

## Brieven

### Reactie op artikel nieuwe 15.50 m Lemsteraak SdZ 2010.9

*Er zijn veel vragen naar aanleiding van deze publicatie bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten - (afgekort) SSRP - binnengekomen. Er staat namelijk in vermeld dat de aak is gebouwd binnen het toelaatbare met betrekking tot Klassenvoorschriften en criteria opgesteld door de SSRP. Vanuit de Stichting een reactie.*

De criteria voor schepen die voor de inschrijving bij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten in aanmerking komen, hebben de doelstelling om een kader te bieden voor de diversiteit en eigenheid van de verschillende typen traditionele zeilschepen die er ooit voeren in Nederland. Alleen schepen die authentiek zijn en die het karakter, het wezen van de soort van schepen waartoe ze behoren, belichamen, komen in aanmerking voor opname in het Stamboek. Historisch is (door ons) gekozen voor schepen van vóór 1950, de tijd waarin de overgang van zeil- naar motorvaart plaatsvond en waarvan de authenticiteit kon worden vastgesteld. Uitzondering op dit specifieke jaartal kan in bepaalde gevallen worden gemaakt voor bijzondere schepen ouder dan 50 jaar die - geheel binnen de gestelde criteria vallend - vanwege hun bijzondere bijdrage aan het gezicht van de vloot, karakter bepalend zijn en als exponent daarvan kunnen worden gezien. Daarnaast kunnen schepen van jongere leeftijd worden ingeschreven in de categorieregisters van het Stamboek, als ze op voldoende wijze voldoen aan de kenmerken, zoals vastgelegd in deze criteria, van de hiervoor genoemde typen schepen.

Ter voorkoming van een "cuisine fusionelle" is profilering nodig en zijn daarvoor duidelijke en scherpe criteria gewenst. Dit omdat anders beland wordt in een amorfe massa van retrotype-achtige schepen,

waaronder alles valt wat daar ook maar in de verte enigszins op lijkt. Alleen door scherpe en harde criteria te formuleren en daar aan vast te houden wordt de veelkleurigheid van onze traditionele schepenvloot gewaarborgd en blijven de inspanningen in menskracht, geld en andere middelen zinvol en verdigbaar.

Voor de Lemsteraken groter dan 11 meter gemeten op de waterlijn(L), zijn in 2008 in overleg met de VVA klasse-organisatie aanvullende criteria en uitzonderingsvoorstellen opgesteld ten einde de veiligheid aan boord van deze schepen te vergroten. Er zijn als gevolg daarvan een aantal algemene criteria alsmede aanvullende criteria voor Lemsteraken bij- en opgesteld en er is een apart hoofdstuk met aanvullende criteria voor aken uit de VVA klasse met ingang van 2009 opgenomen. Zie hiervoor de criteria op de [www.ssrp.nl](http://www.ssrp.nl)

Om mee te mogen doen met de wedstrijden heeft men een meetbrief nodig. Het **Watersportverbond** heeft op verzoek van de eigenaren de SSRP gevraagd nieuwgebouwde Lemsteraken te schouwen. De criteriumcommissie, stamboekbeheerder en bestuur van de SSRP zijn veelvuldig hiermee bezig geweest. De ontwerpers en eigenaren gaan steeds verder in hun ontwikkelingen. Men gaat er eigenlijk vanuit dat alles wat **niet** in de criteria verwoord staat ook automatisch goedgekeurd wordt. Betreffende dit schip is alleen het lijnenplan tot nu toe goedgekeurd. De verdere schouw is nog niet afgerond. Over de opname in het Stamboek van het onderhavige schip zal, afhankelijk van de bevindingen, worden besloten.

Wordt vervolgd.  
Bestuur SSRP



### Reactie op de brief van SSRP

Ons artikel over de 15,5 m Lemsteraak *Warber* van Jellie en Dirk Blom, in SdZ 2010.9, is geschreven in augustus van dit jaar toen het schip nog in aanbouw was. Het lijnenplan was toen al goedgekeurd door de SSRP, maar er was nog niet geschouwd. Wij hebben toen niet kunnen vermoeden dat het schip zo veel reacties teweeg zou brengen. De meeste van die reacties waren felicitaties, felicitaties voor de mooie lijnen van het schip en voor het winnen van de wedstrijden van de Hylper Hurdsilerij. Enkele reacties waren negatief. Die waren afkomstig van collega architecten en van andere personen die bedrijfsmatig met rond- en platbodemschepen bezig zijn. Er is hier sprake van stemmingmakerij met het doel het schip en ons als ontwerpers in diskrediet te brengen. De negatieve reacties lopen uiteen van vreemde opmerkingen dat de *Warber* weinig met een Lemsteraak van doen heeft en in golven van opzij niet veilig zou zijn, tot opmerkingen dat het schip niet zou voldoen aan de gestelde regels en criteria. De SSRP heeft hieraan bijgedragen door in een brief aan de eigenaar van het schip, naar aanleiding van de uitgevoerde schouw, te schrijven dat de verhouding van het volume van voor- en achterschip onevenwichtig lijkt te zijn, terwijl nota bene het lijnenplan in februari jl. reeds door de SSRP was goedgekeurd. (Het volume van het voorschip van een

