Lemsteraken

“voor de recreatie”



Dirk Huizinga

Foto titelblad: Enkhuizen 2009 met links De Wulp (ex-Primrose) (VA 13) en rechts Nettie (VA58)
(Foto: www.lemsteraaknettie.nl)

Inhoud

Vooraf 5

1. Visaken uit De Lemmer rond 1900 7

2. IJzeren aken kenden houten voorlopers 27
- visaak LE **107**, Workumer bol Anna Maria, 31
- visaak LE **39**, De Jonge Hans/Zevija, 38

3. De overgang van hout naar ijzer 45

Voorbeelden van ijzeren visaken uit Drachten, Joure, Echtenerbrug
en IJlst 53
- visaak Neeltje, **TD 2**, 53
- visaak Elisabeth, LE **63**, 65
- visaken Morgenster, LE **104,** 71 en LE **94**, 78
- visaak Titanic, LE **119**/WON 119, 80
- visaak Albatros, LE **15**, 90
- visaak De Jonge Andries, LE **64**, 93
- visaak De Jonge Jan, LE 79 / LE **21**, 96
- visaak De Jonge Steven, LE **41** / HI 60, 103
- visaak De Jonge Schelte, LE **170** / LE 75 (Breehorn) 106
- visaak De Zes Gebroeders, LE **171**, (Muenzerklif) 108

4. IJzeren visaken uit De Lemmer 117
- visaak Eersteling, LE **28**, 121
- visaak 't Kan Verkeren, LE **74**, 127
- visaak Presto, LE **50,** 130
- visaak De Hoop, LE **12,** 141
- visaak It is mei sizzen net ta dwaen, LE **2**, 148
- visaak De Vier Gebroeders, LE **6** / ST 1, 155
- visaak Weltevreden, LE **8,** 162
- visaak De Twee Gebroeders, LE **10**, 164
- visaak Spes Salutis, LE **88**, 170
- visaak Weltevreden/ Margaretha LE 8/ LE **9**, 175

5. Plezieraken 187
De vier historische 15-meter aken van De Boer 197

6. Lemsteraakjachten van voor de Tweede Wereldoorlog 205
- aakjacht Rommerswael / De Witte Walvis 219
- aakjacht Antje/Orion 229
- aakjacht Oude Neel 236
- aakjacht Nettie 239
- aakjacht Marva / De Brave Hendrik 245
- aakjacht Annie Lavinia 249
- aakjacht Brandeman 253
- aakjacht Wielewaal 256
- aakjacht Groote Beer 258
- aakjacht Alcedo (I) 265
- aakjacht Alcedo II 267
- aakjacht Dolfijn 277
- aakjacht Schollevaer II 289
- aakjacht De Pijlstaart 294

7. Lemsteraakjachten van na de Tweede Wereldoorlog 299

- De Groene Draeck als modern geconstrueerde traditionele boeieraak 323
- Het laatste Lemsteraakjacht van De Boer uit Lemmer 329
- Blomaken uit Hindeloopen, geïnspireerd door de originele Lemster visaken 331
- Optimaal zeilende Lemsteraken 337
- De grootste aak van Nederland 341
- Aakzeilen niet zonder risico 343

Geraadpleegde literatuur en bronnen 349

Vooraf

De afgelopen decennia, toen het geld wat gemakkelijker rolde dan de afgelopen jaren, dus voor het uitbreken van de financiële en economische crisis in 2008, zijn veel oudere Lemsteraken gerestaureerd of gerefit. Ook zijn er voor dit scheepstype vanaf 1980 interessante nieuwe ontwerpen gemaakt met een innovatief karakter. Van alle traditionele ronde- en platbodemjachten is de Lemsteraak het enige type dat de afgelopen decennia voortdurend in de belangstelling van jachteigenaren heeft gestaan en waar ontwerpers veel nieuwe ideeën voor hebben ontwikkeld om het scheepstype te optimaliseren. In het najaar van 2012 bracht uitgeverij Penn uit Leeuwarden het boek *Lemsteraak, trots der Zuiderzee* uit, onder redactie van Klaas Jansma en ondergetekende. In dat omvangrijke werk ligt het accent op moderne aken. Op de actuele ontwikkelingen bij het ontwerp en de bouw van deze schepen. Het vooronderzoek dat ik voor die publicatie deed over de Zuiderzeevisserij bij Lemmer en de historische ontwikkeling van de Lemster visaak en het Lemsteraakjacht, bracht zoveel voor mij interessant materiaal naar boven, dat ik besloot zelf twee boeken uit te geven waarin die onderwerpen uitvoeriger aan bod komen dan mogelijk was in het boek *Lemsteraak, trots der Zuiderzee*. Daarbij heb ik me bij het voorliggende boek *Lemsteraken "voor de recreatie"* inhoudelijk beperkt het gestructureerd, binnen een eigen context, beschrijven van de volgende voorbeelden van Lemsteraken:

- aken die daadwerkelijk als visaak gebruikt zijn door Lemster vissers, daarna uiteindelijk verkocht zijn "voor de recreatie" en die nu nog als jacht in de vaart zijn;
- aken die ontworpen en gebouwd zijn als pleziervaartuig en die we op enig moment Lemsteraak(jacht) zijn gaan noemen.

In dit boek geef ik dus geen voorbeelden van oorspronkelijke visaken die niet als zodanig in De Lemmer zijn gebruikt. De tweede groep van pleziervaartuigen die uiteindelijk Lemsteraak zijn gaan heten, is voor dit boek belangrijk, omdat met hun geschiedenis duidelijk wordt, dat veel van de huidige Lemsteraakjachten niet primair voortkomen uit de visaken van de Lemster vissers. De meeste grote aakjachten van voor de oorlog zijn primair ontwikkeld uit de grote boeierjachten van de 19e eeuw. Van de Lemsteraken die gebouwd zijn na de Tweede Wereldoorlog beschrijf ik vooral de typische kenmerken van die schepen binnen een maritieme ontwikkeling. Ik schets een algemene ontwikkelingslijn, geïllustreerd met enkele voorbeelden, die afgesloten wordt met de tot dit moment meest innovatieve Lemsteraak, de Buikschuiver 2 uit 2012, afgeleid van de revolutionaire 'Warber' van dezelfde werf.

Van de oudste Lemsteraken was het voor mij moeilijk om betrouwbare informatie te vinden over de herkomst en geschiedenis van deze schepen. Eerder worstelden andere onderzoekers met het zelfde probleem. Van de scheepswerf van De Gebroeders De Boer in Lemmer zijn de werfboeken, tekeningen, bestekken en andere administratieve gegevens bewaard gebleven vanaf het jaar 1902. Informatie over Lemsteraken die voor die tijd zijn gebouwd, ook op andere werven, is in het verleden vooral verkregen door informatie te verzamelen bij oudere Lemsters die zich een en ander wellicht nog konden herinneren. Met behulp van dergelijke 'oral history' is een en ander vastgelegd. Helaas is

het menselijk geheugen minder betrouwbaar dan we zelf vaak denken. Met alle respect voor de geïnterviewde mensen, maar informatie die zo verkregen is, spreekt elkaar nog wel eens tegen. Oral history moet aangevuld worden met administratieve gegevens, met koopaktes, met gegevens uit gemeentelijke registraties etc. Voor de onderzoeker blijft het ook dan vaak gissen naar de juiste geschiedenis van een schip. Veel van de informatie, ook in dit boek, zie ik daarom als 'voorlopig', totdat er beter onderbouwde gegevens boven water komen. Een voorbeeld is de geschiedenis van de visaak LE 2 van Teade Wouda. Een jaar lang bracht ik dit boek uit met de informatie die toen gold: de aak ging in 1919 over naar Steven Bootsma (LE 38) en in 1939 werd die verkocht naar Moddergat (WL 13). Informatie uit de overlevering, verkregen in het verleden uit gesprekken met oud-vissers. Totdat dit alles onwaar bleek te zijn. De gemeentelijke registratie van visserijnummers geeft heel nuchter aan, dat deze aak al die jaren gewoon in De Lemmer in gebruik bleef bij de vissersfamilie Wouda…. Een ander probleem is het veelvuldig wisselen van eigenaar van de schepen. De visserijnummers waren persoonsgebonden (totdat een visser zich liet uitschrijven). Als een visser een ander schip kocht, kwam daar zijn eigen visserijnummer op. Een visserijnummer zonder verdere gegevens geeft dus nauwelijks informatie over een schip. Huitema (1982) bijvoorbeeld was zich niet bewust van deze veranderlijkheid en vroeg zich bij een foto van de LE 15 serieus af hoe het mogelijk was dat de kop van de Lemsteraak LE 15 (de Albatros van Bos, 1899) zo sterk kon zijn veranderd. Huitema keek echter naar een foto van een Kuunder schuit, een grote zeepunter, met visserijnummer LE 15. Waarschijnlijk het scheepje dat Klaas Koornstra in 1933 liet registreren. Huitema was zich onvoldoende bewust van de tijdgebondenheid van de registraties. Een visserijnummer als zodanig geeft geen informatie.





Net als Huitema in 1982 heb ik in 2012 geprobeerd zo juist mogelijke informatie te verzamelen, maar net als Huitema, heb ik ongetwijfeld ook bij gebrek aan kennis onjuiste informatie voor waar gehouden. Ik houd me daarom aanbevolen als er lezers zijn die nieuwe, aanvullende of betere informatie kunnen leveren.

1. Visaken uit De Lemmer rond 1900

De Lemsteraak is een relatief jong scheepstype, dat ontstaan is uit de visaken die gebruikt werden voor de Zuiderzeevisserij bij De Lemmer. Die visserij kwam pas aan het einde van de 19e eeuw tot ontwikkeling. Binnen enkele decennia groeide de doorvoerhaven Lemmer uit tot de belangrijkste vissershaven van Friesland.



Kaart van de Zuiderzee vlak voor de afsluiting in 1932. De haring en de ansjovis werden vooral gevangen in de nauwte tussen Stavoren en Enkhuizen. De Lemster vissers waren met staande netten actief in de driehoek tussen de oostkant van het Vrouwenzand via Enkhuizen naar Medemblik en terug. Het staande want werd uitgezet vanuit een vlet. De grote visaak diende als moederschip dat de vlet met de netten sleepte. Het hoekwant werd vanuit de aak geschoten. Dat kon al direct bij de Steile Bamk ten westen van De Lemmer, tot aan het Vrouwenzand. Met de wonderkuil werd wat vrijer gevaren, afhankelijk van de wind, want het span aken moest daarbij voldoende vaart maken.

Kwaliteiten van de Lemster visaak

De Zuiderzeevissers in De Lemmer kenden de kwaliteiten van de Friese visaak die op het binnenwater werd gebruikt. Voor de visvangst op de Zuiderzee werd door Eeltje Holtrop van der Zee een zeewaardige houten visaak gebouwd van meer dan 10 meter lengte, maar als het zo uit kwam, hingen de binnenvissers smalle zeezwaarden aan hun visaken en visten ze met hun visaken van het binnenwater langs de kust op de Zuiderzee.

Er stonden zelfs twee vissers uit Tietjerksteradeel (uit Wartena en Eernewoude) met een aak bij hun gemeente geregistreerd voor kustvisserij op de Zuiderzee, vijftig kilometer

van hun thuishaven. Het was aan het einde van de 19e eeuw voor vissers uit midden Friesland, dus rond plaatsen als Grouw, Eernewoude, Terhorne, Langweer en Heeg, heel gebruikelijk om met hun houten Van der Zee-aken de Zuiderzee op te zoeken als de visserij op het binnenwater te geringe vangsten opleverde.



Vissers met een houten binnenaakje en een schouw in De Lemmer voor de spieringvisserij.

Toen die houten aken aan vervanging toe waren, begin 1900, waren de Friese scheepswerven ondertussen overgestapt op ijzerbouw. De nieuwe, wat grotere visaken die de vissers nodig hadden, werden vanaf dat moment van staalijzer gebouwd. Zowel op het binnenwater als op de Zuiderzee werden de houten aken geleidelijk vervangen door ijzeren aken. Met die aken bleven de Lemster vissers decennia lang varen. Die schepen voldeden dus in de praktijk. Ze waren als het ware gebouwd voor de zee bij De Lemmer. Voor de visserij op die ondiepe Zuiderzee kwamen in die tijd uiteraard alleen platbodem zeilschepen in aanmerking. Dat hadden de aken van de Lemmer gemeen met de botters, de schokkers, pluten, bonzen, bollen en andere visschuiten die in andere Zuiderzeehavens werden gebruikt. Wat maakte echter, dat de Lemsteraak zo duidelijk het favoriete schip bleef van de Lemster vissers, terwijl de aak een nieuwkomer was en de concurrentie aan moest met de botter, die immers bekend stond als hèt vissersschip van de Zuiderzee?
Als enige vissersschip van de Zuiderzee werd de Lemsteraak in de 20e eeuw gebouwd van ijzer. Dat was een factor van belang. Een ijzeren schip met een lengte van meer dan tien meter was duidelijk lichter, sterker en ruimer dan een vergelijkbaar werkschip van hout. Bovendien was het ijzeren schip minder onderhoudsgevoelig en uiteindelijk goedkoper, want het bleek veel langer mee te gaan. De ijzerbouw zorgde voor relatief sterke

kwaliteiten die de visserman wist te waarderen bij zijn aak. Zijn visschuit was door de goede vormgeving en het relatief lage gewicht bovendien handzaam. De aak zeilde snel en had door z'n massa toch voldoende kracht. Bij een lengte van rond de 12 meter was de aak opvallend ruim en comfortabel, vergeleken met haar concurrenten.
Handzaam, krachtig en snel, ruim en comfortabel, dat waren de (relatieve) kwaliteiten die deze visaak bij de Lemsters geliefd maakten.





Aan de wind met alleen grootzeil en fok, de optimale combinatie. Aan de wind vaart de aak vooral op de fok, terwijl met ruimere wind het grootzeil belangrijker wordt. Aan de wind onderscheidt de goede zeiler zich, terwijl de invloed van de schipper op voordewindse rakken veel geringer is. De visaak LE 67, de Noordster, vaart hier overigens met het tuig van de LE 62, van de botter van Willem Toering. (Foto: Spanvis)

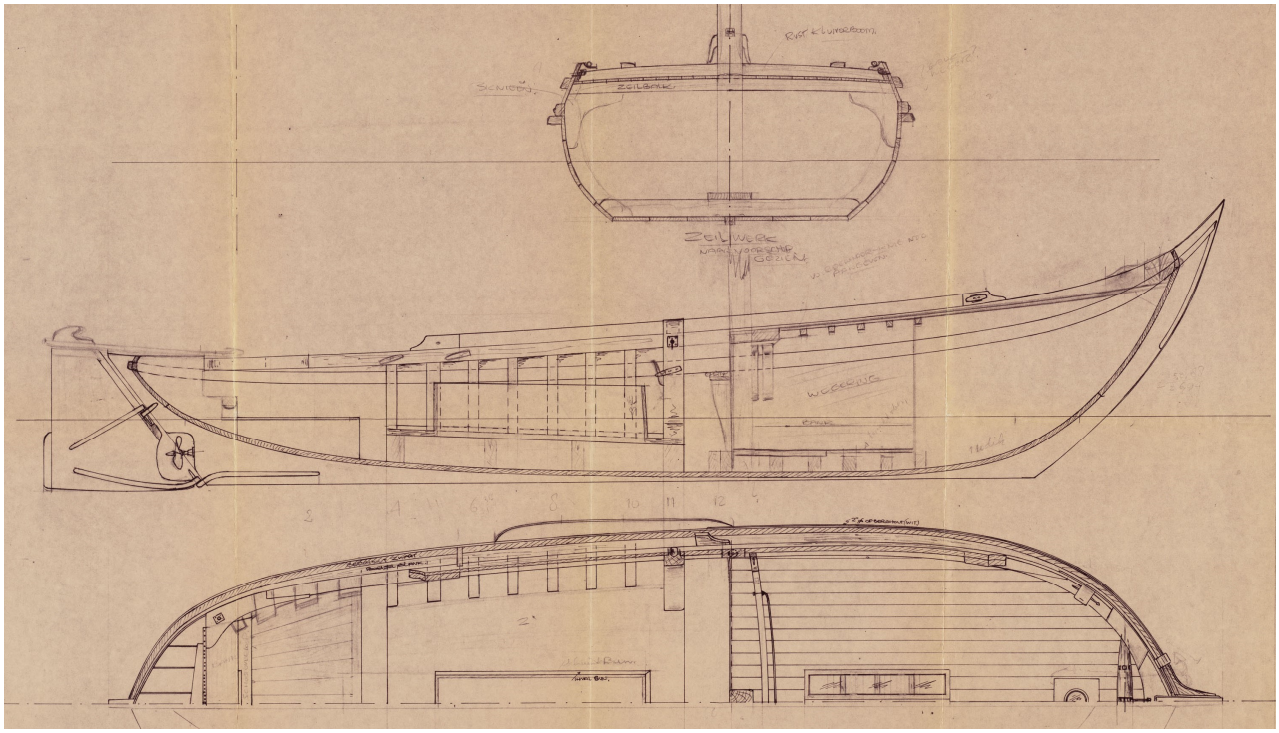
Handzaam

De ijzeren visaken in De Lemmer waren niet heel erg groot. De gebruikelijke lengte was zo'n elf à twaalf meter. De meeste botters waren ruim een meter langer. Er zijn ook een paar aken gebouwd van rond de 15 meter, maar die waren niet populair bij de vissers in De Lemmer. Ze waren voor hun te groot. Het kostte te veel moeite het schip goed in de hand te houden. De vissers vonden deze aken niet handzaam genoeg. Dat klinkt in moderne oren wellicht vreemd, want nu worden er Lemsteraakjachten gebouwd van 15 meter die door twee recreatiezeilers gezeild kunnen worden. Dan moeten drie stoere vissers toch zeker in staat zijn te varen met een aak van die lengte? Die recreatiezeilers kunnen dat echter alleen dankzij het gebruik van moderne hulpmiddelen als hydraulische lieren. Bovendien plegen zij vrijwel uitsluitend onder gunstige omstandigheden te varen en hebben ze altijd een sterke motor aan boord. Voor de vissers bestond dat alles niet. De hulpmotoren kwamen pas in de twintiger jaren en hadden aanvankelijk niet veel vermogen. Zij hezen de zeilen gewoon met de hand. De vallen waren van hennep en liepen niet over veel schijven. Ze haalden de schoten aan met handkracht en dan maakt het heel wat uit of het de enkele schoot is van een fok van 30 m2 of van een fok van 50 m2. Zeilen met een visaak (of welk ander vissersschip van die lengte ook) was naar

