

Weging van Lemsteraken in de VA klasse wordt verplicht!

Wedstrijdzeilers willen niet alleen snel zeilen, ze willen vooral graag winnen. Vanaf het begin dat schepen tegen elkaar zeilden volgens een bepaalde meetformule, is er door ontwerpers gesleuteld om zo slim mogelijk te profiteren van de zwakke punten in de formule. Lees de literatuur hierop na! Ontwerpers gingen tot in het extreme. Er zijn daardoor in het begin van deze eeuw bijna gevaarlijke schepen op het water verschenen.

Een ontwerper staat voor de keuze: of meer snelheid of minder zeewaardigheid en slechter vaargedrag in zeegang.

In onze ronde en platbodenvloot varen oude schepen (soms meer dan honderd jaar oud) tegen nieuw gebouwde schepen die afgeleid zijn van de oude modellen. Maar, waar wel de nieuwe inzichten op ontwerpgebied in zijn verwerkt. Niet alleen dus een strijd op de wedstrijdbanen, ook een strijd op de tekentafels...

Een van de gegevens die van belang zijn in de meetformule is de waterverplaatsing. Tot nog toe werd die berekend aan de hand van een aantal maten. Het bleef echter een benadering. Pas als je een schip weegt, met alles erop en eraan, dan weet je exact de waterverplaatsing. Tijdens laatste vergadering van de Rond & Platbodem Klasse Organisatie (KO) op 6 februari van dit jaar werd uitgebreid gesproken over het wegen en het speciaal hiervoor opgestelde Weegreglement. Het belangrijkste besluit was dat het jaar 1999 moet worden gezien als overgangsjaar en in 2000 is het wegen voor alle jachten in de VA klasse verplicht.

Peter Sterk, eigenaar van de *Witte Walvis*, organiseerde een fraaie meetlocatie en op zaterdag 22 mei waren we getuige van het wegen van zeventien Lemsteraken in de VA klasse. We maakten tevens van de gelegenheid gebruik om de verschillen in de rompvormen vast te leggen en informatie over de verschillende schepen te achterhalen.

Het meten

Tot nu toe werd er dus uitgegaan van een berekend gewicht. De berekening werd gemaakt aan de hand van een formule waarbij de lengte en breedte op de waterlijn en de diepgang een grote rol speelden. Ook was de CW waarde mede-

bepalend voor de waterverplaatsing. CW is een coëfficiënt die de vormgeving van het onderwaterschip weergeeft. En daar zat tot op heden voor velen het probleem. Die CW waarde kan mede bepalend zijn voor altijd winnen of altijd verliezen. Echt zekerheid over het exacte gewicht van een schip heb je pas als je het in een kraan met geijkte unster of loadcel hangt.

In het reglement voor weging lezen we o.m. dat een schip moet worden gemeten in zoet water. Een eigenaar biedt het schip zeilklaar ter meting aan. Dus inclusief ballast, inventaris en met tankinhouden zoals met wedstrijden wordt gevaren.

Op de foto's zien we dat Verbondsmeters bezig zijn met het vaststellen van de maten LST (lengte over de stevens), OA (overhang achter) en OV (overhang voor). Hiermee ligt de lengte op de waterlijn (LWL) vast. Tevens worden door de Verbondsmeter de vrijboorden voor en achter (VBV, VBA) ten opzichte van de stevens bepaald, voor de optredende trim en diepgang van het schip.

De positie van de uitwateringsmerken wordt aangegeven door de Verbondsmeter van het KNWV. Deze merken worden met hun onderzijde gelijk aan de gemeten waterlijn aan stuurboordzijde op de stevens aangebracht. De eigenaar kreeg na het meten rvs plaatjes mee, die zo snel mogelijk, door schilderen, lassen of schroeven, als diepgangsmarken aangebracht moesten worden.



*De Witte Walvis,
34,650 ton*

**Tekst en foto's:
Wim de Bruijn**

De meters van het KNWV meten exact de OV (Overhang voor) op.



De afwijking in diepgang die een schip tijdens het wedstrijdzeilen mag hebben, bedraagt maximaal 0,2% van de waterlijn­len­te, op de plaats van deze uitwateringsmerken. Deze controle kan bij elke wedstrijd heel snel en gemakkelijk worden uitgevoerd.

