



Inzet: De oude situatie van het mastbeslag en links de nieuwe mast met beslag; sla de zeilen maar aan!

mogelijkheid bestaat om alsnog die extra wanten toe te voegen.

De volgende dubbele mastband heeft een hanepoot. Hier draait een versterkte galg in de twee lippen en aan de andere kant zit een lip voor het fokkeval. Op foto 3 is dat met de groene lijn aangegeven hier moet een extra lip worden gelast voor de bevestiging van het voorstag.

De volgende dubbele mastband (foto 4) is voor het bovenste blok van het piekeval om de gaffel in de juiste stand te kunnen hijsen. Later werden er nog twee uithouders voor vlaggenlijnen aan bak- en stuurboord aan gelast.

Op foto 5 zien we links een lip voor het kluiverstag en rechts een gesteunde mastband voor de kraanlijn. Foto 6 laat alle masttopbeslagen zien nadat ze zijn gemonteerd en geschilderd. Er is een speciale constructie tussen de masttop en de tapse trommelstok om een toplicht in te monteren. Daarboven het asje voor het vleugelhout met de wimpel.

Nieuwe mastkoker

Omdat de nieuwe mast op ons verzoek wat slanker was gemaakt dan de (nogal) omvangrijke oude mast, moest ook de mastkoker worden aangepast. Echter de staat van de oude geklonken mastkoker was al niet wat hij zou moeten zijn (foto 7). Dus werd bij Skipshelling Blom in Hindeloopen een nieuwe, solide mastkoker gelast, op de afmetingen van de nieuwe mastvoet. Toen met de snijbrander de oude mastkoker werd losgebrand, schrokken de mannen wel van de staat er onder. De onderplaat was aardig aan het roesten zozeer dat er al een gat was ontstaan! (foto 8). De nieuwe mastkoker bood meteen

Nieuwe mastvoet en masttopbeslag

Na het lijmen en lakken van een nieuwe mast voor de redactiehoogaars (zie SdZ 2024.2) bleek er ook nieuw masttopbeslag nodig. En omdat de mast ook een maatje lichter werd gemaakt, werd er bij Blom in Hindeloopen een nieuwe mastvoet gelast, want de oude was eveneens aan vervanging toe. Het resultaat mag er zijn. Tekst: Wim de Bruijn Foto's: Romke Blaauw, Arthur van 't Hof

In de loop der jaren was er aan het masttopbeslag het een en ander aangepast. Op de foto van de oude situatie zien we dat het blok voor het fokkeval, de tophoek van de fok lelijk naar de hommer trekt. Het voorlijk van de fok is kennelijk te lang, dus werd de hommer bij de nieuwe mast wat hoger gemaakt. Bovendien was het voorstag met een lus om de mast bevestigd, zodat het blok en het stag niet in een lijn liepen. Het fokkeval kon beter aan een oog op een mastband worden bevestigd, met iets ervoor het bevestigingspunt voor het stag (zie ook foto 3).

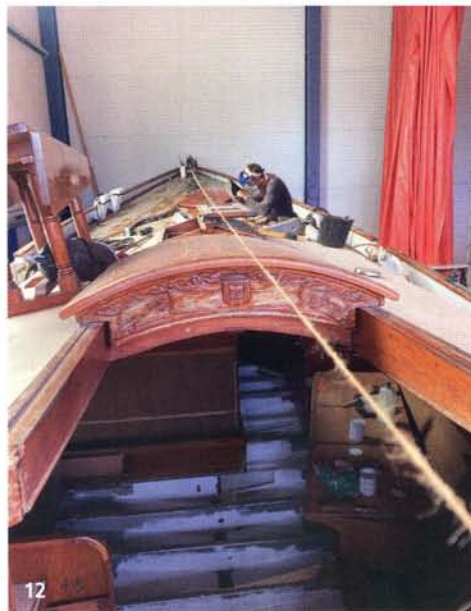
Het onderste halende part van het piekeval schavielt tegen de gaffel, maar dat valt niet te verbeteren met deze sterk gebogen gaffel en aparte aangrijpingspunten voor het piekeval. Het voordeel van de draaibare hanepoten is wel dat ze meebeugen als de grootzeilshoek wordt gevierd. Zo blijft het val altijd zuiver over de schijf lopen en zal het minder slijten.

