

EEN JEUGDDROOM WERD WERKELIJKHEID

Jan de Graaf laat grote schokker voor lange zeereizen bouwen

Jan de Graaf zeilde jarenlang mee aan boord van zijn vaders Lemsteraak de 'Bunsjoter'. Zo'n twintig jaar geleden lagen ze in de haven van Oost-Vlieland naast de 'Witte Olifant', een schokker van 17,80 m lang. De lijnen bevielen hem. Stoer en toch sierlijk, en bovendien... een schip dat zee kon houden.

Het zou tot vorig jaar duren voordat hij aan Hoek Design opdracht gaf een 18,40 m lange schokker te ontwerpen. Een schip voor lange zeereizen met een relatief kleine bemanning.

SKAGERRAK:
WEST 18.
SOUTHERN UTSIRA, FISHER:
WESTNORTHWEST 18
TAMPEN, VIKING, FAIR ISLE:
WEST 20.
FORTIES, THE SEA WEST OF THE HEBRIDES:
NORTHERN PART WEST 15.

NAUTEX MESSAGE ===== LE17
ROGALANDRADIO 960714 1215UTC
GALE IS EXPECTED IN SKAGERRAK =

SYNOPTIC SITUATION SUNDAY AT 06 UTC =
LOW 991 HPA, 67 NORTH, 04 EAST, MOVING
EASTNORTHEAST ABOUT
25 KNOTS.
LOW 1010 HPA, IN DENMARK STRAIT, MOVING
SLOWLY NORTHEAST.
LOW 1008 HPA, 59 NORTH, 53 WEST, MOVING
NORTHEAST 15 KNOTS.
HIGH 1028 HPA, 51 NORTH, 13 WEST, MOVING
NORTHEAST 10
KNOTS, BUILDING UP SLOWLY =

FORECAST VALID UNTIL MONDAY EVENING =

SKAGERRAK =
WESTERLY NEAR GALE FORCE 7, AT TIMES
GALE FORCE 8 TODAY.
MONDAY VEERING NORTHWEST, DECREASING TO
FORCE 5 IN EASTERN
PART, A FEW SHOWERS IN WESTERN PART
TODAY, OTHERWISE GOOD =



Schokkers contra aken

Bij de aankondiging van de bouw van deze grote schokker, in januari van dit jaar, gingen we in SdZ al even in op de nieuwbouw van schokkers in het algemeen. De afgelopen decennia zijn er, op verschillende werven, enkele honderden Lemsteraken van circa tien tot zestien meter lengte gebouwd. De schokker was niet echt populair als jacht. Het was ir. Herman Vreedenburgh die eerst een 9,84 meter en later een 10,75 m schokker ontwierp, naar welke plannen er zo'n honderd schepen werden gebouwd. We komen in het Stamboek ook andere ontwerpers, zoals Van Ballegooijen, Bekebrede, Gipon, Hoek e.a. tegen die schokkers hebben ontworpen.

Echt populair was de schokker tot dusver niet. En er zijn niet, zoals bij de Lemsteraken, veel oude schokkercasco's uit de beroepsvaart bewaard gebleven. De bekendste zijn de achttien meter lange schokkers de 'Witte Olifant', de 'MD 3' en 'Kl 26', die momenteel alle drie voor 'de Zeilvaart' in charter varen.

Voor zover we konden achterhalen is de grootste schokker, ooit als jacht gebouwd, de 'Margaretha'. Het ontwerp was van een zekere Hoofd uit Dordrecht en de bouwer was D. Duivendijk in Tholen. Nog hangt er het halfmodel boven de werfdeur met als bouwjaar 1895. Met de 'Margaretha' zeilde onder meer de familie Van Beuningen, waarbij tochten naar Wight, Cherbourg en Dover

Foto pag. 25. Ook tijdens de Race om de Noord kon de 'Pattimura' worden getest. Foto Hajo Olij.

De 'Pattimura' bij fraai zeilweer op weg naar Larvik in Noorwegen.



