



De Lemsteraak bekneld

EEUWIGE CONTROVERSE
TUSSEN BEHOUD EN
SNELLER MAKEN



Platbodems zijn beslist niet alleen statig zeilend erfgoed. Er wordt ook stevig mee gewedstrijd. Een goed getrimd gaffeltuig zeilt best; een knap gehakt zwaard beperkt effectief de drift. Er is zelfs een klasse 'moderne' racemachines: lemsteraken. Getest en doorontwikkeld in windtunnels en sleeptanks, doorgerekend door een snelheidsvoorspellend computerprogramma. En daar zit 'm de kneep. Want de hang naar snel en modern botst met de wens tot behoud van historische scheepstypes. Aken zitten bekneld tussen traditie en de moderne eis dat het harder moet gaan. Het speelt zich allemaal af in kleine kring waardoor het rustig lijkt aan 't front. En toch... Zeilen duikt in de woelige wereld van een snelzeilende rondbodem.

Nefkens, voorzitter van de klassenorganisatie ronde & platbodemjachten (vereniging van eigenaars met meetbrief) de hardst groeiende klasse rondbodems. Aak na aak rolt uit de bouwloodsen, behalve vissermansaken van Blom en Kupe-rus, juist luxe aken in de grootste maten: de V.A.'s (V = vissersschip; A = groter dan 11 meter). Sterker nog, zoals iedereen weet zeilt Beatrix zelf een 15 meter lemsteraak: *De Groene Draeck*, in 1957 geschenk van het aanhankelijke volk aan de toenmalige prinses. Opvallend genoeg geen boeier, hoewel dat eeuwenlang al een plezierjacht is geweest; verder dan Statenjacht van Friesland komt de boeier tegenwoordig niet. Nee, een aak. Zo blank en ledig als dit hofjacht er bij de Koninklijke in Muiden meestal bij ligt, zo arbeidzaam is haar naar vis en teer stinkende oorsprong. Alsof ze verwijst naar wat ooit de degelijke bron van Neerlands welvaart was.



Boven: schipper Tim van Rootselaar op de oude *Groote Beer* (rechts, VA 48/ontwerp De Boer) in gevecht met zijn vader, Willem van Rootselaar op de 'moderne' *Danielle* (links, VA 126/ontwerp Hoek). Wie zal dit generatieconflict winnen?

Rechterpagina: alles op de hand bedienen is een verplichting tijdens wedstrijden. Werk aan de winkel op het voordek van de *Danielle*.

Angenaam, de lemsteraak. Nee, niet de oeraak, de lange platte rivierschuit zonder kielbalk, waarvan de vlakplanken werden opgebogen tot er een boeg en een kont ontstond. Niet de gedrongen Wieringeraak, de schildpad onder de aken. En ook niet de 'aken' van het Noord-Friese Paesens en Moddergat, want dat waren schokkers. De aanduiding 'aak' leidt in Friesland een eigen leven. Het gaat om een groep sterk verwante ronde schepen, ontwikkeld uit een Fries binnenscheepje. Ze werden rond 1900 al gebouwd door historische scheepsbouwgeslachten als Holtrop van der Zee, Croles, Bos en De Boer. Met name De Boer in Lemmer maakte naam, waardoor 'lemsteraak' de soortnaam werd. Aken visten 's winters in de ruigste geulen van het Wad. Ze zeilden om het hardst met vis naar markten. Het waren de beste zeilers van de Zuiderzee en van alle vissersschepen die de Friese scheepsbouw heeft voortgebracht.

Succes Dat zou je tenminste denken, want van alle traditionele Hollandse en Friese werkschepen die nu als jacht worden gezeild, heeft de Lemsteraak het meest succes. Het is het jacht van moderne regenten en ondernemers met historisch besef, van oud geld met smaak en van nieuw geld dat de kunst afkijkt. Het is tegenwoordig volgens Frans

