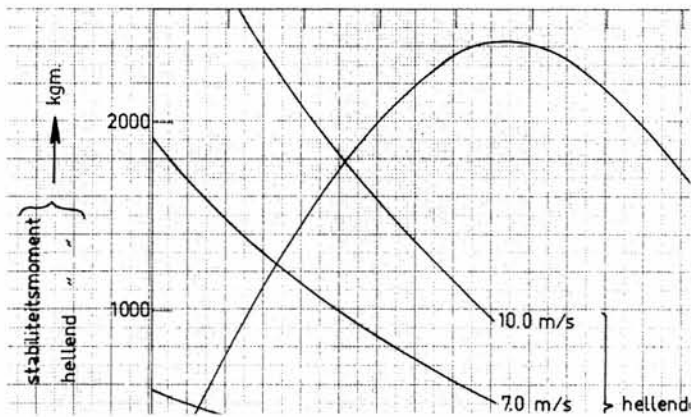
mee de zeileigenschappen slechter maakt. Bij botters en dergelijke grote schepen valt het minder op, omdat zij van huis uit minder zeil voeren dan een jacht. Completeert men de zwaartepuntsberekening met die van het metacenter, dan is daarmee de metacenter-hoogte bepaald; en voor de beoordeling van de stabiliteit tot circa 30 graden en daarmee van de zeileigenschappen, is dat wel voldoende.

Aan de hand van een publicatie van Van Aken en Rösingh over 'Sleepproefresultaten met Zeiljachten' (Schip en Werf 1948) maakte ik een schatting van de weerstand. Hierbij overwoog ik dat weliswaar mijn scheepsvorm wat minder gunstig is dan die van de onderzochte scherpe jachten, die slanker zijn, maar dat anderzijds het nat oppervlak van kieljachten en daarmee de wrijvingsweerstand weer groter is. Vooral bij grotere snelheden zijn de verschillen tussen de diverse jachten trouwens vrij klein. Aan de hand van een andere publicatie van Rösingh 'Snelheidsbepaling van zeilschepen' (Schip en Werf 1942) berekende ik vervolgens de snelheid aan de wind, de hellingshoeken afhankelijk van de windsnelheid en de gewenste langsscheepse afstand van zeilpunt en lateraal punt. Ik ben benieuwd in hoeverre de werkelijkheid met de berekening zal overeenstemmen, daar de studie van Rösingh betrekking heeft op J-klasse jachten. De verwachting is dat bij windkracht drie aan de wind een snelheid van 9 kilometer per uur zal worden bereikt met een helling van 15 graden.

En verder: Logisch volgde hierop een berekening van de zwaarden. Hierbij gebruikte ik moderne publicaties over proeven met vliegtuigvleugelprofielen. Merkwaardig is dat het zo gevonden zwaard in vorm vrijwel overeenkomt met wat op onze vissersschepen sinds mensengeugen is gebruikelijk is. Ook de hoek van de zwaardklamp met de midscheeps, welke drie graden blijkt te moeten bedragen, stemt met de praktijk overeen.

