

YACHT FAHR BERICHT Schokker 9,84 m Flachboden- Yacht aus Stahl mit Seiten- schwertern

Während man sich in Deutschland mit Oldtimer-Nachbauten noch nicht so recht anfreunden mag, blüht in Holland das Geschäft mit dem Neubau traditioneller Flachbodenschiffe. Eine der rührigsten und größten Werften ist die Firma Kooijman en de Vries in der Nähe Amsterdams, die im vergangenen Jahr 100 Schiffe mit einem Bruttoumsatz von rund drei Millionen Gulden ablieferte.

Es können nicht Tradition und Romantik allein sein, die diesen Neubau-Boom historischer Schiffstypen in Holland ankurbelten. Es gibt zwar in Holland eine Vereinigung der „Ronde en Platbodemjacht“-Eigner, in der sich inzwischen viele hundert solcher Schiffe zusammengefunden haben. Aber ohne entsprechende Seetüchtigkeit und gute Segel Eigenschaften wären die Tjalken, Botter, Bojer, Schokker und wie sie alle heißen, vermutlich längst im Museum verschwunden. So interessierte es mich, einmal das Verhalten eines solchen Segelschiffes mit Seitenschwertern vor allem auf Kreuzkursen kennenzulernen.

An einem sonnigen Spätherbst-Tag lag eine 9,84 Meter lange Schokker-Yacht im Hafen von Monnikendam am IJsselmeer für uns bereit. Ich hatte bereits gehört, daß die Schokker von allen Flachbodenschiffen mit Seitenschwertern auf offener See die besten Segel Eigenschaften haben, weil sie weniger füllig gebaut sind und am Bug sowie am Heck spitz zulaufen. Große Schokker wurden früher nicht nur für den Fischfang auf der Nordsee, sondern auch im Lotsendienst eingesetzt. Es gibt Dokumente, aus denen ersichtlich ist, daß mit Rettungs-Schokkern in schwierigsten Situationen Mannschaften von gestrandeten Booten abgeholt wurden.

Der normale Schokker war ein hölzernes Fischerfahrzeug, das vorwiegend auf dem IJsselmeer vor der Küste von Schokland im Einsatz war, die ihm auch seinen Namen gab. Inzwischen ist das alte Heimatrevier der Schokker abgepoldert; wo sie früher unter Segeln gefischt haben, grünen jetzt endlose Felder. Und den allerletzten hölzernen Schokker, 1883 gebaut, kann man

im Zuiderzee-Museum in Enkhuizen bewundern — auf dem Trocknen, in einer überdachten Halle.

Charakteristisch für den Bootstyp sind der gerade, hoch aufragende Steven, das Spitzgatt und die nach innen gezogene Decksplanke sowie sehr schmale und lange Seitenschwerter. Man muß nicht unbedingt ein Oldtimer-Fan sein, um sich von der Anmut eines solchen Bootes beeindruckt zu lassen. Der rustikale Holz ausbau unter dem schön geschwungenen Kajütsdach, die bleiverglaste Fenster und Schnitzereien am Niedergang und das charakteristische eichene Ruder vermitteln eine beruhigende Atmosphäre, die man auf den modernen Yachten vergebens sucht.

Die Schokker-Yacht ist aus Stahl gebaut und wiegt die Kleinigkeit von 6,6 Tonnen. Schon beim Anbordgehen merkt man die enorme Verdrängung. Selbst wenn fünf Personen auf dem Seitendeck stehen, macht die Schokker-Yacht keine merkliche Verbeugung vor der Parade stehenden Crew.

Das Rigg ist im Gegensatz zu den auf Spannung gefahrenen Masten heutiger Regattayachten äußerst flexibel. Der dicke, runde Holzmast wird nur durch ein Want auf jeder Seite und ein Vorstag gehalten. Alles arbeitet und gibt nach. Am Wind kommt das Leewant recht locker, und die Fock am Vorstag schwingt gleichmäßig zum Takt der Wellen.

„Das muß so sein“, erklärte mir Werftbesitzer Kooijman, „früher fuhren die Flachbodenschiffe vollkommen unverstärkte Masten. Wenn wirklich einmal eine brenzlige Situation entstand und eine Kenterung drohte, ging vorher das Rigg über Bord.“

Nachbauten von Kooijman en de Vries können indessen nicht mehr kentern. Ihre Stabilität wurde so berechnet bei 90° Krängung noch ein ausreichend aufrichtendes Moment besteht. Für den notwendigen Ballastanteil sorgt jeweils eine mehrere Zentimeter starke Bodenplatte aus Schiffbaustahl.