Voordeel van weinig diepgang De voorliefde voor de lemsteraak als jacht is niet nieuw. Al in het begin van de 20ste eeuw kozen heel wat vermogende zeilers voor de grote binnenruimte van dit schip. De *Groote Beer* (1929, gebouwd als betonningsvaartuig, vorig jaar nog Nederlands kampioen), de *Witte Walvis* (Croles 1901, ex-Rommerswael) en de *Trekvogel* (de Boer 1912/13) zijn voorbeelden van grote vooroorlogse aken die nog steeds toeren en racen en grote indruk maken op wie ze ziet. Met harde wind zeilen ze als kwaai zwanen met opgestoken vleugels het water plat. Eigenaren van toen ruilden diepe, smalle, zee-gaande kotters in voor breedte en weinig diepgang. Grote jachtaken hadden aan boord vaak een schipper, soms ook nog een knecht, die woonden in de kop. Dan ging de familie uit 'boeieren'. Plezier voor de elite. Het ging om genieten op het water, maar zonder eigen inspanning; je liet je varen.

Met aken zeil je comfortabel langs onze kusten tot in de kleinste droogvallende haventjes. Die voordelen van de aak gelden nog steeds, maar worden onderschat. Voor kieljachten blijven driekwart van de Waddenzee en veel ondiepe buitenlandse rivieren en zee-gaten buiten bereik. Wie wel eens dezelfde lemsteraak op haar ronde buik heeft zien droogvallen in de zoute modder van The Wash (Norfolk), op

het zand voor Esjberg en voor Schiermonnikoog, die weet dat het anders kan.

Fanatieke heren onder elkaar De lemsteraak heeft nog een troef. Ze zeilt hard en hoog, op binnenwater sneller en hoger dan menig scherp jacht. Geen wonder dat ze een menstype aanspreekt dat behalve traditie en gerief, ondernemen en winnen als levenskunst bedrijft. Er wordt in de aak dan ook fanatiek wedstrijd gevaren. Wie ze tijdens een race onder onwaarschijnlijk grote blanke zeilen de golven ziet vermorzelen, raakt dat beeld nooit meer kwijt. Dat gebeurt niet in internationale velden, niet beplakt met logo's en sponsornamen, maar op zijn vaderlands, onder gelijkgezinden en in stijl. Als 'heren' onder elkaar. Dat betekent dat, ook al staat het mes in het tafelblad, ook al heeft er bijvoorbeeld een gevaarlijke indringstart

De wedstrijdzeiler kijkt anders naar de aak dan de hoeder van een zeilend monument

kijkt een gedreven wedstrijdzeiler anders naar de aak dan de hoeder van een zeilend monument.

Pim Stofberg, jongste telg uit een familie aakbouwers, houdt van een stoere klassieke aak, zoals de *Salamander* (De Boer 1911) die bij Stofberg in Enkhuizen voor de deur ligt.

Stofberg: "Een aak is moeilijk te omschrijven. Algemene kenmerken als rond, bol, lang, gelden ook voor een tjalk. Je moet het leren zien, de verhoudingen begrijpen. De aak is een mix. Een werf ontwikkelde een model, een andere werf paste het ontwerp aan, wat ook weer een uitgangspunt

Openingspagina's:
de start van de Bolkoppenrace, de najaarswedstrijd die het raceseizoen afsluit. Alle traditionele dikkoppen meten zich nog een keer met elkaar voor de winter invalt. Soms zorgt een vroege herfststorm voor een hard gevecht.



plaats gehad, niemand een protest indient. Daarvoor respecteren aakzeilers elkaar te zeer. Daarvoor ontbreekt ook het commercieel belang dat in andere velden vaak de toon zet.

Niet dat ze lauw zijn, aakzeilers. Integendeel. Wie fel wedstrijd zeilt is aan de wal niet minder fel. Maar bijna iedereen kent elkaar, behoort tot ongeveer dezelfde maatschappelijke laag, daarvoor staat de prijs van een aak garant. Men regelt zaken van nature binnenskamers, in vergaderingen van de klassenorganisatie, en informeel van bollestal (kuip) tot bollestal. Waarom is het schijnbaar gelukkig samengaan van traditie en snelheid dan toch een bron van onrust?

