

# Nieuwe roefaak *Martina Maria* Admiraliteitsschip

Deze zomer ging de schitterende Lemsteraak *Martina Maria* te water bij SBM in Werkendam. Walter en Clarie Esch spaarden kosten noch moeite om het schip helemaal van hen te maken. We stapten aan boord en kruisten rond het eiland Tiengemeten.

Tekst: Arthur van 't Hof Foto's: Jan Bart



Of Walter Esch een ongeduldige man is, durf ik niet te zeggen na de paar ontmoetingen die we hadden, maar wel weet ik dat hij ervan houdt om een project in sneltreinvaart tot een goed einde te brengen. In augustus 2013 werd het contract getekend voor de bouw bij de Scheepsbouwers Maritiem (SBM) in Werkendam, met de bedoeling dat de Lemsteraak, die meteen al de naam *Martina Maria* meekreeg, in mei 2014 te water zou gaan. Een maand later was de 12.25 aak al in aanbouw. Tijdens de Open Werfdagen van SBM lag het casco nog ondersteboven om het aflassen te vergemakkelijken, maar het enthousiasme

over hun schip spatte er toen al af bij Walter en zijn vrouw Clarie. En terwijl het casco groeide bij SBM, werd er op diverse plekken in Nederland gewerkt aan andere onderdelen voor het schip. Zo werd met digitale apparatuur het dek ingemeten, zodat het teakdek al “pre-fab” in Medemblik geproduceerd kon worden. En op dezelfde manier bereidde De Groot uit Stavoren het tuigen en het klui-verniet voor en werden rondhouten, roer en zwaarden door Frans van der Doe op afstand montageklaar gemaakt.

Uiteindelijk was mei toch te ambitieus voor dit innovatieve schip waarin onder meer

een hybride aandrijving geplaatst werd en verschoof de datum van de tewaterlating naar eind juni. Onder zomerse omstandigheden hing de *Martina Maria* aan de eigen hijsogen in de kraan, terwijl het publiek in grote getale was toegestroomd. Een hoofdrol was weggelegd voor de kleinkinderen die het schip doopten, logisch want bij het indelen van het schip is met hen nadrukkelijk rekening gehouden. Walter heeft op vier punten hijsogen laten plaatsen: ‘Je ziet altijd dat er bij het takelen iets beschadigt, of er wordt iets in elkaar gedrukt door de hijsbanden. Nu zet ik sluitingen met eigen banden op de ogen



Een klassieke Lemsteraak in ieder detail. De *Martina Maria* kreeg onverwijld de plaquette van het Stamboek uitgereikt

en blijft alles vrij.' Voor de voorste hijsogen moest alleen een spant zwaarder worden uitgevoerd, de achterste ogen zijn die waarop ook de bakstagen staan.

#### **Het water op**

Glanzend in de zomerzon ligt de *Martina Maria* er bij als een admiraliteitsschip op een zeventiende-eeuws zeegezicht. Zij ligt afgemeerd in het kleine haventje van De Hitsert, tegenover Tiengemeten. De motor wordt ge-start om het Vuile Gat uit te stomen. Hoewel stomen... de familie Esch heeft gekozen voor een hybride aandrijving en dat

betekent dat er dus ook elektrisch gevaren kan worden. Daartoe is er een elektromotor boven de keerkoppeling gemonteerd die met een poelie direct achter de keerkoppeling de schroefas aandrijft. Maar als de diesel draait werkt deze elektromotor tevens als dynamo om een 48-Volts accubank te vullen. Deze bank heeft een omvormer naar een 12-Volts lichtaccu, die voortdurend op 100 procent wordt gehouden uit de 48-Volt accu's. Aan boord is zeilmaker Simon den Boer om nog eens goed naar het tuig te kijken dat hij geleverd heeft. Den Boer heeft sinds een klein jaar een mooie zeilmakerij over twee verdie-

