

De Maasvogel versterkt Lemsteraken vloot

Op 20 april werd de 16,5 m lange Lemsteraak *Maasvogel* bij Claasen Jachtbouw in Zaandam onder grote belangstelling gedoopt. De *Maasvogel* is de tweede van een serie van drie door de ir Piet van Oossanen ontworpen aken, waarbij door de drie eigenaars als eis werd gesteld dat de fraaie, gestrekte lijnen van berghout en boeisel van de legendarische *Trekvogel* als uitgangspunt moesten dienen. De ontwerper schreef eerder in SdZ 1998.8* en 2000.2* heel uitgebreid over de uitgangspunten bij dit ontwerp en de vele technische hoogstandjes die moesten worden uitgevoerd. In dit artikel een impressie van een nieuw opgeleverd schip.

De eigenaar van de *Maasvogel* zeilde met zijn gezin al zo'n acht jaar in de Lemsteraak *Sindbad*, een in 1919/1920 bij Akerboom gebouwde Lemsteraak van 15 meter lengte. Hij was, net als twee van zijn zeilvrienden altijd onder de indruk van de schoonheid en de zeileigenschappen van de *Trekvogel*. Een in 1912 door de gebr. De Boer gebouwde 17,5 m aak. Bekend was dat Sam van Doorn, jarenlang een van de eerdere eigenaars van de *Trekvogel*, grote zeezeuren met het schip, tot zelfs in de Middellandse Zee maakte. Ook dat stond de mannen voor ogen. Behalve het zeilen van wedstrijden op IJsselmeer en Wadden, moesten er ook langere tochten op zee mee kunnen worden gemaakt.

Terwijl de meeste Lemsteraken slechts voldoen aan zgn C en D vaarwateren (IJsselmeer, Waddenzee en de Friese meren), zijn de nieuwe 'vogels' goedgekeurd voor de categorie B. Er kan dus mee naar Engeland, Scandinavië en op de Middellandse Zee mee worden gevaren. Een van de voorwaarden hiervoor is dat het jacht met lege tanks een kenterhoek heeft van tenminste 90 graden en er worden aan de kromme van stabiliteitsarmen specifieke eisen gesteld. Hiervoor is onder meer 3,5 ton aan loodballast in het schip aangebracht. Deze ballast moet wel verankerd worden, anders zou alles bij deze helling naar de lage kant schuiven. Enke-

le dagen na de doop heeft de ontwerper uitgebreide stabiliteitsproeven gedaan en de *Maasvogel* bleek inderdaad onkenterbaar! De bedoeling van de drie eigenaars is ook om tegen elkaar te kunnen zeilen in een soort van match racing. Dan blijkt echt wie er het beste kan zeilen! Zodra de *Maasvogel* is getrimd, staat de eerste ontmoeting van deze schepen op het programma. De wisselprijs is het schaalmodel gebruikt door Van Oossanen.

HALFMODEL

Na de doop kwam Pils Stofberg, namens de familie, een fraai gemaakt halfmodel van de *Maasvogel* aanbieden. Ik kan me nog herinneren dat in de ontwerpfase heel wat tijd is besteed aan het bijstroken van de lijnen van boeisel en berghout. Hierin heeft vader Stofberg nogal wat inbreng gehad. Dat werd gedaan aan de hand van een groot model, zodat de veranderingen visueel voor iedereen goed te zien waren. Bovendien kun je zo'n model onder alle mogelijke hoeken bekijken. Ook bij de bouw van het casco bij Conavroegh hebben Pim en Pils regelmatig bouwtoezicht gehouden om het verloop van de lijnen te controleren.

EXTRA EISEN VOOR HET VAREN OP ZEE

De bouw van de *Maasvogel* heeft, door omstandigheden, wat langer geduurd dan gepland. Een nieuwe eis van Scheepvaart Inspectie was o.m. het aanbrengen van een waterdichte deur tussen salon en vooronder. Dat is, in een half afgebouwd schip, geen eenvoudige zaak. Er zijn nu in feite vier waterdichte compartimenten. Het kabelgat, het vooronder, de kajuit, en de motorkamer. Alles is volledige waterdicht afgesloten met als gevolg een groot aantal waterdichte schotdoorvoeren voor alle leidingen en pijpen.