In het volgende overzicht zien we van alle zeventien gewogen schepen een foto waarop duidelijk het verloop van de huid­platen is te zien. Ook de dwarsdoorsneden zeggen niet alleen veel over de vorm, maar ook over waterverplaatsing en zeil­dragend vermogen. Voor zover mogelijk probeerden we ook een stukje geschiedenis van de schepen te achterhalen.

Witte Walvis VA 10

In SdZ1996.4 staat beschreven hoe het Lemsteraakjacht *Rommerswael* in 1985 door Jan Brilleman van de slopershamer werd gered. Het schip had, sinds de bouw in 1901 door Croles in IJlst, maar liefst twaalf eigenaars gehad. Het schip was overal - tot in Joegoslavië - geweest, had zelfs een kitstuig gehad. De dertiende eigenaar heeft het schip tot 1993 gehad, maar heeft het vanaf 1985 in Lemmer op de wal laten staan. Tot Peter Sterk uit Lemmer mogelijkheden zag het schip helemaal te laten restaureren. Zelf heeft hij een jaar lang meegewerkt om de aak in topconditie te brengen. Vanaf 1996 vaart hij veel en niet alleen op de wedstrijd­banen.

De 16,12 m lange en 4,75 m brede als jacht gebouwde romp heeft een fraaie vorm met vrij harde kimm­en. Naast de kielbalk lopen aan weerszijden twee vlak­platen omhoog, twee vlakplaten ernaast lopen in een punt tegen de volgende gang die in een V tegen de voor­stev­en loopt. De volgende vier gangen verlopen heel mooi van breed naar smal en het geheel ademt een bijna niet te evenaren schoonheid uit. De *Witte Walvis*, zoals het schip nu heet, is een zwaar gebouwd schip dat met 34.65 ton waterverplaatsing deze meetdag het een na zwaarste schip zal blijken.

De Kamper VA 55

De Kamper werd in 1914 als KP 10 bij Van Goor in Kampen gebouwd voor visser Sybren Reumer. Omdat Reumer een opkoper van paling was, liet hij een grote bun in het schip maken om de paling levend te kunnen houden. In 1967 verkocht Reumer het schip aan T. Jansen. Omdat deze opzag tegen de verbou­wingskosten, deed hij het schip nog hetzelfde jaar over aan H. A. van der Sluis in Kampen. Die liet het schip tot jacht ver­bouwen op de werf van Y. de Jong in Dur­gerdam, een naam die we later nog bij drie



De Kamper, 22,450 ton

Lemsteraken zullen tegenkomen. Inmid­dels is het schip eigendom van H. Verdonk uit Amsterdam. Ondanks haar 85 jaar wordt er nog steeds veel (wedstrijd) met de VA 55 gezeild.

Het lijnenspel in de kop is karakteris­tiek voor het schip. Twee brede gangen onder het berghout, een smalle kimgang en weer een brede en een smalle vlakgang die tegen de kimgang weglopen. Een vol groot­spant, het moest veel vis kunnen ber­gen, en met 22,45 ton op een lengte van 12,78 m ook een zwaar schip dat veel zeil kan dragen.

Sindbad VA 37

Tussen 1918 en 1927 is er, voor zover we konden nagaan, een aantal Lemstera­ken op de werf van Akerboom in Boskoop gebouwd. De *Alcedo I en II* en de *Wiele­waal*. Helaas hebben deze jachten inmid­dels ook weer andere namen gekregen, waardoor ze moeilijk te achterhalen zijn.

In 1920 liep de *Annie Lavinia*, een 14 meter aak, voor de heer F.W.H. van Beu­ningen van stapel. In SdZ1991 nr 7 beschreef Jan Brilleman nauwkeurig hoe het schip eerst in Belgische handen over­ging waarna het drie maal van eigenaar wisselde. Na twintig jaar kwam het schip



Sindbad, 24,275 ton

in Zweden 'boven water' en in 1976 ging het in Duitse handen over, waar het de naam *Sindbad* kreeg, de sprookjesfiguur uit 1001 nacht. Eigenaar Von der Tüsen maakte er vele tochten mee langs de kusten van Zweden en Finland.

Een jaar of acht geleden vond de heer E. Pluimers uit Maasland het schip in Kiel en bracht het terug naar ons land. In Duitsland had de Lemsteraak in 1978 een nieuw vlak, nieuwe kimmen en een nieuwe betimmering gekregen. Kennelijk kwam men op de werf niet zo goed uit, want in plaats van boven naar beneden te overlappen, kreeg men de nieuwe gang niet onder de tweede gang onder het berghout.