huidige maatstaven gerekend zwaar werk. Dat doen wij alleen met inzet van technische hulpmiddelen en het liefst met hydraulische ondersteuning. Visaken van 10 tot 13 meter vonden de vissers echter wel handzaam. Daarmee konden ze uit de voeten. Ze waren niet te groot, ze zeilden relatief gemakkelijk en stuurden goed op alle koersen.
Goed sturen op alle koersen lijkt een detail, maar moet gezien worden in vergelijking met de vaareigenschappen van een botter. Door de schuine stand van de achtersteven is de effectiviteit van de roeruitslag bij een botter veel geringer dan bij een aak, terwijl de botter door het grote vormverschil tussen kop en kont bij ruimere koersen juist moeilijk stuurt en daarom een effectief roer nodig heeft. Met ruime wind in de golven wil een botter graag oploeven en scheef wegsnijden, waardoor het schip dwars op de golven komt. De stuurman heeft er een hele klus aan het schip onder die omstandigheden op koers te houden. Aan de hoge wal, bij Volendam, viel dat niet op, maar met harde wind aan de lage wal een haven aanlopen, wat in De Lemmer gebruikelijk was, vereiste een schip dat onder die omstandigheden koersvaster was dan een botter. De Lemsteraak stuurde onder zeil gelijkmatiger door de meer evenwichtige vormgeving van kop en kont. Ook stuurde de aak effectiever door de bijna verticale stand van de achtersteven. Een roerblad dat aan een schuinstaande achtersteven hangt, draait bij een roeruitslag niet alleen opzij, maar ook omhoog. Het helmhout beweegt zich bij een roeruitslag in een boog omlaag. Bij botters wordt het helmhout daarom bij het overstag gaan in de centrale stand schuin omhoog gezet, want bij een roeruitslag draait het helmhout met een boog naar beneden en daar moet dan wel ruimte voor zijn. Bij Lemsteraken draait het roer om een bijna verticale as en het helmhout draait in een horizontaal vlak, wat in alle opzichten te prefereren is.



Goed zichtbaar op deze foto is de onhandige en weinig effectieve eigenschappen van het roer op een botter. Het roer draait niet alleen opzij, maar ook omhoog. Het helmhout maakt een draai van hoog naar laag en ook nog eens buiten boord, wat op ruw water onnodig gevaar oplevert voor de schipper. (Foto: E.J. Bruinekool)



Doorsnede en dekkenplan van de botter EB 69. Opvallend bij de fraaie en indrukwekkende lijnen van een botter zijn de brede, vlakke bodem, het lage achterschip met schuinstaande steven en de zware inhouten van een houten werkschip waardoor veel binnenruimte verloren gaat. (FSM)



Met een botter bij harde wind aan de lage wal een haven aanlopen, was door die lage kont heel wat spannender dan met een Lemsteraak. De EB 29 was als LE 21 van 1924 – 1947 van Andries Fleer. Dit schip werd vanaf 1961 bekend als de 'Pieternella' van Jaap Kramer. Ze is onlangs in Elburg gerestaureerd. (Foto: Spanvis)

Ondanks de genoemde bezwaren was de botter natuurlijk niet voor niets het meest gebruikte vissersschip op de Zuiderzee. Voor de vissers langs de Hollandse kust

voldeed de botter uitstekend. Die lage kont, die in ruw water zo weinig weerstand bood tegen overkomend water, was voor de visserij met kuilnetten heel functioneel. De botters sleepten een kuilnet achter zich aan en met al die gespannen lijnen naar achteren moet je niet te veel obstakels hebben door een hoge kont. Botters zijn daarom net als alle sleepboten voorzien van een laag achterschip. Bovendien moest het kuilnet weer aan boord worden gehaald. Ook dat werd gemakkelijker, als de vissers konden werken langs een laag boord, dicht bij het water. Zo gek was die bottervorm dus niet voor schepen die in de Kom werden gebruikt om te kuilen.



Halen van de dwarskuil op de botter BU 9 (Foto: Peter Dorleijn)

De Lemster vissers hadden echter geen ervaring met kuilen. Daar waren ze niet mee opgegroeid. Zij gingen aan het einde van de 19e eeuw de zee op met de nieuwe staande netten van Jan Pen, die zij schoten en weer haalden vanuit een vlet. Zij hadden geen schip nodig met een lage kont. Zij hadden veel meer aan een visaak waarmee ze veilig de haven konden aanlopen bij harde wind op de lage wal. Want anders dan de vissers langs de westwal, hadden de vissers uit De Lemmer bij de gebruikelijke westenwinden te maken met de problematiek van lagerwal. De Lemmer lag in een hoek waar een zuidwesten wind vrij spel had over het langste traject ZW-NO dat mogelijk was over de Zuiderzee. Van Amsterdam tot aan De Lemmer, een watervlakte van meer dan 70 kilometer lengte. Daar konden dus aan de lage wal flinke golven staan, die zich te pletter liepen op de kust en daar voor een wilde boel zorgden. In dat water was een volle rompvorm nodig om het schip goed te laten lichten bij een achteroplopende zee. Onder dat soort omstandigheden schoot de botter met die smalle en lage kont tekort. Niet voor

niets werd er in de zeegaten bij de Waddeneilanden gevist met grote aken. Met Wieringer aken en blazers. Tijdens een stormnacht in 1859 verongelukten drie Urker botters in het Vlie. De bemanning van twee schepen wist zich te redden op de Noordsvaarder. De derde botter sloeg om en de bemanning verdronk. Met die lage kont had een botter te weinig drijfvermogen om achteroplopende zeeën voor te blijven. Zodra het water binnenkwam, was de stabiliteit weg en werd het gevaarlijk. Als de vangsten op de Zuiderzee tegenvielen, hadden ook de Volendammers de neiging op de Noordzee te gaan vissen, vanuit West-Terschelling. In 1887 telden de vloten van de Urkers en de Volendammers respectievelijk 262 en 240 vaartuigen. Hoofdzakelijk botters. Met die schepen werd ook vanuit Terschelling op de Noordzee gevist. Men bleef in zicht van de kust, maar het bleef gevaarlijk. Een storm kon onverwacht snel opkomen en dan moesten ze met hun botters tijdig terug zijn in de haven.



Een brede kont zorgt voor draagvermogen wat het gemakkelijker maakt voor de wind De Lemmer aan te lopen. Op de foto de aak van Willem Bootsma, de laatste visser die voer met de aak 'Morgenster' die Arend Poepjes in 1905 bij Auke van der Zee liet bouwen. (Foto: Spanvis)

Van Leunen (1998) meldt over een storm van 1896 het volgende: ' Na enige tijd brak de storm in alle hevigheid los. In een kwartier tijd veranderde het zeeoppervlak in een kokende massa. De Volendammer vloot ging lenzend op het Thomas Smitgat aan. De

bom op de ree hees een extra grote vlag in top, zodat men betere verkenning had. De VD 288 voer in de voorste gelederen en de VD 210 volgde op een halve mijl afstand. Een enorme golf liep de VD 288 van achteren op. De schipper, een kei van een kerel, hield het schip niet. Dit begon te snijden en ging vervolgens ondersteboven. De VD 210 wilde hulp verlenen, maar de schipper van de VD 288 stond op de achterkant van zijn omgeslagen botter met beide armen te wuiven ten teken dat ze door moesten gaan. Er was niets meer aan te redden. Zijn zoon en knecht moesten toen reeds zijn verdronken. Een Urker botter in de nabijheid verkende de bom in het gat en zag dat hij te zuidelijk aanhield. De schipper loefde iets op om de oost, maar onder deze omstandigheden bleek dat niet meer te kunnen. Het schip viel dwarszees en kenterde eveneens. De VD 319 die ook te laag zat en op moest sturen, zag de Urker omslaan en bedacht zich op tijd met als gevolg dat hij recht op de branding van de Noordergronden aan bleef liggen. Op de VD 285 raakte men in paniek, maar men bleef de VD 319 volgen en zo ook de overigen. Wonder boven wonder liepen de schepen goed door de branding en verdaagden in rustiger water. Ze hadden veel water binnen gekregen en betimmeringen, lanen, banken en schotten werden vernield. Het was een ravage en niets was meer droog. Later op de dag kwam de VD 198 binnen. Hiervan was de schipper overboord geslagen en verdronken. Eerder op de dag was de VD 153 bij het binnenlopen van de Stortemelk tot wrak geslagen. Het was een oud schip, waar niets van over bleef. (…) In de namiddag spoelde de VD 288 op het strand aan. Schipper Klaas Mol die zich met een lijn had vastgebonden, lag naast het wrak in het zand van de Noordsvaarder. Zijn zoon Jan werd door een paardrijder gevonden.' (Van Leunen, 1998, p. 128, 129)

Die ramp deed de Volendammers besluiten om niet meer te gaan vissen vanuit West-Terschelling. Hun botters waren te kwetsbaar op het ruime water. Niet voor niets visten de Terschellingers zelf met grote blazers. Dat waren grote, geheel gedekte aken met een brede kont die voldoende liftvermogen had om te voorkomen dat een zee gemakkelijk binnenboord kwam. De Urkers bleven wel op de Noordzee. Zij ontwikkelden een Noordzeebotter, die net als de blazers geheel gedekt was, dus niet die kwetsbare open kuip had die de Zuiderzeebotters kenmerkte. De Noordzeebotter was bovendien voorzien van een brede, hoge kont.

Dat de Lemster vissers een visaak met een brede kont verkozen boven een botter met die lage, spitse kont is in dat licht begrijpelijk, ook al waren bij zuidwesterstorm de golven op de Zuiderzee voor De Lemmer wat lager dan in het zeegat bij Terschelling. Over de vaareigenschappen van de Lemsteraak 'Nettie' schreef Frits Loomeijer: "Anders dan de schokkers was zij van achteren vrij vol gebouwd, zodat zij met slecht weer ook voor de wind een prettig schip was." (Huitema, 1982, p. 318) Bij het lijnenplan van de 'Nettie' (zie p. 109) zien we hoe de V-vormige spanten in de kont zorgen voor slanke waterlijnen, in combinatie met veel drijfvermogen boven de waterlijn.



De LE 54 in de Lemster haven (Foto: FFG).

Snel en krachtig

Lemsteraken werden gebruikt als varende werkplaats, als moederschip voor de vletten, als sleper van vletten en als jager waarmee op zee gevangen vis snel naar een haven werd gebracht. Zo'n schip met meerdere functies is daarom altijd een compromis van verschillende kwaliteiten die niet in elkaars verlengde hoeven te liggen. Een snelle aak zonder bergruimte was onbruikbaar. Met een heel lichte en daarmee snelle aak kon geen vlet vol netten door de zee worden gesleept. Voor sleepwerk is kracht nodig, die met een visaak verkregen werd door massa. Tot in het midden van de vorige eeuw hechtte men bij zeegaande zeilschepen ook aan massa voor de zeewaardigheid. Een zeegaand schip moest een behoorlijke waterverplaatsing hebben, zodat het niet door iedere golf weggeslagen zou worden. Voor de vaart op de Zuiderzee en ook voor het latere IJsselmeer was dit uitgangspunt nog jaren de norm. De bekende ontwerper en bouwer van platbodemjachten in de jaren zeventig, Jan Kooijman, relateerde de 'zeewaardigheid' van platbodems (mede) aan hun gewicht. Hij adviseerde voor het ruimere water een platbodem te nemen met minimaal vier ton waterverplaatsing. Bij zeilwedstrijden op zee is echter gebleken dat juist lichte schepen met een geringe waterverplaatsing het bij zwaar weer heel goed uithouden. Zij liften gemakkelijker mee met de golven en nemen minder water over. Op het IJsselmeer zijn moderne kajuitscheepjes van ca. 6 meter lengte, met een gewicht van minder dan 1000 kilogram, dankzij een goede vormgeving heel goed opgewassen tegen de golven, terwijl ze sneller en hoger aan de wind varen dan

de traditionele, zwaardere scheepjes. Door de bolle kop ondervinden kleine aken bij een korte golfslag aan de wind veel weerstand, waar scheepjes met een scherp gelijnde kop veel minder last van hebben. Op het gebied van zeewaardigheid zijn er in de tweede helft van de 20e eeuw bij jachten innovaties geweest, die men zich in de eerste helft van die eeuw niet kon voorstellen.



Muiden 1915. De Lemsteraak Spes Salutis (LE 88) van de familie Kingma, in 1913 door De Boer geleverd, won de 2e prijs in de zeilwedstrijd over 22 zeemijlen bij Muiden. Dit schip stond bekend als de snelste visserman van De Lemmer. Zelfs als Kingma een half uur later vertrok dan de anderen en op moest kruisen naar bijvoorbeeld de visgronden bij het Enkhuizerzand, kwam hij (volgens de overlevering) nog als eerste aan. (Foto: Spanvis)

We mogen de eigenschappen van lichte wedstrijdjachten echter niet zomaar vergelijken met de zeileigenschappen van werkschepen. Snelheid moet bij een visaak gecombineerd worden met kracht en ruimte. Een klein, licht wedstrijdjachtje uit 2012 kan zomaar sneller zijn dan zo'n 'snelle' visaak uit 1912. Met die Lemsteraak werd echter een zwaar vlet door de zee naar de visgronden gesleept. Dat lichte, snelle jachtje zou zo'n vlet waarschijnlijk niet eens van z'n plaats krijgen. Scherpe jachten kunnen op het IJsselmeer bij een stevige wind vrij zeilen van lagerwal, wat met een kleine visaak heel moeilijk is. Voor de zeewaardigheid is het scherp aan de wind kunnen zeilen in golven belangrijk. Op dat gebied schieten de meeste kleine platbodems met hun dikke

koppen tekort. Het ging de vissers echter niet om het aan de wind zeilen als zodanig. De vissers gebruikten hun aak voor hun werk op zee. Die zeewaardige, lichte kieljachtjes die het tegenwoordig zo goed doen onder omstandigheden waar zware platbodems het wel eens moeilijk hebben, die zijn ongeschikt om te gebruiken bij de zeilende visserij. Ook als de vissers hadden kunnen kiezen voor dergelijke zeilscheepjes, hadden ze die niet gekozen. Wel snel, maar niet ruim en niet krachtig genoeg.