Met dit allemaal in het achterhoofd en de mogelijkheid om het beslag meteen in rvs uit te voeren ging bij Piet Blaauw zoon Romke aan de slag met het staalwerk.

Ringen

Op foto 1 zijn van rvs-strip ringen gebogen. Ze worden op de juiste maat gelast, zodat ze passend op hun plaats op de masttop kunnen worden geschoven. Foto 2 laat alle beslagringen zien die inmiddels zijn samengesteld. Op de voorgrond de mastband die op de hommer komt te liggen. Er is, om te voorkomen dat hij door de wanten en het klauwval in het kopse hout van de hommer wordt getrokken een stuk rond tegenaan gelast, zodat er meer draagvlak is ontstaan. Er werden gelijk maar vier ogen aan gelast voor twee paar wanten aan elke kant. Echter, deze hoogaars heeft maar een want op elk boord, dus zijn er twee reserveogen, ook aan dek overigens, dus de





de mogelijkheid om de kabels voor verlichting en marifoon keurig door de mastkoker te laten lopen. Oorspronkelijk was er aan de mastkoker een plastic box (zie ook foto 7) geschroefd zodat je bij het afnemen van de mast de kabels naar de roef kon losnemen. Maar dat kan vanaf nu benedendecks gebeuren. Daarom werd een gat in de het dek gezaagd voordat de mastkoker op het dek gelast zou worden. (foto 9).

Aan de nieuwe mastkoker werd een zwanehals voor de kabels aangebracht en daarna werden draadeinden gelast om de knecht te bevestigen (foto 10). Overigens bleek die knecht ook niet meer heel stevig, hij sneuvelde afgelopen najaar tijdens windkracht 5. Daarna werd de mastkoker op het dek gezet om te kijken of hij goed stond. Dat was het moment waarop de verwarring toesloeg bij Eppie Blom! Hij had alles toch goed uitgetekend (zie de tekening op dek) en nu stond de koker blijkbaar uit het lood, want voor de

zekerheid had Eppie een lijn van voor- naar achtersteven gespannen en toen bleek dat de koker niet op hart schip stond! Wat bleek? De voorsteven, waar vanaf werd gemeten naar de achtersteven, stond enkele centimeters uit het lood (foto 11 en 12). Als je op de voorsteven het lijntje iets naar stuurboord duwde lag het in te midden van de mastkoker. Dat kan tijdens het klinken op de werf in 1947/48 gebeurd zijn met het vastzetten van de steven. Na een correctie door met lijntjes het midden tussen de wantputtings op de boorden te bepalen, kon de mastkoker exact op hart schip worden gelast.

Daarna kon alles in de primer worden gezet en afgeschilderd en kon ook de houten knecht weer worden teruggezet.

Het plaatsen van de mast

Voor het plaatsen van de mast werd die van de werkplaats aan de Kooijweg in Stavoren naar de Spoorhaven vervoerd, naar de plek waar de redactiehoogaars inmiddels was afgemeerd. Daar werden met vereende krachten de blokken, wanten en vallen in de mast gehangen (foto 13) waarna het uiteindelijke plaatsen kon beginnen. Het is altijd even uitkijken waar de strop om de mast moet komen. Er werden twee bevestigingspunten aangehouden, zodat er wat speling



bij het hijsen was (foto 14). De mast werd zo gemanoeuvreerd dat het gat in de mast voor de gaten in de mastkoker kwam (foto 15), zodat de mastbout door het gat gestoken kon worden. De kraan deed de rest (foto 16), waarna de borg aan de onderkant van de mastvoet werd gesloten en de strop verwijderd. De zijwanten en het voorstag werden vastgezet, daarna kon ook de giek



aan boord worden gebracht. Op een rustige plek achter de sluis sloegen we in Stavoren de zeilen aan: tijd voor een testronkje op het IJsselmeer. Dat zeilen ging gelukkig allemaal uitstekend maar helaas bleek de motor kuren te vertonen. En dat was niet zo vreemd, want in de twee tanks van de hoogaars bleek de diesel vervuild... Daarover meer in een volgende aflevering.