

Hoe *volharding* loont

'Zelf maken is gewoon veel bevredigender dan zomaar iets voor veel geld uit het rek trekken', meent Marten Lenstra. Dus ontwierp en bouwde hij zelf een klassiek scherp jacht en maakte hij alles zelf. Voor wie zich afvraagt wat er bedoeld wordt met alles... nou, alles dus. Het resultaat mag er zijn.

Tekst: Aart Schutte

Foto's: Aart Schutte en Marten Lenstra



Op haar achttiende ging ze het huis uit: stralend en prachtig, klaar om de wereld rond te reizen en waar ze maar komen zou bewonderende blikken te oogsten. Natuurlijk waren er nog de nodige zorgen: was ze er wel klaar voor, had hij alles gedaan? Helemaal klaar is het uiteraard nooit, maar er komt nu eenmaal een punt dat je de zorgen moet laten varen. Dat je haar desprong in het diepe moet laten wagen en accepteren dat langer uitstel geen zin meer heeft. Loslaten. Laten gaan.

Dus reed op een stralende donderdagochtend in mei de dieplader voor die *Laska* naar de jachthaven van Lauwersoog zou brengen, waar ze nog diezelfde dag tewatergelaten zou worden. Een ligplaats aan de D-steiger was al besproken en het was daar dat een jonge platbodemeizer haar enkele dagen later meteen zou opmerken. Een blinkend nieuw scherp jacht met mooie lijnen – een opvallende verschijning tussen het groeiend aantal verwaarloosde stukken polyester en staal. Nieuwsgierig naar de oorsprong van wat overduidelijk een klassiek jacht in perfecte staat was kwam ik naderbij om dit jacht goed te bekijken. De schipper bleek aan boord en zo kwam het dat ik Marten ontmoette, glim-

mend van trots, die me in een klein bijznetje doodleuk mededeelde dat hij dat hele prachtige schip geheel en al in zijn eentje had gebouwd én dat *Laska* net een paar dagen in het water lag.

Alles op zijn plaats

Het zou nog enkele maanden duren eer de perfectionist in Marten ermee kon leven dat ik een dagje zou meezeilen (en dan natuurlijk alle imperfecties van dichtbij zou zien), maar op een mooie winderige nazomerdag was het zover en stapte ik aan boord. De lucht was typisch Hollands (half blauw, half wit, half grijs) met een mooi gebroken zonnetje en er stond een stevige bries die *Laska* met de mij inmiddels al vertrouwde stoere steven stralend tegemoet trad. Dit was een schip dat wilde zeilen – en zeilen deed ze.

Iedereen die veel zeilt en gezeild heeft kent de sensatie: het acute besef dat je op een goed schip zit. Een schip waar alles op de juiste plek zit en met een goede ziel. Een schip, kortom, waarop je je kunt verlaten. *Laska* is zo'n schip. Ze gaat mooi onder helling, ligt goed op haar roer, gaat – zeker voor een langkieler – rap door de wind en ze snijdt even gelukzalig door de golven van het Lauwersmeer als Dagobert

Duck door de gouden munten in zijn geldpakhuis. Marten echter, was, ondanks dit alles, nog steeds niet helemaal tevreden – maar zo is dat altijd met je eigen creaties.

Martens oorspronkelijk idee was overigens helemaal niet om een compleet nieuw schip te bouwen, maar het perfect opknappen van een mooie houten klassieker. Iets van Alden of een Frans Maas. Omdat zeiljachten destijds nog aanzienlijk meer waard waren dan een enkele bitcoin, ook als ze de nodige aandacht nodig hadden, concludeerde Marten al snel dat het weinig meer zou kosten om een volledig nieuw schip te bouwen, zowel wat betreft de tijd als de uitgaven. Bovendien, en dat was voor Marten het belangrijkste, kon hij dan precies dat schip bouwen dat hij altijd al had willen hebben.

Met een wat om handen

Na nog een paar teleurstellende bezichtigingen was de kogel door de kerk en werd er een ontwerp geschetst, uitgewerkt en doorgetekend door student scheepsbouwkunde Christiaan Schuiling. Hier en daar werd het nog wat bijgeschaafd, maar uiteindelijk werd het klaar geacht voor de bouw. Om meteen maar wat in en om handen te hebben begon

Marten met het meest tastbare onderdeel van elkschip: de helmstok. Ingegeven door de destijds nog beperkt beschikbare werkruimte waren het voorluik, de spiegel en delen van de kajuitopbouw van mahoniehout de volgende, al wat grotere, onderdelen. Ook was er al snel een aftandse Mitsubishi driebalder gevonden die na een grondige revisie weer liep als het welbekende zonnetje.

Drie jaar later, in 2006, volgt wat als een cruciale en grote stap in het bouwproces kan worden beschouwd: de aankoop van een boerderij in Noord-Groningen door broer Gerben. In de zee van ruimte wordt een hoekje op de voormalige deel gereserveerd voor *Laska* en zo kon er dan eindelijk begonnen worden met het in elkaar zetten van de kajuit én het maken van de romp.

