

Hollands glorie



A large white sailboat, the Roeflaak Dorothwée, is shown sailing on the water. The boat is tilted, and a person is visible on the deck. The Dutch flag is flying from the stern. The text is overlaid on the sail.

Roeflaak *Dorothwée* is niet alleen een nieuw ontworpen schip, aan boord vinden we ook veel van de nieuwste ontwikkelingen op akengebied. Reden om het water op te gaan zodra de gelegenheid zich voordeed. En dat was genieten voor Klaas Wiersma die zijn camera overuren liet maken.

Door: **Klaas Wiersma**



De warme wind trekt zwarte vlekken over het glinsterende water van de Yntemasleat. Eigenaar Sidor Smits staat aan het roer terwijl Jelle Douma zich op het voordek uitleeft samen met Spiegelhoofdredacteur Arthur van 't Hof die is meegekomen om later de fotoboot te besturen. Jelle is met broer Daan directeur van de Worskummer Jachtservice, de uitvoerende werf van de *Dorothwée*. Eigenlijk ontbreekt alleen nog Niels Moerke van ontwerpbureau Van Oossanen, maar die zullen we later spreken. Fok en kluiver worden aangeslagen maar eerst gaat het grootzeil omhoog. De lieren zijn hydraulisch aangedreven, dus we horen wel het karakteristieke geratel van de stopper op de tandwielen, maar we zien niemand z'n arm uit z'n lijf draaien. De sierlijk gebogen gaffel klimt statig richting blauwe lucht.

Ruime kuip

We merken op dat het grootzeil behoorlijk breed is gehouden bovenin, breder dan we gewend zijn. De vorm van het zeil lijkt meer op een rechthoek. 'Goed opgemerkt!', zal Niels Moerke later zeggen, 'en dat is met opzet gedaan. De eigenaren Sidor en Tineke wilden een snel, maar vooral comfortabel schip.

Ze zeilen ook vaak met z'n tweeën en willen niet voortdurend de zeilen trimmen. Met deze configuratie van mast en zeil - de mast is meer een "rechte paal" - twist het zeil makkelijker weg bij een inkomende vlag. Dus je hoeft wat minder actief te zeilen, niet zo op de bakstagen te letten en niet meteen de schoot te vieren.' Eerder voeren Sidor en Tineke met een vissermanaak. De ruime kuip was lekker, maar heel veel buitenruimte heeft ook nadelen. Bij het ontwerpen van de *Dorothwée* wilde het echt paar nadrukkelijk wat anders. Ze kwamen uit op het model roefaak, met de roef tot de mast en bijbehorende een ruim, open voordek. Sidor: 'Eigenlijk is alleen dat deel waar vroeger aan boord het visserswerk plaatsvond overdekt. Veel mooier vind ik. Scheepser.' Onder het voordek is nu helaas geen stahoogte, behalve dan onder het luik van de zeer luxe badkamer. Ook Niels Moerke beaamt dat dit type roefaak het sierlijkst is, 'en wij houden van mooie, sierlijke schepen.' Ontwerpen is een kwestie van emotie, zo meent hij. Reden waarom hij ook diverse keren ging kijken bij de bouw van het casco, 'want dat moet natuurlijk wel precies zo worden als wij het hebben bedacht.' Voor de verandering werd dat casco nu eens niet in Friesland gebouwd, maar bij Buijs in

Onder zeil op het Heegermeer, met een blik op de mastvoet, waarin links onder een aansluiting zit voor de dekwasslang, wel zo handig!

rechterpagina, linksboven: Een touchscreen waarmee de techniek in het gehele schip bekeken en bediend kan worden