Om voor het maken van tochten gemakkelijker te zeilen is gekozen voor veel hydrauliek. Tijdens de wedstrijden mag gebruikt worden gemaakt van hydraulische zwaardlieren en de hydraulische vallieren. Bij toertochten kunnen ook de grootschoot en fokkenschoten hydraulisch worden doorgezet.

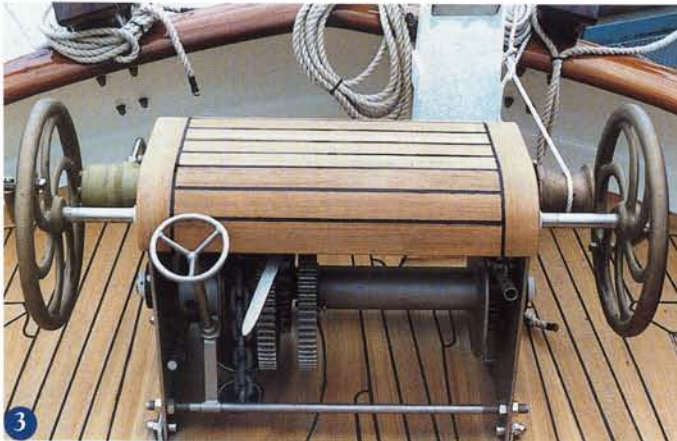
Op het voordek valt de grote hydraulische mast/ankerlier op. De eigenaar is een voorstander van veel ankeren en dan moet je dat ook goed kunnen doen. Want met een schip van 32 ton ga je niet



1



2



3



4



5



7

1. Fraai verlopende huidgangen en berghouten.
2. Teakhouten dek en kajuitdak, bronzen bolders, hydraulische vallieren en veel koekoeks op dek en dak.
3. De hydraulische mast/ankerlier.
4. De met teak betimmerde, ruime kuip.
5. De vallieren kunnen zowel hydraulisch als met de hand worden bediend.
6. Veel aandacht voor details. De met leer beklede scepter.
7. Stuurstand met Whitlock stuursysteem (en ingebouwde automatische piloot), twee hendelbediening voor de verstelbare schroef. Drukknoppen voor de hydraulische zwaardbediening.