Het ontwerp was geschikt voor woodcore lattenbouw in western red cedarlatten: licht, stijf en goed zelf te bouwen. Zoals dat gaat, echter, waren de leverbare latten allemaal te kort: het ontwerp vroeg om latten met een lengte van 8 tot 13 meter, de geleverde lengte bedroeg slechts 7 meter. Net genoeg voor een Vrijheid of een 16m², maar niet voor de lijvige *Laska*. Om de bouw zo efficiënt mogelijk te kunnen laten verlopen maakte Marten eerst

alle honderd-en-zoveel lassen om de latten op de juiste lengte te brengen. De lasersneden bouwmallen droegen ook flink bij aan het bouwgemak en zo kwam het dat in september van datzelfde jaar de gehele romp was opgebouwd, voorzien van twee kruislings geplaatste lagen glasvezelmat en epoxy en klaar om gekeerd te worden. Zo ging het opeens snel van concept naar concreet.

Eigen plek in Middelstum

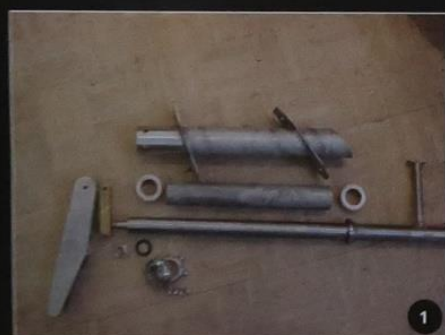
Nog weer een half jaar later, begin 2007, wordt misschien wel de allergrootste stap gezet in het bouwproces: de aankoop van een oude bakkerij in Middelstum door Marten zelf. Dit betekende dat het gependel tussen Delft en de gasvelden van Groningen spoedig tot het verleden zou behoren en bovendien: een eigen werkplaats en atelier, gewoon aan huis. (En nóg een project, want de oude bakkerij en het bijbehorende huis konden wel een opknappertje gebruiken.) Desondanks vordert de bouw jaar na jaar gestaag – en dat alles naast het dagelijkse werk als zilversmid.

In 2011, nog weer vier jaar verder, wordt de kajuit op de romp geplaatst en krijgt *Laska* letterlijk gestalte. Nog tien jaar te gaan tot mei 2021...



Marten Lenstra in 2021 aan de helmstok die hij in 2003 eigenhandig maakte, de start van een lange reis

In die tien jaar doet Marten, zoals gezegd, alles zelf. Iets dat sterk vereenvoudigd wordt door het gereedkomen van de eigen schuur in de zomer van 2014. Voor wie zich afvraagt wat er bedoeld wordt met alles... nou, alles



De bouw van *Laska* afgebeeld in een tijdlijn: 1 Marten Lenstra begon met de helmstok en daarna was in 2004 het metaalwerk voor de roerkoning aan de beurt • 2 De romp krijgt vorm dankzij de woodcore lattenbouw (2006) • 3 Na een onderbreking gaat Marten in 2010 verder. Hier is de romp in de epoxy gezet en wordt die geschuurd • 4 2011: een nieuwe fase, de kajuitopbouw • 5 *Laska* komt voor het eerst buiten vanuit de boerderij van broer Gerben en de romp wordt gekeerd • 6 Met een roer wordt de kajuit opbouw op het jacht gehesen

7 Het is 2012 en Marten pakt het interieur op. Dit is het kozijn van een kajuitdeur. Marten heeft die in een ronding gelamineerd met behulp van een mal • 8 Het tussenschot in de kajuit met een doorkijk naar het vooronder • 9 Een nieuwe fase start in 2014. Eerder heeft Marten een oude bakkerij gekocht met ruimte om de boot zelf naast het huis te hebben, maar niet nadat eerst de ingang van de schuur vergroot is. Hier schuift *Laska* naar binnen • 10 De fraai gevormde kuiprand is een ergononomisch gevormd kunststukje • 11 Hier is de kuiprand in de epoxy gezet • 12 Het kozijn van foto 7 is hier in het kajuitschot gelijmd en poes bekijkt het resultaat



links: Het allereerste en allerlaatste onderdeel, de helmstok en de helmstokverlenger

rechts: Marten heeft zeiler Fred Licht uitgenodigd aan boord en beide constateren dat het goed is

dus. Rondhouten, dekbeslag, scepterpotten, preekstoel, achterstagspanner, doradeboxen en luchthappers... alleen het broodnodige wordt uitbesteed. Een gevleugelde uitspraak aan het einde van de heerlijke zeildag vat dit goed samen: 'Ik doe het liever zelf dan dat ik het een ander mooier laat doen', zegt Marten, leunend tegen zijn kajuit. En dat geldt dus ook voor het spinnakerboombeslag en de aanbuigogen op het schakelpaneel. Handig

als je wat kunt smeden, lassen, polijsten, gieten, trommelen en bovendien over de juiste machinerie beschikt. Ook niet onbelangrijk is dat al dit verfijnde handwerk een aanzienlijke besparing en vooral veel plezier oplevert: 'Zelf maken is gewoon veel bevredigender dan zomaar iets voor veel geld uit het rek trekken', zegt hij daarover.