Lemsteraak moet minimaal 8% groter zijn dan het volume van het achterschip. Bij de *Warber* is het volume van het voorschip 10% groter dan dat van het achterschip!) Ook schrijft de heer Tolsma in dezelfde brief dat de ontwerper "weer overal de grenzen van wat wel kan en niet kan heeft opgezocht en zijn ontwerp daarop heeft aangepast". Deze brief is vervolgens aan de Klassenorganisatie gestuurd en pas twee weken later aan de eigenaar van het schip, voor wie de brief was bedoeld. Deze gang van zaken is te betreuren. Wij willen de geïnteresseerde lezer wijzen op de open brief aan de leden van de VVA Klassenorganisatie over deze en andere kwesties rondom de *Warber*, die wij hebben gepubliceerd op onze website ([www.oossanen.nl](http://www.oossanen.nl)). Het volledige SSRP keuringsrapport over de romp is daarin afgedrukt.

Wij als ontwerpers hebben nimmer de grenzen, gesteld in de criteria en Klassenvoorschriften, opgezocht of overschreden. Wij zijn er juist trots op dat wij onze ontwerpen altijd binnen de gestelde eisen optimaal weten te realiseren. Bij tijden, als er onduidelijkheid bestaat over de criteria en voorschriften, nemen wij juist actie om te voorkomen dat ons ontwerp niet zou voldoen. Zo hebben wij onlangs nog, op 23 juli jl., een brief aan de SSRP geschreven waarin wij vragen om de juiste interpretatie van de regel betreffende de hoogte van de verschansing en de hoogteligging van het dek, bij het toepassen van een geïntegreerd zetboord (paragraaf 4.2b.7 en 4.2b.10 van de criteria),



omdat wij twijfelen aan de interpretatie die onze collega ontwerpers daaraan hebben gegeven. Wij wachten nog steeds op een antwoord op onze brieven in dit verband.

Dit alles wil niet zeggen dat wij geen begrip zouden hebben voor een aantal punten genoemd in het schouwingsrapport van de SSRP. Zo is er commentaar op twee "noviteiten" aan boord, te weten de verstelbare toespoorinrichting van de zwaarden en het met de hand oppompen van de mast om de verstaging op spanning te brengen (om het gebruik van spanners te voorkomen). Het verstellen van het toespoor van de zwaarden middels keggen en andere middelen tijdens het varen wordt door een aantal schepen in de wedstrijdvloot regelmatig toegepast. Wij hebben gemeend hiervoor een handzaam en eenvoudig systeem te moeten ontwerpen om dit gemakkelijker te kunnen doen. Voorts is het oppompen van de mast (waarna de mast op keggen wordt gezet) op vele scherpe jachten standaard. De *Warber* was tijdens de Hylper Hurdilerij nog niet afgebouwd. Het interieur zal in de winter van 2010-2011 worden aangebracht. In het voorjaar zal de SSRP opnieuw een schouwing uitvoeren. Wij hopen dan de geschilpunten in overleg te hebben opgelost.

Dr. Ir. Piet van Oossanen  
Van Oossanen & Associates bv

## Mastervolt en Steyr Motors samen sterk in hybride aandrijving

Mastervolt, de Amsterdamse fabrikant van hoogwaardige elektrische apparatuur, en Steyr Motors, de Oostenrijkse specialist op het gebied van maritieme dieselscheepsmotoren, hebben de handen ineen geslagen. Ze gaan samen een range seriehybride dieselelektrische

aandrijfsystemen voor boten ontwikkelen en leveren. Ze presenteren zich onlangs op de Beurs Klasiske Schepen.

Steyr werd voor het ontwerp van zijn parallelhybridetechnologie in 2007 beloond met een DAME (een prestigieuze prijs die jaarlijks uitgereikt wordt voor nieuwe producten op de maritieme markt). Nu werkt het bedrijf samen met Mastervolt aan een reeks seriehybride voortstuwingssystemen. Bij seriehybride systemen wordt de boot alleen aangedreven door de elektrische motor; de dieselmotor wordt een efficiënte generator die de accu oplaadt voor de elektrische motor. Dit is eenvoudiger dan het parallelle systeem en uitermate geschikt voor de aandrijving van boten.

