

Beoordelingsrapport DRAAK 37

Naam schip:	Draak 37
Type schip:	Draak
Ontwerper:	Johan Anker
Ontwerpjaar:	1929
Bouwer:	onbekend
Bouwjaar:	onbekend
Lengte over dek:	8,88 m. (volgens ontworpen maten)
Lengte c.w.l.:	5,66 m. (volgens ontworpen maten)
Breedte:	1,90 m. (volgens ontworpen maten)
Diepgang:	1,50 m. (volgens ontworpen maten)
Displacement:	1,65 ton (huidig minimum gewicht)
Ballast:	1000 kg. (huidig maximum gewicht)
Type romp:	S-spant
Bouwwijze romp:	hout
Bouwwijze dek:	Hout (zie bespreking "Beschrijving")
Bouwwijze opbouw:	hout
Tuigvorm:	2/3 of 2/4 ^e tuigage
Rondhouten:	hout
Zeiloppervlak:	Volgens oorspronkelijk ontwerp 20 m ² (fok en grootzeil)

Beschrijving

De te beschrijven boot is een vader-en-zoon restauratieproject van een oude Draak; mooier kan je het eigenlijk niet bedenken. De boot moet nog een passende naam krijgen, verstandig om daarmee te wachten tot het project afgerond is.

De Drakenklasse: ontworpen in 1929, met als oorspronkelijke bedoeling een door middel van een goedkoop te bouwen eenheidsklasse tot een sportief en goed zeilend schip te komen, zowel geschikt voor wedstrijd- als toerzeilen, waarin door twee man geslapen moest kunnen worden, en er tijdens het wedstrijdzeilen in ieder geval ook bagage meegevoerd kon worden om na afloop "passend gekleed" aan het diner te kunnen verschijnen!

Er werd in de beginjaren dan ook uitsluitend naar het wedstrijevenement overgezeild, en de boot diende daartoe dan ook voldoende zeewaardig te zijn. Schrijver dezes heeft dan ook met gepaste trots het door de (kort geleden overleden) bekende Connie van Rietschoten geschreven boekje in de kast staan, waar deze beschrijft hoe hij, samen met een goede vriend Morin Scott zeilend de tocht van de McGruer-werf in Zuid Schotland via de zuidkust naar Noorwegen zeilt.

Met een Draak kan dat; maar dat kan de eigenaar natuurlijk wegens moverende redenen nog maar beter niet tegen zijn 16-jarige zoon zeggen. Om zo'n tocht te kunnen volbrengen moet je natuurlijk wel over een "stiff-upper-lip" instelling beschikken. Een voorbeeld daarvan was de volgende opmerking van een engelsman een jaar of zes geleden, die singlehanded met harde wind met zijn bootje (zonder zelflozende kuip) van de Oostkust van Engeland naar de "Dutch Classic" te Hellevoetsluis was overgestoken. Een interviewer vroeg hem bij aankomst: "wat doet U in zo'n geval als het écht gaat stormen?" De engelsman antwoordde eenvoudig: "*We sink*".

Terug naar de Draak: Het oorspronkelijke tuigplan uit 1929 bestond uit een mast met een naar de top van de mast lopend hoofdstag met een enkel stel brede zalings halverwege de mast, waarbij het fokkestag even boven de zalings aangreep, en op spanning gehouden werd door op hetzelfde punt aangrijpende bakstagen. De boot was uitgerust met een enkel hekstag, met als tegenhanger een loos 2^e voorstag dat bijna op de punt van de boeg aangreep. De boot voer enkel een fok, en mocht een ballonfok voeren die te loevert werd gezet (maar dus niet om het voorstag heen werd geschoot).

De boot was bij veel wind wat te loefgierig, maar –hoewel de klassevoorschriften nooit de exacte plek van de mast hebben voorgeschreven- bleef men trouw de plek van de mast volgens tekening handhaven.

In het jaar 1936 werd in Nederland de Drakenklasse ingevoerd.

