

De „Wadwaai”

een bijzondere Lemsteraak



Maandagmiddag 18 juni liep er op de werf van Stofberg te Leimuiden een 16 meter Lemsteraak van stapel: de „Wadwaai”. Voor plathodemzeilers is de naam Stofberg natuurlijk een begrip. In de afgelopen jaren zijn er daar vele tientallen Lemsteraken gebouwd en betimmerd en getuigd. Het zijn robuuste volle ontwerpen, met name bekend om de mooie afwerking. De Wadwaai is echter niet van de hand van Stofberg. Het cas-

Tekst: Joost van der Post
Foto's: Theo Kampa

co is tien jaar geleden gebouwd op een andere werf naar tekeningen van jachtontwerper Henk Lunstroo Jr. Indertijd is er een aantal van deze schepen gebouwd, voorbeelden zijn „De Groote Beer” en de „Kaatje van Sassem”. Enkele van de serie hebben echter lang op voltooiing moeten wachten. Momenteel

zijn er nog twee van deze serie die getuigd moeten worden. In die tien jaar heeft de Wadwaai nooit gevaren en het schip kan slechts bogen op een historie bij werven. Enkele jaren geleden kocht Stofberg dit casco in Bolsward. Het schip was ten dele voorzien van een wat vreemde binnenbetimmering en ergens stond nog een Samofa diesel in de originele verpakking. Het casco dat intertijd goed gestraald was mankeerde niets.

Anderhalf jaar geleden gaf de heer Van Hilst opdracht om het schip te betimmeren en te tuigen. De aanpak is bijzonder drastisch geweest. Er werd opdracht gegeven de kajuit en teak dekken te verwijderen, daarna werd er een nieuwe lage kajuit op gezet: stalen wanden en een houten dak. De bescheiden welving en de goede verhoudingen van de kajuit hebben in belangrijke mate het schip veranderd. Bijzonder van het hele project is dat het helemaal op bestek is gebouwd. Ieder paneeltje, schapje en laasje is getekend door Henk Lunstroo en uitgevoerd door de timmerwerkplaats van de Fa. Stofberg. Het schip, dat op deze wijze tot stand is gekomen is in alle opzichten een unicum. Afgezien van alle comfort en luxe zijn er kosten nog moeite gespaard om de authentieke ideeën van een Lemsteraak hoog te houden. Zo is bijvoorbeeld gekozen voor roestvrijstalen beslag maar dit werd ver-

volgens gepareld. Dit wil zeggen dat het rvs beslag voor montage een behandeling krijgt die het oppervlakte enigszins voorziet van een ruw, dof laagje waardoor het zich laat aanzien als gegalvaniseerd ijzer.

Veel materiaal moest speciaal voor dit schip worden gemaakt zoals mastlieren, stuurwerk, enz.