Ruim en comfortabel

Tenslotte de ruimte en het comfort. Vergeleken met een houten aak of een botter bood een ijzeren aak van binnen een zee aan ruimte, vanwege het ontbreken van de dikke, massieve inhouten. Die ruimte werd benut door de vissers. Niet alleen om vis te bergen, maar ook omdat de aak een varende werkplaats op zee was. Er waren vissers die in de aak een bak hadden laten aanbrengen waarin ze de netten taanden. Dan hoefden ze niet steeds naar de haven voor de taanderij. Voor het stoken van de taanketel namen ze turf mee in een turfhok dat ook aan boord was (voor het kacheltje). Ook de ruimte in het vooronder werd op prijs gesteld, want de vissers leefden enige dagen op het schip en niet iedereen wilde zoals de Staversen met drie man in het vooronder van een klein jolletje bivakkeren. 'Last but not least' zorgde de ronde bodem van de ijzeren aak weliswaar voor een wat ranker schip, dat sneller dan een houten schip met knikspant op één oor lag, maar het lag vervolgens wel rustig. Een platbodem met veel vormstabiliteit volgt de waterbeweging en slingert met halve wind varend bij golfslag daarom veel sterker dan een rondbodem. Stilliggend in de haven geeft een schip met veel vormstabiliteit een robuust en veilig gevoel, maar op zee, in de golven, blijkt die vormstabiliteit een onaangename eigenschap te zijn. Het schip wordt een speelbal van

de elementen, wat vooral merkbaar is bij weinig druk van het zeil. Rondspant schepen zijn in de haven wat ranker en liggen ook zeilende wat eerder op één oor, maar worden minder sterk in hun bewegingen bepaald door het oppervlaktewater dan de platbodems met knikspant. Ze varen in golven rustiger hun eigen koers. Bij halve wind in de golven slingeren botters zo onaangenaam, dat veel schippers hun schip iets hoger sturen, om daarna weer af te vallen. Dat hoefde bij ijzeren Lemsteraken niet. Die zeilden vergeleken met de botter comfortabeler.



De Lemmer, ca. 1900. Een bottertje uit Vollenhove loopt aan de wind De Lemmer binnen. De fok half en het grootzeil gereefd, nat van het buiswater. Het havenhoofd is nog niet voorzien van de grote lichtopstand. (Foto: Spanvis)



Urk 2012. Een Bunschoter botter in de wedstrijd. (Foto: Botter Neis, Urk, december 2012)



Middagthee voor de vissers in de aak LE 12 van Johannes Visser (geheel rechts).(Foto: Dick van Dijk, Lemmer)

Schoonheid

Natuurlijk, smaken verschillen en niet te ontkennen is dat de botter een schip is met prachtige lijnen en een spannende onevenwichtigheid. De Lemster vissers hebben hun aken echter ongetwijfeld ook mooie schepen gevonden. Bij een werkschip staan de functionele kwaliteiten uiteraard voorop, maar een fraaie belijning was toch maar mooi meegenomen. Relatief vermogende watersporters bestelden grote jachten met de lijnen van een boeieraak om mee te spelevaren, voor de recreatie. Om te zien en gezien te worden. Zo mooi als een Friese boeier en bovendien nog zeewaardig ook. Dat de botter door watersporters genegeerd werd, heeft te maken met die voor de watersport te lage kont en te hoge kop. Bij de aakjachten zijn kop en kont veel beter in evenwicht en is de bruikbaarheid van het schip voor de recreatie geen punt van discussie. Hoewel de vissers in de eerste plaats een schip wilden dat voldeed in de visserij, als werkschip, stonden ze zeker niet onverschillig tegenover het uiterlijk van hun schip. De eerste ijzeren aak die Pier de Boer in 1900 bouwde, werd door de opdrachtgever Steven Visser om haar uiterlijk afgewezen. In 1908 liet Jan de Blaauw bij de Gebroeders De Boer een ijzeren aak bouwen, maar die was volgens de opdrachtgever in het boeisel niet geheel symmetrisch. Dat werd aangepast, waarna De Blaauw 'weltevreden' was, wat meteen de naam van het schip werd. Ook achteraf wisten vissers heel goed welke schepen goed onderhouden werden. Welke altijd fraai in de verf zaten en welke er wat verslonsd bij lagen. Zij poetsten hun schepen voor de jaarlijkse wedstrijd ook niet alleen op om snel te varen, maar ook om er goed mee voor de dag te komen.

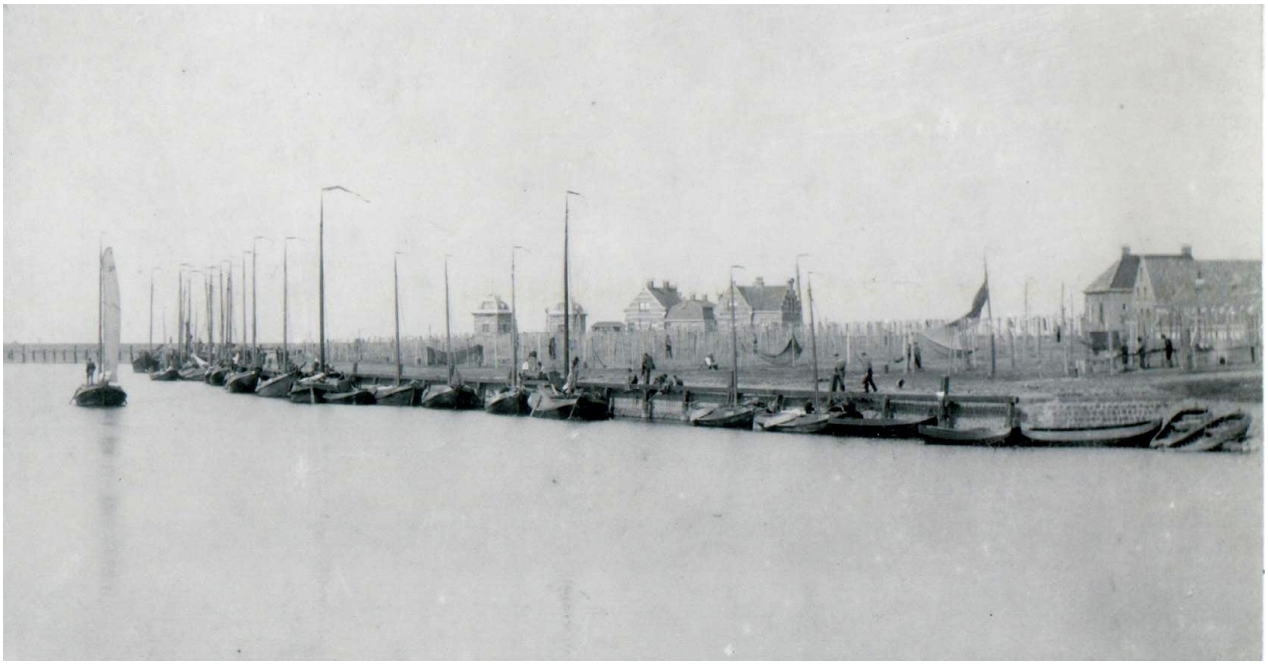


De Lemmer, de aken varen uit voor de jaarlijkse wedstrijd. Werkschepen, maar als boeiers zo mooi. Vooraan de LE 58, gebouwd bij J.J. Bos in 1901, als LE 64. Onder: de LE 21 (Andries Fleer)



Ontwikkeld uit de Friese visaak voor het binnenwater

Centraal in het Friese merengebied woonden en werkten vele vissersfamilies. Vanuit Terhorne, Grouw, Wartena en Eernewoude. Meer dan alleen plaatselijke bekendheid genoten de Toerings uit Terhorne en Eernewoude en leden van de de vissersfamilie Valk uit Wartena. De aakjes waarmee zij visten, werden vooral gebouwd in Joure, bij Van der Zee, en in Drachten, bij Van der Werff aan het Buitenstvallaat. Die visaken voor het binnenwater bestonden lang voordat er aken bij De Lemmer werden gebruikt voor de visserij op de Zuiderzee. Toen die visserij aan het einde van de 19e eeuw tot ontwikkeling kwam, gingen diverse vissers met visaken voor het binnenwater op de Zuiderzee vissen. Ze lieten zich registreren bij de gemeente waar ze woonden, kregen een visserijnummer en konden aan de slag. De visaken voor het binnenwater zien we op foto's van De Lemmer liggen bij de grotere visaken die speciaal voor de visserij op de Zuiderzee waren gebouwd. De binnenaakjes lagen het verst in de vluchthaven, dicht bij de spuisluis, omdat het met kleine aken gemakkelijker was bij tegenwind de smalle haven uit te kruisen.



Het lijkt mij een vooral theoretische vraag of de Lemster visaken wel of niet ontwikkeld zijn uit de Friese binnenaken. Regelmatig wordt die vraag gesteld en natuurlijk is daar geen 'bewijs' voor. De bouw van een iets grotere en meer zeewaardige aak voor de visserij op zee leidde in die tijd vanzelfsprekend tot een model dat we vrij recent Lemsteraak zijn gaan noemen.

De visaken die door Eeltje Holtrop van der Zee en door Pier de Boer voor Lemster vissers werden gebouwd voor de Zuiderzeevisserij, waren groter dan de binnenaak. Ze waren zwaarder en hadden een hogere kop en kont, dus meer zeeg, om opgewassen te zijn tegen de omstandigheden op zee. In die ontwikkeling zit niets bijzonders. De bouwers van de zeewaardige aken waren dezelfden die de visaakjes voor het

binnenwater maakten. Het model van de Lemsteraak is niet ontstaan als nieuw ontwerp, maar als ontwikkeling vanuit de praktijk. Daarbij waren de werfbazen reeds bekend met de Wieringer- en de Workumeraken die door Zwolsman in Makkum en Workum werden gebouwd voor de visserij op zee.
Kenmerkend voor het model dat de Lemster vissers prefereerden is de lichtere toets. De zeeg is meer uitgesproken, kop en kont zijn minder plat en wat sierlijker, het boeisel loopt naar de stevens smaller toe en de kim is minder hoekig, zodat deze aak wat ranker op het water ligt dan de Wieringer visaak. Dat vele binnenvissers met hun aakje de Zuiderzee op gingen als er in het voorjaar veel geld te verdienen was met de ansjovisvangst, is geenszins verrassend, want tientallen jaren waren de vangsten op het binnenwater onder de maat. Door strenge winters en door overbevissing. Zeevisserij was ook heel eenvoudig voor die vissers. Ze hoefden hun schip slechts te laten registreren en ze konden naar De Lemmer om het ruime sop te kiezen. Op de Zuiderzee ging het bij deze vissers om seizoensvisserij en ook alleen dan als er wat te vangen was. Dus waren ze ook nog eens voor die visserij gelegenheidsvissers. De andere maanden van het jaar visten ze op het binnenwater, terwijl ze in de winter met hun aakje naar de dorpen trokken om de koude maanden door te komen. De aanwezigheid van vissers met binnenaken op de Zuiderzee was echter geen uitzondering. In slechte jaren trokken vissers van Eernewoude, Wartena en Terhorne zelfs naar Kampen om daar hun vissersgeluk te beproeven.



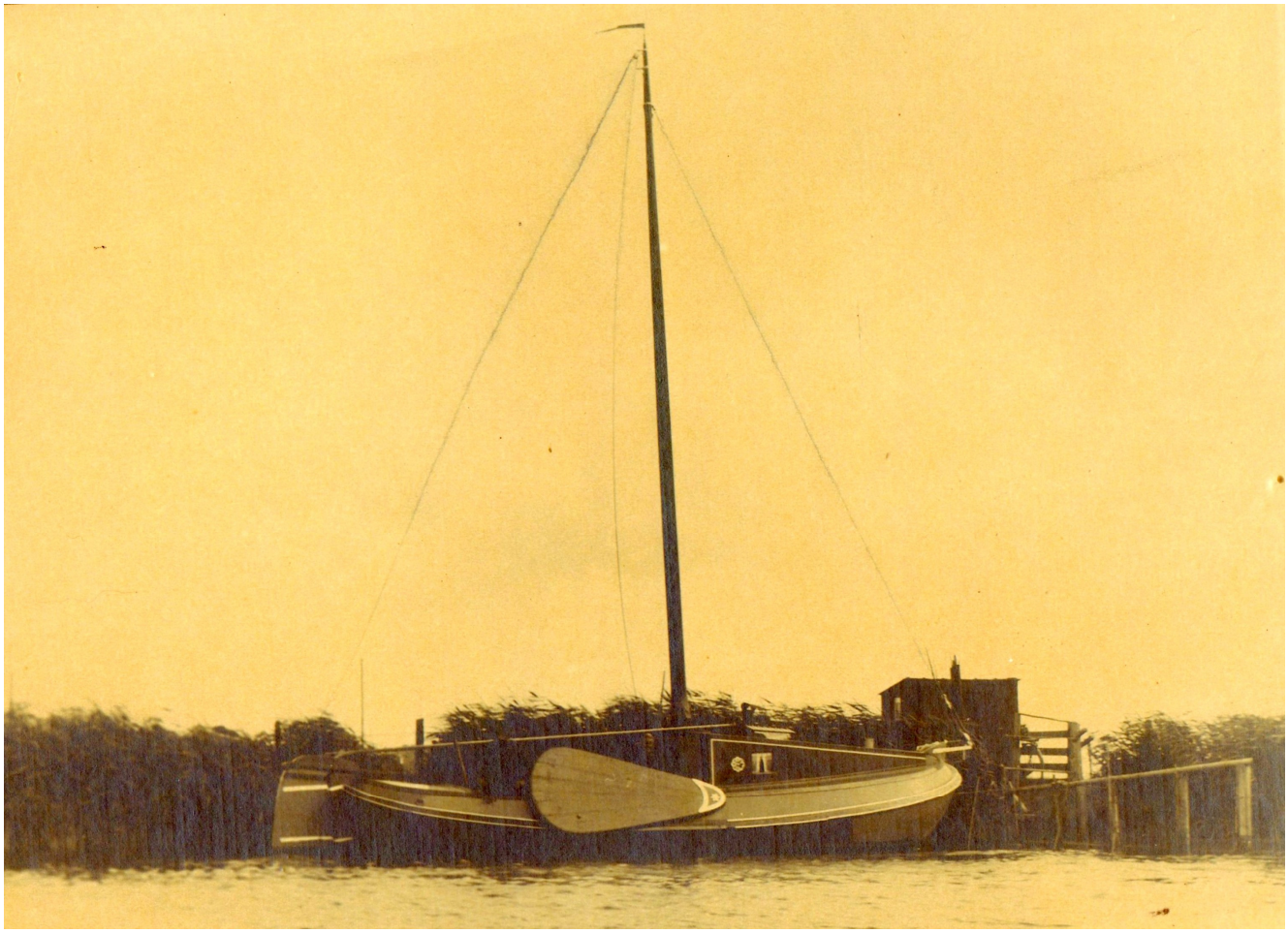
Wijnjeterp, binnenvisser Jacob Stuiver uit Gorredijk met zijn gezin naast de visaak die in 1913 te Drachten gebouwd werd door Roorda. Met emmer zoon Berend Stuiver (1899-1977)



Leven aan boord van een visaak met tent (verhoogd voordek)



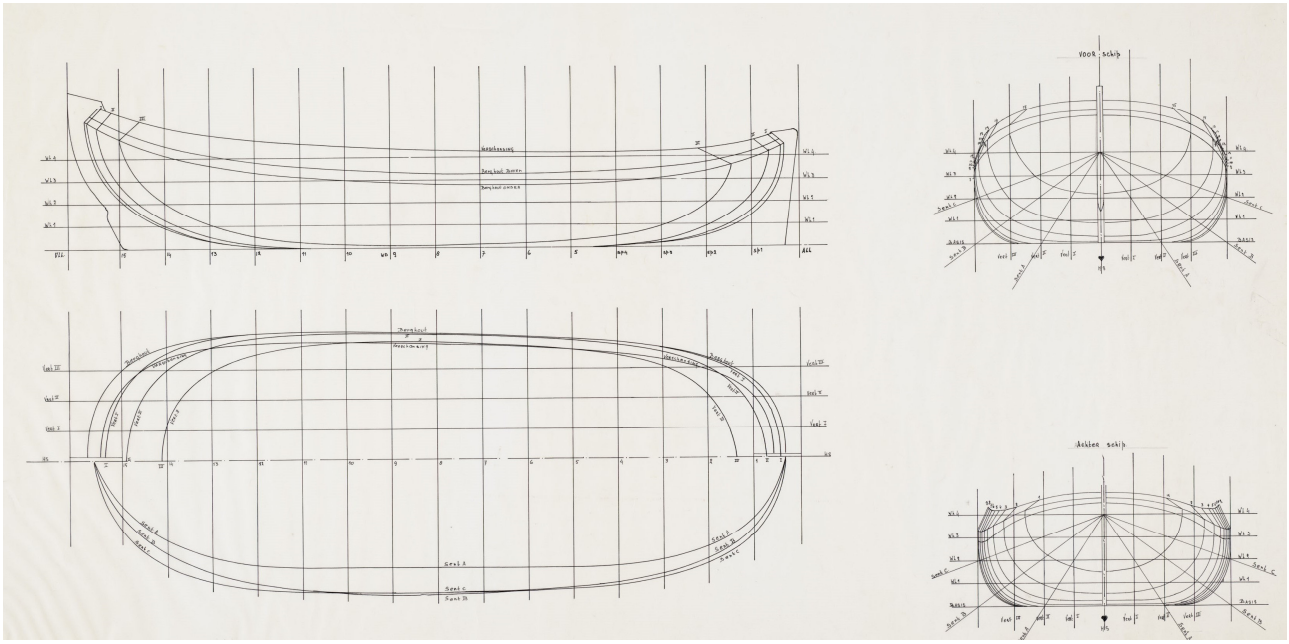
Wartena, ca. 1920. Visser J. Valk boomt zijn visaak door de brug in het dorp. (Foto: Tresoar)



