



Visserman aak UQ 37

Een leven lang plezier

Drie 12,25 meter Lemsteraken van Hoek Design met hetzelfde romp-ontwerp liepen inmiddels van stapel. In deze Spiegel de laatste in die rij: de UQ 37 *Eb en Vloed* – een aak in vissermanuitvoering. Een schip dat bedoeld is om veel, maar vooral ook lang plezier van te hebben.

Tekst: Jan Briek Foto's: Jan Bart



Dat een schip kan staan voor veel méér dan alleen maar een drijvend object dat zich onder zeil van A naar B beweegt, bewijzen Peter van der Schaaf en Bernard van Hemert. Al sinds hun studententijd (zeil)vrienden en samen al bijna twintig jaar in het bezit van het skûtsje *Vriendschap*. Een echte 'Piipster', vijftien meter lang en nog zo goed als origineel. (voor de foto daarvan: zie SdZ 2015.10 p.3) Een schip dat ze niet alleen voor zichzelf houden, maar waarop ze zoveel mogelijk mensen laten meegenieten van de schoonheid van zeilen, de natuur en vooral: het Wad. Het beste bewijs daarvan: de agenda van de *Vriendschap* voor dit jaar is alweer overvol – met name dankzij de nieuwe generatie die het schip al net zo weet te waarderen. En toch werd het tijd voor wat anders. Peter: 'Op *Vriendschap* wordt alles nog met uitsluitend blokken en takels bediend. Het schip heeft geen stahoogte binnen. We waren op zoek naar wat meer comfort. De basis was in wezen dat we een schip zochten waarmee we tot op hogere leeftijd zouden kunnen zeilen, met het nodige comfort en stahoogte in het interieur en met als vaargebied de Wadden, kustwateren en geschikt om mee droog te vallen natuurlijk.' Of om in modern Nederlands te spreken: een levensloopbestendig schip - zo zou je het eigenlijk best mogen noemen. Bernard en Peter oriënteerden zich in eerste instantie breed, maar dat het een traditioneel Nederlands schip zou moeten worden, was al snel duidelijk. 'Een kimkieler of een schip als een Ovni? Nee, we wilden een schip dat bij Nederland hoort. Een plat- of rondbodemdus', zegt Peter van der Schaaf. Bijkomend voordeel: dankzij het volume in de romp van



VISSERIJNUMMER UQ 37

Het visserijnummer UQ behoort toe aan Noordpolderzijl, in de gemeente Usquert. Peter en Bernard hebben aan het kleine haventje in het uiterste noorden van Groningen al jarenlang hun hart verpand. Het nummer was beschikbaar, maar heeft verder geen functie. Het getal 37 staat – zo geven beiden aan – voor de leeftijd van hun jarenlange vriendschap.



1 De UQ 37 kwam als compleet bouw pakket van lege Blom (Hindeloopen) naar Scheepswerf Nieko • 2 De eerste spanten en een schot van het achterschip staan inmiddels. Medewerker Richard Blok (op de foto) bouwde al meerdere aken • 3 De 100 x 100 mm massieve kielbalk van ongeveer 10,50 m lang vormt de ruggengraat van het schip. Hier wordt de schegplaat bevestigd • 4 Richard Blok malt het rondstaal dat als voorzijde van de scheg gaat dienen • 5 Alle spanten staan, het aanbrengen van de huidplaten begint • 6 Het spantloos vlak zorgt voor meer stahoogte binnen • 7 Slijpen aan het eindresultaat. De UQ 37 moest zo strak worden gebouwd dat plamuren achterwege kon blijven • 8 Ontwerper Martijn van Schaik (links) en Sven Jauer meten de plek van de leiogen • 9 De UQ 37 voorin de hal bij Multiship in Harlingen waar het schip werd gestraald en gecoat • 10 In de lak; de kleur van het boeisel verandert al naar gelang de lichtval van blauw naar groen • 11 De aftimmering bij Moed en Van Gulpen in Harlingen. Rechts de dubbele 'hondenkooi' onder de kuip – in totaal heeft het schip zes vaste slaapplekken • 12 De kajuitafel werd gemaakt van het hout van de oude mast van *Vriendschap* – het skûtsje van de twee eigenaren van de *Eb en Vloed*.

een traditioneel Hollands ontwerp heb je voor veel leefruimte niet zo gek veel lengte nodig. Ook de tweedehands markt bood geen soelaas. Bernard van Hemert: 'Elk schip had wel wat, maar geen enkel schip had álles. Bovendien is de vraagprijs van dit soort sche-

pen ook op de tweedehands markt toch nog altijd relatief hoog.' De kogel ging tenslotte eind 2013 door de kerk: de twee vrienden besloten een nieuw schip te laten bouwen. Een nieuwe, grote stap in hun gezamenlijke zeilleven.