*Ten slotte moest ook de schroef berekend worden. In tegenstelling tot wat vaak wordt verondersteld, is een laag toerental niet altijd het gunstigste. Dit is wel het geval wanneer er plaats is voor een grote schroef. Waar bij mij de diameter beperkt is tot 40 centimeter, bleek bijvoorbeeld bij 15 pk een toerental van 1500 het hoogste rendement te geven. Tevens bleek een tweebbladsschroef het beste te zijn. Hierbij werd speciale aandacht besteed aan de stuwkracht bij kleinere snelheid, daar dit van belang is om bij slecht weer tegen wind een haven te bereiken. Na een aantal jaren met de *Albatros* te hebben gevaren, berichtte de ontwerper: "Elk nieuw ontwerp brengt risico's mee en zeker geldt dit voor een scheepstype als dit, waar voorbeelden ontbreken. Welnu, de resultaten beantwoorden geheel aan de verwachtingen. De schokker *Albatros* is een plezierig schip gebleken met prima zeileigenschappen. Ofschoon slechts een kleine motor werd ingebouwd, namelijk een Penta twee cilinder die normaal circa 10 PK levert, bedraagt de snelheid 11 à 12 km. per uur. (In latere exemplaren werd dat gewoonlijk een 15 pk tweecilinder diesel.) Zeilend is het schip bijzonder handzaam en met goed weer alleen te zeilen. Daarbij wordt dan de kleine fok gevaren, die op de overloop geschoot is. De stabiliteit bleek goed overeen te komen met de berekening, doch de indruk bestaat, dat de snelheid onder zeil wat lager ligt. Voor het tweede schip zijn slechts enkele wijzigingen aangebracht. Onder andere kwam de mast 20 centimeter achterlijker te staan, waardoor het zeilplan wat meer werd aangepast aan de vissersschepen. (Angst voor de wel erg grote botterfok was er namelijk de oorzaak van geweest om voor het eerste schip de mast 20 centimeter voorlijker te tekenen dan bij de oude schepen gebruikelijk. Bij het twee-*

de schip en de volgende schepen werd dus de originele situatie hersteld.) De gegevens van de schokker Albatros werden beoordeeld door medewerkers van de Technische Universiteit van Delft. Dit leverde de volgende rapportering:



Dit is de curve van de Statische Stabiliteit, dat wil zeggen van een niet bewegend hellend schip in vlak water bij laboratoriumcondities. De curve wekt de indruk dat het schip nog omhoog zal komen wanneer het plat op het water is geslagen, want de oprichtende kracht is zelfs voorbij de negentig graden nog positief. In de werkelijkheid is dat echter niet het geval, want die werkelijkheid verschilt immers aanmerkelijk van een laboratoriumsituatie. Er zijn golven en plotselinge invallende windstoten. En bij negentig graden helling zal de kuip allang zijn volgestroomd. Dat neemt echter niet weg dat de stabiliteitsomvang van de Vreedenburg schokker heel goed is, beter dan die van veel andere platbodems, die het met minder moeten stellen.

De Albatros is een schip dat qua stabiliteit een ander karakter heeft dan de gemiddelde platbodem. De aanvangsstabiliteit is zodanig dat het schip onder de winddruk eerder gaat hellen en grotere hellingshoeken aanneemt. Ook wanneer het door een plotselinge windstoot wordt getroffen, zal het aanzienlijk verder doorzwaaien. Daar staat tegenover dat de eindstabiliteit bijzonder goed is. De curve van de oprichtende momenten gaat door de nullijn voorbij de 90 graden. Het schip zou dus in theorie nog overeind kunnen komen wanneer het plat op het water zou zijn geslagen. In de praktijk zou de kuip dan natuurlijk allang vol zijn gelopen.

DE WERF IN DEIL EN DE VREEDENBURGH-SCHOKKERS

Ik bracht mijn voornemen tot uitvoering om meer van het schokkertje te weten te komen dat ik op het IJsselmeer zo goed had zien presteren en vond al spoedig naam en adres van de ontwerper. Deze was destijds woonachtig in Vlaarding en werkzaam als scheepsbouwkundig ingenieur bij de toenmalige rederij Van Ommeren. Ik herinner mij mijn bezoek bij hem thuis heel goed. Zouden onze gedachten over het varen met platbodems enigszins overeenstemmen? Onze ideeën bleken aardig te kloppen. Zo kwam het ten slotte dat wij tot een overeenkomst kwamen over de toekomstige bouw van een aantal schokkerjachten, waarvan wij toen niet konden vermoeden dat het aantal zo groot zou worden. De eerste Vreedenburg-schokkers waren gebouwd op de werf van Bocxe in Ter Aar. Ook voor de werf in Deil heeft deze werf in het begin enkele casco's gemaakt, die in Deil werden afgebouwd. Aan het ontwerp is nooit wat veranderd. Het was goed, zoals het was. Wel is er een ontwikkeling geweest in de zwaardvorm, waarover later meer. Slechts het vlak is op een gegeven moment van 30 mm. gemaakt, in plaats van 25 mm.

