

Midget 26 bestaat vijftwintig jaar



De "oer" Midget die model zou kunnen hebben gestaan voor de Lynæs senior die Ir. B. Malta Müller tekende en wij kennen onder de naam 20' Midget.



Ir. B. Malta Müller

Velen zal het ontgaan zijn, maar deze maand is het 25 jaar geleden dat de eerste Midget 26 zover afgebouwd was dat de officiële presentatie, de doop, kon plaatsvinden. Om precies te zijn; op zaterdag 19 december 1981 werd in het bijzijn van een groot aantal genodigden het zeil weggetrokken dat het eerste schip toen nog bedekte. Dit betekende voor de deelnemers in de Stichting Oostzeejool en de jachtwerf Gebr. de Kloet de kroon op hun gezamenlijke inspanning om een grotere Midget op de markt te brengen.



De uitnodiging van zaterdag 19 december 1981

Een terugblik op de voorgeschiedenis d.w.z. terugbladerend in de notulen van de vergaderingen en in de verslagen van de besprekingen met ontwerpers en bouwers, geeft je het gevoel dat dit alles toch betrekkelijk kort geleden heeft plaatsgevonden. Toen Leen Koppenol en ondergetekende in het voorjaar van 1980 tijdens een brainstormsessie tot de conclusie kwamen dat het bouwen van een grotere Midget haalbaar zou kunnen zijn als er voldoende steun in de club zou bestaan, wisten we nog niet wat we over ons heen haalden.



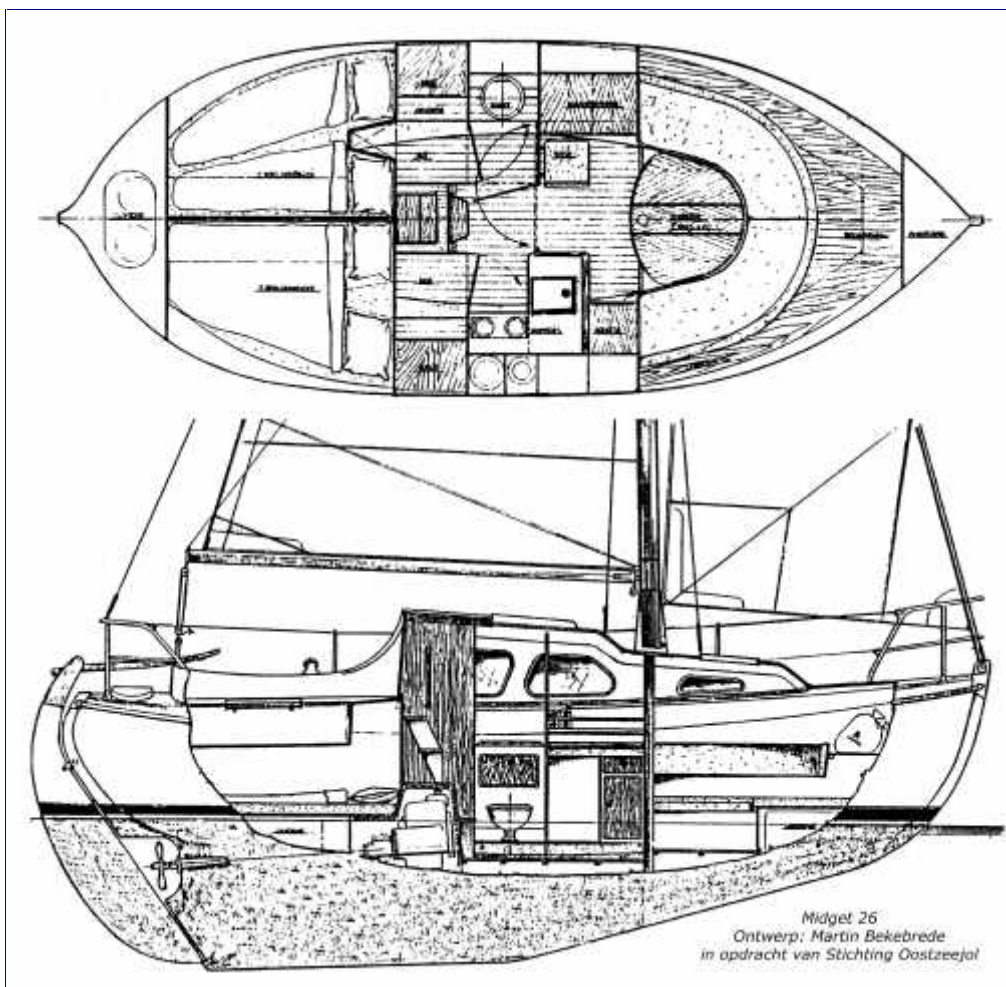
Nu 25 jaar later kunnen we gerust stellen dat ons idee is aangeslagen. Er zijn momenteel 132 zesentwintig voeters afgeleverd. Waar andere werven om de paar jaar met een nieuw of aangepast model op de markt moeten komen om voldoende belangstelling te houden voor hun product, blijkt onze spitsgatter een tijdloos ontwerp te zijn dat onze stoutste verwachtingen heeft overtroffen. In de kwart eeuw dat we de "botenwereld" van nabij hebben kunnen volgen, hebben we gemerkt dat de jachtverkoop erg conjunctuur gevoelig en onvoorspelbaar is. Logisch natuurlijk want het blijft een luxe product, waarvan je de aanschaf kunt uitstellen als het economische tij tegen zit. Gelukkig maakt de jachtwerf uitsluitend schepen op bestelling, dus tijdens een recessie staat niet het hele terrein vol met onverkochte schepen zoals bij de "fabriekswerven" is voorgekomen.