Het schip is vrij rond met een waterverplaatsing van 24.275 ton, waarvan 500 kg binnenballast. Inmiddels heeft de eigenaar het van een hogere tuigage laten voorzien om mee te kunnen komen in de wedstrijden en om de zeilkwaliteiten te verbeteren. Omdat de mast oorspronkelijk al vrij ver naar voren was geplaatst heeft de *Sindbad* een vrij ongunstige rating. Met de nieuwe weging is het iets verbeterd. Het schip is op voordewindse koersen in het nadeel als het voorschip omlaag in de golven wordt gedrukt. Dan loopt de weerstand sterk op en vaart het voortdurend tegen zijn eigen golf op.

Zeeleeuw VA 64

Vanaf de tewaterlating in 1938 heeft de *Zeeleeuw*, ontworpen en gebouwd door G. de Vries Lentsch in Amsterdam, drie eigenaars gehad. J. Ebus uit Wassenaar heeft het schip nu elf jaar en het ziet er, na een straal/schilderbeurt zes jaar geleden, als nieuw uit. Met zijn 16,28 m lengte over de stevens is het de zwaarste aak die deze

dag werd gewogen: 34,8 ton vaarklaar.

Volgens de heer Ebus heeft zijn schip mede model gestaan voor de 15 m lange *De Groene Draeck* die in 1957 op dezelfde werf voor H.M. de Koningin te water werd gelaten. Alhoewel A. de Boer wordt aangemerkt als ontwerper, zullen er ongetwijfeld aanpassingen zijn gedaan.

De familie Ebus zeilt, tijdens wedstrijden, met tien man bemanning. Met dit relatief oude schip heeft men het wat moeilijk tegen de nieuw ontworpen aken. Maar daar heeft de familie mee leren leven. Directe tegenstanders zijn dus schepen uit ongeveer dezelfde 'jaargang'. Na de laatste Markervuurrace bleek dat er, behalve de hier besproken groepsmeting, ook een aparte weging had plaatsgevonden. Die uitkomst kwam er op neer dat ze 3 seconden moesten inlopen, net genoeg om tweede te worden. De heer Ebus hoopt dat alle nog niet gewogen schepen volgend jaar in één ronde tegelijk en op dezelfde manier kunnen worden gewogen, dat sluit elke mogelijke vorm van verschillen uit.

Op de foto is duidelijk te zien dat de brede vlakgangen aan weerszijden van de kielbalk tot bijna halverwege de voorstevens omhoog lopen. Een tweede gang loopt nog weg en dan volgen vier gangen tot het berghout. Tussen het berghout en bovenste gang zien we twee dubbelingen die ons niet helemaal duidelijk zijn. Is het voor een steviger constructie? Maar dat is niet nodig omdat het zware berghout er vlak boven zit. Of heeft men de romp nog een stukje hoger willen maken nadat de bovenste gang was aangebracht? De gangen verlopen mooi en de bovenste gang eindigt bijna horizontaal tegen de voorstevens. De kim is wat weker zodat de romp

wat dieper gaat om toch de 34,8 ton aan gewicht te kunnen bergen.

Isalania VA 57

De *Isalania* werd in 1947 gebouwd op de Scheepswerf de Hoop in Lobith, nog steeds een bekende naam in de binnenvaart. Opdrachtgever was Graaf Bentinck die op kasteel Middachten even ten noorden van Rheden aan de IJssel woonde. De graaf zeilde volgens de verhalen graag alleen. Toch was er in het voorschip al een kombuis en een verblijf voor twee knechten, voor het geval er met familie of gasten werd gezeild. Na het overlijden van de graaf kocht de heer L. Hamming uit Maastricht het schip uit de erfenis. Al weer 35 jaar zeilt de familie Hamming met het schip, waarvan zo'n dertig jaar wedstrijden als de *Flevorace*. Twintig jaar geleden kreeg André Hoek opdracht een nieuw tuigplan te tekenen. De opvallende botte loef waarop al die jaren de halshoek van de fok was gevoerd, werd verwijderd en de tuigage werd 1,80 m hoger. Hoog en smal, dat maakte hoogte en snelheid, zeker in combinatie met een stel nieuwe zwaarden. Het 24,7 ton zware schip, waarvan slechts 750 kg aan ballast, kon de tuigage gemakkelijk hebben en het zeilde ook echt veel hoger en sneller.