Smaak en gevoel Het probleem schuilt in het antwoord op de vraag wat een Lemsteraak eigenlijk moet zijn: een beschermd scheepstype of een evoluerende racer die bij elke verbetering van tuig of rompvorm uit zijn klassenregels barst. Altijd zijn rond- en platbodems in ontwikkeling geweest. Types kwamen op en verdwenen weer. Een model was daarin slechts een stadium. Het resultaat van tot dan toe verkregen inzichten en van behoeften die samenhangen met gebruik en vaargebied. Een visser stelde vroeger andere eisen aan zijn aak dan een pleziervarende notabel. Vandaag

werd. Met zijn allen bepaal je uiteindelijk wat een lemsteraak is, door wat er gemaakt is.

Gevoel is heel belangrijk. Je voelt je goed bij een bepaald schip, terwijl je misschien staat te praten met iemand die er geen klote aan vindt. Wij hadden vroeger niks op papier, geen bestek. Gaandeweg tijdens de bouw, ontstond het karakter. Daarom hebben we niet veel met het moderne ontwerpen per computer, omdat we dan eigenlijk niet zien wat we aan het doen zijn. Stel je bouwt zo'n ontwerp, en dan zeg je als het klaar is, 'Ik vind 't niks'. Dat is ons punt. Mijn vader is daar duidelijk in, dat steekt 'ie niet onder stoelen of banken. Die vindt gemoderniseer maar niets. Vader is iemand die een schip uit de losse pols schudt, die rekent er niet aan, die tekent een boot en die voldoet, dat zit in zijn hand en daar kan 'ie ook niets aan doen.

Verder is het een kwestie van smaak. De *Rosshouc* bijvoorbeeld is een schip met een enorme volle kop en kont. De *Noordster* is veel sierlijker, minder geaccentueerd in kop en kont, harmonieuzer. Je hoort, ik geef een mening, andere kenners hebben die ook. Dat is het gevaarlijke van het verhaal. Dan ga je over smaak praten (lacht uitbundig). Daarom komt de ene bij Blom in Hindeloopen terecht, die bouwt voor sommigen de mooiste denkbare aken. Anderen

De afgelopen keer was het gewoon mooi zeilweert en een gestaag tot een volle 4 bft toenemende wind. Het lemsterakenveld bubbelt hier hoog aandewind over de startlijn. Het is meteen dringen tussen onder andere 't Vliegenthart (VA 155/ontwerp Hoek, schipper Niek Hoek), de Marie-Charlotte II (VA 102, Lunstroo/de Goede ontwerp, schipper C. Paauwe) en de Zuidwester (VA 165/ontwerp Hoek, schipper Henri Zuidwijk).

willen een ontwerp van Hoek. Als je nu zegt wat vind je zelf mooi; ik moet natuurlijk zeggen dat ik onze eigen aken het mooist vind, ha, ha (lacht nog veel hartelijker)... en daar wil ik het maar bij laten."

Bond, klasse, Stamboek Tja, over smaak valt niet te twisten. Maar over een ding moet zekerheid bestaan: is een bepaald schip een lemsteraak? Bijvoorbeeld omdat een aantal aakeigenaren tegen elkaar willen hardzeilen. Hardzeilen in klasseverband gebeurt in Nederland onder de vleugels van het KNWV (Koninklijk Nederlands Watersport Verbond) dat jachten indeelt in klassen en eigenaren meetbrieven uitreikt: het 'paspoort' voor deelname aan wedstrijden. De Commissie Ronde en platbodemjachten van het KNWV heeft als gesprekspartner de klassenorganisatie: de verenigde eigenaren van rond- en platbodems met meet-

schip. De criteria van de S.S.R.P. zijn dus opgenomen in de klassenvoorschriften. Het lijkt een regeling die twee mooie doelstellingen verenigt: hardzeilen in gemeten aken zodat de prestatie van de bemanning de ranglijst bepaalt, en behoud van de historische lemsteraak.

Achterstevoren Behoud en fanatiek hardzeilen verdragen elkaar evenwel slecht. De ene partij hangt aan de rem, de andere geeft gas. Dat is niet altijd zo geweest. In de sfeer van de wederopbouw na de oorlog kwamen er niet zoveel nieuwe aken op het water en er werd gemoedelijk gezeild met wat er dreef. Maar welvaart en vrije tijd bekeerde een nieuwe generatie met geld en gelegenheid tot de aak. Traditie en autoriteit stonden al langer op de helling. Computerberekeningen bewezen dat het harder kon. Toen sloeg in akenland de revolutie toe. Nieuwe opdrachtgevers



Boven: André Hoek peilt de aandewindse lijn naar het volgende merk op de aak van zijn broer Niek, 't Vliegthart, ontworpen door André Hoek zelf. Hoe belangrijk is winnen?