Afbeelding links:
de 20' geprojecteerd voor de 26' Midget

Was tot het midden van de negentiger jaren de Duitse markt het belangrijkste afzetgebied, op het ogenblik is het de Nederlandse watersporter die het grootste aandeel voor zijn rekening neemt. De werkeloosheid en de onzekerheden op sociaal gebied maken onze oosterburen erg voorzichtig in het aanschaffen van een "seetüchtige Ostseejolle".

Behalve naar Duitsland zijn er Midgets 26 verscheept naar o.a. België, Oostenrijk, Denemarken, Engeland, Ierland, Frankrijk en Japan.

Een Japans echtpaar dat als toerist een bezoek aan Nederland bracht zag op de Kagerplassen een Midget 26 varen. De foto die zij ervan maakten was de oorzaak dat de jachtwerf na verloop van tijd een fax uit Japan ontving waarin drie Midgets werden besteld. Na lang zoeken had een Japanse importeur aan de hand van de foto ontdekt wie de bouwer was. Keurig verpakt in krimpfolie zijn de schepen met een roll on-roll off schip verscheept naar het Verre Oosten. Door het succes is later nog een order voor een dergelijke serie ontvangen.



Doordat de werf op een "semi-custom built" basis werkt, zijn bijna alle klantenwensen te verwezenlijken. Voor het vaarwater in Berlijn werd de diepgang beperkt tot 110 cm. Het kan nog ondieper, want een Oostenrijker wilde Midgets 26 gaan verhuren in een merengebied aan de grens met Hongarije. De waterdiepte was daar echter zo gering dat de schepen maar 80 cm. mochten steken. Voor de werf geen probleem; van de kiel en roer werd 35 cm. afgezaagd en de koper was tevreden. Dat de werf geen garantie voor de zeileigenschappen gaf, was ook geen beletsel om de schepen te bestellen..

Op het Bodensee gelden de strengste milieueisen van Europa; het gebruik van dieselmotoren op het water is aan zeer strikte eisen gebonden, dus werd er op verzoek

een Midget 26 gebouwd met elektrische voortstuwing waarbij de zware accu's een deel van de ballast vormden.