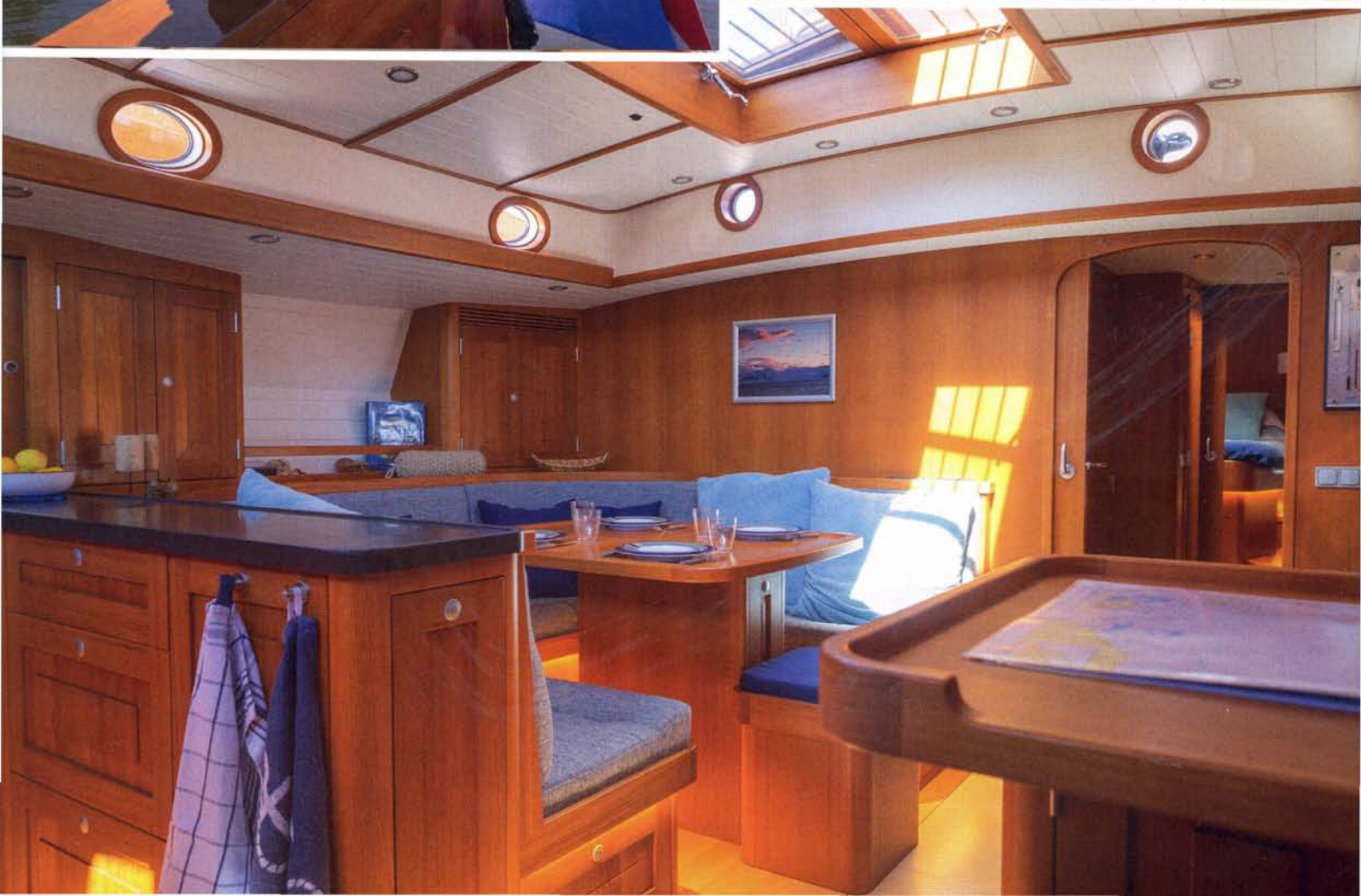
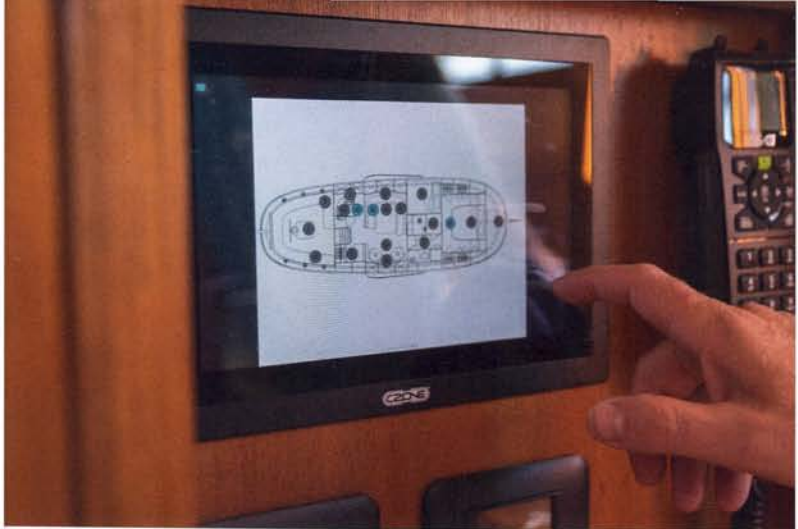
rechtsboven: Jelle Douma draait met de hand de fok omhoog. Het grootzeil kan hydraulisch gehesen worden. Beide tuiglieren zijn hydraulisch, maar Jelle Douma kiest ervoor om de fok met de hand omhoog te draaien