Rechterpagina: de Groote Beer en de Danielle (let op de kale kluiverboom) in het aandewindse rak. De Danielle zal 3de worden, niet ondanks, maar mede dankzij het niet voeren van de kluiver. De oude aak vaart onderbemand en eindigt als 5de.

brief. Daarbinnen bestaat een informele club van zo'n dertig eigenaren van vooral grote lemsteraken. Deze club bespreekt wat er op de wedstrijdbanen voorvalt en doet zo nodig via de klassenorganisatie voorstellen aan het Verbond. Hierin onderscheidt de klasse rond- en platbodems zich niet van andere klassen en zou het vergadercircuit rond zijn.

Maar deze klasse is uitzonderlijk door zijn traditionele aspecten. Het is bepaald geen eenheidsklasse. Bovendien is nieuwbouw van historische scheepstypes helemaal een heikele zaak waar ieder het zijne van denkt. Het KNWV heeft zichzelf daarom, wanneer het om rond- en platbodems gaat, 'ondeskundig' verklaard. Het heeft de typebepaling en beoordeling van nieuwbouw uitbesteed aan een deskundige derde speler: de in 1955 opgerichte SSRP (Stichting Stamboek Ronde & Platbodemjachten). Dit is een behoudsorganisatie die originele oude scheepsvormen behoudt, koestert en registreert. Deze Stichting bestudeert bijvoorbeeld nieuwe lijnenplannen, beschikt of het te bouwen of bestaande schip wel een lemsteraak mag heten en of het binnen voor de aak geldende grenzen is getuigd. Op grond van dat oordeel reikt het KNWV wel of geen meetbrief uit. Dat is voor een eigenaar van halsbelang. Niet alleen voor het zeilen van wedstrijden, ook voor de waardevastheid van het

en een jonge gedreven ontwerper staken de koppen bijeen om te morrelen aan de aak zelf, alsof die niet van God gegeven was. De term 'aandelenaaak' zegt genoeg, een 'beursaak' losgezongen van de klassieken. Er werd gezocht naar snellere lijnen, naar afwijkende vormen, naar een moderne race-aak. Snelheid werd een verkoopargument op zich. De doorbraak kwam halverwege de jaren tachtig. Misschien wel toen professor Gerritsma van de TU Delft naar aanleiding van sleepproeven over de lemsteraak opmerkte: "Als je haar achterstevoren zeilt is ze sneller!" Natuurlijk tot woede en verdriet van de Stichting Stamboek. Wat een paradox: een historisch scheepstype kiezen, maar die willen moderniseren omwille van zoiets futiels als een trofee. Het loslaten van de klassieke vormen zou leiden tot de bouw van bastaard rond- en platbodems, tot verlies van het erfgoed en uiteindelijk tot de heruitvinding van het scherpe jacht: een zinloze herhaling van de geschiedenis. Het werd een strijd tussen modernen en conservatieven, tussen rekkelijken en preciezen, tussen verkopers en idealisten. Dat is het nog, al is het venijn er nu wel uit.

Tom Vos, de huidige secretaris van de Stichting Stamboek zegt het zo: "Is het niet merkwaardig dat juist aakzeilers bereid zijn originaliteit geweld aan te doen om wedstrijden

te winnen? De Stichting voelt zich in dat wereldje niet thuis. Natuurlijk, onze goedkeuring is een voorwaarde voor het krijgen van een meetbrief. Om af te raken van vormen van nieuwlichterij zijn onze criteria opgenomen in de klassenvoorschriften van het KNWV. Die ontwikkelingen hebben ons deze politiefunctie opgedrongen. Maar krijgen wij wel alles onder ogen? Sommige ontwerpers en eigenaren doen alles om de mazen in de regels te misbruiken. Lijnenplannen gaan langs de randjes van wat nog is toegestaan. Pas nog wilde een ontwerper op een aak onderdeks een heel systeem van elektrische lieren plaatsen. Stel je voor! Waarom accepteren eigenaren de beperkingen van het klassieke scheepstype niet? Dat handjevol aken bezorgt ons evenveel hoofdpijn als alle andere 2000 stamboekjachten bij elkaar."