In 1937 stond de Drakenklasse de nieuwerwetse genua toe, maar het gebruik ervan was lastig: wilde men dezelfde hoogte varen als bij het gebruik van de fok, dan diende de genua binnen het hoofdwant te worden geschoot; maar dat leverde bij meer wind en bij een knik-in-de-schoot-koers natuurlijk op dat de genua lelijk tegen het hoofdwant aan stond.

Aanvankelijk bleef men hiermee doormodderen, maar na in september 1945 publiceerde het blad "Yachting World" een alternatief tuigplan van de schotse McGruer-werf (die voor de oorlog al een twintig tal Draken voor de in Schotland bloeiende klasse had gebouwd) dat aan de bezwaren van het oorspronkelijke tuigplan tegemoet kwam.

Het Permanente Comité van de Drakenklasse (bestaande uit elk twee representanten uit Noorwegen, resp. Zweden en Denemarken) reageerde in 1948 met een (nauwelijks van het McGruer- zeilplan afwijkend) alternatief dat door Johan Anker werd getekend. Anker overleed kort daarna, en heeft de wijzigingen niet meer in de praktijk mee mogen maken. Het is nog steeds het huidige tuigplan van de Draak: een diamantverstaging op 2/3^e van de mast aangrijpend, waarbij het hoofdwant niet meer bovenaan aangrijpt, maar op het punt van de diamant-zalings. De hoofdwantspreiders hebben hun aangrijpingspunt op de mast nog steeds halverwege de mast, maar zijn flink korter en komen flink binnen de dekrand aan dek, zodat de genua zonder op het hoofdwant te schavielen geschoot kan worden.

Het gevolg van dit nieuwe (en uiterst efficiënte) tuig met zijn korte zalings en smalle spreiding is natuurlijk wel dat de krachten van dit nieuwe tuigplan op de romp zo ongeveer verdubbeld zijn, en ook resulteerde in een veel grotere compressie van de houten masten.

Het gevolg daarvan was weer een haast onvermijdelijk doorzakken van het voorstag, dat weer een hogere spanning op de bakstagen benodigde (waarbij het aangrijpingspunt op het dek ervan daardoor naar achteren verplaatst werd). Oude foto's laten echter zien dat "sag" van het voorstag (extra spanning op ook de bakstagen veroorzaakte weer extra compressie..) onvermijdelijk een flinke bakwind van de genua in het grootzeil teweeg bracht; het alternatieve gebruik van de fok en de zelfs in het tuigplan getekende kleine fok was inmiddels (vreemd genoeg?) verdwenen.

Nu klinkt dit allemaal alsof de boot klaarblijkelijk moeilijk te zeilen zou zijn, maar gelukkig is niets minder waar. Een draak is een relatief lichte boot met een D/L-getal van 253 (een verhoudingsgetal van de Displacement tot de Waterlijn lengte, waar het relatieve gewicht van schepen van verschillende grootte te vergelijken valt) Ter vergelijking: een goed gebouwd zeedstrijdijacht (dat altijd zo licht mogelijk gebouwd werd) had een D/L-getal van ca. 360.

Daarbij mogen we bedenken dat dit het D/L-getal het gewicht t.o.v. de wáterlijn weergeeft. Op het lijnenplan zien we evenwel dat een Draak een in-en uittreehoek van de senten (langslijnen) heeft die uitermate klein is, waardoor de waterlijn onder zeil aanmerkelijk langer is dan stilliggend. In golfslag dempen de boeg en de spiegel ook nog eens het stampen: hoewel ze nat zeilt behoudt ze in golfslag opmerkelijk goed haar snelheid.

Ze is gevoelig voor de langstrim: de bemanning dient zich zo ongeveer op het langs-gewichtspunt te bevinden, hetgeen bij de schepen met de oorspronkelijke kajuit betekende dat men eigenlijk binnen diende te zitten. Daar de klassevoorschriften ook nooit de minimale afmetingen van de kajuit beschreven, noch de uitvoering ervan, werd ook voor de oorlog al een enkele Draak met een wat kortere kajuit uitgevoerd, welke na de oorlog al snel gereduceerd was door een nog kortere buiskap; hetgeen ook bevorderd werd doordat rigoureuze gewichtsbesparing bij een Draak een enorme verbetering bij de lichtweereigenschappen teweeg brengt.