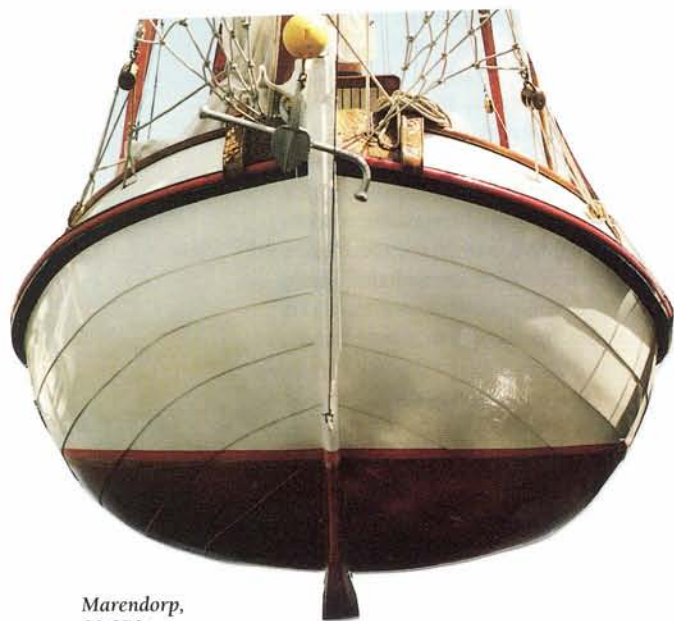
Het schip heeft een robuuste romp met brede gangen die nauwelijks smaller uitlopen. Twee brede vlakgangen naast de kiel en een smal uitlopende gang om de ruimte tussen de platen op te vullen. Bij een lengte 14,61 m over de stevens heeft deze Lemsteraak een gewicht van 24,7 ton, dat is niet overdeven. Met de fraaie ronde kimmen maakten de scheepsbouwers van De Hoop een stukje vakwerk..



De Zeeleeuw, 34,80 ton



Isalania, 24,700 ton



Marendorp,
21,950 ton

Marendorp VA 63

In 1968 werd op de werf van Y. de Jong in Durgerdam begonnen met de bouw van een 13.00 meter aak, bestemd voor Loek Vrijenhoek uit Wassenaar. In die jaren waren er maar enkele akenbouwers, zoals Blom, Kooijman & De Vries, Stofberg, Tromp en Phoenix. Een nieuwe aak van die maat bouwen was een echte onderneming. In 1970 kwam het jacht onder de naam *Marendorp* in de vaart en sindsdien heeft Loek met zijn familie veel (wedstrijd)gezeild. Mede dankzij zijn bemanning werden eerste plaatsen in de Haaks-Waddenrace en de Deltaweek behaald.

Na het plaatsen van een zwaardere motor ging het duidelijk langzamer, het



Aart de Graaf wordt geknipt door Dick Uittenbosch

schip zakte achter te veel weg. Volgend jaar hoopt Vrijenhoek er weer een lichtere motor in te kunnen plaatsen.

Voor zijn bedrijf LV Jachttechniek is de *Marendorp* een echt testschip. Alle mast-, anker-, val- en zwaardlieren worden uitgebreid getest, alsmede rails en keerblokken.

De romp is zwaar gebouwd, van 8 mm vlakplaten, verlopend naar 7 mm en voor dek en opbouw werd 6 en 5 mm staalplaat gebruikt. Ook ligt er nog 2,5 ton ballast op het vlak.

Op de foto zien we relatief brede gangen die niet smaller worden naar de voorsteven. Een weke kim zorgt voor een vrij diepstekende romp. Met 21.950 ton is de *Marendorp* een zwaar schip voor zijn 13 meter lengte. Opvallend is dat de vlakplaten niet als een heve omhoog komen, maar ook onder een hoek bij de voorsteven uitkomen.



De Bunsjoter, 21,625 ton



De Rietschoot, 19,80 ton

De Bunsjoter VA 70

Voor dat *De Bunsjoter* voor Aart de Graaf op stapel werd gezet, bouwde De Jong de *Warenaer*, die nu als *Jenna* onder zeilnummer VA 77 in de vaart is.

