

Jelle en Fokke Hummel op het voordek van een door hen gebouwde Lemsteraak letten op de trim van de zeilen. Dit schip, De Witte Walvis, heeft al resultaten geboekt in wedstrijden.

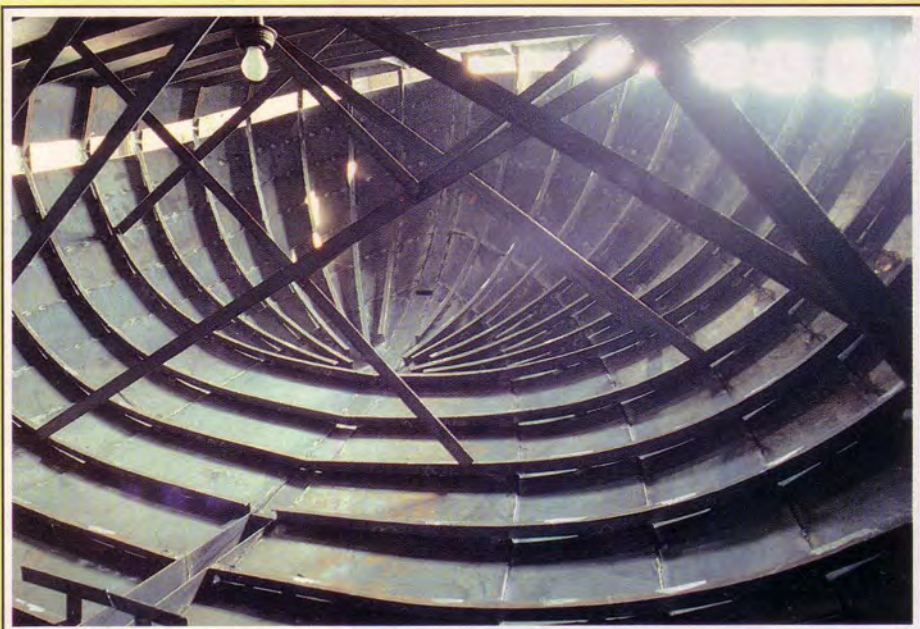
TEST

HUMMEL-LEMSTERAAK



Voorplaat: De Lemsteraak van Jelle en Fokke Hummel tijdens de test. (Foto: Bertel Kolthof.)

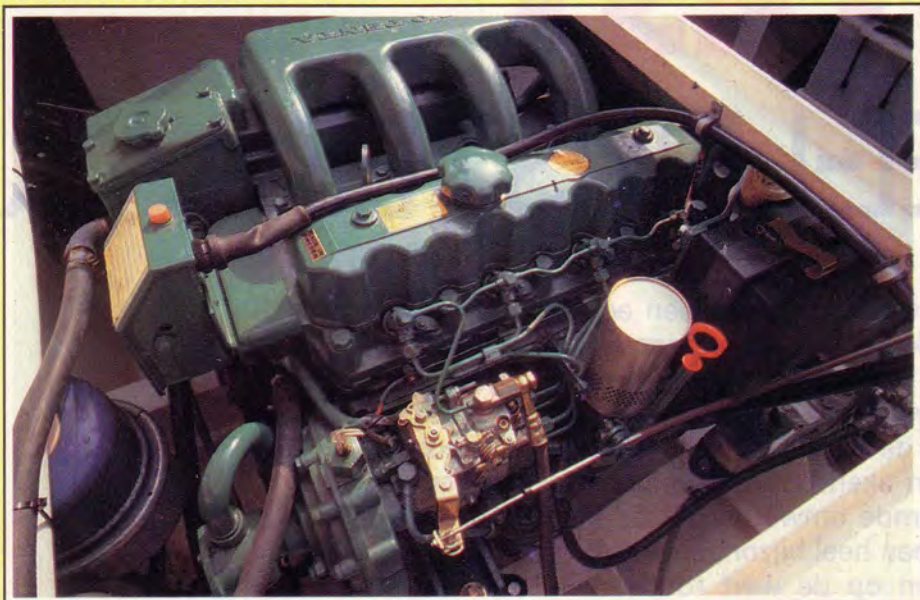
De Lemsteraak is niet alleen een mooi schip om naar te kijken, de vaareigenschappen zijn voor een rond schip fantastisch. Alleen zeer gespecialiseerde werven kunnen een echt mooie aak bouwen. Nu de broers Hummel in Lemmer sinds enkele jaren aken bouwen volgens tekeningen van de befaamde ontwerper A. de Boer, is er in Nederland een heel bijzondere werf bijgekomen. We keken op de werf rond en voeren met De Witte Walvis, een Lemsteraak van dertien meter.