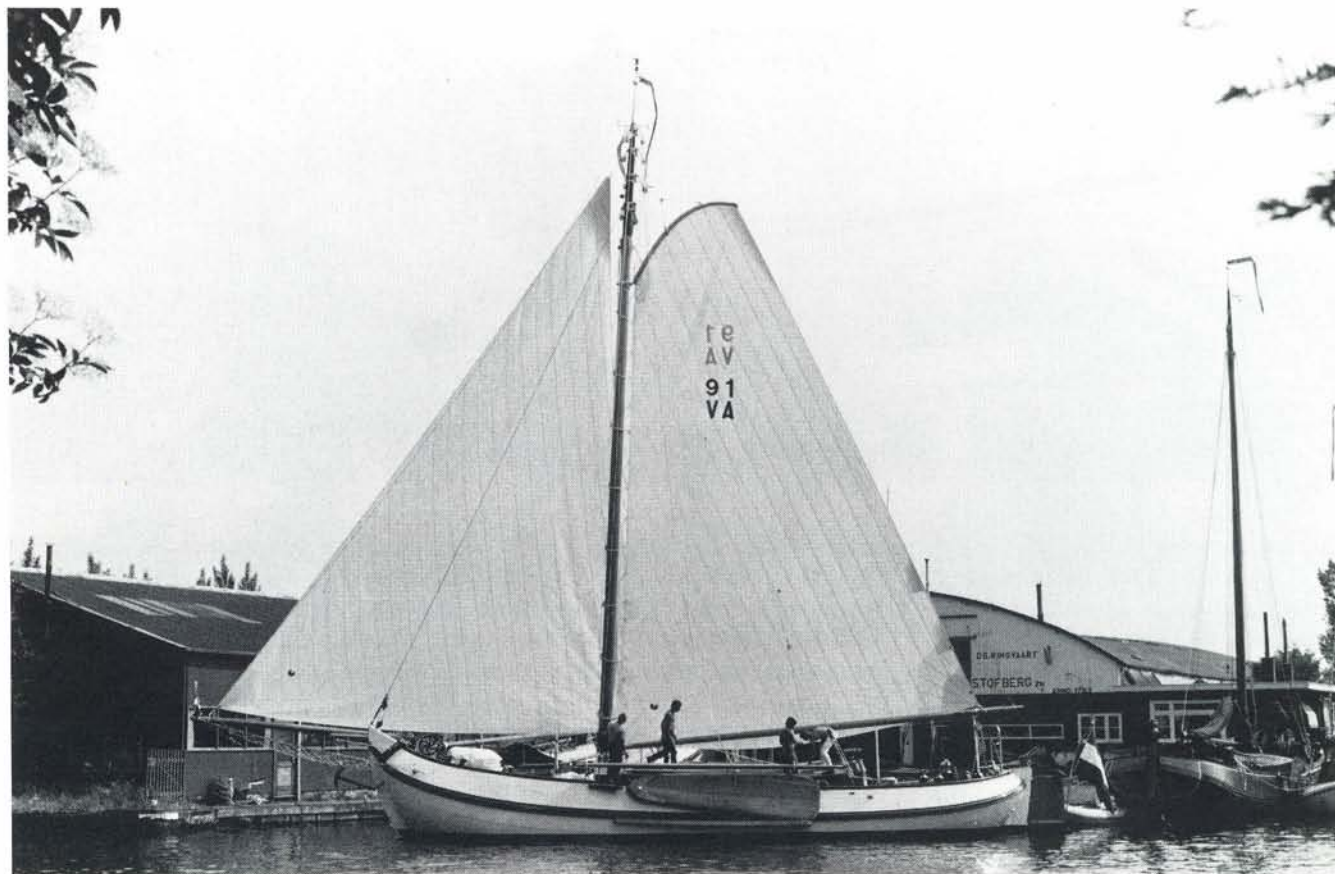
Bij de tuigage is men uitgegaan van de oorspronkelijke plaats van de mastbank. Het zeilplan dat aanvankelijk was getekend is wél veranderd. Het oorspronkelijke ontwerp was laag en breed. Nu is men ervan overtuigd dat „smal en hoog” meer rendement aan-de-wind geeft. Bovendien kan men met een kortere giek bij ruime wind ook meer profijt hebben van het bezaanzeil.