Dat het vaargebied niet beperkt hoeft te blijven tot het IJsselmeer of de Zeeuwse wateren, blijkt uit de reis die een Duitser naar het Caraïbisch gebied maakte of recenter de reis van de "Sogno d 'Oro" naar de Middellandse zee, zoals we allen in de Spitsgatter hebben kunnen lezen.

Dat het schip op zee qua snelheid wat minder presteert bij het opkruisen, moet voor lief worden genomen. We moeten nooit vergeten dat we met een aangepast vissersschip varen. Die werden niet op snelheid ontworpen, maar op zeewaardigheid vooral als het wat harder ging waaien.



Een Midget reünie zonder 26 voeters is al niet meer voor te stellen.

Niemand heeft destijds durven hopen dat de Midget zo populair zou blijven. Blijkbaar is het een symbiose geweest van een enthousiaste club, een doordacht ontwerp en een werf die een kwalitatief goed schip kon bouwen. Laten we hopen dat in de toekomst de grote belangstelling voor de Midgets en uiteraard de Midgetclub blijft bestaan zodat we nog een aantal jubilea kunnen vieren.

Joop Ververs

- . - . - . - . - . -

VAARIMPRESSIE VAN DE 26' MIDGET.
uit: Waterkampioen nr. 14 1982



De geschiedenis van de Midget 26' heeft een wonderlijke aanloop.

Normaal vraagt een werf aan een ontwerper of die een nieuw schip wil tekenen, want de oude modellen voldoen niet meer, of de 'markt wil wat anders' Bij de Midget werd een omweg bewandeld; 27 eigenaren van de Midget 20' verenigd in de "Midgetclub" wilden een groter schip, maar met behoud van de lijnen en de vaareigenschappen van de Midget 20' en dan liefst ook nog tegen betaalbare prijs.

De ontwerper Martin Bekebrede werd gevraagd om dit ideaal voor hen op papier te zetten en een bouwer werd gevonden voor de fabricage .

De heer Visser in Loosdrecht maakte een houten plug en daarna haakte de oorspronkelijk aangezochte bouwer af.

De Midgetclub kon toen niet anders dan andere bouwers benaderen en uiteindelijk zijn ze het eens geworden met Geb. de Kloet, de bouwers van de Fellowship 28' en 33'.



De gebroeders De Kloet hebben eerst gearzeld of ze het wel zouden doen,

maar het idee dat ze tenminste 27 potentiële klanten hebben, trok ze wel aan en ze zijn met de productie begonnen. In Düsseldorf en op de Hiswa dit jaar kwamen ze met het prototype.



Daar bleek dat niet alleen de Midget 20' eigenaren dit als hun schip zien, maar ook anderen. Inmiddels zijn er 14 schepen besteld waarvan vijf afgeleverd. De gebroeders zeggen dan ook: 'We hebben er geen spijt van dat we er aan zijn begonnen. Het gaat ons momenteel goed'. Op de bescheiden werf staan twee Midgets om afgetimmerd te worden en een derde casco, toen wij er waren, was net afgeleverd.

Veel ruimte

In de acht meter lange boxen van de nieuwe jachthaven te Naarden valt de Midget 26' erg op. Hij lijkt té groot voor de box. De lengte klopt wel, maar niet de breedte en de hoogte. Toch is het geen boot die je met afgrijzen beziet. Na een korte gewenningsperiode beginnen we het ontwerp zelfs te waarderen. De boot straalt iets robuusts uit. Daarbij moeten we wel zeggen dat we het over bouwnummer 3 hebben met een dubbele schuurlijst van teak en roestvaststaal op de romp met daartussen een blauwe kleurband die het geheel wat beter laat ogen. Wie daar gevoel voor heeft zal met wat meer kleur er een leuk uitzierend schip van kunnen maken. Natuurlijk moet je een liefhebber zijn van spitsgat boten om ook achter de vorm, het karakter te kunnen zien.

De indeling is verre van conventioneel; we zagen zoiets al eens bij de Fantasia van Jeanneau en andere boten. Dat wil zeggen geen voorkajuit maar een grote kajuit met twee slaappleatsen en in de Midget twee achterkajuiten.