Hoeklijnsplanken in de romp en stripsplanken onder dek.



Het staalwerk van deze aak is bijna klaar.



De diesel staat op een zware fundatie.

Nederland heeft enkele uitstekende bouwers van ronde schepen en platbodems. Met namen die iedere liefhebber in volgorde van zijn voorkeur zelfs in zijn slaap kan opzeggen.

De Boer uit Lemmer had en heeft bij de kenners een bijna magische naam. De Lemsteraken van die werf behoren nog steeds tot de fraaiste die er varen en er zijn na het overlijden van de heer A. de Boer dan ook vele achterhoedegevechten geweest over zijn tekeningen. Echter voordat ontwerper/bouwer De Boer, indertijd ook de ontwerper van het koninklijke jacht 'De Groene Draeck', in 1978 stierf, stond zijn beslissing al vast. Zijn wens was, dat de aken van zijn tekeningen alleen gebouwd zouden mogen worden door Fokke en Jelle Hummel. Twee broers die al via hun grootvader en vader aan de werf van De Boer gebonden waren.

De beide broers Hummel zijn niet zomaar begonnen met de bouw van De Boer-Lemsteraken. Hun vakmanschap hebben ze opgedaan op scheepswerven, onder andere door het uitvoeren van reparaties aan jachten en binnenvaartschepen, tot ze beiden meesters in hun vak waren. Ze zijn nog niet zolang bezig met het zelfstandig bouwen van de Lemsteraken.

De aak waarmee wij voeren droeg bouwnummer vier, nummer vijf hebben we zien aflassen.

Jelle en Fokke doen alles zelf

Op dezelfde plaats waar vroeger de werf van De Boer lag, staat nu een moderne hal met modern gereedschap. Zo'n zestig, of meer, uren per week zijn de broers hier aan het werk. De taakverdeling staat vast. Fokke last het casco, bouwt de motor in en legt de elektriciteit aan, plus dat hij vrijwel alle beslag maakt. Jelle is de timmerman van de binnenbetimmering, maar hij bouwt ook de rondhouten.

Met z'n tweeën hanteren ze een heel efficiënt bouwstelsel. Op het moment dat Fokke het casco gaat opzetten - de huidplaten zet hij bij een machinefabriek in de juiste vorm - begint Jelle met de betimmering. Als het casco klaar is, staan kombuis, banken en kastjes al gereed om in gebouwd te worden.

Pas daarna komen de broers elkaar op het schip regelmatig tegen.

Prachtige lijn

Zoals gezegd worden de Lemsteraken van Hummel gebouwd volgens de tekeningen van wijlen de heer A. de Boer. Deze liggen ergens veilig in een kluis, want niemand anders mag ze zien.

De uitslagen van de tekeningen maken de broers op een aparte zolder en als je de lijnen op de vloer ziet staan besef je pas, wat een moeilijk schip zo'n Lemsterak is. Het schip is helemaal rond en de lijnen staan nergens stil. Als je dan hoort dat Fokke met enige schaamte zegt dat er 'wel 10 kg' plamuur op zo'n schip gaat, besef je dat ze heel goed weten hoe zo'n schip gebouwd moet worden.

Tot nu toe zijn er drie aken van 12,85 m

en één van 11,50 m gebouwd. In de kluis liggen ook tekeningen van aken met lengtes over de stevens van 15 en 17 m.

Bouw en schilderwerk

Het spantenraam van een aak wordt op zijn kop opgezet en vervolgens bekleed met de huidgangen. Het schip heeft zes huidgangen voor en vijf achter, plus een aparte kielgang met scheg.

De afstand tussen de spanten (50 x 30 x 5 mm) is circa 30 cm. Voor de dekondersteuning worden stripspanten van 45 x 6 mm gebruikt. De plaatdikten zijn: kielzool 10 mm, huid 6 mm, boeisel 6 mm, dek plus opbouw 4 mm. Niet zo verwonderlijk dat het casco op bijna negen ton komt.