HET VAREN MET DE 9,84 METER SCHOKKER

De inmiddels overleden Arie Taselaar, destijds directeur van Taselaar BV en voorzitter van de Vereniging HISWA, voer een 9,75 m. Vollenhovese bol, ontworpen door Gipon en gebouwd bij Kooijman en De Vries in Deil. Hij was een goede zeiler en won vele wedstrijden in de jaarlijkse platbodemwedstrijden die indertijd in Zeeland werden gehouden. Ik was uiteraard geïnteresseerd in de prestaties van zijn schip en dat van de andere platbodems. Hij vertelde: "Wanneer ik in het voor-de-windse rak een voorsprong heb opgebouwd, komen aan de wind die verdraaide schokkertjes altijd weer opzetten". Zijn constatering klopt nauwkeurig met datgene wat op grond van de ontwerpgegevens mag worden verwacht. Door de overhangen is de waterlijn van de 9,84 schokker aanmerkelijk korter dan zijn lengte over stevens. Door die kortere waterlijn is de snelheid vóór de wind beperkt. Zodra echter het schip in het aan-de-windse rak komt, worden de goede eigenschappen van het ontwerp duidelijk.

Een voorbeeld van een rasechte toerzeiler was Chris Eriks. Hij liet destijds een fraaie 9,84 m. schokker bouwen, die hij gedurende tientallen jaren, samen met zijn vrouw, heeft gevaren. Zij maakten vele tochten naar het Nederlandse en het Duitse Wad en onder andere naar Scandinavië. Aan de grote botterfok had hij een hekel. Teveel werk. Tegen zijn zoon zei hij: "Als we goed zeilen, doen we het met de stagfok net zo goed als met de botterfok". Hun fraaie, met houtsnijwerk versierde schokker is inmiddels in andere handen overgegaan. Van zijn vrouw Ruth vernam ik dat het schip hen altijd goed heeft gediend en dat zij bij al hun tochten nooit moeilijkheden hebben gehad. Hiek Kakes, bekend zeiler binnen de Schipperskring Kooijman en De Vries, voer af en toe met Chris mee. Aangezien Hiek zelf eigenaar was van een 8-meter Staverse jol, was hij goed in staat de zeileigenschappen van de beide scheepstypen te vergelijken. Zijn jol *Zwar-te Parel* was een snel schip, dat in wedstrijden uitstekend presteerde. Hij vertelde mij dat het frappant was hoe de schokker bij harde wind op het IJsselmeer veel minder water overnam en ook minder door de golven werd afgeremd. Met als gevolg: meer hoogte en snelheid aan de wind.

Zelf maakte de ontwerper diverse tochten met zijn *Albatros* naar Helgoland en Denemarken en naar het waddengebied aan de oostkust van Engeland, een gebied dat net als onze eigen Wadden, ideaal is om te worden verkend met een platbodem. De Antwerpse Zeescouts voeren er mee naar Bretagne.

Toch waren niet alle platbodemzeilers gecharmeerd van de zeileigenschappen van de 9,84 m. schokker. Speciaal degenen die een rustig schip wilden, dat niet gauw op één oor ligt, waren niet enthousiast. Ik herinner mij de ervaring van een nieuwe schokkereigenaar. Tijdens één van zijn eerste tochten voer hij samen op met het moderne polyester kajuitzeiljacht van zijn broer, een Bries, op het Haringvliet. De voor aan zeilende Bries werd plotseling door een onverwachte windvlaag getroffen, die het schip vervaarlijk deed overhellen. Grote hilariteit aan boord van de achterliggende schokker, maar die hilariteit verstomde toen de



De 9,84 m Vreedburgh schokker Blitheleven van Gerard en Anja Feikema. Het schip is al sinds de bouw in de familie. Gerard, scheepsbouwkundig ingenieur en jarenlang werkzaam bij het Scheepsbouwkundig Laboratorium in Wageningen, nam het schip over van zijn vader die het in 1970 liet bouwen bij Kooijman & De Vries.



windvlaag de schokker bereikte en daarmee hetzelfde deed. Zijn schip zwaaide weliswaar niet even ver door als de Bries, maar het scheelde niet veel. Hij heeft de schokker slechts kort gehad. Hij wilde een rustiger vaartuig.