De Bunsjoter woog 325 kg minder dan de *Marendorp*, op deze waterverplaatsing een bijna te verwaarlozen gewicht. Aart de Graaf moest, terwijl hij alleen aan boord was, nogal eens aanleggen en rondjes draaien op de smalle Scharster Rijn en dat ontlokte de Verbondsmeter de opmerking dat die akenzeilers met hun grote schepen voeren alsof het jollen waren.

Al ruim dertig jaar zeilt De Graaf enthousiast met zijn *Bunsjoter*. Hij heeft veel aan het schip gedaan en ook deze aak ziet er tip top uit. Aart, altijd in voor een geintje, liet zich door collega-schipper Dick Uittenbosch van de *Rietschoot* op een kruk zetten en Dick zorgde er - tot grote hilariteit van de overige schippers - voor dat zijn kapsel er weer enkele weken tegen kon.

Rietschoot VA 99

Bouwer Y. de Jong had voor het derde schip wel enige wijzigingen in het verloop van de gangen aangebracht. Het vlak verloopt iets V-vormiger, waardoor de kim weker wordt en de gangen onder een iets scherpere hoek bij de voorsteven komen. Het lijkt veel, maar het is slechts vijf centimeter in totaal. De in 1985 gebouwde *Rietschoot* is weer heel anders, maar toen was Y. de Jong al overleden. We zien veel meer ronding in de gangen en het voorschip is voller dan bij de andere aken. We tellen een gang meer en dat scheelt ook. Toch heeft de *Rietschoot* 'maar' een waterverplaatsing van 19,8 ton, wat minder is dan die van de zusterschepen.

Al met al blijven het heel mooie voorbeelden van Lemsteraken die in de loop der jaren vele andere schippers hebben doen besluiten een nieuwe aak te laten bouwen.

Blomaken

Van de 112 Lemsteraken die Blom in Hindeloopen vanaf 1967 heeft gebouwd, werden er vier voor weging aangeboden. Het waren drie 12,80 m aken en één 13,90 m Lemsteraak. Van de drie typen - 10,00, 11,20 en 12,60 m - die men tot 1990 bouwde, is alleen de 11,20 m nog in het bouwprogramma. Sinds Dirk Blom de ontwerpen via het beeldscherm strookt, berekent en uitslaat, is de vorm van de schepen aangepast. Vroeger zat je enkele maanden op de spantenvloer, alvorens je kon gaan bouwen. Als een schip dan niet helemaal naar het zin was, ging je niet direct al het werk over doen... Nu is er, dankzij de computer, een keuze uit een 9,50, 10,50, 11,20, 12,10, 12,80, 14,00 en een 16,25 m Lemsteraak. Van de laatste is op dit moment het casco in vissermanuitvoering klaar. Na een tweede visserman volgt er nog zo'n 16,25 m aak met opbouw!

Dirk Blom is heel kritisch als het om de zuivere vorm van de aak gaat. Aan de hand van een lijnenplan van Arie de Boer in het Lemsterakenboek van Huitema, laat hij zien hoe de kim als een cirkelsegment verloopt. Aan weerszijden van een massieve kielbalk is een zware vlakplaat in lichte V-vorm aangebracht. Afhankelijk van de lengte, worden daar vijf of zes gangen tegenaan gebracht. Bij de bouw worden echter na de kielbalk eerst de spanten opgesteld, dan de dekplaten aangebracht, vervolgens het boeisel en de bovenste gang. Pas daarna wordt begonnen met de vlakplaten en vervolgens komen, de huidgangen tegen de spanten.

LE 47 VA 120

Met de LE 47 - de *Kentskele* - van de heer Postma wordt fanatiek wedstrijdgezeild. Voor hem is de 16,25 m aak als visserman in aanbouw. Het is de eerste aak waarvan de lijnen per computer zijn aangepast. Het gewicht van dit 12,80 m lange schip is 17.375 ton.

Vrouwe Cornelia VA 121

De *Vrouwe Cornelia*, een 13,90 m aak werd in 1993 voor de heer C. Busker gebouwd. We zien een extra gang en een fraai lijnenspel naar de voorsteven. Het schip weegt 24,42 ton.