Der 27-PS-(20-kW-)Renault-Diesel brummte vertrauenerweckend, als wir uns vorsichtig aus der Box schälten

und zwischen den engen Pfahlücken manövierten. Achtung mit den Seitenschwertern! Ihre Haltebolzen reichen über die Scheuerleiste hinaus und bleiben leicht hinter den Pfählen hängen.

Sanft schoben wir über das leichtbewegte IJsselmeer, und ich freute mich über den guten Motoreinbau und den leisen Lauf: Bei Marschfahrt im Vorschiff 70 dBA (angenehm), in der Kajüte 75 und in der Plicht 80 dBA (erträglich). Hier gleich einige Geschwindigkeitsmessungen: Vollgas 6,5 Knoten, Marschfahrt 5,8 Knoten. Den Drehkreis um 360 Grad schafften wir mit aufgeholten Seitenschwertern in 40 Sekunden auf ca. drei Schiffslängen. Mit gefierten Schwertern wird der Kreis um ca. eine Schiffslänge kleiner, und man tut gut daran, vor Manövern im Hafen die „Abdriftverhinderungsbretter“ zu fieren, da sonst das schwere Schiff mit seinen 65 Zentimetern Tiefgang bei einer Drehung plötzlich seitlich davonschiebt. Wenn man diese Tricks kennt, ist das An- und Ablegen kein Problem.

Dann kam das Segelsetzen. Ich kannte zwar den Umgang mit dem Gaffelsegel von meiner alten Jolle her, doch hier hatte ich es mit 26 Quadratmetern zu tun. Also mal kräftig in die Hände gespuckt und die groben Fallen fest angepackt. Schneller als erwartet stiegen Gaffel und Groß am Mast empor. Es ging fast ebenso leicht wie das Setzen eines Hochsegels. Man muß allerdings ein wenig mit Piek- und Klaufall umzugehen wissen, aber das lernt sich schnell. Man muß auch wissen, daß es noch eine ganze Reihe anderer Trimm-Möglichkeiten am Groß gibt, wie zum Beispiel die Ausholer-Talje achtern am Baum, um das lose Fußliek durchzusetzen, die Hals-talje, um das Segel flach oder bauchig zu trimmen, und das Kattfall, mit dem das Groß durch Aufholen des Halses schnell verkleinert werden kann. Da bilden wir uns nun ein, diese Trimmrichtungen erst für die modernen Rennyachten erfunden zu haben, und unseren Altvorderen waren sie längst vertraut.

Nachdem die Fock ebenso



Licht und freundliche Atmosphäre spenden die bleiverglasten Fenster, die im Schutze des Cockpits liegen.

Unter voller Besegelung mit Backstagsbrise zeigt die Schokker-Yacht mancher neuzeitlichen Konstruktion das Heck.



Wie ein Flugzeugflügel profiliert sind die schmalen, aus Eichenholz gefertigten Seitenschwerver.

Besonders freundlich und urgemütlich wirkt der Ausbau mit hellen Hölzern.

einfach mit einem doppelhakigen Block am Fall angeschlagen und gesetzt war, konnte ich das Schiff endlich an den Wind legen. Schnell wurde noch das Leeschwert gefiert, und schon schob die Schokker mit sanfter Lage über die See.

Jetzt kam für mich die zweite Überraschung. Ich hatte geglaubt, daß es ungeheuer schwierig sein müsse, das weitausladende Ruder mit der großen Pinne zu handhaben. Weit gefehlt. Das Schiff pendelte sich selbständig auf den günstigsten Kurs am Wind ein und lief dann unbeirrt geradeaus. Es war weder eine Luv- noch eine Leegierigkeit spürbar. Alles, was ich zu tun hatte, war, die Hand ruhig auf die Pinne zu legen und die leichten Schwingungen, die von den Verwirbelungen unter Wasser verursacht wurden, geduldig mitzumachen. Wollte das Schiff nicht mehr so recht den gewählten Kurs halten, so genügte ein leichter, gefühlvoller Druck, um die Richtung zu ändern.

„Man muß lernen, diese Schiffe nicht zu segeln, sondern sich von ihnen segeln zu lassen“, sagte mir Kooijman, und er hatte recht damit. Jede nervöse Hektik, jede unkontrollierte Gewalt ist fehl am Platze.

Es wehte mit Windstärke 2. Behäbig, fast lautlos machten wir Fahrt. Das Log zeigte 3,5 Knoten. Später, auf einem rauen Gang, als sich etwas mehr Wind durchgesetzt hatte, erreichten wir leicht 5 Knoten. Unter Deck summte der Kaffeekessel. Die Mucken wurden auf der Back gefüllt. Sie blieben da einfach stehen, und niemand machte sich die Mühe, sie festzuhalten. Die Krängung ist bei einem Flachbodenschiff eben viel geringer als bei einer modernen Yacht.