Henk Lunstroo, indertijd al betrokken bij het tekenwerk van *De Groene Draeck* en tekenaar van menig aak, is zo

Nieuwbouw van historische scheepstypes is een heikele zaak

zijn is een typisch yuppenargument. En de schoonheid en originaliteit van een klassieke aak dan, zijn dat geen argumenten?" En de kwade genius met wie het allemaal begon, volgens behouders van het erfgoed, is ontwerper André Hoek.

'Dé Aak bestaat niet' Bij Hoek Design in Edam, leverancier van inmiddels 70 ontwerpen van lemsteraken, relateert Hoek die zaak: "Wat is een aak? Dé Aak bestaat niet! Ook begin 1900 maakte de aak een hele ontwikkeling door. Die ontwikkeling is nog steeds gaande. Wie zegt dat



nodig nog feller: "Snellere aken ontwerpen is geen kunst, dat kunnen we allemaal wel. Maar, het is een kwestie van beschaving dat niet te overdrijven. Bovendien mag het niet; al van het begin van de samenwerking tussen het Stamboek en het KNWV was het een geschreven regel dat iedereen zich zou onthouden van gesleutel aan de klassieke rompvorm. Het argument dat een snellere aak meer waard zou

een oude De Boer aak de Lemsteraak is praat onzin. Er zijn wel 40 verschillende soorten lemsteraak gebouwd in het verleden. Zo heeft de *Groote Beer* in het achterschip een duidelijk S-spant. De *Witte Walvis* is over de hele lengte gepiekt. Anderen zijn helemaal rond. Iedereen had zijn eigen ideeën over de aak.

Ze hebben wel allemaal een volle kop. Maar ja, een vol



Links de duidelijk gepiekte kont van de 'klassieker' *Groote Beer*, rechts de ronde kont van de *Visotter* die als 10de eindigt (VA 114/ schipper A. Sterk). Beide aken zijn ontwerpen van De Boer, hoewel sommige kenners ten aanzien van de *Visotter* zo hun twijfels hebben.

voorschip, het klinkt onlogisch, leidt tot duiken. Dat ingraven van de kop heeft te maken met de verdeling van het volume over het onderwaterschip. Dus daar moet je wat doen, die kop moet omhoog.”

“Natuurlijk had ik nooit de bedoeling om terwille van snelheid de aak te verkrachten, al denken sommige daar anders over. Tot mensen die zeggen dat onze aken teveel op snelheid worden gebouwd zeg ik dit: het is volstrekte onzin dat je de tijd hierin zou kunnen stilzetten. Denk je dat bouwers vroeger aken zouden hebben geklonken als ze hadden kunnen lassen? Alle bouwers en ontwerpers gebruiken nu moderne methoden, modernere materialen en bouwen snellere rompen. Ze hebben allemaal naar de ontwikkelingen gekeken en hun eigen ontwerpen daarop aangepast. Dat sommigen verder gaan dan anderen in het optimaliseren van ontwerpen is een kwestie van in-

katoen niet meer kan en zijn ze sinds twee jaar overgegaan op dacron.”

“Er zijn na de oorlog wanstaltige aken gebouwd. Wij hebben daarentegen niets anders gedaan dan hele mooie schepen bouwen, negentig procent van onze schepen behoort tot de mooiste van de vloot. Maar er is een groep puriteinen, hè, die destijds heeft geprobeerd dat tegen te houden..!”

André Hoek onderbreekt zichzelf. Ineens is het even stil.