Ommezwaai VA 128

De *Ommezwaai*, een 12,80 m aak, werd in 1995 gebouwd. Met zijn 18.425 ton is hij uiteraard zwaarder dan de vissermanuitvoering. Ook hier zien we dat de lijnen alweer iets vlakker naar de boeg gaan lopen.

LE 66 VA 145

Voor de LE 66 leverde Blom, bij hoge uitzondering, een bouw pakket van eigen ontwerp van alle staalplaten en spanten. Op de werf worden namelijk niet alleen de staalplaten voor eigen gebruik volautomatisch gesneden. Blom voert niet alleen voor andere akenbouwers, maar voor vele andere werven in Friesland en daarbuiten het snijwerk volautomatisch uit. Continu is er een van de drie mensen bezig met plasmassnijden.

De eigenaar, de heer Van de Pol, bouwde het casco in eigen beheer af, het gewicht gaf 15,225 ton aan.



Vrouwe Cornelia, 24,42 ton



Ommezwaai, 18,425 ton



LE 47, de Kentskele, 17,375 ton



LE 66, 15,225 ton

Op het moment dat ik de term CW waarde loslaat wordt Dirk Blom fel. Dat komt omdat enkele jaren geleden de CW waarde van de Blomaken werd gewijzigd van 3,4 naar 3,21. Vanaf dat moment was het voor 'zijn' schepen onmogelijk nog een wedstrijd te winnen. Blom, toendertijd lid van de TC stelde voor alle schepen te laten wegen. Dat was veel eerlijker dan de berekening die op dat moment werd losgelaten om de waterverplaatsing te weten te komen. Als reden voor de verandering van de CW waarde werd aangevoerd dat zijn vlakplaten in lichte V-vorm tegen de kielbalk lagen en vlak waren. Een ronde vorm zou een groter volumeverschil geven dan een vlakke vorm. Hij is ook heel blij met het feit dat nu eindelijk - nadat het jarenlang is tegengehouden - de schepen worden gewogen. Nu zal gaan blijken wat er met die waterverplaatsing in werkelijkheid aan de hand is. Hij vond het - en ook vele anderen waren dat met hem eens - jammer, dat er noch bij de proefweging, en nu - er maar één Hoek-aak was komen opdagen. Dat zal volgend voorjaar anders zijn!

Het is een drukte van belang op deze werf uit Hindeloopen werf. Tot eind 2001 is alles volgeboekt. Pas voor begin 2002 kunnen weer opdrachten worden aangenomen.

LE 33 VA 144

Eeltje Kuperus bouwde de 18,5 ton zware aak, de LE 33, in vissermanuitvoering. Regelmatig loopt er een Lemsteraak uit de range van 10,40 tot 16,00 meter van stapel in het Friese Makkum. Omdat Eeltje voornamelijk alleen bouwt, laat hij de staalplaten snijden bij Blom in Hinde-

loopen. Dat scheelt veel werk en de maatvoering is perfect. Dankzij jachtonwerper Jan Visser uit Heeg, die de maten verwerkt in zijn computer, zijn de plaatuitslagen perfect en wordt minimaal materiaal verspild.

Eeltje heeft oog voor mooie lijnen. De romp is geheel rond. Vanaf de kiel zijn alle vlak- en huidplaten rondgewalst. De gangen komen onder een steeds kleinere hoek tegen de voorsteven. Veel van de Kuperus-aken worden in vissermanuitvoering gebouwd. De opdrachtgever zelf zorgt voor het aftimmeren of besteed dat uit. Eeltje is een enthousiast wedstrijdzeiler en al jarenlang actief op het Woudsender skûtsje.

De Watergraaf VA 134

Van de vele tientallen gemeten Lemsteraaken naar ontwerp van Hoek Design, was alleen *De Watergraaf* voor weging aanwezig. W. de Graaf, een fanatiek wedstrijdzeiler, werd deze zomer met zijn Lemsteraak bij de VAs overall winnaar in de Deltaweek. Tijdens het eerste weekend won hij, vanwege het laagste puntentotaal, al de De Maas wisselbeker. Bij de Nederlandse kampioenschappen in de A-klasse werd hij vierde na de *Groote Beer* (1929), *Zeeleeuw* (1938), en *Windekind* (ca. 1993). De 'oudjes' doen het zo te zien nog goed!