Es gibt Leute, die glauben, solche Schiffe würden überhaupt nicht kreuzen. Ich kann sie beruhigen. Nach mehreren Messungen unter verschiedenen Bedingungen ermittelte ich eine durchschnittliche optimale Höhe am Wind von 50 Grad. Das genügt, um sicher von Legerwall freizukommen und gut Weg nach Luv wettzumachen. Zum Vergleich beobachtete ich einen Durchschnittsfahrtenkreuzer von

etwa sieben Meter Länge, der mit uns zusammen das gleiche Fahrwasser aufkreuzte. Er war nach einem einstündigen Törn nur um etwa fünf Minuten früher am Ziel. Raum und vor allem mit Backstagsbrise haben es dagegen viele Konkurrenten schwer, Schritt zu halten.

Natürlich zeigt ein solches Schiff seine besten Leistungen mit geschrickten Scho-

Backhalten der Fock über Stag. Allerdings wird man es sich in der Praxis angewöhnen, die Fock erst dann loszuwerfen, wenn das Schiff durch den Wind gegangen ist. Dadurch lassen sich die Wenden erheblich schneller fahren.

Ein wenig Unruhe kam jedesmal durch das Trimmen der Seitenschwerter auf. Sobald die Fahrt aus dem Schiff

Luvschwert am Kopfbeschlag um eine Längsachse schwingt und schräge vom Bootskörper absteht, so daß es nicht abbrechen kann.

Die Wirkung dieser verhältnismäßig kleinen Lateralfäche ist verblüffend. Zur Testcrew gehörte Gerbrand Moeijes, Mitarbeiter der Technischen Hochschule Delft unter Professor Gerritsma (siehe YACHT 18/75, Seite 34), der die Wirkung der Schwerter genau untersucht hatte.

„Die ähnlich einem Flugzeugflügel profilierten langen und schmalen Seitenschwerter der Schokker-Yacht sind in ihrer Wirkung einem festen Kiel noch überlegen“, sagte Moeijes, „darum reicht auch eine verhältnismäßig kleine Lateralfäche aus.“

Verblüffend ist nur, daß schon die alten Bootsbauer das vom Computer als optimal errechnete Profil für ihre Schwerter verwendeten — dies nur aufgrund einer empirischen Entwicklung. Die Messungen ergaben denn auch bei einer mittleren Fahrt von 4 Knoten und ruhiger See kaum einen größeren Abdriftwinkel als zum Beispiel bei einer Kieleschwert- oder Kimmkiel-Yacht.

Geheimnisvolle Taljen für Stagen und Fallen

Wegen des schwachen Windes setzten wir zur Vergrößerung der Segelfläche den Klüverbaum (der für die Manöver im Hafen hochgestellt wird). Dies brachte wieder etliche Arbeit und das Hantieren mit geheimnisvollen Taljen für Stagen und Fallen mit sich. Als der Klüver endlich stand, vergrößerte sich die Leegierigkeit merklich, und ich war froh, als wir einen raumeren Kurs segelten. Folglich sollte man dieses Segel nur bei seitlichen bis achterlichen

Wind-Einfallswinkeln fahren. Bei dieser Gelegenheit stellte ich fest, wie feinfühlig die schwere Schokker-Yacht auf Trimmänderungen reagiert. Durch die Neigung des Mastes sowie durch Aufholen oder Fieren der Schwerter bzw. durch Veränderung des Großsegels mit dem Anstellwinkel der Gaffet läßt sich je nach Wunsch eine absolut ausgeglichene oder leicht

lujvgierige Ruderlage erzielen.