Drukkingspunt Ontwerper Piet van Oossanen van Van Oossanen & Associates was destijds lid van een samenwerkingsverband met Hoek. Van Oossanen, zelf ontwerper van de aak *Ijssvogel*, legt uit: “Er kwamen lijnenplannen op tafel die erg slank waren in de kop. Het drukkingspunt, dus het zwaartepunt van het onderwatervolume, dreigde voor het eerst in de geschiedenis achter het



zicht en know-how. Ik bedoel, wie kan nou zeggen, daar moet je de ontwikkeling stopzetten. Er heeft altijd overal ontwikkeling in gezeten, zelfs bij een verhoudingsgewijs conservatief kamp als de SKS (skûtsjesilen) zien ze in dat

TVF: een poging tot rechtvaardigheid

Ongelijke zeilschepen kunnen wedstrijd tegen elkaar zeilen in een ‘handicapsysteem’: dit geeft elk schip een correctie op gezeilde tijd. Dergelijke systemen zijn in het verleden altijd weer achterhaald, omdat er scheeps- en zeilvormen worden uitgedacht die door het systeem onevenredig worden bevoordeeld; ‘op handicap’ ontworpen en getuigde jachten vormen een nieuwe voorhoede die met de prijzen aan de haal gaat. De klasse ronde en platbodem jachten heeft een handicapsysteem met een zogenaamde tijdvermenigvuldigingsfactor of TVF. De TVF is een getal, berekend door het Marac (Maritime Rating Centre) aan de hand van de romp- en tuiggegevens van een schip; dus ook van het aantal, de grote en het aspect van gemeten zeilen. Een rond- of platbodem wordt daartoe gemeten en gewogen. De eigenaar geeft zelf aan welke zeilen hij of zij in de TVF opgenomen wil zien. Tenslotte wordt de TVF toegekend door het KNWV en op de meetbrief vermeld.

Door de door een jacht in een wedstrijd gezeilde tijd te vermenigvuldigen met de TVF van het jacht wordt de berekende tijd gevonden. Het jacht met de kleinste berekende tijd heeft ‘op handicap’ gewonnen, ook al komt het niet als eerste over de finish.

midden te raken. Wat naoorlogse ontwerpers als Henk Lunstroom niet hadden aangedurfd of gewild, namelijk aken op snelheid ontwerpen voor echte wedstrijdzeilers, dat deed André wel. In reactie daarop heeft Het Stamboek toen onderzoek laten doen naar de maten van verschillende aken. Er werd bijvoorbeeld vastgesteld dat de entreehoek van de ontwerpwaterlijn in de kop minstens 75 graden moest zijn, het drukkingspunt voor het midden moest liggen en de lengtebreedte verhoudingen binnen een kleine bandbreedte moest blijven. Daar had André helemaal geen problemen mee. Alleen, dat onderzoek duurde ruim twee jaar! Intussen had André Hoek een hoogaars en twee aken op stapel waarvan het Stamboek de lijnenplannen niet wilde goedkeuren. Binnen de kortste keren vlogen er boze brieven over en weer. Wat moest Hoek doen, zijn projecten stilleggen? Hij heeft toen geweldige druk uitgeoefend; hij belt de koningin als het moet. Daarmee heeft hij zich bij het Stamboek niet populair gemaakt.”

In het Stamboek-boekje met criteria van 1989 staat het volgende: *Het is het bestuur van de Stichting gebleken dat zowel door eigenaars als ontwerpers en jachtwerven een financiële waarde wordt toegekend aan het al dan niet ingeschreven zijn van een jacht. De Stichting stelt evenwel, dat zij op geen enkele wijze*

aansprakelijkheid kan aanvaarden voor het al dan niet inschrijven of ingeschreven houden van jachten. Een wat slordige formulering die in 1992 dan ook als volgt is aangescherpt: *Aansprakelijkheid ter zake schade in welke vorm ook, die als gevolg van het niet inschrijven en/of niet ingeschreven houden van een jacht is ontstaan.*

IMS Tot processen kwam het niet. Hoeks aken kregen van het KNWV uiteindelijk toch een meetbrief, werden toch bij wijze van uitzondering in het Stamboek opgenomen. Een vredesoptie die nog vaker zal worden gekozen, wanneer door verdere aanscherping van de criteria schepen uit het Stamboek dreigen te vallen. Een commissie van wijze mannen kreeg van het Stamboek de opdracht een sluitend systeem van criteria op te zetten. In die commissie zaten bouwers als Blom, Kooiman en Stofberg, eigenaren als