Visaak bij een dichtzet. Eén keer per week werd er met het aakje gevaren, als de vis naar de handelaren werd gebracht. Je vraagt je af waarom de vissers zulke fraai gelijnde aakjes lieten bouwen als ze er zo weinig mee voeren. (Foto: collectie Simon van der Meulen)

De Lemmer werd aan het einde van de 19e eeuw de belangrijkste visserijhaven van Friesland, maar was dat eerder helemaal niet. Veel vissers waren van oorsprong geen Lemsters, maar waren in de 19e eeuw naar het havenstadje toe getrokken om van daar uit te gaan vissen. De haven werd ook gebruikt door vissers vanuit andere gemeenten, door bijvoorbeeld vissers van het binnenwater die bij goede vangsten van ansjovis hun werkterrein verlegden naar de Zuiderzee. Sommigen vestigden zich in De Lemmer, zoals Willem Toering met zijn botter LE 62, maar andere leden van de vissersfamilie Toering trokken daarna weer terug naar hun thuisbases in Terhorne en Eernewoude. Die dynamiek in de visserij was in die tijd heel gewoon. Honderd jaar geleden zouden de dorpen op het platteland gesloten gemeenschappen zijn, maar dat gold niet voor de mannen die rondtrokken om werk te vinden en evenmin voor de binnenvissers. Voor de visserij op het binnenwater moesten zij vergunningen kopen, maar de zee was vrij. Als de vangsten binnen tegen vielen, trokken ze naar de Zuiderzee en de haven van De Lemmer was voor hen de uitvalsbasis. Die haven was gewend aan 'vreemd volk' in tegenstelling tot Stavoren, waar de vissers een veel meer gesloten groep vormden. Het Stavers Vissersgilde beschermde de belangen van de eigen vissers en probeerde daarom buitenstaanders waar mogelijk te weren. Die voelden zich bij die aanpak niet op hun

gemak in Stavoren, maar ze konden vrij aan de slag in De Lemmer, zodat de keuze niet moeilijk was.



Lijnenplan van een ijzeren visaak (FSM)

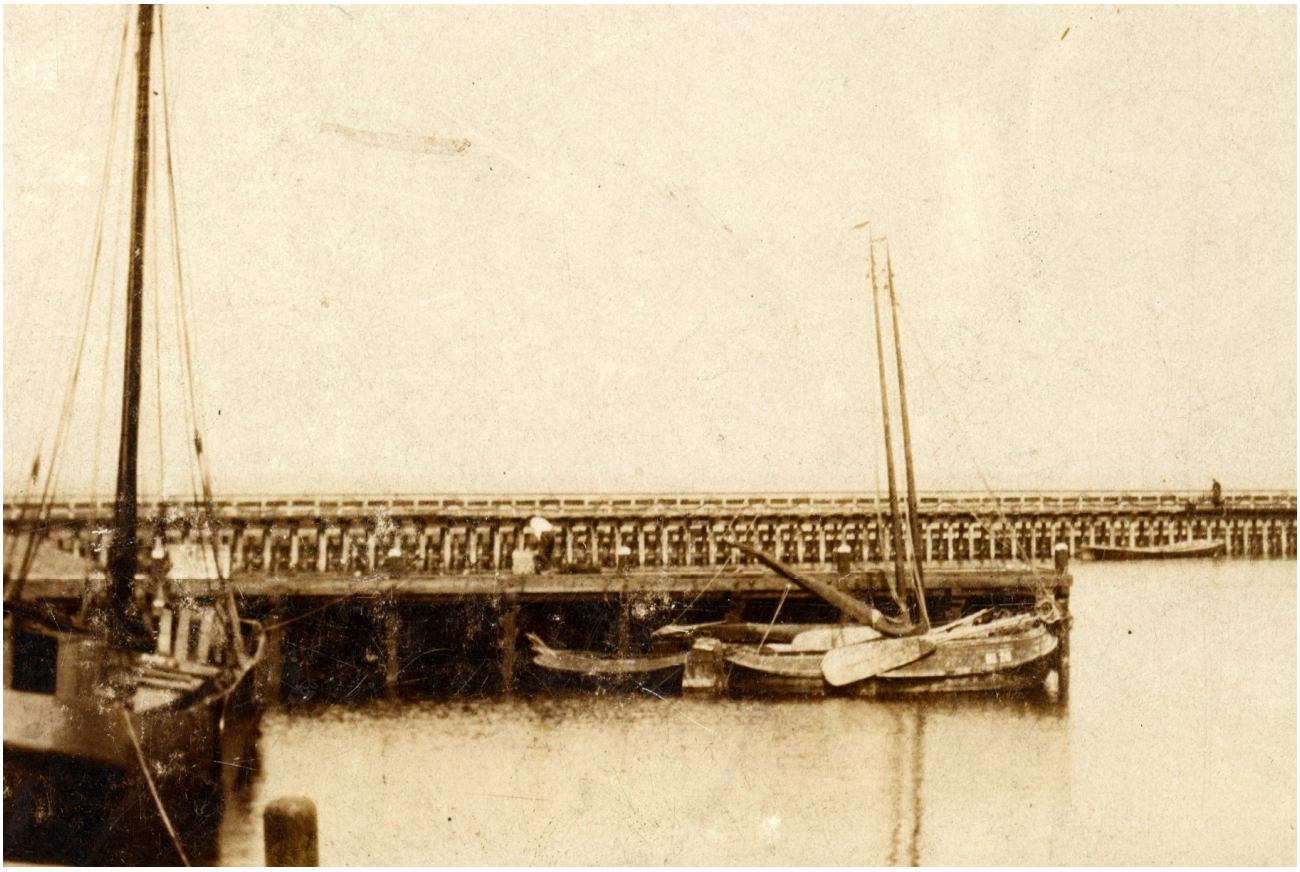


Staalijzeren visaak met vaste tent als onderkomen voor de visser. (FSM)

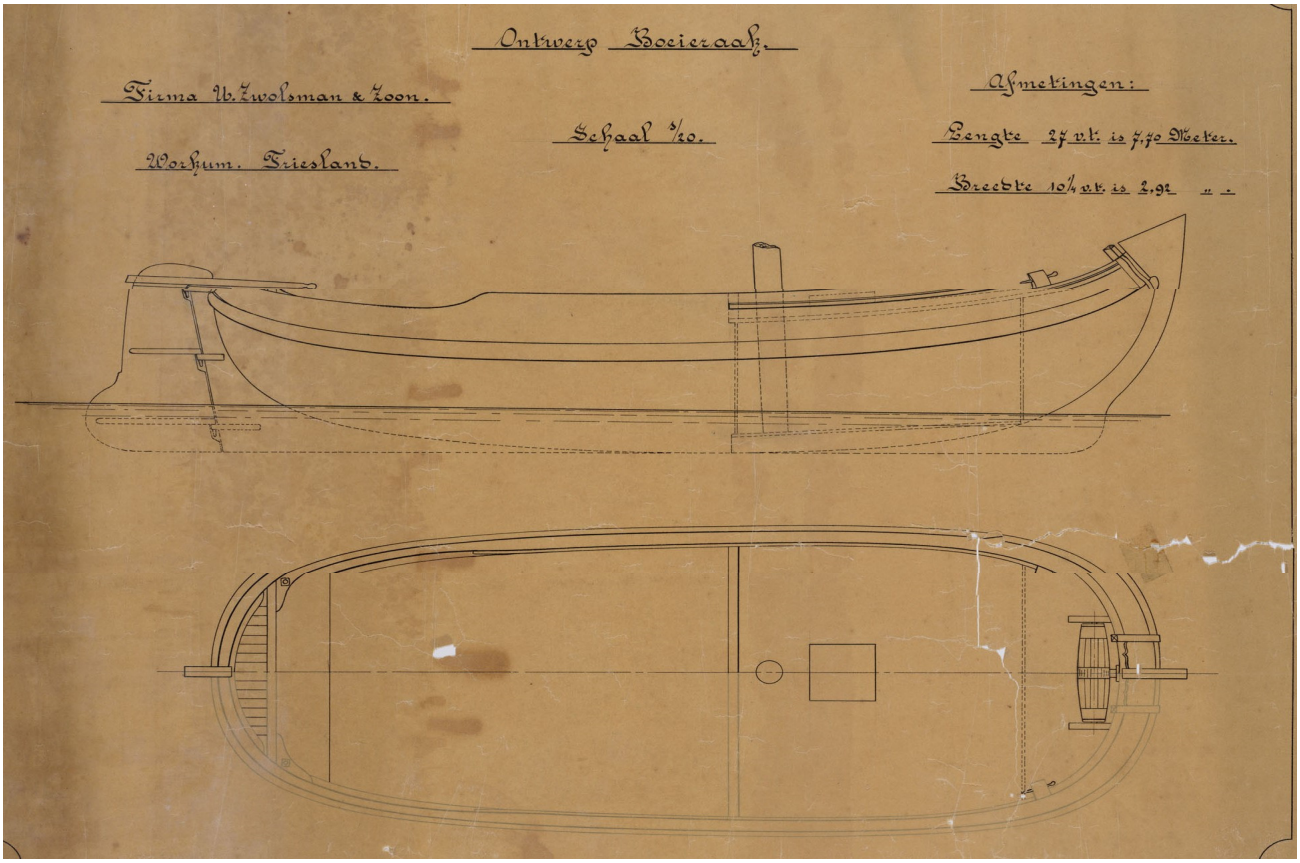
2. De ijzeren aken kenden houten voorlopers

Omdat we vrijwel alleen maar stalen Lemsteraken zien, wordt vergeten dat in de 19e eeuw de visaken voor de Lemster vissers van hout waren. Er zijn tientallen houten Lemsteraken gebouwd voordat de eerste 'staalijzeren' Lemsteraken op het water verschenen. De term 'staalijzer' is tegenwoordig niet meer bekend als naam voor een staalproduct. De benaming komt voor in de werfboeken van ondermeer Auke van der Zee, die begin 1900 schreef dat hij 'staalijzeren aken' bouwde. In 1907 waren er in De Lemmer nog 46 houten aken in gebruik en slechts 17 ijzeren. Van al die houten aken uit De Lemmer is er slechts een overgebleven: de LE 39 die in 1898 bij Eeltje Holtrop van der Zee in Joure is gebouwd. De LE 39 is uiteindelijk bij Kok in Huizen gerestaureerd en verbouwd tot jacht. Er is nog een houten aak, de HD 82, die gebouwd is bij E.H. van der Zee in Joure. De vroegste geschiedenis van dit schip is echter onduidelijk. Wel valt op dat de lijnen van de HD 82 gelijken op die van de Zevija. Ook is er de houten LE 107, maar dat is een Workumer bol, ooit bedoeld als aaljager voor de fa. Visser uit Heeg en pas veel later gebruikt voor de visserij op de Zuiderzee. Workumer bollen en -aken behoren met de Wieringeraken tot de voorlopers van de aken die wij nu Lemsteraak noemen. Al de houten visaken uit De Lemmer zijn verloren gegaan. Ze zijn na enkele tientallen jaren intensief gebruik afgeschreven en vervangen door ijzeren schepen. Dat is wel opmerkelijk, want van de houten botters zijn wel enige uit de 19e eeuw nu nog in de vaart. Uiteraard na de nodige restauraties. Het behoud van de houten Lemsteraken werd blijkbaar minder belangrijk gevonden, omdat de ijzeren aken, spekbakken en sloepen beter voldeden dan de houten. Ze waren lichter, ruimer en goedkoper in onderhoud dan de houten voorgangers.





Hindeloopen, begin 1900, met aan de steiger een Workumer bol, ontwerp Zwolsman.





Enkhuizen, het 7.40 meter lange Workumer bolletje van visser Blom, in 1908 gebouwd in Workum bij scheepswerf De Hoop van Ulbe Zwolsman. Later liet Blom bij Zwolsman een wat grotere Workumer aak bouwen, de EH 116. De bollen en de grotere visaken van Zwolsman waren forser dan de Lemsteraken van De Boer. Het boeisel was breder, kop en kont waren stomper. Deze bollen werden genoemd naar hun thuishaven. Workumer bollen heetten in Enkhuizen dus Enkhuizer bollen en op Wieringen Wieringer bollen.





De houten visaak LE 20 van Rienk Coehoorn, in 1898 gebouwd bij Pier de Boer in Lemmer.



Overhalen van de vangst van ansjovis van de vlet in een houten visaak. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)

Twee voorbeelden van houten voorlopers

Visaak LE 107

Naam: **Anna Maria**

Bouwjaar: **1888**

Soort aak: **Ielbûs.**

Werf: **Zwolsman & De Boer, Workum**

Ontwerp: **Ulbe Zwolsman**

Opdrachtgever: **Wiggele Visser, vishandelaar te Heeg**

Technische specificaties:
Lengte: 8.60 meter, Breedte: 3.20 meter,
Diepgang: 0.65 meter
Hoogte mast: 8.65 meter

Zeilplan: *Grootzeil 30 m2, fok 13 m2. Kluiver niet meer aanwezig.*

Geschiedenis van de aak:

De opdrachtgever wilde een 'ielbûs', een aaljager, waarmee de paling voor de vishandel werd opgehaald bij de vissers. De scheepsbouwer Ulbe Zwolsman uit Makkum, die in 1892 de werf in Workum overnam, stond bekend om z'n zeewaardige blazers, Wieringeraken en de kleinere Workumer bollen. De visaak 'Anna Maria' ziet er uit als een wat grote Workumer bol.

1888	ielbûs	W. Visser, Heeg
1914	EH 112	J. Schenk, Enkhuizen, die het aakje als 'aalbootje' gebruikte op de Zuiderzee.
1934	ST 10	H. van Dijk, Stavoren. IJsselmeervisserij.
1948	LE 107	G. Bootsma, Lemmer
1956	recreatie	J.G.H. Bolier, Den Helder
1970 – heden	recreatie	Wietze H. Welling, Oudega (Sm)