6

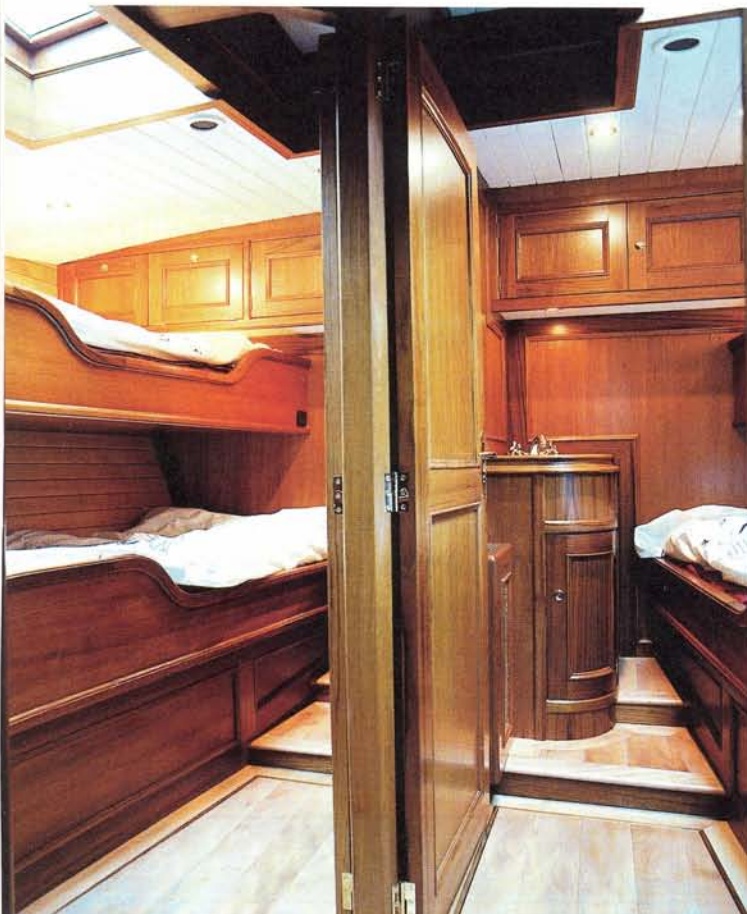


De salon naar voren en achteren gezien. Foto's: Fons Klappe.





Boven: De eigenaarshut. Onder: De twee tweepersoonshutten in de voorpiek.



zo maar op het handje anker op! Deze lier en de vallieren zijn geleverd door Strikwerda. Alle andere bronzen lieren zijn van Lewmar. Het roer en de zwaarden werden geleverd door Stofberg en mast en rondhouten vervaardigde Brasker Masten. De zeilen zijn geleverd door TD Sails. Zo is er nog een lange lijst van leveranciers te noemen. Het is ongelooflijk hoeveel onderdelen er in en aan een jacht van een dergelijke afwerking moeten worden geschroefd en gebout.

HET INTERIEUR

Vanuit de ruime met teak betimmerde kuip, met gezeekerde motorluiken, waterdicht uitgevoerde banken en kleppen die kunnen worden gekneveld, komen we in de salon. Nu eens een zeer complete navigatiehoek aan bakboord met achter de navigator een koelkast die in een nis onder een tegen het kajuitschot geïntegreerd kuipbankje is geplaatst. Aan stuurboord is een uitgebreide kombuis ingericht. Er wordt eigenlijk altijd aan boord gegeten en dan moeten er ook goede voorzieningen zijn. Daar voor aan bakboord is een ruime U-vormige bank en aan sb zijn twee vaste fauteuils ingebouwd.

Onder het voordek aan bb een eigenaarshut en verder naar voren een af te sluiten twee persoons hut. Aan stuurboord een toilet, douche met verder naar voren twee, aparte, afsluitbare twee persoons hutten. Er is duidelijk gekozen voor veel privacy voor de opvarenden. Alle hutten zijn voorzien van een wastafel.

Claasen Jachtbouw heeft alles in fraai teakhout uitgevoerd met mooi paneelwerk. Vooral de verfijnde afwerking rond de radiatoren valt op. Uiteraard is er een zee aan bergruimte. Voor de vloeren is de fraaie houtsoort plataan gebruikt, die op den duur steeds mooier wordt.

Onder vloeren en banken zijn veel tanks ingebouwd. Er is tankinhoud voor 1200 liter drinkwater, en tevens dezelfde tankinhoud voor het zgn. grijs en zwart water dat zowel op zee als aan de wal kan worden geloosd. Tevens kan er voor langere tochten 800 l dieselolie mee worden genomen.

De techniek is verzorgd door Corn. Jongkind, en dat is een steeds belangrijker onderdeel op schepen van deze maat. Een kijkje onder de vloeren en achter de wanden levert een aanblik op aan de vele, vele meters leidingen die zijn aangelegd en correct zijn aangesloten: een enorme klus!

We zijn, net als de eigenaar en zijn gezin, benieuwd naar de zeilprestaties van de *Maasvogel*. Aan de *IJsvogel* zijn afgelopen winter de nodige aanpassingen gedaan om nog sneller en vooral hoger te kunnen zeilen. Behalve de vele wedstrijden, wordt ook een lange tocht naar Stockholm voorbereid. Dat is toch iets anders dan het traject Enkhuizen-Stavoren!

In ieder geval kunnende eigenaars van de *IJsvogel* en *Maasvogel*, na de nodige proefvaarten, zien wie het beste kan zeilen. Wellicht komt de *Pretvogel* volgend seizoen het team versterken.

*Deze nummers zijn nog na te bestellen bij SdZ lezersservice 023 5341801.