Overzicht nieuwbouw grote schokkers

Pas vanaf 1982 konden we in SdZ schrijven over de tewaterlating van nieuwgebouwde schokkers. De eerste was de 'Octavus', een schokker van 17 x 5,00 x 1,40 m, met een waterverplaatsing van 35 ton, een masthoogte van 17,50 m en gebouwd bij Kuijper in Schoorl. Het ontwerp is van de eigenaar G. Bakker zelf.

In hetzelfde jaar liet Pieter van Ballegooijen, bekend van zijn wedstrijdresultaten met de 10,75 m Vreedenburgh schokker 'Pieter Paniek', bij De Plaete een grote schokker naar eigen ontwerp bouwen. De afmetingen zijn 15,70 x 5,50 m. De waterverplaatsing was slechts 23 ton, de masthoogte 17,5 meter en het zeiloppervlak 135 m². De werfbaas bouwde een zusterschip voor zichzelf, dat in het voorjaar van 1996 te koop werd aangeboden, omdat hij een nieuwe 13,70 m lange schokker in vissermanuitvoering aan het bouwen was. Van deze 13,70 m schokker varen sinds '94 ook de 'Nar-

wal' en 'Boreas', allen naar ontwerp van Hoek Design. De 'Boreas' werd gebouwd door Van Rijnsoever en de 'Narwal' door Syperda.

Maar we lopen op de feiten vooruit, want in 1983 werd in Grouw bij Brinkman & De Boer een schokker van 15,25 m te water gelaten. Het ontwerp was rond 1850 eerder gebouwd op de werf van de gebroeders Lastdrager in Den Helder. Bij een waterverplaatsing van 20 ton werd als zeiloppervlak 180 m² opgegeven en een masthoogte van 18 meter.

Enkele jaren geleden bouwde Langman in Nijkerk een 15 m schokker in hout-epoxy naar ontwerp van Pieter van Ballegooijen. Langman zeilt er nu al enkele seizoenen met plezier mee. Voor een klant is inmiddels een 13,5 m hout-epoxy schokker naar een ander ontwerp gebouwd. De Duitse eigenaar gaat aan boord wonen en is het schip momenteel aan het aftimmeren.

werden gemaakt. In de eerste druk van 'De Zeilsport' lezen we over snelle reizen als: Wight-Oostende 23 uur, Dover-Boulogne 5 uur, IJmuiden-Hoek van Holland 3,5 uur, Nieuwe Diep-Hoek van Holland 7,5 uur. Door haar afmetingen, 23,70 x 6,00 x 1,20 m, was het

een snel en vooral zeewaardig schip. helaas is het in de laatste oorlog gebombardeed en gezonken.

'Pattimura' 18,40 m lang

Toen was het een tijd stil, tot dit voorjaar de 'Pattimura' te water werd gelaten. Een bijzonder schip. De afmetingen zijn 18,40 x 6,40 x 1,40 m. Zeiloppervlak aan de wind 225 m², masthoogte boven water 25,5 m! en een waterverplaatsing van circa 40 ton. Alles is groot aan dit schip en als je het ziet varen of in de haven ziet liggen is alles toch in harmonie met elkaar.

Bij Hoek Design werden de lijnen op papier gezet. Dirk Kloos bouwde het casco, waarin 19,5 ton staal werd verwerkt. In september vorig jaar kwam het casco in Lemmer bij Dörr Jachtbetimmering. Daar moest hard worden gewerkt om de doop op 20 april te halen. Het lukte, maar vraag niet wat er allemaal geregeld moest worden om het voor elkaar te krijgen.

Een dergelijk project moet professioneel worden aangepakt en Jan de Graaf liet, hoewel hij elke week een middag

uittrok voor besprekingen en toezicht, Dutch Built het project begeleiden. De mensen van Dutch Built zijn verantwoordelijk of alles volgens het bestek wordt uitgevoerd, houden de planning bij en zorgen dat de onderaannemers hun werk goed uitvoeren.