Hoewel het een oud ontwerp is, is het zeilen ermee ook vandaag de dag werkelijk een feest, en wil je eigenlijk daarna nooit meer een andere boot, wat de zeileigenschappen betreft, tenminste. Ze wordt dan ook wel eens een "zeilende Bugatti" genoemd; waarvan elke klassieker-minnend-persoon weet dat dit misschien wel de meest fantastisch rijdende heren-automobiel ooit geweest is...

De Beoordeling

De eigenaar van dit restauratieproject geeft aan dat de romp weliswaar van mahonie is, maar dat de gangen van sterk wisselende kleur hout zijn. Tevens geeft hij aan, dat onder het teak dek er een soort donker 'hardboard' ligt.

Wat dit laatste betreft: wij vermoeden dat het hier om masoniet gaat, dat feitelijk een watervast hardboard is dat bestaat uit samengeperste lange houtsnippers, die op basis van olie zijn verlijmd. Dit materiaal werd na de oorlog veelvuldig als materiaal gebruikt om een (vaak vuren) dek waterdicht te maken. (voor de oorlog werd hiervoor in verf gedrenkt doek gebruikt).

Een ander naoorlogs materiaal voor afdichting was linoleum, dat een gladde laag van geperst hars is op basis van een laag jute.

Zowel het gebruik van een minder mooie kwaliteit mahonie als het gebruik van masoniet voor op het dek doen vermoeden dat het hier om een naoorlogse import vanuit Polen of Oost-Duitsland gaat.

Op de foto's zien we een opbouw met schuifluik van hogere proporties dan heden ten dage; tevens is te zien dat de zijkant van de opbouw en de kuiprand niet –zoals gebruikelijk- uit één stuk hout zijn gemaakt. We vermoeden dat de oorspronkelijke kajuitopbouw langer was, maar dat deze op een later tijdstip (om wedstrijd-redenen) is ingekort, waarbij de kuiprand uiteraard vernieuwd is geworden. Het teakdek moet haast wel een latere toevoeging zijn. Wij zijn benieuwd of de tuigage van de mast die van het oorspronkelijke tuigplan is, of die van de wijziging van 1948. Als de houten masttuigage die van 1948 is, dan onderschrijft dat natuurlijk wel de reden waarom de (hoge, klaarblijkelijk oorspronkelijke) kajuit is ingekort: als je dat doet, doe je dat om wedstrijdgebruik te bevorderen en gaat dat natuurlijk gepaard met het gebruik van het nieuwe tuigplan.

Wij wijzen de eigenaar op het feit dat een Draak een lichtgebouwde boot is, en dat er rekening gehouden dient te worden met het feit dat er meer langsvering in de romp zal zitten dan men lief is. Breeuwen lijkt dan een voor de hand liggende oplossing, maar is vaak een zeer tijdelijke: de slappere romp werkt breeuwsel er snel weer uit. Beter is in zo'n geval over te gaan op "splinen"; d.w.z., de naden verder uit te freesen en licht V-vormige zachthouten latten met epoxy er in te lijmen die vervolgens weer gladgeschuurd worden. Deze methode levert een zeer stijf langsverband op, waardoor de boot droog blijft en ook nog eens beter zeilt.

Vaak overweegt men dan e.e.a. af te werken met een d.m.v. een epoxylijming aangebrachte glasmatlaag, waarbij na plamuren er een prachtig strak resultaat bereikt kan worden.

We wensen als Commissie vader en zoon een heerlijke restauratie-voltooiing toe: er is geen betere methode te bedenken om tevens een goede onderlinge verstandhouding te verkrijgen, met als beloning en eindresultaat een fantastisch zeilende herenboot!

De onderhavige Draak (waarvan we de naamgeving met belangstelling tegemoet zien) wordt ingedeeld in de Vintage-klasse (zie voor deze klasseindelingen bijgevoegde bijlage).

Namens de toelatingscommissie,

Govert munter, Dick ten Cate, Maarten Lampe en Gert van Soest.

Heemskerk 22-12-2013