pingen in Zuid-Beijerland, het dorp waar de Hitsertse kade bij hoort. Half grappend zegt hij: 'Ik zou willen dat ontwerpers eens wat meer rekening hielden met de realistische afmetingen van de blokken, dan hoeft ik mijn zeilen niet steeds aan te passen.' Met andere woorden, blokken en schijven zijn altijd groter dan scheepsarchitecten denken... Samen met de fotograaf zijn we al snel met zes mensen aan boord, de kuip is daar groot genoeg voor, hoewel de roef van deze aak behoorlijk lang is. De zeekuip is voorzien van een opstaande rand om buiswater te keren, maar biedt zo meteen een lekkere ruggen-



In de loods in Werkendam. Na het aflassen van de gangen wordt de romp van 12.25 m aak gekeerd, zodat er ook binnen in de romp gewerkt kan worden

midden: De salon bestaat uit een U-bank en een langsbank. Het blad rechts tegen het kajuitschot is een klaptafel. Het toilet ligt daarvoor. Met de toiletdeur sluit je ook de gang naar het voorschip af

linksonder: De kombuis heeft handige lades, ook rechtsonder, die komen onder de salonbank vandaan gerold. Een grote ijskast staat aan de andere kant van de kajuittrap

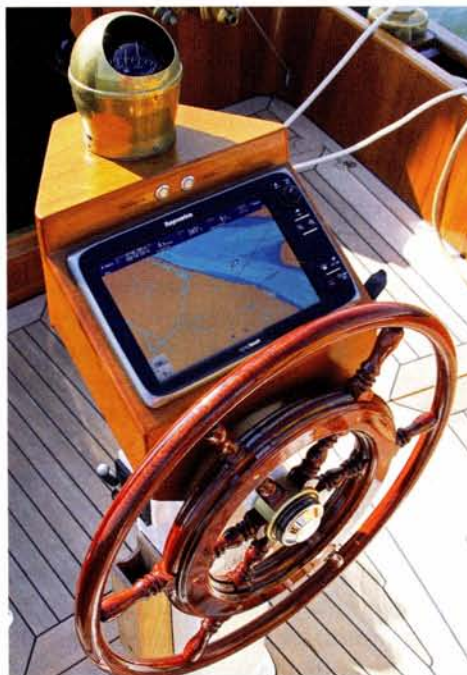
rechtsonder: Stuurstand in de kuip met klassiek kompas en modern scherm

steun. Er staat een relatief grote stuurstand in de kuip, met een fraai kompas in koperen behuizing en twee knoppen voor de boegjet (waarover later meer). Hij is ook voorzien van een groot scherm van Raymarine, waarop de kaart goed te zien is, ook bij veel zon. Zo'n contrastrijk scherm geeft dan wel heel veel hitte af. Het mooie is dat het kaartprogramma gekoppeld is aan het tv-scherm in de salon. Dus wie een boekje wil lezen op een regenachtige dag, kan toch meekijken of de reis al een beetje vordert. De *Martina Maria* is nog zo nieuw dat we met Clarie een beetje moeten experimenteren voor het zover is, maar dan zien we onszelf ook breedbeeld varen.

### Zeilen omhoog

Bij de westelijke punt van Tiengemeten gaan de zeilen omhoog. Heel veel wind staat er niet, maar genoeg om de *Martina Maria* vlot op gang te krijgen. Naval architect Martijn van Schaik, nu werkzaam bij Hoek Design had het onderwaterschip eerder voor een snelle visserman getekend, met in zijn achterhoofd de mogelijkheid er een roefaak van te maken. Binnen de criteria van het Stamboek is het een brede romp, maar met de grootste breedte slechts in een beperkt gebied. Richting de Stevens wordt de aak snel slanker. Dat zie je niet meteen als je naar het berghout kijkt, maar wel op de waterlijn. De schets van de roef liet Walter Esch aanpassen omdat hij een langere wilde, en ook vond hij het prettiger om een wat hogere voetlijst te hebben, daarom ging het dek iets naar beneden in het uiteindelijke ontwerp.