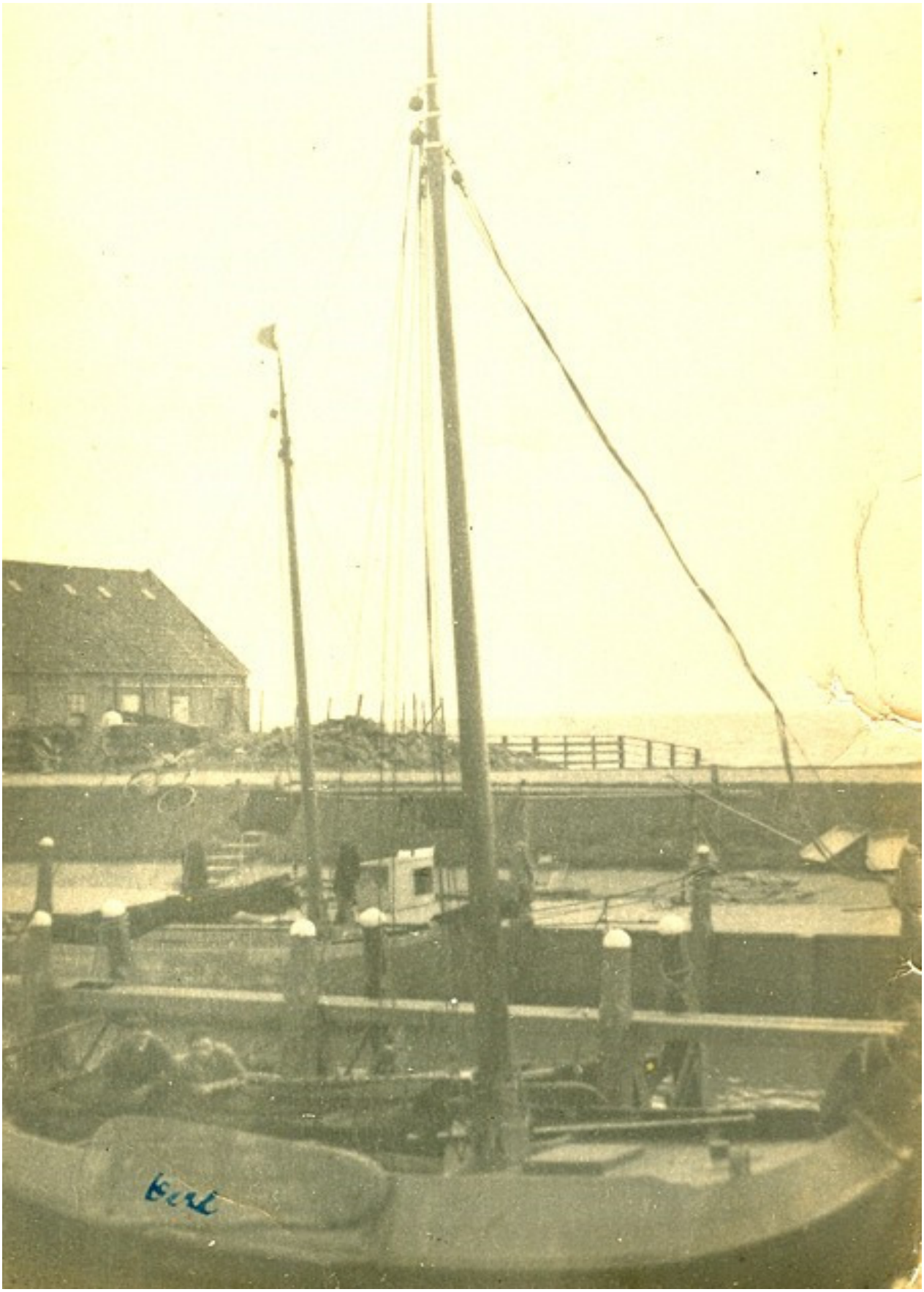
De wijze waarop Welling eigenaar werd van het aakje, is het vermelden waard. Bolier had het schip liggen in het haventje van Oudega. De aak was lek en moest regelmatig leeggepompt worden. Dat werd volgens afspraak gedaan door Wietze Welling, de eigenaar van het café aan de haven. Welling wilde het aakje wel kopen, maar Bolier wilde niet verkopen. Na jaren van lekwater wegpompen kreeg Welling er echter wat genoeg

van om de schijn op te houden dat het aakje niet spontaan naar de bodem van de haven wilde afzakken. Er moest wat gebeuren en hij stelde Bolier voor de keuze. Hij kon in Oudega naar het café komen, daar lag op de bar een envelop met f. 1500.-. Die kon hij meenemen en de aak was van Welling. Of hij liet het geld liggen, maar dan moest dat lekkende schip uit de haven. Het duurde een dagje, maar toen kwam de familie Bolier naar het café om het geld te halen en in goede sfeer wat na te praten over het hebben van een oude visaak.

De jaren daarop kon Wietze Welling werk maken van een opknapbeurt voor de aak. Weliswaar met polyester, glasvezel en staal, maar wel zodanig, dat het scheepje er nu nog is. Alleen in de kont heeft ze nog zichtbaar enig eikenhout, als teken dat ze er van binnen heel anders uitziet dan de buitenkant doet vermoeden.



Oudega (Sm), 2011. Het aakje LE 107 . (Foto Dirk Huizinga)



De ST 10 van H. van Dijk in 1938. De Hang van Stavoren wordt dat jaar afgebroken. (Foto: J. van Dijk)



De Lemmer, ca. 1950. De visaak LE 107, oorspronkelijk een aaljager die Zwolsman bouwde voor de fa. Visser in Heeg. In 1948 nam Gauke Bootsma het aakje over van H. van Dijk uit Stavoren, die ermee viste onder nummer ST 10. (Van Dijk kocht vervolgens de Lemsteraak HI 8 van de gebroeders Blom, de Eersteling van Pier de Boer uit 1900.)



Lemmer, de jaren vijftig De LE 107 vaart door de oude sluis naar de Binnenhaven.(Foto: collectie D. van Dijk)



Lemmer, de Kortestreek met het houten aakje LE 107



Stavoren, ca. 1938. De ST 10 van H. van Dijk vaart de haven uit. In het zeil is nog vaag te zien het visserijteken EH 112 van de aalvisser J. Schenk. (Foto: collectie J. van Dijk, Stavoren)



Het aakje LE 107, 'Anna Maria', te Heeg, tegenover de werf van Pier Piersma, met de palingaak 'Korneliske Ykes' op de achtergrond. Het witte huisje tussen de bomen was de woning van Wiggele Visser, die de ielbûs in 1888 liet bouwen. Met 'ielbûsen' werd bij binnenvissers de aal opgehaald die in Gaastmeer werd bewaard. Met grote palingaken als de Korneliske Ykes werd de aal vervolgens naar Londen gebracht. (Foto: Wietze Welling)



Visaak LE 39

Bouwer: **Eeltje Holtrop van der Zee, 1898**

Opdrachtgever: **Pieter Poepjes**

Functie: **Zuiderzeevisserij (LE 39) en koopschuit (jager) om de gevangen vis snel naar de haven te brengen.**

Afmetingen: *Lengte 11.70 meter*
Breedte: 4.05 meter

Geschiedenis:

Pieter Poepjes gebruikte de houten visaak LE 39 die hem in 1898 f. 1800.- had gekost, totdat de Zuiderzee in 1932 wordt afgesloten. Na de afsluiting werd de aak verkocht aan Dirk Bos in Harlingen, voor f. 500.- In Harlingen werd met de aak op het wad gevist onder visserijnummer HA 42. In de oorlog werd het voorschip beschadigd door een vliegtuigbom.

Na de oorlog kwam de aak in het blik, het doodskleed, en werd ze verkocht aan een handelaar. Vier Delftse studenten kochten haar in 1949 voor f. 875.-. Twee jaren later nam Tj. Sluese de aak over voor f. 600.- en werd Muiden de thuishaven. Het schip was die tijd in slechte conditie. Er was nauwelijks meer veilig mee te varen. Bij slecht weer wist de schipper in 1953 nog net de thuishaven te bereiken en besloot hij het schip voor bergingsloon van f. 400.- achter te laten bij botterbouwer Janus Kok. Die zorgde ervoor dat de aak bleef drijven, waarna het schip in de verhuur ging.

Als na een paar jaar varen niet meer verantwoord werd, kwam de aak op de wal te staan, waarna de conditie van het schip snel achteruit ging. In 1963 besloot de dan gepensioneerde Janus Kok de aak niet verloren te laten gaan. Hij werkte zeven jaren aan de aak om dit bijzondere schip van Eeltsjebaas te restaureren. In 1970 werd de prachtig opgeknapte aak gekocht door bouwondernemer Gerrit Verwelius en die gaf de aak de naam Zevija (zeilen, vissen, jagen).
(Bron: Huitema, 1982, p. 237,238)

Overigens moest Kok de aak van de opdrachtgever wel voorzien van enige niet originele onderdelen. Opvallend aan de buitenkant is bijvoorbeeld de deklijn in het boeisel van het voorschip, wat bij Lemsteraken nooit voorkwam. Die deklijn is een typisch kenmerk van de Vollenhovense bol en ook Wieringeraken zijn er soms van voorzien.



De Zevija in 1972 tijdens de Harlingen – Terschellingrace.

De Lemsteraak was twee jaren eerder door scheepsbouwer Janus Kok uit Huizen verkocht aan Gerrit Verwelius. Janus Kok had het fraai gelijnde schip in 1963 gered van de ondergang en van het wrakkige werkschip een luxueus zeiljacht met roef gemaakt. Opmerkelijk is dat bij dit houten schip de mast geplaatst is op het kajuitdak. Alleen op stalen jachten werd de constructie toegepast. Bij houten schepen stond de mast in een mastkoker die onderdeel was van het 'zeilwerk', een zwaar eikenhouten frame van dekbalken, krommers en leggers. De mast had daarbij weinig verstaging nodig. Bij de Zevija worden naast de zijwanten ook bakstagen gebruikt om de mast te steunen.

„Ottema-Kingma Stichting"

Gevestigd te Leeuwarden

Correspondentie-adres:
Prins Hendrikstraat 4
Leeuwarden

Leeuwarden, 6 november 1970.

Zeer geachte heer ~~Prins~~ Poepjes,

Ik ben voor U nog eens gaan zoeken in de werfboeken en meen nu de juiste inschrijving te hebben gevonden. De boeken zijn echter bijzonder onduidelijk geschreven en niet volledig, zodat het erg moeilijk is er de juiste gegevens uit te halen. Ik vond dan het volgende:

Joure maart 1898: Een aak gemaakt voor Pieter Poepjes.
lang 40 voet. wijd voor in het vlak 8 voet 3 duim.
achter 6 voet 4 duim.
wijd voor over deek 11 voet 6 duim.
achter 9 voet 6½ duim. deek lang voorend 9 voet 6 duim.
achterend 4 voet.
wijd in het midden binnenwerk 13 voet 7 duim.
hoog voor onder de stoordhouten. 7 voet 7 duim. achter 5 voet 4 duim.
hol onder berghout
hol onder de deek 16 duim.
zwaarden lang 14 voet.

Dan is er nog een hele lijst van maten en prijzen van het hout etc. dat er gebruikt is. Ik heb die bedragen opgeteld en kwam tot een getal van f. 855,02. Daarbij is dan nog het werkloon etc. gekomen en de hele verdere uitrusting, zodat een totaal bedrag van f. 1800,- dat U noemde wel mogelijk is.
Ik weet niet of U nog kunt nagaan of deze maten kloppen. U moet wel bedenken, dat deze maten misschien niet geheel nauwkeurig overeenstemmen, omdat men op het oog bouwde en ik weet dat men dan wel weer afweek. Bij mijn eigen scheepje een boeier uit 1883, een juweeltje van 4,10 m. kloppen de maten ook niet en toch weet ik zeker, dat het het zelfde scheepje is.

Voorlopig lijkt me een en ander wel voldoende. Ik heb U ten zeerste aanraden contact te nemen met de heer Vreeswijk, die alles weet van dit soort scheepen. Hij heeft de werfboeken destijds allemaal door gewerkt. Vraag hem ook naar zijn boekje over de Visserijen en vrachtscheepen van de Jouster werf, dat moet voor U bijzonder interessant zijn.
Hoop U van dienst te zijn geweest,

met vriendelijke groeten,
Uwe

H.S. van Slooten,
Pelikaanstraat 29,
Leeuwarden.

Leeuwarden 1970. Informatie van H. van Slooten (Bron: SSRP)

Huizen 1 november 1970

"DE JONGHE HANS"

40 voets houten lemsteraak LM39

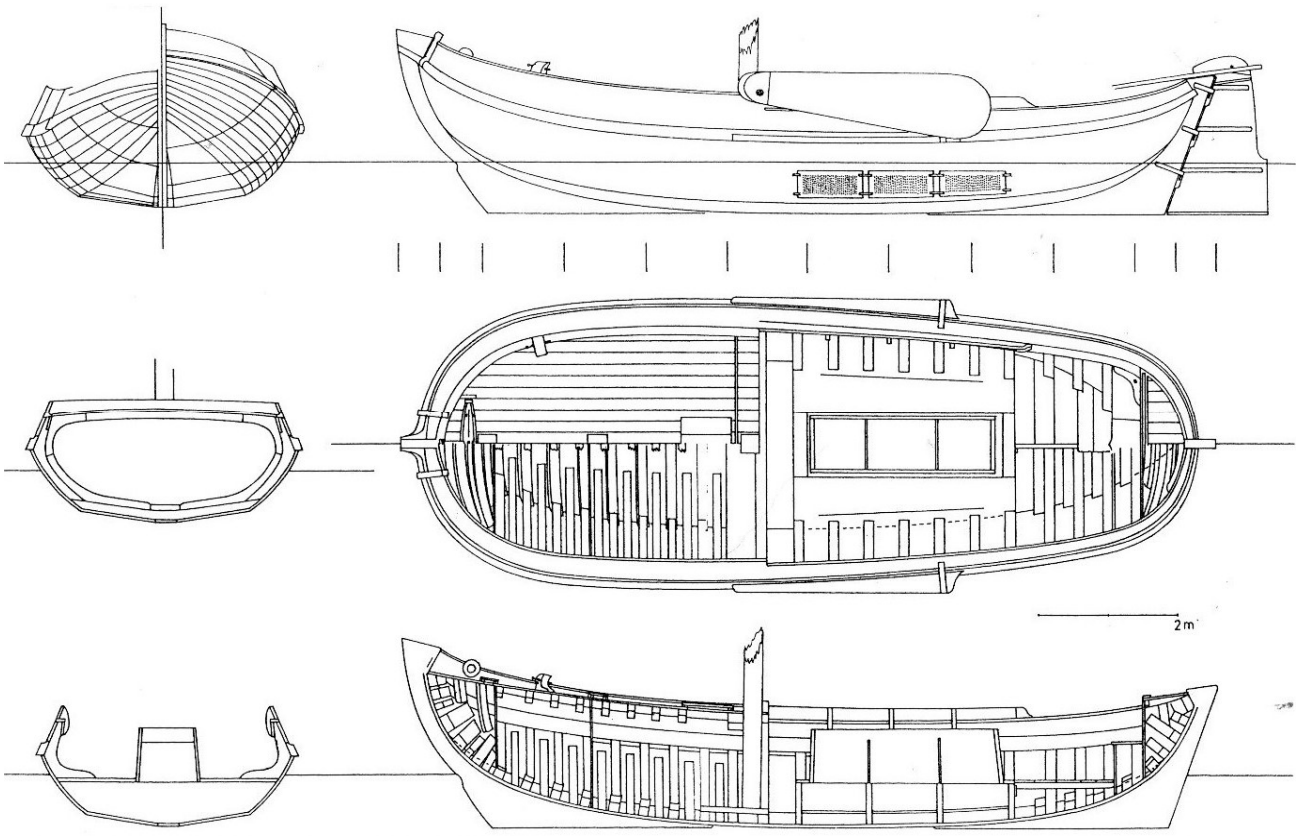
Bouwjaar;	1898
Bouwer;	Eeltje Holtrop van der Zee
Opdrachtgever;	Pieter Poepjes te Lemmer
Prijs;	1800.00 gld.

1933. Verkocht voor 500.00 gld. aan Dirk Bos te Harlingen. Vaart vervolgens onder Har.42.
1940. Verkocht aan handelaar uit Hengelo. Naam onbekend.
1949. Inkoper van Zuiderzee Museum G.Vink verkoopt de aak voor 875.00 gld. aan vier studenten, t.w. Jhr. Six van Hillegom, Homan van der Heijde, Lookeren Campagne en van Heek.
1951. Hr. Tj. Huese koopt de aak van Homan van der Heijde voor 600.00 gld.
1953. Hr. Huese laat de Jonghe Hans voor het bergingsloon ca. 400.00 gld. aan scheepsbouwer Janus Kok uit Huizen.
1970. Geheel opnieuw hersteld koopt G. Verwelius te Huizen de aak van Firma Kok.

Als visserschip is de Lemmer 39 bekend geweest als een snelle zeiler. Alhoewel schipper Poepjes niet zo'n geweldige hardzeiler was, heeft hij toch dikwijls de zwaarden van zijn schip beschikbaar gesteld bij de jaarlijkse hardzeilwedstrijden op de Lemmer. Vaak heeft de LM39 gediend als jager bij de Haringvangst. Na het sluiten van de afsluitdijk werd het schip verkocht naar Harlingen. De nieuwe eigenaar Dirk Bos, vist er mee op de wadden. In 1943 wordt het schip in zijn onderduikplaats bezuiden Harlingen door een vliegtuiggranaat getroffen op de voorsteven. Na de oorlog wordt de aak in het blik gezet. Het schip wordt echter zo slecht dat Dirk Bos een stalen schip aanschaft. En zo komt de Jonghe Hans in handen van een handelaar. Bekend is op dit moment dat de Hr. Gerlsma uit Hindelopen de aak in de Oranje sluizen aflevert, en enkele maanden later wordt het schip in Broekershaven verkocht aan de vier studenten door de heer Vink. Deze zeilen nog een jaar op het IJselmeer. Het volgende seizoen had de aak Willemstad als thuishaven. Een hachelijke reis naar Duinkerken is gelukkig goed afgelopen. Hr. Tj. Huese koopt in 1951 een vervaarloosde aak in de grachten van Delft. Zeilt vervolgens 2 seizoen op het IJselmeer, met Muiden als thuishaven. Bij slechte weersomstandigheden wordt in september 1953 op het nippertje de haven van Huizen bereikt. Hier begint de episode Kok. Na enkele jaren in de verhuur te zijn geweest gaat de aak op de kant. Hij raakt volledig in verval. Bij brand gaat een groot deel van het schip verloren. In 1963 besluit Janus Kok om een schip van Eeltje Baas uit Joure toch niet zomaar verloren te laten gaan. Met tussenpozen is er 7 jaar aan de LM39 gebouwd. Zij die bekend zijn met de historie van deze laatste houten aak, zien rijkhalzend uit naar het moment dat de Jonghe Hans weer op het IJselmeer zal opduiken.