Na het aflassen van het casco, komt de straler en straalt het schip binnen en buiten, waarna er direct 40 micron epoxy primer wordt opgespoten. Tijdens het stralen staat het casco in een extra verwarmde tent en blijven de broers erbij om te controleren of alles goed schoon gestraald is. Tot en

Prestaties

Met de Lemsteraak De Witte Walvis voeren we vanuit Lemmer, hoe kan het anders, op het IJsselmeer. Het was een van die mooie dagen in de nazomer met weinig wind, 2 tot 3 Beaufort.

Voor de aak was dat niet zo'n bezwaar, want ondanks zijn gewicht van 15 ton liep het schip aan de wind, ongeveer 45-50°, 5,5 tot 6,0 knopen en met halve wind 5 tot 6,5 knoop. In de vlagen zelfs iets harder. De Volvo Penta-dieselmotor van 47 kW, drijft een driebleds 'Max-Prop'-schroef aan, waarvan de bladen automatisch in vaanstand gaan staan tijdens het zeilen.

Het aantal gemeten decibels (dBa) van de motor bij 2000 omw/m, boot-snelheid vijf knopen, is in de kuip 80 dBa en binnen 76 dBa.

met het spuiten van de eerste laag primer, die het casco tegen vliegroest beschermt, blijven de broers met de straler in touw.

Onder water bestaat het verfsysteem uit 40 micron epoxyprimer en 200 micron epoxyteer. Boven water komen er drie tot vier laklagen over de epoxyprimer. Aan de binnenzijde komt een afwerklaag, ook op basis van epoxy. Systeem en materialen zijn van Sikkens.

Door deze behandeling, met vijf jaar garantie, zal het lang duren voordat roest enige kans krijgt.

Techniek

In De Witte Walvis, staat de Volvo Penta viercilinderdiesel netjes ingebouwd. De motor heeft interkoeling en staat met rubber dempers op een zware fundatie.

Uitgezonderd het zware kuipluik is er geen extra aandacht aan geluidsisolatie besteed. Het uitlaatsysteem bestaat uit een met water gekoelde rubber uitlaat met Vetus-wa-

terlock en beluchting.

De schroefas heeft een flexibele askoppeling en heeft verder de klassieke, met vet gesmeerde installatie.

De twee stalen brandstoftanks van 200 liter elk hebben een peilglas en bezinkselkolf. Deze tanks staan in de zijden, naast de motor.

De elektrische installatie bestaat uit twee grote accu's met diodebrug en een dubbele hoofdschakelaar. De bedrading is wat onoverzichtelijk.

In het schip zijn twee roestvast stalen watertanks ingebouwd van 500 en 300 liter. Met de overvloedige motorwarmte wordt via een boiler warm water gemaakt. In het drinkwatersysteem, met elektrische pomp, is een drukvat opgenomen.

Eveneens van Volvo is de hete-luchtverwarming. Door de betimmeringen en isolatie is het schip daardoor ook bewoonbaar bij lage temperaturen. Eigenaars van deze aken beschouwen het schip daarom ook als een tweede huis.

In de bilge is een centrale lensput in de vorm van een 20 liter roestvast stalen vat gemaakt.

Tuigage

Over de tuigage van een dergelijk schip is, of heel erg veel, of juist weinig te zeggen. Heel erg veel als we het hebben over de typerende eigenschappen en de effectiviteit van deze tuigage. We houden het erop dat de dacron zeilen van De Vries uit Lemmer er netjes op staan en dat er met deze tuigage toch verrassend hoog aan-de-wind gezeild kan worden.

De grenen mast buigt wat door en is in de top waarschijnlijk aan de dunne kant. De volgende masten voor boten van deze grootte maakt de werf 27,5 cm diameter in plaats van 25 cm nu. De twee roestvast stalen vallieren naast de mast maken de broers bij wijze van uitzondering niet zelf, net zomin als de blokken en de bronzen Barbarossa-selftailingschootlieren.

Indeling en betimmering

De eigenaar van De Witte Walvis koos voor een afwerking in teak. Maar bij Hummel kan iedere eigenaar dat interieur met die houtsoort kiezen die de voorkeur heeft. Het timmerwerk en de afwerking is heel erg netjes.