De *Watergraaf* is een van de tien verschillende maten die standaard bij Hoek Design 'op de plank' liggen. Daarnaast zijn er nog enkele lengtes, zoals de 10,75 m aak die speciaal voor Jachtwerf Van Rijns-oever werd ontworpen. De eerste van een serie, de *Fidelia* voor Ted van Rijns-oever

zelf, won vanwege het laagste puntentotaal in het eerste weekend van de Deltaweek het Zilveren boeierjacht. In de B-klasse behaalde de *Fidelia* de eerste plaats bij de Nederlandse kampioenschappen. Een compliment voor ontwerper, bouwer en zeiler!

Als we naar het verloop van de gangen kijken, zien we dat ze bijna even breed blijven en onder een van scherp naar vlak verlopende hoek bij de voorsteven komen. We zien een vrij volle kim die nodig is om de 17,5 ton waterverplaatsing te kunnen bergen. Want in het sterk geveegde achterschip kun je weinig volume kwijt.

Hummel aken

Zoals velen in SdZ 1998 nr 5 in het artikel over de Gebr. Hummel hebben kunnen lezen, mochten zij de lijnenteekeningen en spantenlijsten van vijf Lemsteraaken naar ontwerp van Arie de Boer kopen. Van de 11,5, 12,85, 14 en 15 meter zijn in totaal twintig schepen gebouwd. Alleen het ontwerp voor de 17,5 m aak ligt nog steeds in de safe.

Jelle is de staalbouwer, Fokke de man van het hout. Maar als goede broers, staan ze elkaar waar nodig bij.

Elke maat Lemsteraak oogt anders. Het is een vorm die je niet wiskundig zo maar kunt vergroten of verkleinen, want dan kloppen de verhoudingen niet meer. De Boer ontwierp voor elke maat een aparte romp. Er wordt bij de Gebr. Hummel niet op een kilo staal gekeken. Een zware 6 mm huid wordt gesteund door spanten op elke 30 tot 35 cm, afhankelijk van de maat van het schip.



LE 33, 18,500 ton



De Watergraaf, 17,50 ton

De Witte Bever VA 97, Corneel VA 152

Als eerste werd de 12,85 m aak, *De Witte Bever* van B. Schuurmans uit Lemmer gewogen. Het schip dateert al uit 1986, maar ziet er als nieuw uit. Omdat de romp maar niet recht voor de camera wilde komen, moeten we voor de exacte dwarsdoorsnede afgaan op de *Corneel* van K. Toetenel, ook een 12,85 m aak die vorig jaar te water werd gelaten. Alles is rond, de vlakplaten sluiten aan op zes, elkaar telkens overlappende gangen. Het verloop is fraai, dat is weer beter te zien bij *De Witte Bever* dan op de zwart geschilderde *Corneel*. Een forse loefbijter, fraai verlopende slemphouten en zware berghouten geven het geheel iets stoers.

Visotter VA 114

De *Visotter* van A.A.J. Sterk werd in 1991 gebouwd naar de tekeningen van een 15,10 m aak.

Duidelijk is het totaal andere lijnenspel te zien. Het schip toont een veel wekere kim en lijkt ook relatief smaller op de waterlijn. Het verloop van de gangen is, in onze ogen, heel gelijkmatig.

Tijdens de Nederlandse kampioenschappen in de Deltaweek werd de *Visotter* zesde bij de VAs en *De Witte Bever* zevende. Overall eindigde de *Visotter* als derde in de Deltaweek achter *De Watergraaf* en de *Groote Beer*. Hiermee klopt wel wat de heer Hummel zei: "Onze schepen kunnen in snelheid niet tegen de Hoek-aken op"

De klasseorganisatie zal deze winter alle uitslagen en metingen zeker evolueren.



De Witte Bever, 18,675 ton

Helaas zijn er weer nieuwe ontwikkelingen zoals loefbijters die steeds groter dreigen te worden. Een nieuwe maas in het net? Aan de ene kant wachten we de ontwikkelingen in spanning af, aan de andere kant hopen we dat ontwerpers en opdrachtgevers het spel op een faire manier blijven spelen. Het gaat er toch

vooral om mooi gelijkende, verantwoorde en uiteraard goed zeilende schepen aan de vloot van ronde en platbodemjachten toe te voegen. Het mag niet zo verworden als indertijd bij de racejachten die vaak al na een seizoen werden afgedankt omdat ze niet meer meekonden met de nieuwere schepen...



Visotter, 28,20 ton



Corneel, 17,80 ton