Noot:

De scherpe lijnen van deze lemsteraak zijn zo bekend, dat in 1949 door Hr. Huisman van het Zuiderzee Museum op de werf van Ige Blom te Hindelopen het schip is opgemeten. Hierna is door Ige Blom een schaal model gemaakt dat nu in zaal 7 van het Zuiderzee Museum wordt tentoongesteld.



Constructietekening van de visaak LE 39, de Zevija, afmetingen 11,7m. x 4.05 m. Gebouwd in 1898 bij Eeltje Holtrop van der Zee te Joure voor Pieter Poepjes uit de Lemmer. (Tekening uit: Schutten, 2004, p. 423)



De familie Verwelius voer veertig jaren met deze aak en liet het schip goed onderhouden. Er kan echter een moment komen dat de eigenaar afstand wil doen van zijn jacht, hoe fraai dat ook is. Een schip als de Zevija was echter niet eenvoudig te verkopen. Verwelius besloot de bijzondere aak in 2007 daarom te schenken aan het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen. De Zevija was en is immers de enig overgebleven houten visaak die voor een Lemster visser is gebouwd en bovendien een bijzonder fraai gelijnd exemplaar van de beroemde Eeltsjebaes uit Joure. Als voorwaarde stelde Verwelius, dat het museum de aak in goede staat moest houden en moest tentoonstellen. Na enkele jaren bleek de aak echter aan groot onderhoud toe te zijn, waar het museum geen geld voor gereserveerd had. De Zevija kwam daardoor wat in verval. Dat was echter niet overeenkomstig de afspraak met Verwelius. Die liet het museum in 2013 via de rechter verplichten om de aak in goede staat te houden, zoals overeengekomen was bij de schenking. Het museum stelde voor de aak terug te geven aan de schenker, maar dat voorstel werd door Verwelius afgewezen. Er zat voor het Zuiderzeemuseum niets anders op dan de Zevija te laten opknappen. Dat groot onderhoud werd uitgevoerd door Ivor van Klink op zijn werfje in Makkum. In 2015 mocht de Zevija weer gezien worden en Ivor werd werfbaas op de klassieke scheepswerf De Hoop in Workum, waar hij Harold de Lange opvolgde, die brandweerman in Leeuwarden werd.



Makkum, 2014. Bij de opknapbeurt van de Zevija heeft Ivor van Klink onder meer het berghout vernieuwd. (Foto: SdZ)



Workum, 2019. De Zevija in de Blazerhaven tegenover de scheepswerf van Ivor van Klink.

Het oorspronkelijke werkschip LE 39 is door Janus Kok in 1970 omgetoverd tot een fraai zeiljacht. De vorm van de romp van Eeltsjebaes uit 1898 is uiteraard gehandhaafd. Opvallend is de fraaie, geveegde belijning van de romp.



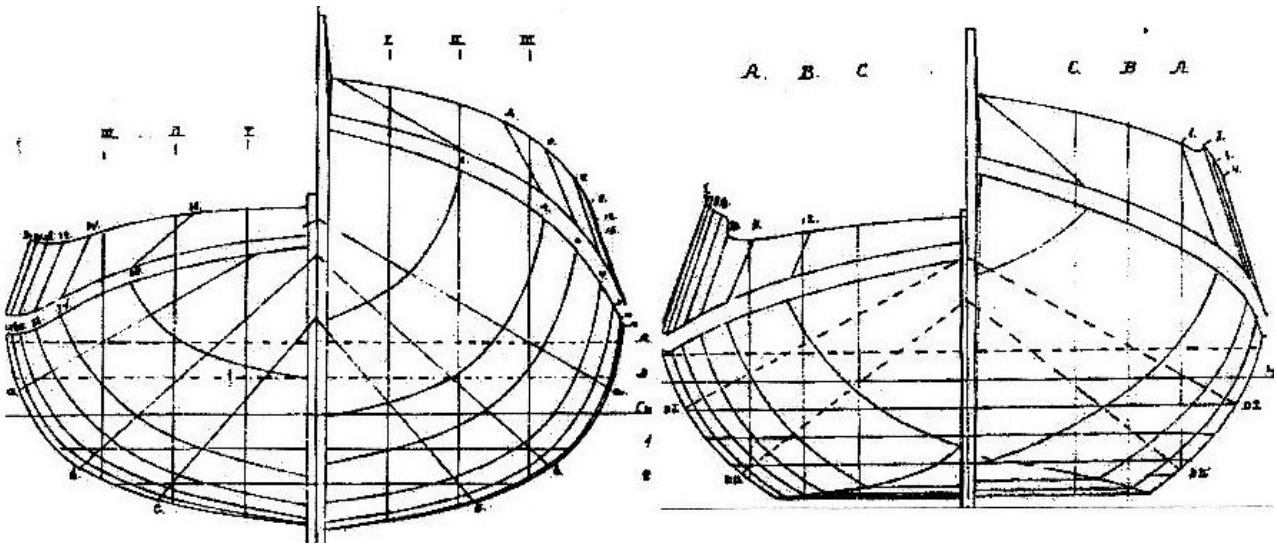
3. De overgang van hout naar ijzer

Begin 1900 waren veel houten aken en aakjes in De Lemmer aan vervanging toe. Buiten Friesland werden schepen reeds met veel succes gebouwd van ijzer. Friese werven gingen laat over op ijzerbouw, maar vanaf 1900 wel massaal. Vooral toen bleek dat schepen van het moderne staalijzer goed bevielen. De eerste ijzeren schepen in de 19e eeuw werden gebouwd van 'Engels ijzer', ook wel 'puddelijzer' genoemd. Dat ijzer was gemaakt in een 'puddeloven'. Het werd daarin niet gesmolten, maar verhit tot een gloeiende, deegachtige massa. Door het te smeden of te walsen, werd de kwaliteit ervan beter ('puddelen' = omroeren). Toch bleven er zo veel verontreinigingen in het ijzer en was de structuur niet homogeen. Het ijzer was gelaagd, hard en bros. De geklonken ijzeren bruggen en ijzeren vuurtorens uit de 19e eeuw waren van puddelijzer gemaakt. Schepen van puddelijzer die een aanvaring kregen, deukten niet. Het ijzer scheurde. Na 1902 werd er geen puddelijzer meer gemaakt. Er werd aan het einde van de 19e eeuw een betere kwaliteit ijzer gemaakt door ijzererts in een oven volledig te smelten, waardoor de structuur homogeen werd. Vervolgens werd het ijzer tot staalplaten gewalst. Dat staalijzer was zachter en taaier dan het Engelse smeedijzer. De staalijzer platen konden goed gebogen worden. Bij een aanvaring scheurde dit ijzer niet, het schip liep slechts deuken op die weer te herstellen waren. Het koolstofgehalte van deze staalplaten lag echter te hoog om ze goed te kunnen lassen. Staalijzeren schepen werden daarom geklonken. Het lassen van schepen werd pas mogelijk toen vanaf ongeveer 1930 staalplaten werden gemaakt met een koolstofgehalte van minder dan 0.1 % C.

Friese werven stappen over op de ijzeren scheepsbouw

De Friese werven stapten massaal over op ijzerbouw, toen dit nieuwe staalijzer aan het einde van de 19e eeuw beschikbaar kwam. Jan Bos bouwde in Echtenerbrug op zijn nieuwe werf reeds vanaf 1893 in ijzer. In 1899 leverde hij een zestal ijzeren visaken aan Lemster vissers, waaronder de LE 15 voor Andries de Blauw en de LE 30. De vormen van de houten aken werden bij ijzerbouw zo nauwkeurig mogelijk gekopieerd.
Dat leverde wel technische problemen op, zoals het maken van holle stevens, het berghout en de stuiten en de aansluiting van de gangen op de stevens. De holle ruimtes werden aanvankelijk open gelaten. Het U-profiel van de stevens en het berghout werd vervolgens met hout opgevuld en ook vaak met cement. De knik in de kim, zoals alle houten visaken die hadden, was voor ijzerwerkers een technisch probleem, omdat de ijzeren delen geklonken moesten worden en het aanbrengen van een lengteknik in de rand van een gebogen gang bewerkelijk was.
De oplossing voor die knik was echter eenvoudig. De ijzeren aakjes werden systematisch gebouwd met een ronde kim. Die vorm gaf in ijzer geen problemen en was voor een werkschip zelfs een fraaie vormgeving. Houten aken werden gebouwd met een vlakke bodem met een beetje lift naar de kim. De boorden stonden vervolgens onder een stompe hoek op het vlak. Houten aakjes kregen daarmee een knik in de kim. Bij de grote Wieringeraken die voor de visserij werden gebouwd bij Zwolsman in Makkum en

Workum en bij Wijbrands in Hindeloopen, was die spantvorm nog meer uitgesproken dan bij de visaakjes voor het binnenwater. Het grote verschil in vormgeving tussen houten en ijzeren aken werd daarmee de spantvorm. Houten aken hadden een knikspant, terwijl ijzeren aken een rondspantmodel kregen.



Links een ijzeren aak (De Dolfijn van Gebr. De Boer, 1929) en rechts een Wieringeraak. (Uit: Kersken, 1963)

De ijzeren aken leken (boven water) alleen qua uiterlijk sterk op hun houten voorgangers. Ze werden echter heel anders in elkaar gezet dan de houten aken. Dat was vooral aan de binnenkant te zien. Bij de ijzeren aken zag je geen zware leggers en krommers, maar dunne, gebogen spanten. IJzeren schepen werden niet 'op het oog' met behulp van enkele mallen gebouwd, maar van tekening. Vanaf de tekening werden de spanten op ware grootte 'uitgeslagen' op de vloer in de werkplaats, waarna hoekijzers langs de voorgetekende vormen werden gebogen tot spanten die op de kiel geplaatst werden. In kop en kont draaiden de spanten met de ronding van de boegen mee. De huidgangen werden om de spanten gebogen en vastgezet. Het spantenplan was bij ijzerbouw bepalend voor de vorm van het casco.
Dat was dus anders dan bij de houtbouw, waar de leggers en krommers pas achteraf in de romp werden aangebracht en de bouw een meer organisch dan planmatig karakter had. De planmatige ijzerbouw vanaf tekening maakte het mogelijk schepen in serie te bouwen, wat de kosten drukte. Ook konden de schepen in ijzer groter worden gebouwd dan in hout. Voor de Lemsteraken was dat niet van belang, maar wel voor de bouw van zeeschepen. Bij de Gebroeders De Boer in Lemmer werd bij de bouw van visaken wel gebruik gemaakt van de bouwmallen van eerdere ontwerpen. Seriebouw in de tijd, wat ook kosten bespaarde. Om de in Friesland overal in gebruik zijnde visaak te ontwikkelen tot een aak die zeewaardig genoeg was voor de Zuiderzee, hoefden de werfbazen niet lang na te denken. Op de Zuiderzee werden in de 19e eeuw reeds jarenlang visaken gebruikt. Zwaar gebouwde Wieringeraken en blazers, die goed voldeden bij de visserij op het wad en in de zeegaten. Rond 1840 zijn de blazers ontwikkeld op de werf van Willem Everts Zwolsman in Makkum. Diens zoon Ulbe begon in 1892 voor zichzelf in

Workum, binnen de sluis. De zeewaardigheid van deze aken werd vooral bepaald door een flinke waterverplaatsing (zware bouw), een goede stabiliteit, voldoende drijfvermogen (een hoog vrijboord en vooral een hoge kop) en een relatief klein en laag tuig. Dat was de traditionele manier om een schip zeewaardig te maken. Het tuig laag houden en de romp groter, zwaarder en met wat meer zeeg, zodat kop en kont hoger op kwamen en het schip minder snel 'groen water' overnam. Toen de Lemster vissers steeds vaker het ruime water opzochten, was de formule om een geschikt schip te maken voor dat water dus bekend. De bij de vissers populaire visaak voor het binnenwater moest groter en vooral de kop moest hoger. Dat was voor de werfbazen geen probleem. De ronde kimmen van de ijzeren Lemsteraken waren niet alleen een praktische, bouwtechnische aanpassing voor de ijzerbouwers, omdat zij de gangen zo dakpansgewijs gemakkelijker konden klinken. De ronde kimmen betekenden ook een verandering in de vaareigenschappen van de aak. Een houten Lemsteraak met een platte bodem steekt minder diep dan een ijzeren Lemsteraak met een rondspant. Zo'n houten aak was daarmee geschikter voor gebruik in ondiep getijdenwater.

Bij een ondiep schip ligt het zwaartepunt van de romp echter hoger dan bij een rondspant schip dat ietsje dieper steekt. Dat heeft gevolgen voor de zeileigenschappen op zee. Bij de ijzeren aken lag het zwaartepunt van de romp door de spantvorm weliswaar lager dan bij de houten aken met platte bodem, maar de ronde kimmen van de ijzeren aken leidden tot een heel andere vormstabiliteit dan de hoekige kim van een houten aak. Door de ronde spantvorm ging het schip onder zeil gemakkelijker op één oor. Een ronde aak was ranker. Een houten aak bleef bij aantrekkende wind langer rechtop varen door de grote vormstabiliteit die het schip had met die vlakke bodem en die knik in de kim. Voor een visser die op zee zeilde, was een stijf schip met een grote aanvangsstabiliteit echter geen voordeel. Die stabiliteit zorgde voor een ruwe, schokkerige beweging in de golven. De ronde, soepele spantvorm van de ijzeren Lemsteraken leidde weliswaar tot iets minder aanvangsstabiliteit, maar tevens tot een meer soepele gang door de golven, terwijl de uiteindelijke stabiliteit van het schip door het diepliggende zwaartepunt niet minder was dan van een houten aak.
Een vlak gebouwde houten aak blijft lang rechtop varen, maar kan in een windvlaag plotseling gevaarlijk overhellen. De wat dieper stekende, rondspant ijzeren aak ligt bij wat wind eerder op één oor, maar gedraagt zich plezieriger in de golven en vangt windvlagen soepeler op.
De ronde spantvorm leidde ertoe, dat het schip schuiner kon zonder gevaar te lopen te kenteren. Wel moest de schipper voorkomen dat hij water schepte. Het boeisel liet men daarom meer naar binnen vallen, zodat onder helling varend een verticaal boord het water tegen hield.

Scheepswerven in ontwikkeling

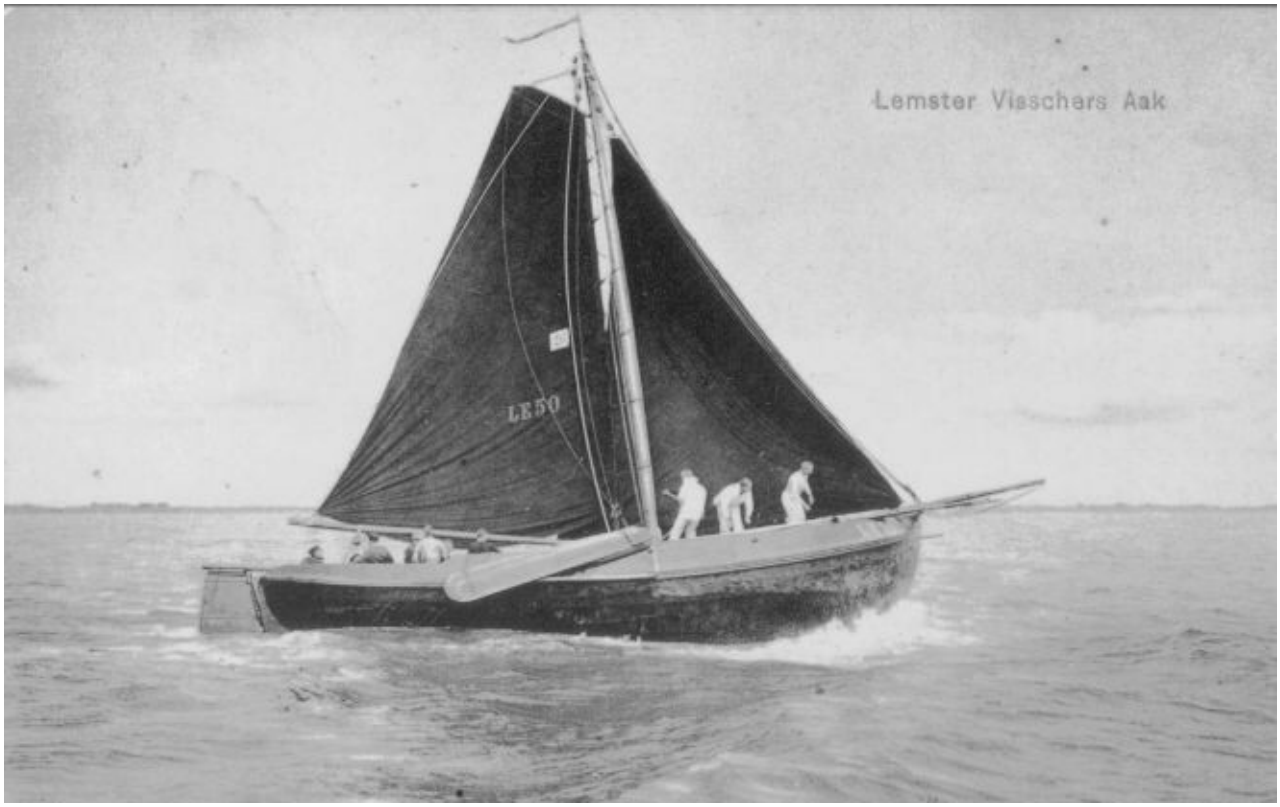
Schepen zijn er niet uit zichzelf. Ze moeten gemaakt worden. De ontwikkeling van een scheepsmodel is mensenwerk. Hoewel de ontwikkeling van de Lemsteraak paste in die tijd, 'er was een markt voor', en aansloot bij een regionale scheepsbouwtraditie, moesten

er toch altijd weer individuele scheepsbouwers zijn die vanuit die streekgebonden traditie het initiatief namen om met iets nieuws te komen. Zonder ondernemende werfbazen die hun kansen grepen, zouden er geen Lemsteraken zijn geweest, hoezeer die 'nieuwe' aak ook aansloot bij reeds bestaande scheepsvormen. Voor de ontwikkeling van de ijzeren Lemsteraak zijn tenminste vier scheepsbouwers van groot belang geweest: Jelle Croles uit IJlst, Auke van der Zee uit Joure, Jan Bos uit Echtenerbrug en de gebroeders De Boer uit De Lemmer.