Voorin het schip vinden we een hut met een dubbel bed, een hut met twee enkele bedden en een toilet met douche. In de kajuit staat in het midden een grote tafel met aan weerszijden banken die ook als slaappleaats kunnen dienen.

Aan stuurboord is een kombuis met vierpitskooktoestel en koelkast. Hiertegenover een hangkast voor (ook eventueel natte) zeilkleding.

In het hele schip is zeer veel bergruimte.

Dek en kuip

Het teak op dek, de kajuitopbouw en in de kuip is 19 mm dik en wordt in deze volgorde gelegd:

pasmaken en nummeren van alle delen;



Zeilen op een aak betekent hard werken.



Dit schip is helemaal afgetimmerd in teak.



De ruime kuip is met teak afgewerkt. De roestvast stalen liertjes aan de kajuitopbouw zijn voor de zwaarden.

Belangrijkste gegevens:

Lengte over de stevens	12,85 m
Breedte	4,35 m
Diepgang	0,80 m
Waterverplaatsing	15 ton
Zeiloppervlakte: grootzeil	54,30 m ²
fok	30,20 m ²
kluiver	20,50 m ²
botterfok	45 m ²
Motor	Volvo Penta-diesel, MD 30 A viercilinder, 47 kW
Aantal slaappleatsen	6
Ontwerp	A. de Boer
Bouw	Jelle en Fokke Hummel, Zeedijk 9, 8531 ME, Lemmer, telefoon (05146) 2276
Prijs	f 300.000,- tot f 400.000, (afhankelijk van uitvoering en betimmering)



Aan de wind gaat schip mooi door het water. De gangen stroken prachtig.

teakdelen gaan weer van dek af; gaten boren in dek en boorsel verwijderen; teakdelen schoonmaken; teakdelen met beddingcompound aanbrengen; delen vastschroeven met roestvast stalen schroeven; naden met tweecomponentenrubber dichtspuiten en schuren. Dit is de enig juiste manier om een teakdek op een stalen schip te leggen. Zoals op de foto's zichtbaar is, zijn alle randen van dek en kuip voorzien van teak en dat geeft het schip een rijk aanzien.

Veiligheid

Het dek is prima antislip door het teak. Op de kajuit is een over de hele lengte een handreling aangebracht. In de voorpiek is een vluchtluik gemonteerd en de patrijspoorten in de kajuitopbouw zijn van staalglas dat in brons gevat is. De gasinstallatie is aangelegd zoals het behoort. Op alle huiddoorvoeren zijn kogelkranen aangebracht.

Degelijk en mooi gebouwd schip

Het zeilen met een Lemsteraak is altijd een belevenis apart. Het werken met de zwaarden en het goed trimmen van de zeilen vergen meer dan op een modern scherp jacht. Daar hadden we ook deskundige hulp voor ingeroepen. Ondanks het lichte weer maakte het schip een behoorlijke voortgang. Op onze vraag aan de eigenaar waarom hij juist had gekozen voor een schip van Hummel was het eenvoudige antwoord: 'Ik kom uit Lemmer, zij bouwen in Lemmer, naar een beroemd Lemmer ontwerp en maken naar mijn idee de beste aak.' De Hummel-Lemsteraak is inderdaad een mooi en uiterst degelijk gebouwd schip, met uitstekende zeileigenschappen bovendien. De prijs...? Kwaliteit kost veel geld.

Tekst: Hans Martens.
Foto's: Bertel Kolthof.
Test: Jan Kees van Dijk, Hans van der Horst en Hans Martens.

Commentaar van de werf

Wij hebben het bijzonder op prijs gesteld dat de ANWB, afdeling Scheepstechniek, en de redactie van de Waterkampioen onze Lemsteraak op deskundige wijze getest heeft. Hoewel wij niet afwijken van de ontwerpen van A. de Boer willen wij benadrukken dat de gehele uitvoering, zoals indeling, betimmering, motorisering, tuigage, enzovoort, helemaal naar wens van de opdrachtgever uitgevoerd kan worden, zonder concessies te doen aan de kwaliteit. Op de stand van het Nederlands Bureau voor Toerisme in hal 2 van Boot '86 te Düsseldorf staat een van onze Lemsteraaken tentoongesteld.