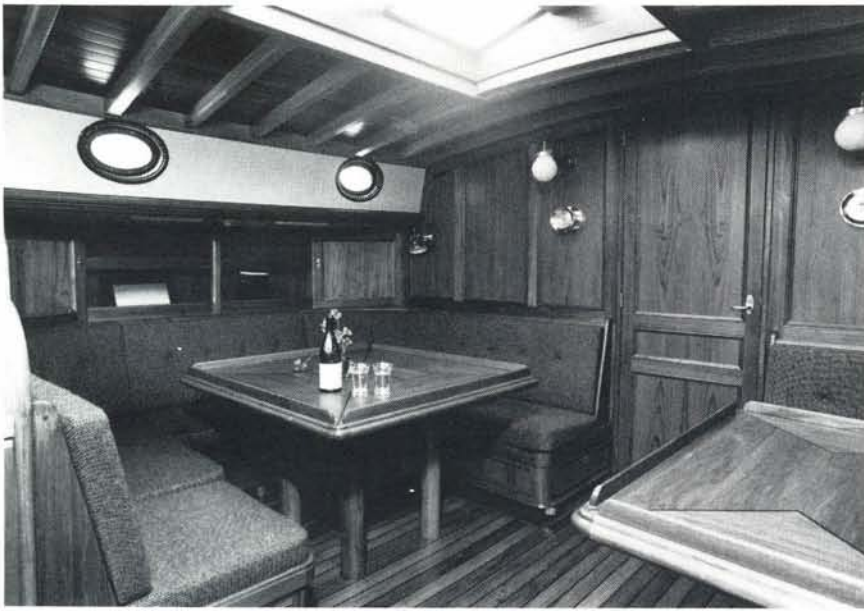
Want dat er met de Wadwaai wedstrijd gezeild zou worden stond van het begin al vast. Er is heel wat gepuzzeld en gemeten om binnen een redelijk aanvaardbare tijdcorrectiefactor (TCF) een snel schip te krijgen. Zo zijn de zwaarden speciaal door André Hoek getekend en er is ook veel zorg besteed aan het toespoor van de zwaarden, details die nog

wel eens verwaarloosd worden.

Wedstrijdzeilen houdt onder meer in dat alles zeer stevig moet zijn en dat er krachten op het schip komen die bij toerzeilen niet of nauwelijks voorkomen. De lieren op de Wadwaai zijn niet mis te verstaan. Aan weerszijden van de kuip zijn twee zeer zware selftailing lieren van Lewmar geplaatst. Eén voor de bakstagen en één voor de genua en halfwinder. Op het voordek staan nog twee lieren voor de kluiver en zelfs de grootschoot loopt langs de giek naar voren om op het kajuitdak aangesjord te kunnen worden met een lier. Het oorspronkelijk getekende beslag moest natuurlijk aanzienlijk zwaarder worden uitgevoerd. Bakstagen bijvoorbeeld zijn bij het moderne wedstrijdzeilen met platbodems steeds belangrijker geworden. Het is tenslotte ook bij dit soort schepen zo, dat er betere aan-de-windse kwaliteiten worden geleverd met een snaarstrake voorstag. Ook de kluiverstag wordt onder grote spanning gezet met de waterstag die op de verhaalkop van de ankerlier nog eens stevig wordt doorgehaald.

De „De Wadwaai” voor de werf van Stofberg aan de Ringvaart te Leimuiden. De halfwinder is gehesen, het grootzeil half.





De ruime kajuit van de Wadwaai.