Jelle Jelles Croles (1826-1900) breidde zijn werf in 1895 uit voor ijzerbouw en bouwde in 1898 een ijzeren Lemsteraak voor Siemen Spaan. Een jaar later liepen bij hem ook de LE 75 en de LE 37 van stapel. Auke van der Zee was al enige jaren werfbaas in Joure en nam in 1900 de werf van zijn beroemde vader Eeltjebaas over. Hij begreep beter dan zijn vader de tekenen van zijn tijd. Hij wist dat hij moest overschakelen van hout op ijzer en wel direct. Reeds in 1901 gleden bij hem de eerste ijzeren scheepjes van de helling. Jan Jans Bos (1844-1910) uit Echtenerbrug was er nog vroeger bij. Aanvankelijk had hij in 1890 een werfje op "de Hoek", een buurtje aan het begin van de Pier Christiaansloot, bij het riviertje de Tjonger, direct ten noordoosten van Langelille. Zijn werfje lag naast het kettinghuis waar tol werd geheven bij schepen die Friesland wilden binnenvaren. Bij het tolhuis had de kettingbaas over het water een zware ketting gespannen. Die ketting ging pas neer nadat er door de schipper betaald was om Friesland binnen te varen. Jan Bos kwam uit het nabijgelegen Oldelaemer.
Na zijn eerste werfje op 'de Hoek' verhuisde hij in 1892 ietsje meer naar het noorden aan de Pier Christiaansloot. Hij nam het werfje aan de noordkant van Echtenerbrug over, vlakbij het Tjeukemeer. Daar begon hij in 1893 als eerste Friese scheepsbouwer een ijzeren scheepsbouwwerf.



Echtenerbrug, de scheepswerf van Bos aan de Pier Christiaansloot.



De Lemmer, ca. 1910. De **houten visaak LE 50** *van Hidde Koornstra in de wedstrijd.*



De Lemmer, ca. 1950. De **staalijzeren visaak LE 50**, *die dat nummer kreeg in 1946, toen de gebroeders Poepjes dit schip (ex-LE 3) hadden overgenomen.*

Jan Bos was een gedreven man die zich ergerde aan het conservatisme van het Friese ondernemerswereldje en de politici in Friesland. In de *Hepkema's Courant* van september 1899 schreef hij een scherp getoonzette brief, waarin hij zich als ijzerbouwer beklaagde over zijn afhankelijkheid van het buitenland. Hij wilde een ijzerfabriek in Heerenveen voor scheeps- en smidsmateriaal. "Als dat zou gebeuren, kon de gemeente Schoterland haar armbestuur bijkans opheffen en haar hoofdelijke omslag met de helft verlagen, want er zal werk en brood in overvloed komen. Gij, leiders van meetingen en vergaderingen, werkt ook mede tot de oprichting van fabrieken in Nederland. De veenboer kan zijn arbeider geen behoorlijk bestaan meer geven, de greidboer ook niet, de fabrieken alleen kunnen hier een uitkomst zijn." Dat was de mening van J.J.Bos, scheepstimmerman in Delfstrahuizen. In datzelfde jaar 1899 zou Jan Bos nog een zestal staalijzeren aken bouwen voor Lemster vissers. Goede zeilers die ook nu nog als jacht in de vaart zijn. Ruim 10 jaren later nam A.P. van der Werff de werf over. De gedreven Jan Bos had tevens een moeilijk bestaan en was aan de drank geraakt. De werf in Echtenerbrug werd na zijn overlijden failliet verklaard en overgenomen door een telg uit een dynastie van Friese scheepsbouwers, door een van de Van der Werff-en die in die tijd overal in de provincie werven hadden. Van der Werff is in 1960 met de werf in Echtenerbrug gestopt. Hij verkocht zijn bedrijf aan Wind, die zich toelegde op de recreatievaart. In 1968 is de grote timmerloods afgebroken en vervangen door nieuwe loodsen.



IJlst, 1912, 1913. IJzeren scheepsbouw bij Zwolsman, op de voormalige werf van Croles. (Foto: Tresoar)

Bij Jan Bos werden reeds in de 19e eeuw diverse staalijzeren aken voor Lemster vissers gebouwd. Dat was in dezelfde tijd dat ook Jelle Croles ijzeren aken bouwde en iets eerder dan Auke van der Zee en de Gebroeders de Boer daartoe in staat waren. Jelle Croles overleed in 1900, twee jaren na de bouw van zijn eerste ijzeren Lemsteraak voor Siemen Spaan, een schip dat gefinancierd werd door Poppe de Rook. Zijn zoon zette de werf voort, maar niet voor lang. In 1911 verkocht hij de ijzeren scheepsbouw in IJlst aan Willem Everts Zwolsman, die de werf omvormde tot 'De Friesche Scheepsbouw Mij.'

In De Lemmer begon Pier Klazes de Boer (1837-1904) in 1876, op 29-jarige leeftijd, een werfje voor houtbouw. Hij kon dat bekostigen uit de erfenis van zijn schoonmoeder. Op zijn werfje in De Lemmer, ingeklemd tussen de zeedijk en de Rien, bouwde hij in 1877 zijn eerste houten 'botaak', een scheepje van 36 voet lengte, bijna 11 meter. Botaken onderscheidden zich van gewone visaken door de grote gaten in de kaar, waardoor het water in de bun ververst werd. Bij de gebruikelijke kleine gaatjes gebeurde het dat de botjes in de bun die tegen het rooster aanlagen, de doorstroming belemmerden. In 1899 was Pier de Boer reeds begonnen met de bouw van een tweetal ijzeren aken, die in 1900 gereed kwamen. Ze werden gekocht door de vissers Willem van der Bijl (LE 28) en Steven Visser (LE 74). Deze ijzeren schepen werden, anders dan de houten aken, niet meer 'op het oog' gebouwd, maar volgens tekening. Pier had zijn zoon Dirk daartoe naar Papendrecht gestuurd om daar bij scheepsontwerpers te leren tekenen. Na een maand moest Dirk alweer terugkomen, want er moest gewerkt worden. Dirk tekende de eerste ijzeren aken die Pier bouwde op zijn houtwerf. Het waren niet de beste en ook niet de mooiste aken van De Boer. Te zwaar en te traag, maar wel sterk. Zijn huwelijk met de op de werf invloedrijke Sjoerdje Visser liep in dat jaar, 1900, echter op de klippen, mede door de drankzucht van Pier. De werf werd met de echtelijke scheiding gesplitst. Sjoerdje Visser bouwde vervolgens op haar deel van de werf een derde ijzeren aak, de LE 56, een aak voor Joh. Sterk die als LE 17 verhuurd werd aan Sake Visser en twee aken voor Zeeuwse vissers. De vier zonen van Pier en Sjoerdje (Harm, Klaas, Dirk en Hendrik) namen echter het initiatief over. Zij kochten zowel hun vader Pier als hun moeder Sjoerdje uit en zetten het bedrijf in 1901 voort als de scheepswerf Gebroeders De Boer. Naast het oude werfje aan de Zeedijk lieten zij een nieuwe scheepswerf bouwen die geheel gericht was op de bouw van ijzeren aken. De jongste van de vier gebroeders, Hendrik, specialiseerde zich in het ontwerpen en tekenen van de schepen. Hij kreeg tekenles in Leidschendam. Door zijn ontwerpen werd de werf geroemd om haar mooie aken. De Lemsteraak is vooral bekend geworden dankzij de visaken die bij de gebroeders de Boer van de helling gleden. In latere jaren zijn er op hun werf ook vrachtschepen gebouwd. In 1925 werd het bedrijf Gebroeders de Boer beëindigd, maar de oudste, Dirk de Boer, bleef op de helling met zijn zoon Arie. Die is tot 1960 met de werf doorgegaan, waarna het bedrijf werd overgenomen door de firma Poppen, die er in het jaar 2000 mee ophield in verband met de nieuwe milieueisen voor zijn bedrijf. Friese werven waren laat in de overgang naar ijzer. Om houtbouwers vertrouwd te maken met de nieuwe technieken van ijzerbouw, moest er flink omgeschoold worden. De Friese scheepsbouwers leerden

het vak in Amsterdam (Gebr. Van Vlissingen) en bij Kinderdijk (Fop Smit), waar de scheepsbouwers al vijftig jaar ervaring hadden met de techniek van ijzerbouw. Ook konden ze terecht bij werven in Groningen, bijvoorbeeld bij Vierverlaten, die eerder om waren gegaan dan de Friese scheepsbouwers.

De Groningers zelf hadden het weer geleerd van de Duitsers, vlak over de grens, in Papenburg. Daar bouwden ze in de 19e eeuw net als in Nederland houten schepen voor het vervoer van turf, maar in 1872 besloot de scheepsbouwer Meyer in Papenburg over te stappen op ijzeren schepen met stoommachines. Van de twintig werven bij Papenburg uit de tijd van de houtbouw is alleen de Meyerwerf die op ijzer overstapte, nog over. Nu is dit familiebedrijf een wereldspeler op gebied van cruiseschepen en bijzondere tankers. Daar, bij de familie Meyer, konden de Groninger scheepsbouwers zien hoe de ijzeren scheepsbouw in z'n werk ging. Daar zagen ze, dat de bouw van een ijzeren schip met kracht en geweld gepaard ging, in tegenstelling tot de bouw van houten schepen. IJzerbouw bracht heel andere technieken met zich mee. IJzerwerkers gebruikten ander gereedschap. Ze knipten de platen, persten en klopten het ijzer rond, ponsten gaten, verhitten, hamerden en klonken, om zo, met vuur en geweld, het ijzer de gewenste vorm te geven en de delen met elkaar te verbinden. Zo'n werkwijze was de houtbewerker vreemd. Houtbouw was een stil gebeuren, waar ijzerbouw veel lawaai voortbracht.

Niet iedere scheepstimmerman was vanwege dit soort verschillen geschikt voor ijzerbouw. Er was begin 1900 bij de Friese werven daarom veel vraag naar goede ijzerwerkers. Natuurlijk hadden de scheepsbouwers die overstapten van houtbouw op ijzerbouw die nieuwe technieken niet direct in de vingers. Zij leerden bij ijzerwerven elders, maar de beste leerschool was de praktijk op de eigen werf. Dat zag je vervolgens aan de schepen. De eerste aken van De Boer waren zeker niet zijn mooiste. Die van Bos evenmin. De eerste visaakjes die Auke van der Zee bouwde, leden zichtbaar aan kinderziekten op gebied van de vormgeving en materiaalbehandeling. Op de voormalige houtwerven moest de ijzerbouw eerst een vertrouwde techniek worden voordat er fraaie schepen van de helling gleden. Dat was aanvankelijk nog niet het geval. De ervaring met ijzerbouw ontbrak. Er werd wel veel nieuw personeel in dienst worden genomen, "ijzerwerkers", maar die hadden aanvankelijk ook maar beperkte ervaring met ijzerbouw.

Anton van der Werff, oud-directeur van de scheepswerf Volharding in Stavoren, merkte in een gesprek met Johan Salverda op: "Mijn pake komt uit Drachten, van de Dwersfeart. Later is hij naar Warga verhuisd. Pake bouwde skûtsjes en pramen. Het was net in die tijd van de overgang van houten naar ijzeren skûtsjes. Die eerste ijzeren skûtsjes zie je nog wel eens varen. Je haalt ze er zo uit. Ze zijn gebouwd op een manier wat je nu multi-knikspant zou noemen. Die 'knikkige' vorm hadden ze van de houten skûtsjes. Die werden gewoon nagebouwd. Dat was wat gemakkelijker. Je hoefde de gangen maar één kant op te buigen. Later, toen men de techniek van ijzerbouw wat beter onder de knie kreeg, werden de skûtsjes wat ronder." (Salverda, 1986, p. 89)

Visaak TD 2 uit Eernewoude

Bouw:	**Jan Oebeles van der Werff. Scheepswerf aan het Buitensvallaat te Drachten. Bouwcontract getekend op 6 december 1909**
Ontwerp:	**Jan Oebeles van der Werff**
Naam:	**'Neeltje', naar de vrouw van Auke Veenstra**
Opdrachtgever:	**Auke Veenstra, visser en handelaar te Eernewoud**
Functie:	**visaak voor het binnenwater en in 1911 voor de Zuiderzee geregistreerd in de gemeente Tietjerksteradiel als TD 2**
Afmetingen:	Lengte 40 voet = 11.32 meter, Breedte 15.5 voet = 4.52 meter.

Geschiedenis:

De visaak die Auke Veenstra in 1909 liet bouwen in Drachten, viel op door z'n lengte van 40 voet. Normaal zijn visaken voor de binnenvisserij 23 – 32 voet, zo tussen de 6.50 en 9.20 meter lengte. Visaken van 40 voet werden gebouwd voor de visserij op zee. De Lemsteraken hadden meer zeeg, een smaller vlak en een iets wekere kim dan de ijzeren visaak die Van der Werff bouwde voor Veenstra. De Wieringeraken van Zwolsman waren veel lomper en zwaarder dan de visaakjes voor het Friese binnenwater. De 'Neeltje' was qua vorm een visaak voor het binnenwater, maar wel met een ongebruikelijke lengte.



Lijst van een reeks schepen gebouwd door VAN DER WERFF - Buitenst verlaat,

waarvan bestekken, gedeeltelijk met tekeningen, in het Fries Scheepvaart Museum aanwezig zijn;
de jaartallen betreffen het jaar van de verstrekking van de opdracht of die van het vervaardigen van de tekening.

[verscheidene van deze schepen zijn nu nog in gebruik voor de recreatie, zoals eerder in dit hoofdstuk vemeld.]