Op schippers met verstand van zeilen hebben de Vreedburgh-schokkers, zowel de 9,84 als de latere 10,75 meter, steeds een grote aantrekkingskracht uitgeoefend. Zeilmaker Den Boer uit Numansdorp vaart zijn 9,84 meter *Tierlantijn* met groot genoegen. De met zijn gerenommeerde vakmanschap gemaakte uitstekende zeilen zijn de ideale combinatie met het schip en geven het de snelheid die hij wenst. Zou hij iets anders wensen? Voorlopig niet. Het totale zeiloppervlak is tamelijk groot. Toch ligt het zeilpunt van de schokker niet hoger dan wat bij platbodems normaal is. Door de achterlijke stand van de mast is het oppervlak van de botterfok relatief groter dan gebruikelijk. Een fok heeft van zichzelf een laag zeilpunt door zijn driehoekige vorm, hetgeen het zeilpunt van het totale tuig omlaag brengt. Tevens is het grootzeil slank en hoog met een relatief gunstige aspectverhouding. Den Boer heeft de indruk dat de schokker bij toenemende wind wat eerder aan reven toe is dan





De 10,75 m schokker Pieter Paniek, die vele wedstrijden won. Foto Theo Kampa

andere platbodems, maar hij vindt dat geen bezwaar, want het grote tuig geeft, ook gereefd, voldoende snelheid.

DE 10,75 METER SCHOKKER

De 10,75 meter schokker is in grote lijnen een 10 procenten verhoging van de 9,84 m. *Albatros*. Het vergroten van een schip tendeert naar een vergroting van de stabiliteit. Dat wordt veroorzaakt doordat het zeiloppervlak (een factor in het hellend moment) wordt uitgedrukt in de tweede macht, namelijk oppervlak in vierkante meters, terwijl de romp (een factor in het oprichtend moment) wordt uitgedrukt in de derde macht, namelijk inhoud in kubieke meters. De eerste 10,75 m. schokkers hadden dezelfde gebogen grootspantvorm als de *Albatros*. Later tekende Vreedenburg ook een versie met een knikspantvorm. De 10,75 m. schokker is, méér nog dan de kleinere 9,84, een schip voor ruim water, dat zich, behalve voor het Nederlandse gebied, ook met goed gevolg doet gebruiken voor kustzeilen: tochten naar

Scandinavië, de Engelse Oostkust, de Kanaaleilanden. Zijn grotere zeewaardigheid leidde ertoe dat ook vanuit het buitenland voor het schip belangstelling kwam. Er varen inmiddels 10,75 m. schokkers in de kustwateren van Australië en Nieuw-Zeeland.

HET VAREN MET EEN 10,75 METER SCHOKKER

Hoofdredacteur Wim de Bruijn van Spiegel der Zeilvaart kocht in 1979 in Deil een casco van een 10,75 m. Vreedenburgschokker en bouwde het in eigen beheer, grotendeels zelf, af. Een hele klus. Spiegel nr. 2 van 1980 bericht hierover. Hij voer met zijn gezin met heel veel plezier met het schip tot 1994, toen hij het wegens tijdgebrek besloot te verkopen. Heb geen medelijden met hem, want hij zeilt natuurlijk nog steeds in een traditioneel vaartuig, zij het een kleinere boot en van teakhout van respectabele ouderdom (bouwjaar 1926). Een artikel over dit scheepje staat in SdZ 2001.8. Maar het is door zijn kleinere afmetingen wel minder veeleisend qua tijd en onderhoud.