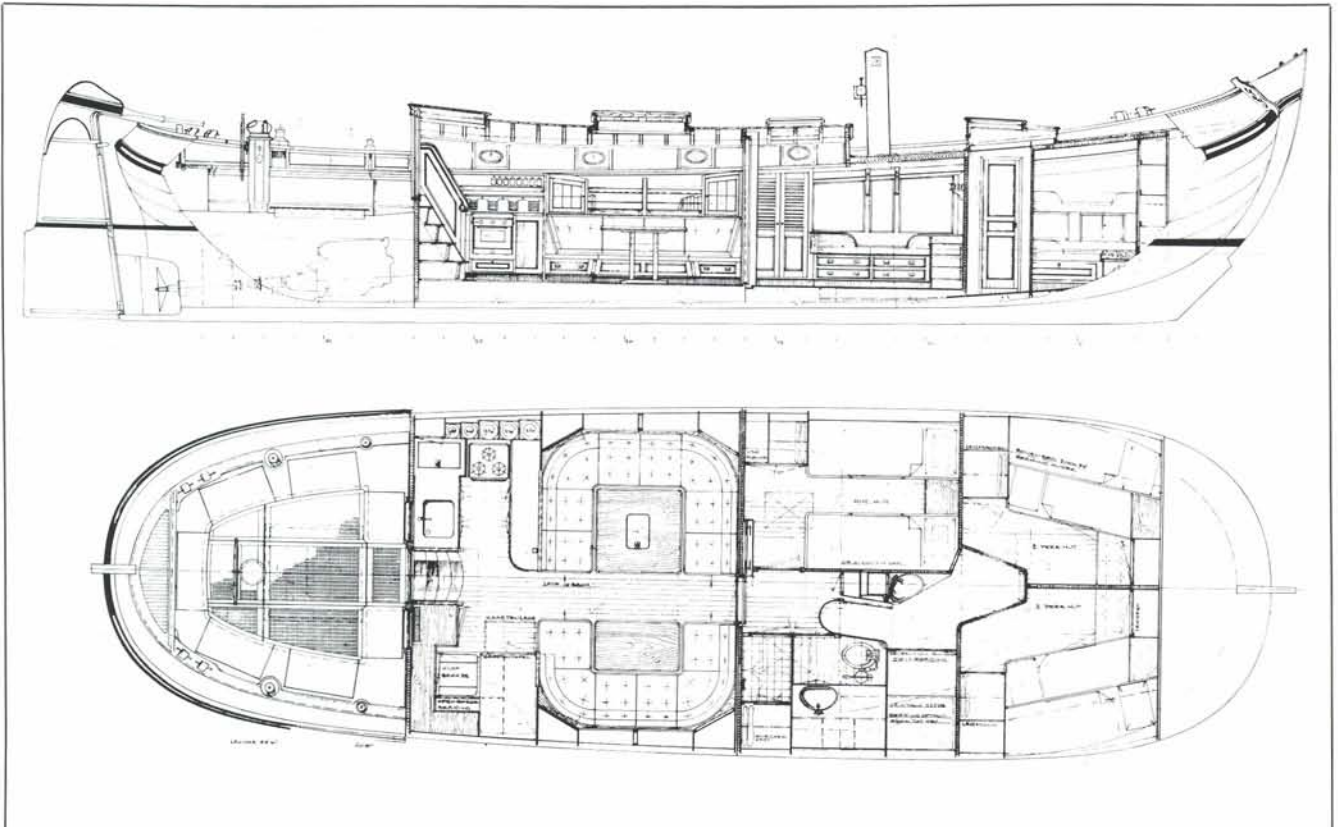
Maar afgezien van al deze voorzieningen, die het schip met zwaar weer nog handzaam houden, is er ook zeer veel aandacht besteed aan de zeewaardigheid. Het potdeksel is voorzien van scepterpotten waar een (bronzen) zeere-

ling in geschroefd kan worden. Deze scepterpotten kunnen eveneens (naar een oude gewoonte) worden gebruikt om iets anders in te schroeven zoals leiogen of een beslag voor een fokkeschoot of waterzeil. Een andere zeewaardige constructie op de Wadwaai is het waterdichte schot halverwege het schip. Een

zeer solide waterdichte deur is geraffineerd weggewerkt in de binnenbetimmering. Vanzelfsprekend is ook de motorkamer van de salon gescheiden door middel van een waterdicht schot. Het lensstelsel van het schip is zeer uitgebreid en kan zowel door een handpomp als een motorpomp worden bediend. Op een zeewaardig jacht hoort natuurlijk ook een navigatiehoek. En dit is misschien wel een van de mooiste hoekjes van het schip. Meteen aan stuurboord van de ingang (in het midden) heeft de navigator een ruime hoek gekregen.

Aan de navigatieapparatuur is eveneens veel aandacht besteed en er ontbreekt niet veel. Zo is het schip niet alleen uitgerust met (bijna standaard geworden) marifoon SSB en echolood maar tevens met AP-navigator, windindicatoren, elektronisch log, full size binnen kompas, enz. Onder de „troon” van de navigator is op handige wijze een zespersoons life-raft weggewerkt.

