

Over de lemsteraak *Sabijn* door Wim de Bruijn

Ontworpen en gebouwd in 1979 door Siep van Houten uit Westerbroek (Gr.) heeft de *Sabijn* vanaf 1982 vrijwel elk jaar een zee-reis(je) gemaakt. Met haar romplengte van ruim 13 m. (sluismaat 14,5 m.) een ideale maat vinden Marina (52) en Jan (57): “Niet te groot, zodat meestal nog een lig-plaats te vinden is in een (vissers)haven-tje, maar groot genoeg om er dagenlang comfortabel mee te zeilen”. Aanvankelijk werd met een ruime bemanning gezeild, waaronder vaak trainees die op navigatie-gebied en het zeilen op zee de nodige ervaring op wilden doen. De laatste tien jaar wordt het schip doorgaans alleen door het echtpaar bemand. Een dergelijke minima-le bemanning noodzaakt voor de overste-ken die meerdere dagen en nachten kun-nen duren, in ieder geval de aanwezigheid van een betrouwbare stuurautomaat (Robertson AP45), vinden zij. “Op de hand sturen op een knobbelige zee, houd je niet lang vol”, benadrukt Marina. Daar-bij is het erg belangrijk onder alle omstan-digheden de zeilvoering dusdanig te kun-nen trimmen dat de stuurautomaat alleen kleine correcties hoeft uit te voeren. Het schip dient zichzelf dus te sturen. Wat de zeewaardigheid betreft, zijn er volgens Jan weinig scheepsvormen die het van een lemsteraak winnen. “Het probleem is wél dat de kuip van een aak vaak veel te groot is. Als die zou vollopen, gaat het schip zich heel anders gedragen en dan heb je echt een probleem. Bij de *Sabijn* is dat opgelost door de gangboorden naar achteren te laten doorlopen, waardoor de kuip relatief klein is”, aldus Jan. “Overigens hebben wij in al die jaren op zee nog nooit vast water in de kuip gehad”.

STABILITEIT

Een ander punt van discussie is nog altijd het gedrag van een lemsteraak in zee-gang. Schepen met een plat- of een rondvlak ver-tonen een tamelijk onrustig gedrag (schommelen) en zullen bovendien weinig koersstabiel zijn. De zeetjalken van vroeger losten dit probleem op door altijd met vracht of anders met vervangende ballast te varen, waardoor hun diepgang fors toenam (met soms wel een meter) hetgeen



De *Sabijn* in 1996 op de Solent, gefotografeerd door de Beken of Cowes.

(koers)stabiliteit garandeerde. Bovendien was het dan niet nodig een (op zee kwetsbaar) zwaard te steken bij een aan-de-windse koers. De *Sabijn* heeft een onder het hele vlak doorlopende, 10 cm brede, massief stalen scheg van ongeveer 30 cm hoog, waardoor de uiteindelijke diepgang 1,20 m. is. Niet alleen de koersstabiliteit is daardoor aanzienlijk beter, maar door het gewicht is ook de kenterhoek groter dan 90°. “Op de Deense wateren hebben we één keer kunnen ervaren wat dat betekent. Door een gigantische windvlaag sloeg de *Sabijn* vrijwel plat, waarna ze zich als een statige dame langzaam maar onmiskenbaar oprichtte om vervolgens verder te zeilen alsof er niks gebeurd was”, vertelt Marina nog steeds een beetje onthutst. “Gelukkig kunnen we, afhankelijk van de ondergrond, nog heel goed droogvallen: kaarsrecht in de modder, of een graad of tien

helling op hard zand. Je hebt dus zoveel meer mogelijkheden dan met een scherp jacht, ook in gebieden als Bretagne en de Engelse kuststreken. Daar heb je toch vaak te maken met droogvallende getijdenhaventjes en dat zijn over het algemeen de mooiste plekken om te vertoeven.”

TUIGAGE

Dat de *Sabijn* een comfortabel schip is, heeft ook te maken met het feit dat schipper Jan er vanaf begin jaren tachtig vele jaren permanent op heeft gewoond. Nadat zijn werkzaamheden zich gedeeltelijk verplaatst hadden, verblijft hij nog maar drie à vier dagen per week aan boord. “In het begin werd ik als een soort bootvluchteling beschouwd, wat misschien niet geheel onterecht was. Ook ik dacht aanvankelijk dat mijn verblijf aan boord slechts tijdelijk zou zijn. Maar als je 's zomers in die

prachtige haven van Marken een vaste ligplaats hebt en 's winters in de Sixhaven overwintert met al die andere gezellige 'bootvluchtelingen', dan hoef je niet zo gauw meer naar een huis op de wal", vertelt Jan gepassioneerd. In de loop der jaren is er heel wat veranderd aan boord. In 1987 is de oorspronkelijke tuigage geheel vervangen. Met de adviezen van zeilmaker Jan de Boer uit Akkrum werd een hoger doch smaller tuigage bedacht, waardoor de aan-de-windse eigenschappen van de *Sabijn* aanzienlijk verbeterden. Door een zwaardbreuk in 1992 zijn de oorspronkelijke zwaarden vervangen door een paar gelikte zwaarden, afkomstig uit de 'stal' van Nico Claasen. Ze bleken een enorme verbetering voor de zeileigenschappen. In het voorjaar van 1996 bleek de masttop voor een flink gedeelte verrot te zijn. Geen enkel probleem vonden Dick van Amerongen en Ed Vogelenzang van scheepswerf 'Het Kromhout': "We lijmen er gewoon een nieuwe op".