Bij een dergelijk project ben je aangewezen op verschillende disciplines. Behalve de betimmering moet er worden geschilderd, geïsoleerd, getuigd enz. De techniek werd verzorgd door De Keizer in Zaandam. En er is veel techniek aan boord. De schootlieren, zwaardlieren, tuiglieren en ankerlier zijn hydraulisch aangedreven, maar kunnen als het moet met de hand worden bediend.

Colin Archer Memorial Race

Jan de Graaf had zijn schokker laten bouwen om er snel en veel mee te zeilen en dat gebeurde al direct bij de 'vuurdoop' toen aan de Race om de Noord werd deelgenomen en de blauwe wimpel werd gewonnen. Na wat kinderziektes te hebben verholpen werd ingeschreven voor de Colin Archer Memorial Race van Lauwersoog naar Larvik in Noorwegen. Het was een bijzonder gezicht zo'n grote 40 tons schokker tussen al het veel lichtere polyester.

Op zaterdag 13 juli ging een veld van circa 120 deelnemers in verschillende klassen om 14.00 uur van start. Op de 'Pattimura' stond alles er direct bij en de

zuidwestenwind met een kracht van Bft 4-5 zorgde voor een gemiddelde van 8 mijl. Toen om 18.30 uur de halfwinder kon worden gehesen, liep de snelheidsmeter uiteindelijk zelfs op tot 12,2 mijl. Maar toen was de wind al hard aangewakkerd. Dan trekt 250 m² van de halfwinder hard mee.

Het weerbericht dat zondagmorgen via de Navtex binnenkwam, gaf voor het Skagerrak 'gale expected'. Omdat de wind ruim inviel, kon alles lang bij blijven staan. Terwijl de wind in kracht toenam, bouwden de zeeën zich langzaam op.

Problemen in stormachtige nacht

Vanaf dat moment volgde het ene probleem het andere op. De halfwinder wilde niet zakken, want door de gigantische krachten op het blok was er ruimte tussen de wangen gekomen en was de val naast de schijf klem geraakt. Er moest iemand naar boven om de snapsluiting los te trekken. Dat valt niet mee op een schip dat met een 12 mijls vaart door de golven scheurt... Het lukte!

Toen kon de kluiver worden gehesen. Om 23.25 uur brak het kluiverstag en rolde de kluiver zich in het water om het stag en werd zo als een lange zware worst met het schip meegesleept. Dolf Velthuizen liet zich met twee lifelines aan de kluiverboom vastzetten en mede met hulp van de wind, die telkens onder de opgerolde kluiver kwam, kreeg

hij zeil en stag weer binnenboord.

Nog was de ellende niet voorbij. Terwijl de schokker in de donkere nacht doordenderde en voortdurend golven van vijf tot acht meter hoogte achter zich liet, was de klauwval door een er langs lopende piekeval doorgeschavield. Om 0.30 uur brak het klauwval bij windkracht 9. Probeer dan met ruime wind, op een zwaar halend schip zo'n grootzeil in het stikdonker maar eens op de giek te krijgen. De zalinglichten gingen aan en eerst werd de giek op het kajuitdak vastgesjord. Zo was er geen kans dat de bemanning door een heen en weer slaande giek van dek gemaaid zou worden. Stukje voor stukje probeerde de bemanning het grootzeil binnenboord te halen. Dolf vertelde dat elke decimeter zeil echt overwonnen moest worden. Op dat moment was de zeilvoering gedeceimeerd door alleen de fok. Toch werd er bij Bft 8-9 nog een gemiddelde van 8 knopen gehaald. Toen de bemanning 's morgens weer wat was bijgekomen en Wouter van de Groep na acht uur aan het roer kon worden afgelost, werd om 08.30 uur een stormfok achter de mast gehesen.

De wind flauwde af en om 11.00 uur kon de halfwinder, gehesen aan de fokkeval, bij een Bft 4 weer bij. Schipper Jan kon eindelijk naar bed. Vanwege een draaiende wind werd de halfwinder om 12.00 uur omlaag gehaald en ging de fok weer bij. Een uur later kon het grootzeil, met twee reven, provisorisch aan

Hoog aan de wind tijdens de Race om de Noord 1996. Foto Hajo Olij.