Beide bedrijven zijn al leiders op het gebied van hybridetechnologie en zullen een uitstekend team vormen. Steyr koppelt zijn ervaring in dieseltechnologie en de bijbehorende mechanica immers aan de uiterst geavanceerde elektrische oplossingen van Mastervolt.

Nu steeds meer booteigenaren geïnteresseerd zijn in hybride aandrijfsystemen, is er noodzaak voor een 'one-stop-shop' voor voortstuwingssysteem van de 21e eeuw. Zowel Mastervolt als Steyr Motors ontwerpt en produceert hoogwaardige producten in hun marktgebied. Door de samenwerking brengen ze essentiële ervaring van het hoogste niveau in dieseltechnologie en vermogenselektronica samen om de meest doeltreffende en efficiënte ultramoderne systemen te ontwikkelen.

Paul Kenninck, CEO van Mastervolt, is verheugd over de nieuwe samenwerking tussen zijn bedrijf en Steyr Motors: "De samenwerking van deze twee innoverende spelers leidt ertoe dat de technologie van de toekomst morgen al geleverd wordt. Het is een grote stap voor de mogelijkheden van elektrische aandrijfsystemen voor het midden- en bovensegment van de vrijetijdsmarkt."

Rudolf Mandorfer, CEO van Steyr Motors, is het eens met zijn collega:

"We zijn opgetogen over de samenwerking met Mastervolt, we koppelen het beste van twee werelden aan elkaar. De kruisbestuiving tussen vermogenselektronica en dieselmotoren zal resulteren in een snelle groei van de hybridetechnologie op de maritieme markt".

## Nieuw boek over Lemsteraken

*In samenwerking met Dirk Blom Lemsteraken Centrum bereidt Uitgeverij PENN in Leeuwarden een nieuwe, veelomvattende publicatie voor over de Lemsteraken. Daarin komen naast de traditionele visserij moderne functies van deze boten aan bod. Centraal staan de nu varende Lemsteraken. Daarvan moet een zo compleet mogelijk overzicht in het boek worden opgenomen, is de inzet van de samenstellers.*

Teade Wouda, Lubbert Coehoorn (*Presto*) en Willem van der Bijl (*De Eersteling*) wisten rond 1911 al dat de Lemsteraken ook bij ruig weer goed zeilde. En het was, met dank aan de bouwers Pier en Arie de Boer een snel schip. Daarom zeilden de vissers op hun mooiste vrije dag in de zomer, de woensdag in de Lemsterweek, graag wedstrijden mee.

Die laatste eigenschappen maakten de aak geliefd als plezierjacht. Sommige van die jachten, zoals *De Witte Walvis*, hebben zelf weer een roemruchte geschiedenis. Veel van die feiten liggen opgeslagen in een door Jan Brilleman uit Amsterdam gevormd archief. Dat is, nadat het een tijdje onder water was geweest, recentelijk ondergebracht bij het Fries Scheepvaart Museum in Sneek. Het verhaal van de Lemsteraken spreekt een veel bredere groep watersporters aan dan alleen liefhebbers van klassieke schepen en de historie. Daar horen hard zeilende perfectionisten bij, die windtunnelproeven benutten in de nieuwste ontwerpen.

PENN-directeur Klaas Jansma, bekend van diverse maritieme en nautische publicaties, voert de eindredactie van het in september 2011 te verschijnen boek. Hij laat zich bijstaan door tal van auteurs op diverse terreinen, onder wie bestuurders van de klassenorganisaties. Dirk Blom uit Hindeloopen van het Lemsteraken Centrum draagt zowel historische documentatie als nieuwe feiten over de akenvloot aan. Akenbezitters kunnen binnenkort een verzoek om informatie verwachten.

Meer informatie is te krijgen bij PENN Communicatie, 058 284 9411 of Klaas Jansma, 0651 670 384.



**ZEILMAKERIJ OAR & SAIL**  
Frank van Zoest

- Zeilen voor Raidboten
- Loggerzeilen
- Sprietzeilen
- Gaffelzeilen

www.oarandsail.nl  
info@oarandsail.nl







**Heerlien**  
Klassieke Schepen

06 25 404 832  
www.heerlienkl.nl

trisse kijk op klassiek vakwerk  
Restauratie • Reparatie • Interieurbouw • Teakdekken • Rondhouten