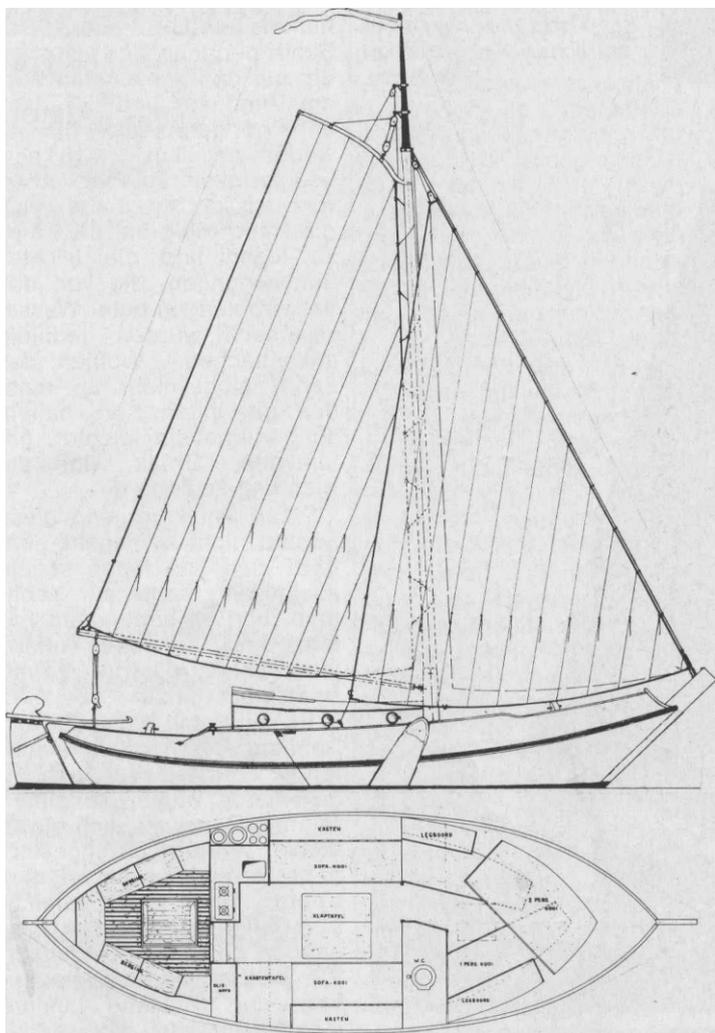
Vor dem Wind hatte ich Muße, mir die Wohn- und Platzverhältnisse an Bord genauer anzusehen. Auf Deck hatten bereits zeitweilig vier Mann gearbeitet, ohne sich gegenseitig auf die Füße zu treten (um keine falsche Vorstellung aufkommen zu lassen: ein solches Schiff läßt sich ohne weiteres von zwei Personen segeln). In der spitz zulaufenden Plicht empfanden wir zu fünft keine Enge, und in der Kajüte saßen wir auf U-Sofa und Sofabank mit acht Leuten noch recht bequem. Kritik über die Einrichtung ist hier nicht begründet, da der Innenausbau weitgehend den individuellen Wünschen des Eigners angepaßt wird. Nur soviel sei gesagt: Generell ist mehr Platz als in einer modernen Yacht gleicher Länge vorhanden. Im Vorschiff haben zwei normale Kojen und versetzt darüber nochmals zwei Kojen Platz, so daß hier vier Personen wirklich bequem schlafen können. Der WC-Raum in Mittschiffs-Anordnung enttäuscht dagegen in den Abmessungen und bietet keine Stehhöhe.

Schön und traditionell ist der Ausbau mit hellen Nadelhölzern, doch verwendet die Werft auf Wunsch auch Teak oder Mahagoni. Am besten ist es, Sie sehen sich ein solches Schiff einmal auf einer Bootsausstellung oder direkt auf der Werft von innen an. Man wird Ihnen dort auch sagen, wie Sie wesentlich preiswerter durch Selbstausbau mit einem Baupaket zu einer hübschen Schokker-Yacht kommen. In flachen Binnengewässern, auf tideabhängigen Flüssen, auf Kanälen, der Ostsee und vor allem im Watt werden Sie mit einer Schokker-Yacht einem modernen Kunststoffkreuzer in vielen Punkten überlegen sein. Sie wird Ihnen den richtigen Kompromiß zwischen ausgewogener Trimm-dich-Arbeit bei den 'Manövern und nervenschonender Ruhe während der Törns bieten.

Sollten Sie jedoch einen geeigneten Untersatz für eine Weltumsegelung suchen, so sind Sie mit einer Schokker-Yacht wohl weniger gut beraten.

Fahrbericht:
Harald Schwarzlose

YACHT 1/76



Schokker-Yacht: Lüa 9,84 m, LWL 7,90 m, Breite 3,30 m, Tiefgang ohne Schwert 0,65 m, Verdrängung 6,65 t, Segelfläche mit Botterfock (großes Vorsegel) 45,50 m², Werft Kooijman en de Vries, Deilsedijk 64, Deil aan de Linge, Holland, Preis mit Motor und MwSt. ab Werft ca. 100 000 DM. Der Einrichtungsplan ist variabel. Der WC-Raum kann auch Stb neben dem Niedergang eingebaut werden und hat dann Stehhöhe.

ten. Doch ist es nicht so, daß ein mittlerer Sturm wehen muß, damit man in Fahrt kommt. Flachbodenschiffe laufen eigentlich immer, bei wenig und bei viel Wind.

Die Wenden klappten ebenfalls besser als erwartet. Die Schokker-Yacht drehte zügig und ging auch ohne

war, mußte das Luvschwert gefiert werden, da es nach erfolgter Wende und bei wiederaufgenommener Fahrt nur mit kräftigen Fußritten in eine möglichst senkrechte Position gebracht werden konnte. In engen Fahrwassern läßt man daher beide Schwerter gefiert, wobei das