Van Schaik-ontwerp
Al snel werd duidelijk dat het ontwerp van Martijn van Schaik van Hoek Design voor een visserman aak het best aan alle eisen voldeed. 'De meeste binnenruimte, een zelflozende kuip en een bewezen goede zeiler', vat Peter

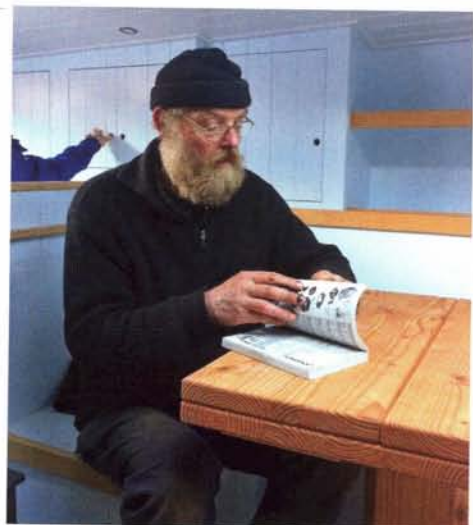
kernachtig samen. En inderdaad: van deze 12,25 meter Lemsteraak waren al twee exemplaren van stapel gelopen: de visserman *Sentijna Huberdina* van Jan Doets en de roefaak *Martina Maria* (SdZ 2014.9) van Walter Esch. De vaareigenschappen waren dus in de praktijk al bewezen. De lijnen van *Eb en Vloed* zijn identiek, wel werden er in details aanpassingen gemaakt – met name in het binnenwerk en de technische uitvoering van het schip. Martijn van Schaik licht het ontwerp toe: 'Het schip zit helemaal onderin de VA-klasse en is in die klasse een redelijk compact schip. Dat betekent dat je een ideale combi hebt: je kan met een niet te grote bemanning uitstekend

meekomen in de wedstrijden, maar ook met de familie is een aak als deze prima te varen. Bovendien biedt hij door de slimme constructie (een spantloos vlak; waarover verderop meer) heel behoorlijke stahoogte.' De *Eb en Vloed* mag er dan boven water heel traditioneel uitzien; onder water is het schip wel degelijk ontworpen volgens de laatste inzichten om een zo snel mogelijke aak te maken. Martijn: 'De "truc" zit hem erin hoe je het volume onder water verdeelt over de lengte. Bij moderne aken zit er relatief meer volume in de midscheeps dan bij oudere schepen. Dat betekent automatisch een scherpere kop en een slankere kont wat de snelheid ten goede komt. En daarnaast zijn er nog wat zaken, maar die houden we voor onszelf.' Uiteindelijk werd er voor de *Eb en Vloed* toch voor het wedstrijdtuig gekozen. 'Dat is overigens niet per definitie het snelste tuig', zegt Martijn, 'Maar wel het tuig dat het beste resultaat oplevert in de meting.'

Strak bouwen, geen plamuur

Voor de bouw van hun nieuwe schip kwamen Peter en Bernard terecht bij Scheepswerf Nieko in Franeker. Logisch, omdat ze het bedrijf al kenden dankzij hun skûtsje. Voor Scheepswerf Nieko was het echter de allereerste Lemsteraak die er van stapel liep. 'Maar we hebben wel mensen die al eerder een aak hadden gebouwd en dat scheelde natuurlijk', zegt Nico Nijland van de werf. 'Richard Blok en Sven Jauer waren met z'n tweeën verantwoordelijk voor de bouw van het schip en zij hebben heel goed werk afgeleverd.' Dat zat hem onder meer ook in het prima snijpakket van Iege Blom (Hindeloopen) dat de basis vormde voor het schip. 'Essentieel was dat we strak konden bouwen, want het schip zou niet geplamuurd worden', zegt Nico. 'Mede doordat de platen door Blom uitstekend waren gerold is dat heel goed gelukt.' De *Eb en Vloed* is overigens niet alleen de eerste Lemsteraak van Scheepswerf Nieko, het is ook het allereerste schip dat de werf helemaal van tekening heeft gebouwd.