We laten de stuurman een beetje afvallen en zowaar krijgen we de *Martina Maria* onder helling in een zomerse vlaag. We keren, om richting het Vuile Gat te kruisen. Dat is altijd een smal stukje en we maken dan ook flink wat slagen. Een makkie dankzij de elektrische zwaardlieren van LVJ, die tegen het kajuitschot geplaatst zijn. Af en toe moet ik een loopje doen naar de kluiverschoot die achter een mastlier of de beugels voor de bommen blijft hangen, maar dat hoort bij een



“gedetailleerd” schip als dit. Wat opvalt bij dat loopje is de fraaie zeeg van het schip, een genot voor het oog, ook vanuit de kuip. Op het voordek valt de koekoek op, met luik dat naar het vooronder leidt. Jan Kleiweg, directeur van SBM, heeft hem zelf bedacht en gemaakt met een wegklappend schotje dat zo niet kwijt kan raken.

### In de roef

Inmiddels is Clarie de kombuis ingedoken, die relatief smal is gehouden. Wel is de ruimte zo handig mogelijk benut met lades onder het fornuis. Het fornuis is niet cardanisch opgehangen. ‘Is ook niet nodig,’ zegt Walter, ‘want écht koken zullen we alleen in de havens.’ Maar de stang naast de kombuis en de kast



voor het natte oliegoed direct naast de kajuit-trap wijst erop dat deze aak niet alleen op een zonnige zondagmiddag naar buiten zal gaan. Ook de rand onder de patrijspoorten is stevig genoeg om je aan vast te klampen tijdens slecht weer.

In het voorschip heeft de familie Esch gekozen voor een heel eigen indeling. Dat heeft

**Spindel om het zwaard in lengterichting te kunnen trimmen. Hij wordt bediend met een lierhendel**

**rechtsboven: De zwaardlieren van LVJ zijn elektrisch te bedienen; in de achtergrond een van de hijsogen**

**midden: “Het luik van Jan”; de SBM-directeur bedacht en maakte dit luik zelf. Het is de eigen opgang naar de kinderkamer. Het klapraam links zit boven de gastenhut**

**onder: Het beslag van de onderlijkstrekker, werd, net als het overige beslag geleverd door De Haas RVS, de rondhouten zijn van Frans van der Doe**





alles te maken met de wens veel met kinderen en kleinkinderen op stap te gaan. Om te voorkomen dat er dan steeds banken moeten worden omgebouwd tot bedden, zijn er zeven volwaardige bedden van 2,10 meter. Om het je goed voor te kunnen stellen is het nog het handigst om de overzichtstekening van ontwerper Martijn van Schaik erbij te pakken. Belangrijk is dat de gang naar voren niet helemaal in het hart van het schip loopt. Dat kan natuurlijk ook niet in verband met de mastkoker waar een ketting doorheen loopt voor de maststrijkinstallatie. Het smalle deel ligt aan stuurboord en daar bevinden zich het gastentoilet met wasgelegenheid met direct ervoor een loodskooi. Vrijwel nergens is sprake van rechte wanden, overal springen ze wel in of maken ze een hoek om ruimte te winnen; zo ook hier. De wand tussen loodskooi en toilet loopt schuin weg om ruimte te winnen voor het hoofdeinde van de kooi. Onder de loodskooi is er een grote bergkast en er is extra bergruimte bij het voeteneind. Voor de loodskooi, in het vooronder ligt de "kinderkamer". Deze ligt juist weer over de hartlijn heen naar bakboord, wat dus ook relatief veel vloerruimte oplevert. Dat is nodig voor de eigen opgang naar het voordek door het "luik van Jan Kleiweg". Er zijn twee bedden die schuin geplaatst zijn met de lijn van het voorschip mee.