De binnenbetimmering is helemaal uitgevoerd in vakkundig gemaakte teakpanelen. Bakboord van de monumentale trap is een hoefijzervormige keuken met





De navigatiehoek. Zeer ruim opgezet en van alle snuffjes voorzien. Rechts op de voorgrond is nog net de trapleuning zichtbaar.

warm en koud stromend water. Verder naar voren krijgt men aan bakboord een grote dinette en aan stuurboord een kleine. In het gangetje naar voren krijgt men eerst bakboord de captainscabin en aan stuurboord de douche en badkamer. Verder naar voren is aan stuurboord een enorme kast ingericht voor zeilenberging.

Daarna komt men in een aardig halletje in het vooronder. Het is voorzien van een kleine fonteintje en twee deuren.

Die deuren voeren naar de hutten onder het voordek. Deze twee tweepersoons-hutten zijn volstrekt identiek.

Het schip is dus met een oppervlakte, als men dat zo mag zeggen, van 80 m² voorzien van drie tweepersoons hutten en een „convertable” in de kajuit; de stuurboord dinette kan met een eenvoudige handeling tot tweepersoonsbed worden omgetoverd.

Opvallend van de hele binnenbetimmering is de klassieke eenvoud en de fraaie afwerking. De marmeren badkamer bijvoorbeeld is een genot om te vertoeven.

Plafondlampjes en lampjes in de gang, enz zijn allemaal speciaal voor het schip gemaakt evenals, en dat is wel een van de

pronkstukken, het bronzen kompasshuis dat ovaalvormig is. Dit kompasshuis is een trouwe kopie van een oud kompas dat bij de heer Stofberg op kantoor stond. „Stof” dacht er niet aan het kompas te verkopen dus werd het nageemaakt.

Door een voortdurend oog voor detail is een schip ontstaan dat in alle opzichten zeer mooi is geworden. Natuurlijk was de gezonde basis van een prachtig casco daar. Voeg daaraan toe een mooie lage kajuit met bronzen ovale patrijspoorten, zwaar uitgevoerde luchthappers, prachtige grote bronzen mushrooms en fraaie schijnlichten en men kan zich voorstellen wat er langs de kade ligt. Maar ondanks deze zorg voor uiterlijk zijn er omwille van het comfort wat



De bakboord vooronderhut. Veel kast-ruimte en ruim bemeten kooien.

zaken ingeslopen die een traditionele platbodemezeiler pijn doen. In de eerste plaats denk ik aan de X-rail die op het voordek is geplaatst als overloop voor de fok. Ik moet zeggen dat ik voor het eerst een selftacking fok heb gezien die probleemloos van boord naar boord loopt. Mooi is het echter niet. Een ander storend element is het grote aantal antennes die de zo stoere masttop de aanblik geven van een spionagevaartuig.

In het tuig zijn enkele bijzondere experimenten uitgevoerd. In de eerste plaats heeft Henk Lunstroo een genua voor het schip getekend die van de nok van de kluiverboom tot halverwege het zwaard

loopt. Dit is een platgesneden aan-de-windse voorzeil. Met kleine uithouders bij de zwaardkop wordt de schoothoek naar buiten gehouden om de spleetwerking tussen??

De gaffel is gelamineerd en voorzien van een sponning waarin het bovenlijk van het zeil verdwijnt. Hierdoor krijgt men nooit van die hinderlijke plooitjes. Het grootzeil zelf is gemaakt van verschillende diktes doek en de achterste banen zijn gedubbeld.

Over het schip valt nog veel meer te vertellen. Het is een mooi voorbeeld, hoe alle moderne technieken verwerkt zijn in een klassiek schip. De ervaringen tijdens wedstrijden en zeereizen zullen uitwijzen wat haalbaar is en wat niet. In ieder geval kunnen we rustig stellen dat de Wadwaai absoluut een van de mooiste Lemsteraken is die na de oorlog van stapel is gelopen.

Ongetwijfeld is dit te danken aan de grote betrokkenheid van de eigenaar met zijn boot maar vooral aan het vakmanschap en 'know how' van een man als Stofberg, aan de hand van de vele goede tekeningen die Henk Lunstroo Jr. voor het schip maakte.

Het halletje in het vooronder met aan bakboord en stuurboord de twee hutten. Het trappetje kan tevens dienst doen als zwemtrap.