Met uitschieters naar 12,2 knopen dendert de schokker door de zeeën.

een val worden gehesen. Op de 'vissermanier' zoals nu nog op veel botters. Even later werd er nog een rif uitgehaald, want hoewel de finish al om 13.00 uur in zicht was, duurde het tot 18.47 uur voor de schokker over de finish dreef. De motor moest direct bij, anders waren ze door de stroom weer net zo hard teruggezet. Ze hadden toen al 2,5 uur langs de finishlijn gezeild zonder er overheen te komen.

Het was een feest om in Larvik binnen te lopen. De Noren waren heel verbaasd een dergelijk schip met zijzwaarden te zien. Ongeveer twintig schepen was reeds gefinisht, de rest was nog onderweg. Vijftien schepen hadden het opgegeven. De schippers van de scherpe jachten waren heel verbaasd de grote schokker al na 50 uur zeilen binnen te zien komen.

Behalve veel plezier met gebakken vis, zingen en dansen, moest er ook gewerkt worden. Dankzij de Noren kwamen er nieuwe blokken, vallen en staaldraden. Ook bleek een zwaardbout ingescheurd te zijn. Bouwer Dirk Kloos, die ook meezeilde, had gelukkig al voor de start de zwaardlopers extra ingeschoren, omdat de hydraulische zwaardlieden maar berekend waren op 400 kg en dat is wat weinig voor zwaarden van elk 900 kg.

Vakantie

De terugtocht werd een echte vakantieocht met ook de vrouw van Jan en hun twee kinderen aan boord. Via Kopenhagen, waar aangesloten werd bij de groep traditionele schepen die daar Nederland vertegenwoordigde, werd via de Deense wateren naar het Kieler Kanaal gezeild. Van Brünsbüttel ging het in één ruk door naar Borkum en van daaruit door naar Terschelling. Op een gegeven moment vond schipper Jan het toch wat te ruw worden en koos ervoor Lauwersoog binnen te lopen. 's Nachts boven Terschelling aan lager wal zitten en dan West-Terschelling in het pikke-donker binnenlopen doe je niet als je alleen met je gezin aan boord zit. Motorend via Dokkum en Leeuwarden geeft ook vaarplezier.

Terwijl een deel van de bemanning van de bovenstaande race onlangs op een stormachtige avond in de haven van Muiderzand bovenstaand verhaal vertelt, staat er al 2000 mijl op de log.

Nieuwe plannen

Deze winter zorgt Dutch Built er eerst voor dat alles zodanig wordt hersteld dat er zorgeloos echt lange zeezeilen gemaakt kunnen worden. Jan de Graaf laat op dat moment even zijn tanden zien.

Hij gaf opdracht voor een schip voor zeezeilen en dan moeten ze bij hem niet aankomen met een 'Ijsselmeeruitrusting'. Daar blijft alles wel heel omdat je nooit langer dan een uur of vijf achter elkaar zeilt. Maar op zee, waar er dagen en nachten lang moet worden doorgezeild, mag er geen val langs het andere schavielen, mogen er geen blokken tegen stagen klem komen, moeten de blokken aan de mast met het val mee kunnen draaien en moeten zwaarden onder alle omstandigheden omhoog gedraaid kunnen worden.

Alles aan zo'n groot schip is groot en vooral zwaar. Criteria kunnen prachtige houten blokken voorschrijven, maar als die niet sterk genoeg blijken, moet je ze kunnen vervangen door blokken die niet kapot gaan. Een controversie tussen criteria en zeezeilers die eigenlijk nauwelijks aan bod is gekomen.

Want Jan de Graaf wil met zijn schokker verder dan Noorwegen. Via Portugal naar Ibiza, dat lijkt hem wel wat.

Eén ding is zeker. Na dit seizoen weet hij dat hij een echt zeeschip heeft waarop hij zich veilig kan voelen. Zeker als alle kinderziektes zijn opgelost. Want er gaat niets boven het zeilen over de zeeën met zijn 'Pattimura', de verre havens tegemoet.