Voor wie de kunst wil afkijken is er de website waarop tot in detail verslag wordt gedaan van alle stappen van de bouw. Als algemeen wijsadvies zegt Marten dat, als je eenmaal een goed plan hebt, je daaraan moet vasthouden. Geen ruis op de ether, maar doorpakken, wat iedereen ook zegt of vindt – wat in zekere zin

voor alle creatieve ondernemingen geldt, van de doeken van Gauguin tot de vliegtuigmachines van de gebroeders Wright: er is altijd wel iemand bereid je te vertellen dat je helemaal verkeerd bezig bent.

Beloning

Wanneerik Marten in mei 2021 voor het eerst in de haven tref vertelt hij me dat het bouwen van *Laska* het mooiste is dat hij ooit heeft gedaan. Ik kijk naar het glimmende RVS van de scepterpotten en de weerspiegeling van de mast in de doradeboxen, de prachtige mahoniehouten kuiplijst, de lijn van de kajuit, die perfect die van het gangboord volgt, en bedenk dat dit inderdaad voor heel veel mensen het mooiste zou kunnen zijn wat ze ooit hadden gedaan.

En dat allemaal om het perfect zeilende schip te bezitten. Want in tegenstelling tot een flink aantal zelfbouwers is Marten ook een echte zeiler. Ooit begonnen op een Scherenkruiser met zijn broer, daarna verder met een Noorse Volksboot en nu dus *Laska*: een echte Lenstra, uniek in zijn soort, en oerdegelijk. Waar normaal gesproken met de tewaterlating het bouwproces tot een einde komt en de avonturen beginnen gaat ook dat in dit

Ook alle blokken maakte Marten zelf. Om overzicht te houden maakte hij eerst een bord

geval net even anders. Marten is niet tevreden over de prestaties van de schroef, die niet voldoende water pakt, de trim van de mast, de positie van het roer, de afwatering van de kuip, het kajuitluik, de grootschootvoering enzovoort enzovoort. De ruim zes ton zware boot gaat weer uit het water, krijgt een aangepaste schroef en schroefas en een aangepast roer, gaat weer terug in het water, mag een nieuw proefronkje varen... Zeilen met zwaar weer, met licht weer, alles passeert de revue. Over het lichtweerzeilen vertelt Marten met gepaste trots dat hij de vraag kreeg waarom 'jullie wel vooruitgaan en wij niet'. De enorme halfwinder zal geholpen hebben, maar met de rompvorm is in ieder geval niets mis. Binnengaats, buitengaats... steeds een stapje verder gaat *Laska*. Met Marten alleen, of in gezelschap van Fred Licht, van zeilsloep *Theodorus*, en Waarschip 1010-zeiler Jan-Arend, die voor de reportage de 10,10 meter lange volgboot bestuurde. Zoals gezegd – en te zien op de foto's – is het zeilen met *Laska* een genot. Ze zeilt simpelweg precies zoals ze eruitziet. Een prachtig schip met een prachtig verhaal dat prachtig zeilt. Afgelopen seizoen



ging ze nog op kamers in de buurt, maar voor komend jaar staan er grotere avonturen op het programma. De fjorden van Noorwegen, de Schotse eilanden, Farøer... ruige bestemmingen die passen bij een stoer schip als

Laska. En het laat geen twijfel dat ze ook op die verre kusten de nodige bewondering zal oogsten. ☺

Epiloog: momenteel bouwt Marten een zelfstuurinrichting voor *Laska*. Zie www.martendenstran.nl



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23

13 2016 is een productief jaar en *Laska* krijgt steeds meer vorm. Dek en opbouw staan in de lak en de ramen zijn geplaatst • 14 Tien jaar lang verzamelde Marten lood dat uiteindelijk in de kiel verwerkt zou worden • 15 Nu moet blijken of alles vooraf goed berekend en getekend is, de romp wordt boven de kiel gehesen zodat de bouten door de kielaanzet kunnen zakken en vastgezet kunnen worden • 16 Een prachtige winterklus in 2017: blokken maken, kogelgelagerd en wel, maar met tufoelwangen • 17 Om zijn mast rond te schaven bedenkt Marten een halfronde schaaf • 18 Lummelbeslag lassen (2018) is voor een edelsmid natuurlijk maar grof werk...

19 Je kan het natuurlijk gewoon in de watersportwinkel kopen maar waarom zou je een aluminium mastslede niet zelf gieten en afwerken? We leven inmiddels 2022 • 20 Ook het beslag voor de masttop last Marten zelf van RVS • 21 Het is 2021 en tijd om te vertrekken uit de schuur naast het huis. De *Laska* staat al in een cradle en kan zo de oplegger op • 22 En dan zaag je zomaar weer een gat bij je schroefaskoker van je nieuwe schip omdat blijkt dat het op de motor toch niet zo lekker loopt; een versmalling is nodig • 23 Eindelijk, zeilen zoals je wilde - met je eigen boot!