rechterpagina, onder: Een ruim en licht interieur, aan stuurboord staan overigens twee leunstoelen
midden: Het meisje met de egel is een mooi bronzen beeld van Ilse Oelbers van De Schepeling, het heeft grote symbolische waarde voor de eigenaars

Krimpen aan den IJssel, die onder meer super-yacht segmenten vervaardigt. Het resultaat doet niet onder voor het Friese vakmanschap.

Betrokken

Sidor en Tineke waren nauw betrokken bij het ontwerp van hun 14,5 meter lange Lemsteraak. Zo vonden zij op de eerste tekeningen de kuipruimte nog steeds te groot. Met de opmerking: 'Doe de kuip maar een spantje kleiner', stuurde Sidor de schets terug naar de tekentafel. 'Buiten heb je al snel ruimte genoeg, maar het is veel fijner als je elkaar makkelijk kunt passeren in de keuken.'





boven: Mooi weggewerkte stoppers voor onder meer het waterstag

links: Door ook het beslag vooraf te ontwerpen kan bijvoorbeeld de hommerband uit een enkele ring bestaan

midden: Het houtsnijwerk werd verzorgd door De Schepeling

linksonder: De bevestiging van dit hightech blok zorgt ervoor dat de lak niet beschadigd kan worden

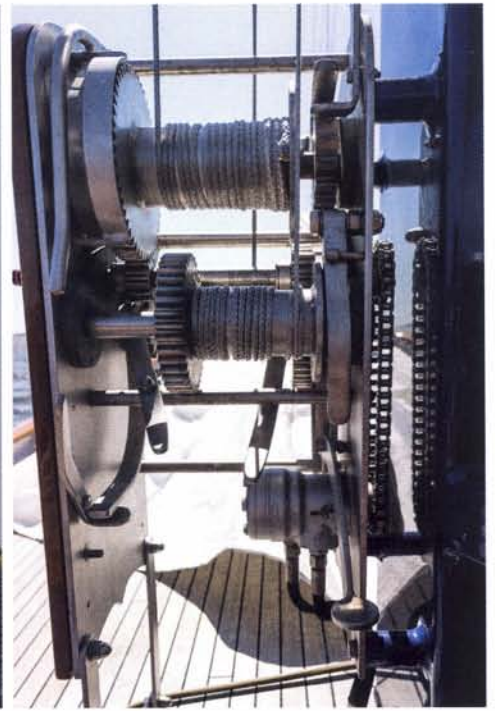
onder: De Hollandse vertaling van het 'german sheeting system'. Eigenlijk wordt de schoot dan via de lummel teruggevoerd naar achter. Maar "op z'n Hollands" heeft de stuurman de grootschoot ook naast zich op de lier





links: Zwaarden en roer zijn door Van Oossanen ontworpen en door WJS in eigen huis vervaardigd. Dankzij een breed deel rvs wordt een hydrodynamisch optimum bereikt, wat met hout niet mogelijk is

rechts: Detail van de tuiglier met de hydrauliek onder



Het hele ontwerpproces begon toen opdrachtgever Sicor aanklopte bij de broers Jelle en Daan Douma van de Workumer Jachtservice. Het is al snel duidelijk dat zijn nieuwe aak een topschip moet worden, voorzien van de modernste technieken. Jelle, Daan en Sicor nemen de tijd om alle ideeën, wensen en eisen op tafel te krijgen. Over één ding zijn ze het snel eens: Van Oossanen Naval Architects zal de rompvorm bepalen. Het toonaangevende ontwerp bureau uit Wageningen heeft veel ervaring met CFD (*Computational Fluid Dynamics*), beter bekend als de digitale sleeptank en ontwierp de kampioenszaak *Buikschuiver 2*.