De UQ 37 heeft als gezegd een spantloos vlak van 12 mm en een massieve kielbalk (100 x 100 mm) van ongeveer 10,50 meter lengte. Het spantloos vlak zorgt voor extra binnenhogte (zo'n 10 cm extra), maar dient samen met de kielbalk ook als ballast. Kielbalk en vlak samen wegen namelijk al zo'n 2.300 kg. Tot het berghout is de romp 5 mm, daarboven 4 mm. De cascobouw startte in de zomer van 2014, in februari van 2015 ging het schip naar Multiship om te worden gestraald en geschilderd. Twee maanden later was het de beurt aan Moed en Van Gulpen in Harlingen die

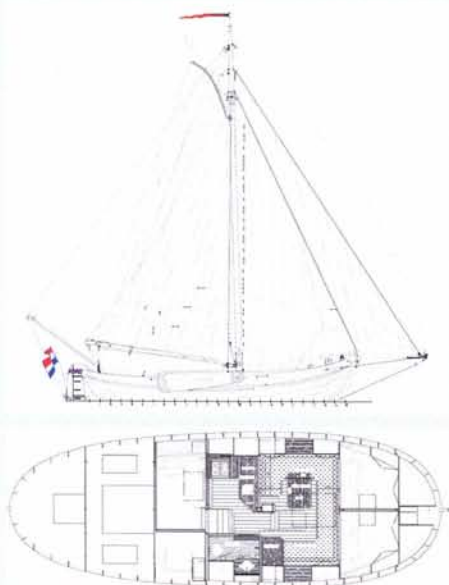


boven: Nico Nijland van Scheepswerf Nieko. De werf leverde met de *Eb en Vloed* z'n eerste Lemsteraak af

midden: Giekbeslag op donkergetint rondhout

onder: Moderne navigatieapparatuur (Yachtcontrol) ingebouwd in de kuipafdekking annex motorkist. Mooi uit het zicht én de perfecte plek voor de stuurman

aan de slag gingen met de aftimmering en de techniek (zie ook SdZ 2015.4). Daarbij werd voor het houtwerk buiten de keuze gemaakt voor de minder bekende houtsoort padoek. Padoek is een hardhoutsoort uit Afrika die net zo grijs kleurt als teak, maar in de beginfase een opvallend oranje-rode kleur heeft. De rondhouten – ook van Moed en Van Gulpen



TECHNISCHE GEGEVENS

UQ 37 EB EN VLOED

Lengte over alles	12,25 m
Lengte waterlijn	11,13 m
Breedte	4,42 m
Diepgang	0,90 m
WATERVERPLAASING	16,5 ton
Grootzeil	48,4 m ²
Fok	34,1 m ²
Kluiver	16,5 m ²
Halfwinder	121 m ²
Motor	Kubota, 67 pk

Bouw casco: Scheepswerf Nieko
 Schilderwerk: Multiship, Harlingen
 Aftimmering/rondhouten en techniek: Moed en Van Gulpen
 Zeilen: UB Sails
 Tuigen: Scheepstuigerij De Groot
 Apparatuur: Yachtcontrol
 Meer info *Eb en Vloed* op: www.zeilenmetebenvloed.nl



links: Een strak maar sfeervol interieur zonder overbodige luxe. Een houtkacheltje zorgt voor warmte. Stromend water heb je met behulp van een voetpompje. Onder de kajuittrap is de koelbox in een lade ingebouwd. Dankzij een spantloos vlak is er stahoogte in het loopgedeelte.