Tegenover deze kinderkamer ligt aan bak-

boven: Fraaie lijnen, fijne zeeg en een achterschip dat het water mooi los laat

Overzicht van de interieurindeling. De afmetingen van de aak zijn als volgt: Lengte - 12,25 m; Breedte berghout - 4,31 m; Diepgang - 1 m; Masthoogte boven water - 16 m; Totaal zeiloppervlak - 93,70 m<sup>2</sup>

boord de gastenhut met een tweepersoonsbed en bergruimte daaronder, plus een kastje aan het voeteneind. Tussen deze gastenhut en de salon hebben de eigenaren veel ruimte gereserveerd voor de eigenaarshut met *ensuite* badkamer. Slim hebben ze voor een schuifdeur gekozen om de badkamer af te kunnen sluiten. Het bed is dwars geplaatst en tussen het bed en de wand van de badkamer is nog een handige hangkast voor jasjes en jurkjes gepositioneerd. Ook de badkamer heeft weer een ongewone opstelling om ruimte te winnen. Je loopt als het ware door de douchebak om het toilet te bereiken en de wastafel ligt er tegenover, tegen de mastkoker aan. Je staat er versteld van dat dit allemaal past. Walter Esch erkent dat hij er samen met Van Schaik enorm op heeft zitten puzzelen. Hij komt oorspronkelijk uit de botenwereld, dus woekeren met ruimte is hij wel gewend.

### Techniek onder het bed

De eigenaarshut herbergt meer dan alleen een bed, want onder dat bed zit techniek verstopt. Walter Esch drukt op een knop en het voeteneind komt omhoog. We kijken vervolgens in een afgesloten bak waarin het log en

de dieptemeter geplaatst zijn, zodat die bij falen uitgenomen kunnen worden, zonder dat er water in de bilge stroomt. Buiten de bak staat een elektromotor die een waterpomp aandrijft voor de "boegjet". Dit is een zogeheten Jet Thruster van Holland Marine Parts. 'Het maakt veel minder geluid dan een normale boegschroef omdat je geen cavitatie hebt van de schroef,' zegt Walter. Het systeem werkt ook super simpel; de waterstraal die door de waterpomp wordt opgezogen, wordt door een buis naar voren gejaagd en via een klep links of rechts door een Y-stuk geleid. De waterstraal naar buiten zorgt voor de stuwdruk. De klep wordt elektrisch bediend. Verder ligt onder het bed ook het hydraulische systeem waarmee de mast gestreken wordt. Het is een essentieel onderdeel want 'anders kunnen we Heusden niet bereiken, onze thuishaven,' meldt Walter. Het lijkt misschien een onwaarschijnlijke plek voor een Lemsteraak, maar Clarie en Walter kiezen heel bewust voor een ligplaats dicht bij huis, 'zodat we ook echt vaak aan boord zullen zijn, om bijvoorbeeld een stukje op de rivier te gaan varen.' De bruggen waar de *Martina Maria* rekening mee moet houden, hebben een hoogte van 9 meter. Claire: 'Walter heeft al een lijn afgemeten van precies 9 meter en aan de top van de mast bevestigd. Als het eind het water raakt weten we dat we onder de brug door kunnen.'

### Plannen voor meer

Samen met de ontwerper, de werf en alle toeleveranciers heeft de familie Esch een schitterende aak in het water gelegd. 'Ik denk dat er wel meer mensen zo'n soort aak willen, ingestoken op comfort en goed varend,' meent Walter Esch. Hij is zelf decennialang in de watersport werkzaam geweest en zet zijn bedrijf Northshore Yachts Holland nu ook in voor geïnteresseerden die een soortgelijk schip willen laten bouwen. 'Men kan dan bij mij terecht voor advies, maar ook voor de bouwbegeleiding,' zegt Walter, die de *Martina Maria* komend voorjaar zal presenteren op HISWA Klassiek. 