NAVIGATIE

Ook de ontwikkelingen op het gebied van de navigatie zijn niet aan de *Sabijn* voorbijgegaan. "Tijdens onze eerste zeereizen werd er uitsluitend op het 'gegiste bestek' gevaren, dat wil zeggen het bepalen van de positie met behulp van sleeplog, kompas en stroomatlas. Soms riep je ook wel eens een voorbijkomend vrachtschip op met de vraag een exacte positie op te geven. Na enkele beangstigende ervaringen met mist rond de Kanaaleilanden kochten we in 1985 voor veel geld een AP-Navigator, die met deccasignalen al heel wat nauwkeuriger (als het meezat ca. 300 meter) de positie kon berekenen. Tijdens onze laatste trip naar Engeland konden we onszelf op een elektronische zeekaart zien varen met een nauwkeurigheid van enkele meters!" vertelt Jan, maar hij voegt eraan toe dat hij iedereen die op zee vaart, zou adviseren de beginselen van het gegiste bestek te blijven beheersen. "Want er kan zoveel mis gaan aan boord, vooral met elektronica. Wat er in de loop der jaren al niet kapot gegaan is, een flinke waslijst. "Zo liet in de zomer van 2000 toen we op weg waren naar de maritieme festivals van Brest en Douarnenez, ons GPS-apparaatje het plotsklaps afweten, mogelijk veroorzaakt door

een millenniumprobleem. Zonder paniek schakelden we over op het gegiste bestek en hebben onze Bretonse bestemming probleemloos kunnen bereiken", memoreert Jan niet zonder trots.

RESERVEONDERDELEN

Serieuze stroomproblemen zijn er eigenlijk nooit geweest. Door de aanwezigheid van een schroefasdynamo worden de accu's altijd voldoende bijgeladen, ook als er alleen gezeild wordt. Behalve elektronica zijn er op hun reizen veel andere dingen kapot gegaan. De kast met reserveonderdelen is dan ook overvol. Startmotor, wisselstroomdynamo's, brandstofopvoerpompjes, koelvloeiostofpomp en V-snaren zijn dan nog de meest in het oog springende reserveonderdelen. "Het lijkt misschien overdreven al die spullen aan boord, maar je zou toch ergens in 'the middle of nowhere' voor anker liggen en je wilt wegvaren, maar de startmotor geeft geen krimp! Ik ken zeilers die daarmee weken van hun kostbare vakantie verloren om dan aan de juiste onderdelen te komen", legt Jan uit. Dankzij hun eigen magazijntje hebben ze in de loop van al die jaren nauwelijks tijd verspild met het zoeken naar vervangende onderdelen. Op volle zee ging er ook weleens wat mis. Zo vertelt Marina dat ze in de zomer van 1999 vanuit Den Helder overstaken naar de Engelse oostkust. Haar vroege-ochtend-wacht zat erop, zodat ze heerlijk kon gaan slapen. Op het moment dat ze Jan wekte, hoorde ze een alarmpiepje van de stuurautomaat. De *Sabijn* was plotsklaps van koers veranderd zonder gecorrigeerd te worden. Toen Jan met zijn slaperige hoofd een kijkje ging nemen, hoorde ze hem luid vloeken. De stuurkabel van het roer was gebroken! Reparatie ter plekke was onmogelijk door de knobbelige zee. Er zat niets anders op dan de *Sabijn* met de noodhelmstok handmatig weer in het gareel te krijgen. Dat viel beslist niet mee. Vijfenveertig zeemijlen verder en negen uur later in Great Yarmouth, de dichtstbijzijnde haven, kon Jan zijn wonden likken: vele blauwe plekken op romp en billen door het in bedwang houden van de stalen helmstok. "Met slecht weer had dat beslist niet gekund en hadden we ons door een reddingboot naar binnen moeten laten slepen!" zegt Jan beslist. "We hebben

ervan geleerd door nu elke keer als we zee kiezen, de kabel van het stuurwerk te controleren, ondanks het gegeven dat ik hem elke drie jaar preventief vernieuw!"

IS ER LEVEN NA DE SABIJN?

En heeft het echtpaar al nagedacht over een leven na de *Sabijn*? In het geval ze oud en te stram zijn geworden om hun schip adequaat te bemannen? Ze kijken elkaar enigszins lacherig aan, alsof dit geen onbesproken onderwerp meer voor hen is. Marina: "We vinden dat we het de laatste jaren al een stuk rustiger aan doen dan vroeger. Toen moesten we koste wat kost een bepaalde bestemming bereiken. Tegenwoordig varen we veel verstandiger; we laten het van de heersende omstandigheden afhangen waar we uiteindelijk terechtkomen. We willen beslist niet meer dagenlang tegen de wind in opkruisen. Daar zijn we nu te oud voor, vinden we. Jan mag bijvoorbeeld van mij ook niet meer op volle zee in het kluiwnet om een kluiwer te verwisselen of op te binden. Sinds enkele jaren hebben we nu een soort klassieke rolkluiwer, afgekeken van de Engelse Old Gaffers. Voordat we er echt de brui aan geven, willen we nog naar Zuid-Bretagne en de Portugese rias, maar daar moet je veel meer tijd voor uittrekken dan we gewend zijn. Dat kan alleen als we gepensioneerd zijn. En een rondje Engeland via de Schotse meren en het Caledonian Canal staat ook nog op het verlanglijstje. En na de *Sabijn*? Misschien met een luxemotor de Europese binnenwateren verkennen", zegt ze lachend.



De *Sabijn* in 1995, drooggevalen op het Duitse Wad.