Nieuw optimum

Is hier sprake van een doorontwikkeling? 'Nou nee, niet helemaal', zegt Moerke. 'De criteria van het Stamboek staan een tweede *Buikschuiver* niet meer toe. Voor de *Dorothwée* moesten we op zoek naar een volumeverdeling zoals we die bij meer traditionele aken gewend zijn - dus minder volume in het midden dan bij de *Buikschuiver*. We moesten op zoek naar een nieuw optimum.' Naast de romp ontwierp Van Oossanen eigenlijk alles aan het schip: van de tekeningen voor de zwaarden, rondhouten en ergonomische dekindeling tot zelfs het beslag. 'Waarvoor we dan ook nog de snijfiles maken,' lacht Moerke. 'Maar dit is iets wat wel uit het *Buikschuiver* project is voortgekomen.'

Het ontwerpresultaat gaat naar Krimpen aan den IJssel voor de bouw van het casco. En terwijl in Holland de spanten worden uitgezet en gesneden delen plaatstaal worden gelast, zet men in Friesland het hele schip tot in het kleinste detail in het 3D CAD programma Navisworks. Eigenlijk bestaat *Dorothwée* dan al, ze moet alleen nog worden gebouwd.

Kant-en-klaar

Het kale casco wordt over de weg naar Workum gebracht en het afbouwen kan beginnen. Jelle: 'Voor de betimmering maakten we gebruik van een zogeheten *mock-up*. Door de binnenkant van de romp exact na te bouwen konden onze scheepstimmermannen het hele interieur alvast gaan inpassen en bouwen. Tegelijkertijd werden in de echte romp alle leidingen en techniek aangelegd.' De betimmering wordt uiteindelijk als een soort kant-en-klaar bouw pakket in de aak gebracht. 'Een mooie manier van werken. Je moet wel eerst die *mock-up* bouwen, maar daarna levert het veel tijdswinst op. Het grote voordeel is dat onze mensen elkaar niet in de weg zitten. Normaal moeten ze erg opletten om elkaars werk niet te beschadigen. Nu is daar veel minder kans op.'

Gadgets

Dorothwée is voorzien van alle aspecten die ook bij een modern jacht horen. Zo is er een geavanceerd hydraulisch systeem en ook het roer is hydraulisch waarbij de benodigde omwentelingen van het stuurwiel kunnen worden gewijzigd. Op een aandewindse koers heeft het roer een fijne instelling, voor

manoeuvreren in een havenkommetje zijn 2,5 omwentelingen genoeg om het roerblad van boord naar boord te krijgen. Een echte *gadget* is de camera in de boeg waarmee de stuurman op het plotterscherf voor zich kan zien hoe ver hij van de steiger is of wanneer het anker boven water komt. Het ouderwetse schakelpaneel is vervangen door een touchscreen dat zelfs is over te nemen met de iPhone. De boot kan vanuit huis al 'gezellig' worden gemaakt door de verwarming aan te zetten. 'Ik heb een jaar heel veel nagedacht over dit schip en over details wel eens een slapeloze nacht gehad', zegt Sicor Smits, nu hij tevreden aan het roer staat. Jelle Douma kan dat bevestigen: 'Alles wat je kunt bedenken zit erop, maar toch zijn het allemaal *features* die het varen leuker maken.'

Sicor valt een paar graden af en de aak gaat enthousiast op het lijfwaard liggen. Voor de boeg bruist een snor van witte spetters. Arthur is inmiddels in de fotoboot gestapt. Terecht vraagt hij: 'Wordt het niet eens tijd dat we foto's gaan maken om al dit moois aan de lezers te laten zien?'

DOROTHWÉE

VA 223	
Bouwjaar	2018
Lengte	14,50 m
Breedte	4,77 m
Diepgang	1 m
Masthoogte	23 m
grootzeil	73 m ²
fok	45 m ²
kluiver	20 m ²