Als je de boot in komt, lijkt het of je in een veel groter schip bent, dat komt door de grote breedte die over de helft van de lengte is doorgezet en pas ver naar voren en ver naar achteren wordt de romp smaller.

In de kajuit vinden we aan stuurboord vlak naast de neergang de kombuis met een deur naar de achterkajuit met een dubbel bed van 1,35 m breed en 1,85 m lang. Aan bakboord is achter het toilet een dergelijke kajuit te vinden met hetzelfde bed. Voor het toilet is een kleine langsscheepse kaartentafel en daarvoor nog een kast. Voorin zijn twee kooien met een halfronde rugleuning. Deze kooien zijn 2,10 m lang en 1,10 m breed. In het schip waarin wij hebben gevaren was de steun van de tafel tussen de twee kooien niet vastgelast aan de zware pijpstut, die als mastondersteuning dient, maar kon op en neer bewegen. De tafel past tussen de kooien en met een extra klissen ontstaat een echte speelwei. In totaal kunnen er op acht meter lengte dus zes volwassenen slapen, die tevens beschikken over een redelijk ruim toilet en een behoorlijke kombuis. De hoogte in de achterkajuit is in het voorste stuk goed en op de heuphoogte laag. Maar het liefdeleven hoeft daaronder niet te lijden. Er is onder alle kooien voldoende bergruimte. De grote ramen in de kajuitopbouw zijn van gehard glas in roestvaststalen lijsten.

Buiten

De bijna vierkante kuip is behoorlijk breed en als de boot helling maakt zal dat misschien minder prettig zijn omdat je benen geen steun aan de overliggende kuipbank hebben. De zes volwassenen die erin kunnen slapen - of dat leuk is valt te bezien - kunnen ook makkelijk in de kuip zitten. Het uitzicht voor de geen aan de helmstok is niet zoals bij vele kajuitboten van deze maat redelijk, maar behoorlijk. Dit komt ondermeer doordat de kuipbodembodem omhoog is gebracht om ruimte in de achterkajuiten te creëren.

De zware helmstok ligt goed in de hand, maar zou een verlenger mogen hebben. De kuipranden geven goede steun in de rug en zijn hoog genoeg om het water buiten te houden.

De gangboorden zijn behoorlijk breed en alleen ter hoogte van de verstaging moet je naar binnen hellen om naar voren te komen. Het voordek en de kajuitopbouw hebben een behoorlijk werkvlak beplakt met nopjes antislip. De boten die nu van de werf komen, krijgen een ander type antislip dat minder ruw is, maar goed stroef aanvoelt en waarschijnlijk ook beter schoon te maken is. Direct achter de preekstoel zit een ankerbak met deksel en afwatering. Het vloertje in de ankerbak ligt niet op schot waardoor er een beetje water in blijft staan.

De achterpunt is in zijn geheel benut als gaskist met ontluchting en bergplaats voor stootwillen en lijnen, een zeilzak past er ook wel in. De twee bergruimtes onder de kuipbanken zijn vrij ondiep, om hoogte te krijgen in de achterkajuit. De kuipbanken en de kuipvloer zijn voorzien van teakroosters, eenvoudige rechttoe-rechtaan roosters die enige problemen geven. Op de kuipbanken blijven ze liggen doordat de roosters onder twee lipjes vallen. Bij het openen van het deksel van de bergplaats moet je met één hand het rooster oplichten en dan pas het deksel openmaken. Het rooster op de kuipvloer past te goed, zodat het er moeilijk uit te halen is voor schoonmaken.

Constructie

Romp en dek zijn vervaardigd van glasvezel versterkt polyester, beiden zijn gespoten. We hebben het al eens eerder opgemerkt; we zien liever een zorgvuldig gespoten boot dan een boot die slordig met hand-lay up is gemaakt. En zo te zien is hier netjes gespoten, maar ja je kunt er niet doorheen kijken. Ondanks dat de cascobouwer F. X. Meijer uit Nederhorst den Berg altijd ortho gelcoat en dito hars gebruikt, vertelde hij ons dat osmose in de boten die hij heeft gebouwd zelden voorkomt. In Nederhorst den Berg hebben ze niet op een kilo extra gekeken; alle polyester delen zijn even degelijk. De boot zelf is strak en strookt goed.