MODERNE AKEN

Als je de romp van een Lemsteraak overdwars zou doorzagen (bij wijze van spreken dan), zie je dat die ei-vormig zijn: met de bolle kant naar voren. Kenmerkend is verder dat de Lemsteraak in het voorschip behoorlijk meer rompvolume heeft dan in het achterschip. Het voorschip is hoog, breed en vol. De zeeglijn voorin is gebogen en in het achterschip bijna recht. In een modern aak-ontwerp wordt gestreefd naar een zo scherp mogelijk voorschip. Al is de typering 'scherp' natuurlijk relatief. Het Stamboek schrijft voor dat de intredehoek van de waterlijn niet kleiner mag worden dan 76°. Daarnaast komt er steeds meer aandacht voor het oplopende voorschip en het 'geveegde' achterschip – dat laatste wordt in moderne ontwerpen bovendien slanker zodat het water mooi wordt losgelaten.

De mast is in de loop van de tijd wat verder naar achteren op het schip komen te staan om de balans te verbeteren. Verder zien we steeds langere masten in combinatie met steeds kortere gaffels. Chargerend zou je kunnen zeggen dat een modern aken-grootzeil wel wat wegheeft van het *fathead*-grootzeil op moderne scherpe wedstrijdjachten zoals een Volvo Ocean-boot. Op het gebied van zwaarden is al net zoveel veranderd. De zeezwaarden (lang en smal) zijn zeer effectief en steken – in dit geval – maximaal zo'n 2,5 meter diep. Vanzelfsprekend zijn ze niet alleen in hoogte verstelbaar, maar kan ook de langsscheepse positie worden bepaald. Ook de vorm is geoptimaliseerd. Waar vroeger de 'puts water' in de holle (buiten)zijde van een zwaard nog als een heel behoorlijke vuistregel gold, is deze door modern computer-ontwerp volledig achterhaald. De buitenzijde van de zwaarden is zo goed als vlak, de binnenzijde sterk geprofileerd. De achterzijde heeft 'harde' kanten om het water zo snel mogelijk en met zo min mogelijk turbulentie los te laten.



– zijn natuurlijk 'gewoon' van oregon pine. Leuk is wel het donkere pigment in de blanke lak waardoor de illusie van met lijnolie behandelde rondhouten ontstaat.

Basic interieur

Het interieur is bewust 'basic' gehouden. Een houtkacheltje, een voetpompje in de kombuis voor water – geen onnodige fratsen. Voorin twee dubbele kooien, aan bakboord onder de kuip een soort dubbele hondenkooi en ook nog eens twee ruime banken zorgen ervoor dat je desnoods met acht personen aan boord kunt slapen. De natte cel doet tevens dienst als kast voor natte zeilkleding. Door het interieur in een lichte kleur te schilderen en spaarzaam gebruik te maken van lijstwerk oogt het heel fris en ruimtelijk. Een leuk detail nog: de tafel en de navigatietafel zijn gemaakt van het hout van de oude mast van het skûtsje *Vriendschap*. De laatste stap in de bouw was het tuigen van het schip. Dit gebeurde door Scheepstuigerij De Groot in Stavoren. Ook voor dit punt geldt: relatief 'basic'. Geen hydrauliek of elektrische lieren. Gewoon zwaar bemeten zelfhalende

exemplaren die nog een beetje ellebogenstoom vergen – maar ook weer niet zoveel dat je een krachtpatser hoeft te zijn om de tuigage (en de zwaarden niet te vergeten) te kunnen bedienen. Ook dat weer met het oog op het feit dat je tot op wat hogere leeftijd met de aak moet kunnen blijven varen. Op 20 november van het vorig jaar ging de UQ 37 te water. Als we begin maart met de *Eb en Vloed* varen vanuit Muiden, heeft het schip dan ook nog niet zo gek veel mijlen onder het vlak. Op een dag met sterk wisselende weersomstandigheden bewijst *Eb en Vloed* toch zonder veel moeite z'n kunnen. Met de halfwinder omhoog en met maar een paar knoopjes wind loopt het schip al vlot door naar een dikke bui met behoorlijk wat wind haalt het aan de wind op z'n sloffen een dikke zeven waarbij Peter aan het helmhout zonder moeite de visserman op koers houdt. Zoals nog heel vaak de bedoeling is. Immers: *Eb en Vloed* is méér dan zomaar een schip. 't Is ook een symbool voor een jarenlange vriendschap – minstens net zo levensloopbestendig als deze nieuwe Lemsteraak. ♪