Kapitalen worden uitgegeven om schepen sneller te maken: verbouw, kielen afbranden, scheggen aanzetten...

jachten. Aan de TVF-formule voor aken wordt zeer zelden gerommeld. De regels van de IMS daarentegen worden jaarlijks aangepast, waardoor een nieuwe racer na een jaar alweer verouderd is. Aan dergelijke onrust zijn handicapsystemen telkens weer kapot gegaan. Volgens Hoek zijn heel wat IMS-zeilers om die reden in een Lemsteraak gaan racen, want daar heerst dankzij goede regels nu redelijke rust aan het front.



Stapel en ontwerpers als De Groot en.... geheel volgens het poldermodel: André Hoek.

Binnen de criteria, die nog steeds worden verfijnd, worden nu extreme en gemiddelde aken gebouwd, naar ieders smaak en filosofie. Ontwerp, constructie en bouwmaterialen raken aardig dicht getimmerd. Excessen worden bestreden zonder dat er meteen wordt teruggegrepen op voorbeelden uit achttienhonderdzoveel. Maar, uit de notulen van de klassenorganisatievergaderingen blijkt dat er nog van alles mis is. De komende jaren, zo staat er, moet de samenwerking met het Stamboek dan ook worden geïntensiveerd. Te veel huidige meetbrieven voldoen namelijk nog steeds niet aan de criteria. Het KNWV geeft te makkelijk meetbrieven uit. 'Straffen' in de vorm van een ongunstiger TVF (tijdvergoedingsfactor, zie kader) zullen eigenaren er toe moeten brengen hun schepen alsnog aan die criteria aan te passen. Verder is nauwe samenwerking nodig om adequaat te kunnen reageren op nieuwe aantastingen van de oorspronkelijke scheepsvorm. Alle partijen verklaren daar blij mee te zijn, want zulke aantastingen zijn voor deze klasse de doodsteek.

Ook Hoek is blij met de regels. Hij vergelijkt het wedstrijdzeilen in aken met de IMS- en de IOR-klasse voor scherpe

Loophole Hoe betrekkelijk is die rust? Er wordt door aakzeilers wel degelijk gerammeld aan de poorten van het handicapsysteem. De heer Bussemaker, lid en controleur van de Commissie Ronde en Platbodemjachten, verbaast zich regelmatig over de kapitalen die worden uitgegeven om schepen sneller te maken: nieuwe schepen, verbouw, hele kielen worden afgebrand, scheggen weer aangezet, net binnen de criteria.

Bussemaker: "Dat is de samenkomst van ambitie, het grote geld en de beroepstrots van ontwerpers als Hoek en Van Oossanen."

Maar hij is ook wel gewoon bedonderd. Hij begrijpt niet dat sommige volwassen aakzeilers iets 'illegals' te verzinnen om harder te kunnen gaan, tot aan het achterschip gepleisterde pieken aan toe.

"Wat is een gewonnen prijs dan nog waard?" vraagt hij zich af.

Bovendien, als er onder aken net zo fel werd gevaren als binnen de IMS dan zou het waarschijnlijk al lang zijn opgeblazen. Neem nu de *Daniëlle*. Deze kloeke Hoek-aak van Willem van Rootselaar heeft dit jaar wedstrijdgevaren zonder kluiver, overigens volkomen legaal. Maar niemand had dit traditionele zeil eerder buiten de meting gehouden.

Linkerpagina: rechts de gepiekte kont van de *Daniëlle* die 3de zal worden. Op de achtergrond de *Kentskele* (LE 47), een typische sobere vissermansaak van Blom, naar een 4de plaats gezeild door B. Postma.

Boven: concentratie en hoop op de *IJsvogel* (VA 161/ontwerp van Oossanen, schipper van Willem Vermeulen). Zal het schip zijn belofte inlossen? Het wordt uiteindelijk 6de.