Dek en romp zijn op elkaar gelijmd en daarna afgelamineerd met acht lagen glas en hars, een goede verbinding. Dek en romp zijn behoorlijk stijf en dat moet ook, want alleen het kajuitschot en de wrangen zorgen voor dwarsverband. De zware pijpstut onder de mast zal ook wel enigszins meehelpen en verder de geknikte kajuitopbouw. Verder dwarsverband is er niet. Wel voldoende langsverband door de kooien en schotten.

De S-spant romp heeft in de kiel binnenballast van ponsdoppen. De aftimmering binnen is van massief teak en teak plaatmateriaal, netjes en degelijk.

De motor in ons schip, een drie cilinder Farymann staat flexibel op een zware fundatie en de motorruimte is goed geïsoleerd.

Noch in de kajuit noch in de kuip is het motorgeluid hinderlijk, net zomin als de trillingen. Op de motor kan je uren blijven varen zonder dat het gaat irriteren, dankzij de watergeïnjecteerde rubber uitlaat.

De inbouw is netjes net zoals de bedrading er de aanleg van leidingen. Alles van de motor is goed te bereiken; door het optillen van een luik in de achterkajuit komt men bij het vet kanon van de vetgesmeerde schroefasinstallatie en het groffilter/waterafscheider. Vervangen van het fijnfilter vereist gevoelige vingers.

Tuigage

De mast is voor dit schip niet overdreven lang en ook het grootzeil is van normale afmetingen. De genua 1 is behoorlijk groot.

Met fok en grootzeil zal de boot met veel wind, waarschijnlijk ongereefd lang kunnen blijven varen.

De van der Neut mast en giek zijn normaal uitgevoerd, op het grootzeil ontbreekt een talie of lier om dit zeil goed stijf door te zetten. Een vallier voor de fok is wel aanwezig. Omdat het door het aangehangen roer moeilijk is een enkele achter stag achterop te

plaatsen, is gekozen voor een dubbele achterstag. Zoals gebruikelijk wordt de mast gestaagd door een dubbelonderwant en een hoofdwant; de diameter van de verstaging is ruim voldoende.

Preekstoel, hekstoel, stevenbeslag, eventueel strijkwant en scepters worden door de werf zelf gemaakt. Net als andere roestvaststalen delen zoals brandstoftank en watertank.

Ook hiervoor geldt: degelijk.

Varen

Met de drie cilinder Farymann loopt de boot volgas op vlak water 6,3 knoop en 3/4 gas 6 knoop. De draaicirkel is naar stuurboord twee scheepslengtes en naar bakboord 1 3/4 lengte. Op de motor varen is probleemloos er ook manoeuvreren op de motor zal voor niemand problemen opleveren.

Helaas hadden we de twee dagen die we met deze boot op het IJsselmeer hebben gevaren erg weinig wind. We verwachtten dan ook weinig voortgang. Maar in de vlagjes ongeveer twee tot drie Beaufort, bleek dat de boot vier tot vijf knoop loopt. Ondanks het behoorlijke gewicht en de weinig 'racy' rompvorm. Met een ruim gesneden modern voorzeil van 40 m² kwamen we zelfs op zes knoop. Door het gebrek aan wind kunnen we er helaas weinig meer van zeggen.

De zeilen die De Vries in Lemmer erbij levert - de werf prefereert bruine - zijn goed afgewerkt, maar voor ons mag het grootzeil best iets meer bolling hebben, natuurlijk met wat trim mogelijkheden om het ook weer vlak te trekken. Van deze S-spant spitsgat rompen is bekend dat ze een vriendelijk gedrag hebben in zeegang en de verwachting is dat de Midget 26' hierop geen uitzondering zal zijn.

- . - . - . - . - . -