Vroeg of laat verlaat een groep eeuwige verliezers uit moedeloosheid het gemeenschappelijke akenveld

En omdat er in het handicapsysteem te veel snelheid aan de kluiver wordt toegeschreven – 10% in plaats van de 6% die het zeil volgens berekeningen van Van Oossanen verdient – heeft de *Daniëlle* zonder kluiver een heel gunstige tijdvermenigvuldigingsfactor gekregen. Op handicap is ze zo Nederlands kampioen geworden in de Flevo Race. Vreemd, omdat een aak zonder kluiver gekortwiekt is. Toch is daarover nog geen oorlog uitgebroken. Men ziet het aan. De zaak is

jaar als 'schaduwstelsel' zullen laten meedraaien. Als na een jaar blijkt dat het alternatieve systeem de prestaties op de wedstrijdbanen beter weergeeft dan het oude kan het worden aangenomen en ingevoerd.

Plaatje Van Oossanen vindt de criteria van het Stamboek goed. "Ja, dat is een paradox. Maar als we in Nederland vinden dat de lemsteraak moet worden behouden zoals die vroeger rondvoer, dan zijn we met de regels maar net op tijd geweest. Zonder regels zou onder water alles nog veel slanker worden. En er zouden andere materialen worden gebruikt, bijvoorbeeld kunststofzwaarden, titanium beslag, kevlar zeilen en koolstof. Kunststofzwaarden zouden nog goedkoper zijn ook, allemaal uit een mal. Eiken wedstrijdzwaaarden voor een grote aak kosten toch zo'n 30.000 gulden."

Toch breekt Van Oossanen een lans voor meer vrijheid.



't Vlieghart, door geen puritein tegen te houden, wordt 1ste in het eindklassement.

delicaat, maar misschien een grap. Wellicht dat met zachte drang en wat overredingskunst... Anders gaat volgend jaar misschien de hele vloot zonder kluiver het water op. Wat gaat Rootselaar doen?

"Familiegeheim," zegt Willems zoon Tim, "voor jou een vraag, voor mij een weet."

Stabiliteit Dan is er nog de factor stabiliteit. Die is nooit meegewogen in het handicapsysteem. En dat terwijl moderne aken lichter gebouwd, van meer ballast voorzien en dus stabiel zijn dan oude. Sommige jonge lemsteraken met een kenterhoek van meer dan 90 graden vallen volgens ISO-eisen in vaargebied B: open zee. Stabieler aken revent en strijken later dan andere aken. Schepen die zo verschillen, kunnen volgens Van Oossanen niet echt eerlijk tegen elkaar racen als het handicapsysteem hun eigenschappen niet verrekent in de uitslag. Vroeg of laat verlaat een groep eeuwige verliezers uit moedeloosheid het gemeenschappelijke akenveld. Op het kantoor van Van Oossanen is daarom voor het KNWV en de klassenorganisatie een alternatief TVF-systeem ontwikkeld, waarin voor het eerst de stabiliteit van de schepen wordt meegewogen. Van Oossanen hoopt dat het Verbond en de klassenorganisatie het systeem volgend

"Kijk, boven water wil niemand afwijken van het mooie plaatje. Onder rond- en platbodemeilers is het plaatje ongelooflijk belangrijk, veel meer dan bij zeilers in scherpe jachten. We krijgen wel steeds grotere aken. De grootste is nu meer dan 18 meter lang over de stevens. De krachten in het tuig van zo'n aak zijn enorm, dat is op de hand gewoon niet meer te manen. Toch willen eigenaren van die grote aken met het gezin en hun schip veilig op vakantie. Dan moeten op een grote aak alle vallen en schoten wel met elektrische of hydraulische lieren worden bediend. Wij wilden, op voorstel van de eigenaar, die lieren onderdeks plaatsen, dat leek me fraaier. Maar het Stamboek heeft dat verboden, de regels staan het niet toe. Ik stel dat met het toemenen van het aantal grotere lemsteraken, het goed zou zijn als moderne technische systemen en nieuwe materialen hun intrede mochten doen. Een kwestie van veiligheid en sterkte, met behoud van het mooie plaatje. Nee, dat is geen bom onder het systeem, ik wil niet sleutelen aan vormtechnische zaken. Het uiterlijk moet onaantastbaar blijven."

Waarvan akte.

*Michiel Scholtes
Fotografie Pieter Nijdeken*