1. "Houten Schuitje" van 50 voet voor Heinze BOUKES. 15 maart 1857.
2. "Houten Schip" van 58 voet voor D. DRAAIJER. 4 maart 1874.
3. "Houten Schuitje" van 48 voet voor Pieter DE VRIES. 7 oktober 1876.
4. "Houten Schip" van 46 voet voor Lutzen K. V.D. BERG. augustus 1882.
5. "Houten Schip" van 46 voet voor R.K. SEINSTRA. 5 mei 1884.
6. "Houten Schip" van 49 voet voor

35. "Staalijzeren Tjalkschip" van 85 voet voor een onbekende opdrachtgever. 21 juni 1905.36. "Staal Ijzer Roefschip" van 55 voet voor A. HAARSMA te Warten. augustus 1905.
37. "Ijzeren Roefschip" van 55 voet voor Berend BOOM te Oostermeer. 4 december 1905.
38. "Ijzeren Roefschip" van 53 voet voor W.J. BROUWER. 2 januari 1906.
39. "Ijzeren Roefschip" van 55 voet voor Hattum HOEKSTRA. Met aantekening dat hetzelfde schip later ook voor P. Brouwer is gebouwd, alleen dan 3

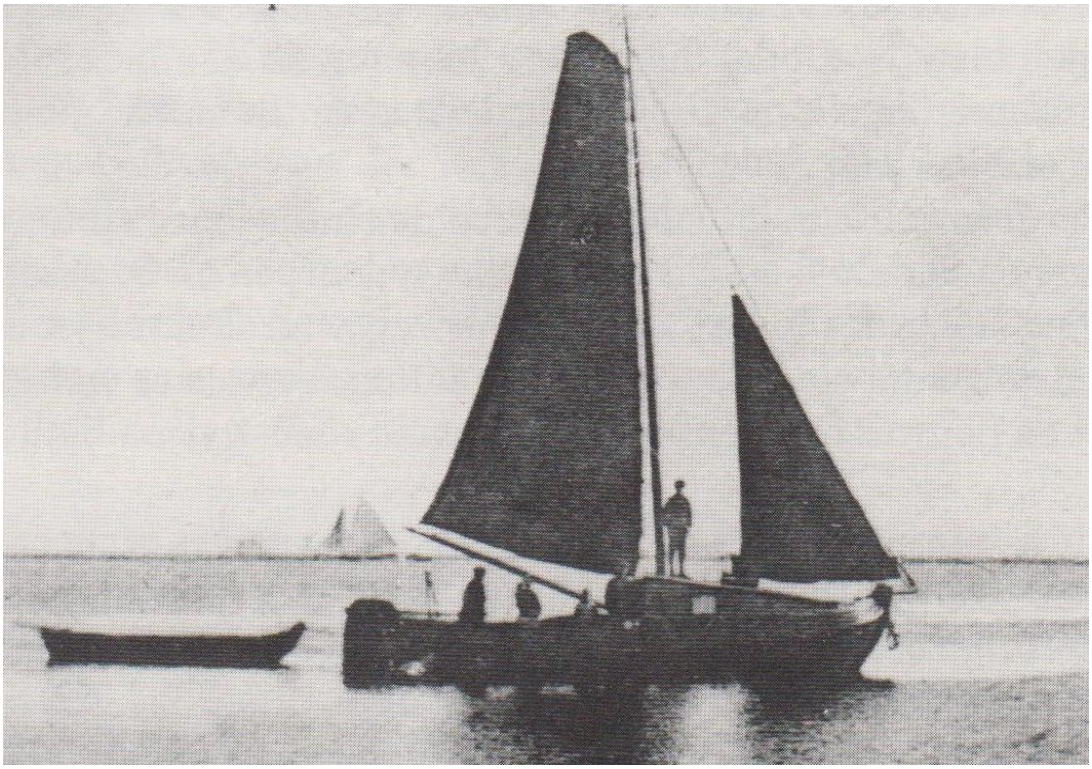
Voor volgende vermeldingen is geen datum bekend – alleen, dat de schepen in de periode 1900 - 1935 gemaakt zijn:

67. "Ijzeren praam" van 33 voet voor B. DE BOER.
68. "Ijzeren Beurtschip van 40 voet voor Marten J. VAN DER ZEE en P.S. van Houten.
69. "Ijzeren praam" van 42 voet voor Geert BOSMA.
70. "Ijzeren bok" van 43 voet voor J.W. V.D. PAL.
71. "Ijzeren Schip" van 44 voet voor Oene

In het **'Werf(f)boek'** dat A. van der Werff in 2009 publiceerde is niet alleen de geschiedenis van de scheepsbouwersfamilie Van der Werff opgenomen, maar staan ook lijsten van gebouwde schepen. De werfboeken van scheepswerf 'De Nijverheid' aan het Buitenstvallaat worden bewaard in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek. Onder nummer 52 is de "staalijzeren Visschersaak" opgenomen, die Jan Oebeles van der Werff in 1909 voor opdrachtgever Auke Veenstra bouwde.

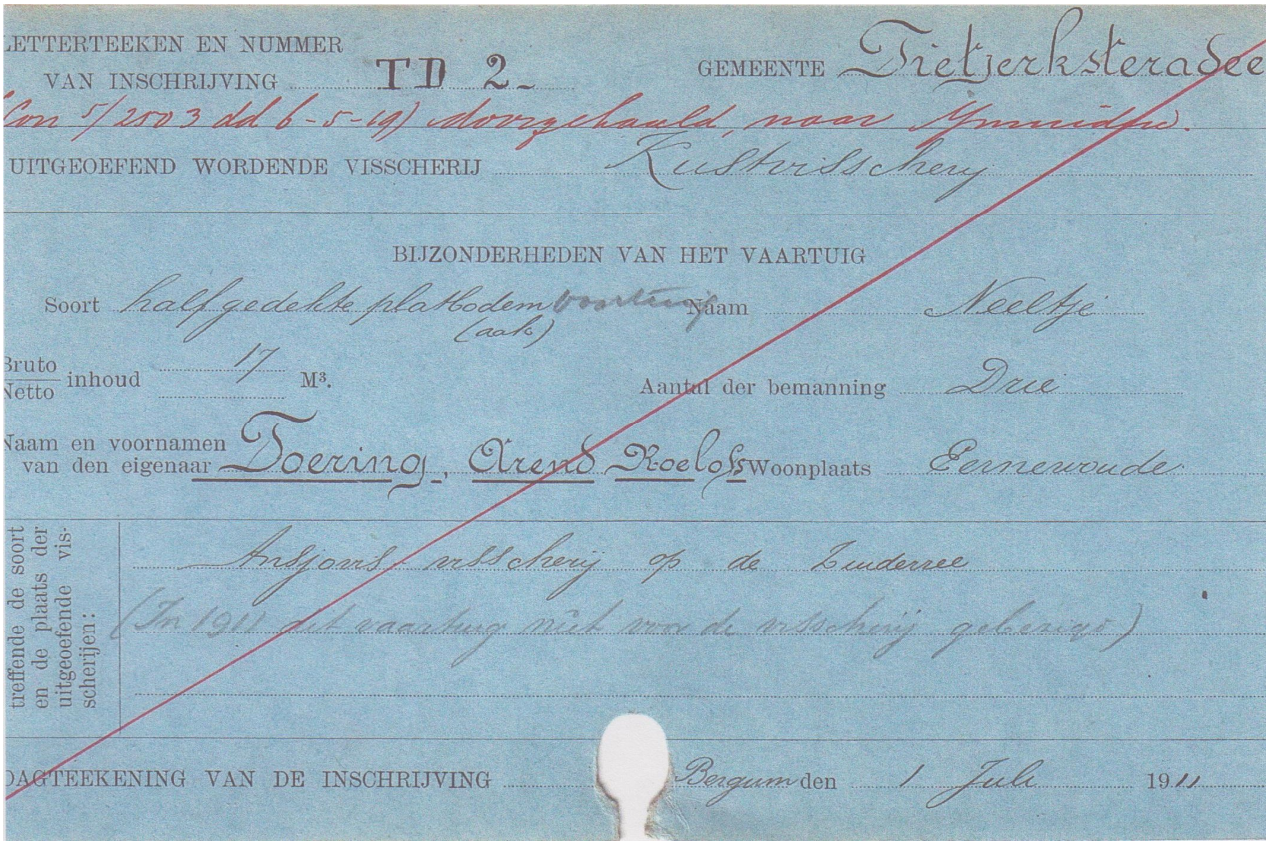
51. "Staalijzeren Roefschip" van 60 voet voor
J. VISSER te Ferwerd. 1 oktober 1909.
52. "Staalijzeren Visschersaak" van 40 voet voor
Auke VEENSTRA te Earnewâld. 6 december 1909.
53. "Staalijzeren Roefschip" van 62 voet voor
Eelke BOSMA. 26 juli 1910.
54. "Staalijzeren Aardappelschip" van 45 voet voor
J.S. Bergsma te Warten. 28 augustus 1910.
55. "Staalijzeren Vischersaak" van 32 voet voor
H. TOERING te Earnewâld. 23 november 1910.

Uit: A. van der Werff: Werf(f)boek, Den Haag, 2009. p.16.



Langweerder Wielen, 1921. Arend Roelofs Toering op de **TD 1**. *Voor de mast staat Roel Toering. (Foto: Arend Toering, kleinzoon van Arend Roelofs Toering. De afbeelding is ietsje uitvergroot van een ansichtkaart.)*

Veenstra was zelf visser en handelaar. Op de 40-voets aak uit Drachten liet hij zijn zwager, Arend Roelofs Toering uit Eernewoude vissen op de Zuiderzee (visserijregistratie voor de Zuiderzee in 1911 voor Arend Toering: TD 2), terwijl hij zelf blijkbaar wel eens op de Zuiderzee viste met de kleinere aak die Arend Toering rond 1910 bij Auke van der Zee in Joure had laten bouwen (visserijregistratie gemeente 1911 voor Feenstra: TD 1). Auke Veenstra is geboren in Irnsum op 2 april 1876 en overleed in Drachten op 13 maart 1953. Hij trouwde in 1907 met Neeltje Toering, dochter van Keimpe Willems Toering en Jantje Roelofs Mast. De Eernewoudster visser Arend Roelofs Toering was een neef van Neeltje Toering. Voor Toering was De Lemmer de uitvalsbasis om ansjovis te vangen.



LETTERTEEKEN EN NUMMER VAN INSCHRIJVING TD 2 GEMEENTE Tietjerksteradeel

(Con 5/2503 dd 6-5-19) doorgehaald, naar IJmuiden.

UITGEOEFEND WORDENDE VISSCHERIJ Kustvisscherij

BIJZONDERHEDEN VAN HET VAARTUIG

Soort halfgedekte platbodem voortuig (aak) Naam Neeltje

Bruto / Netto inhoud 17 M³. Aantal der bemanning Drie

Naam en voornamen van den eigenaar Toering, Arend Roelofs Woonplaats Eernewoude

treffende de soort en de plaats der uitgeoefende visscherijen: Ansjovis-visscherij op de Zuiderzee

(In 1911 dit vaartuig niet voor de visscherij gebezigd)

DAGTEEKENING VAN DE INSCHRIJVING Bergum den 1 Juli 1911

Visserijregistratie van Arend Toering bij de gemeente Tietjerksteradeel. In 1911 werd de Zuiderzee formeel een kustwater en moesten alle vissers zich opnieuw laten registreren. Dat jaar is Toering overigens niet met zijn aak op de Zuiderzee actief geweest. In 1919, na W.O. I, werd de aak uitgeschreven en is hij verkocht naar IJmuiden.

Toering deed zijn aak na de Eerste Wereldoorlog, in 1919, van de hand. Op zijn Visserijregistratie is vermeld dat hij zich op 6 mei als kustvisser in Tietjerksteradeel liet uitschrijven en dat de aak naar IJmuiden ging. Arend Toering bleef na 1919 binnenvisser in Eernewoude. Decennia later breken enige liefhebbers van ronde schepen zich het hoofd over de oorsprong van een fraai gelijnde 'boeier' die ontdekt is in een Engelse haven. Ze vinden later een naamplaat van jachtwerf wed.J. Boot uit Woubrugge, maar de voorgeschiedenis van deze 'boeier' blijft ongewis. Doordat er vooral gezocht werd naar 'een boeier', zag men blijkbaar niet dat de romp van het schip duidelijk die van een visaak voor het Friese binnenwater is. Wel werd de geschiedenis van dit schip vanaf omstreeks 1929 beter bekend. Na de vermoedelijke verbouwing tot boeierjacht in Woubrugge werd het schip via IJmuiden naar Frankrijk gebracht, met als thuishaven Honfleur, Normandië. Vijf jaren later, in 1934, werd de boeier verkocht aan D.G. Dowling in Engeland en geregistreerd in het Register of the Port of London onder nr. 163534. Uit dit Register blijkt de 'boeier' in de jaren die volgden nog tien andere eigenaren te krijgen. Het jacht lag aanvankelijk in de Thamesmonding, maar ook wel op de Solent en de River Hamble in Zuid Engeland. Na de oorlog woonde er zelfs een Canadees met zijn gezin op de 'boeier' en werd ermee langs de kust gezeild.

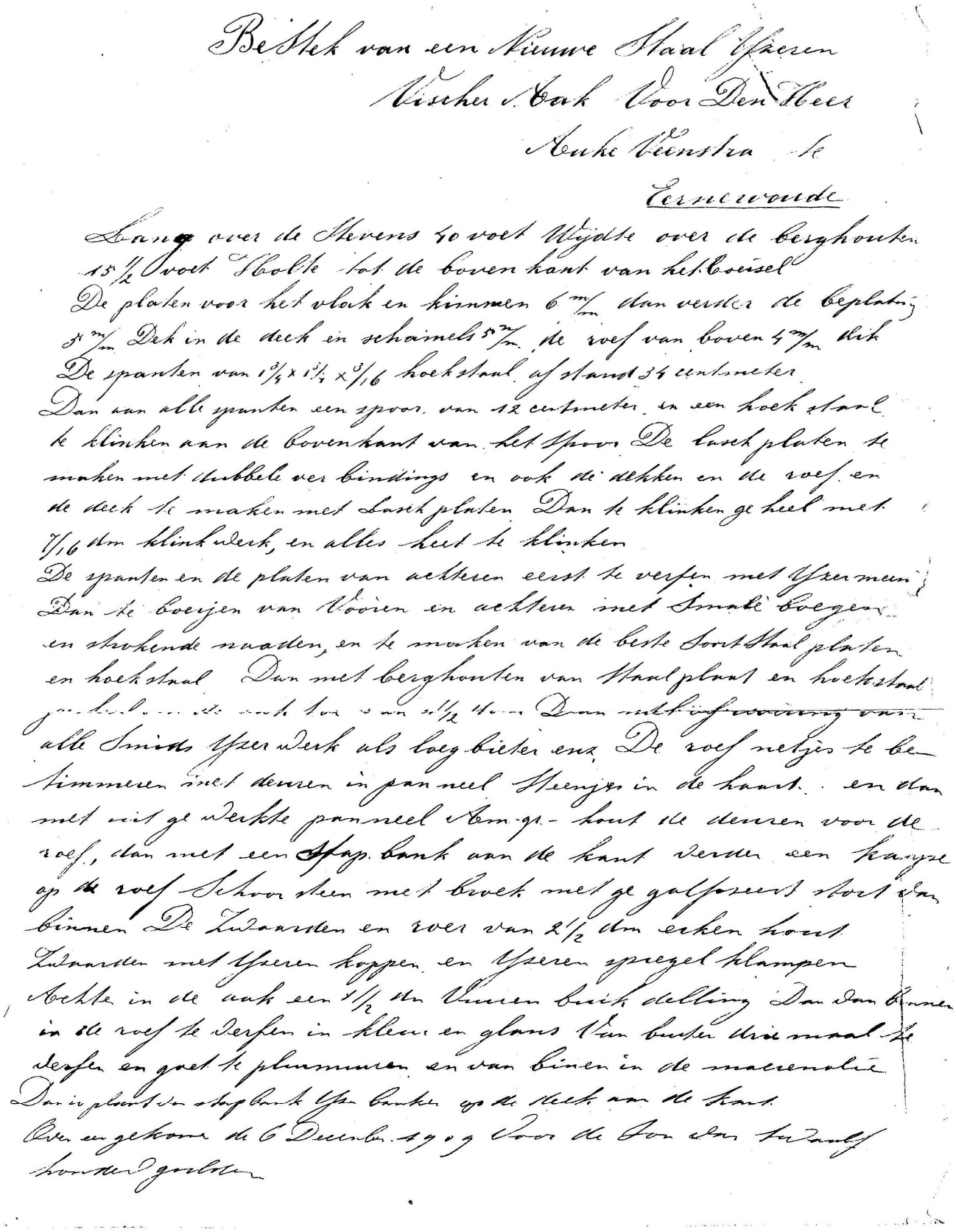


Engeland, 1937. De Miclou op de rivier Hamble. Blauw geverfd en met de nog originele zwaarden van een Friese visaak.



In 1978 troffen dus twee platbodemliefhebbers uit Friesland, Harry de Vries en diens zwager Rein van den Berg, het schip in zwaar verwaarloosde toestand aan in een haventje te Maldon (Essex). De Vries kocht de 'boeier' voor 1200 Engelse ponden. Het wrak haalden de mannen daarna met een viskotter op en sleepten het naast de kotter naar De Lemmer. Daar kwam de Miclou achter de mastenmakerij van Van der Neut op het droge te staan. Tijdens de tocht over de Noordzee kwam de Miclou steeds dieper te liggen. Ze lekte, zodat het een wonder is dat ze De Lemmer zonder ernstige problemen bereikt heeft. Samen begonnen De Vries en Van den Berg aan de restauratie van het schip. Rein van den Berg had aan de Polderdijk vlakbij Van der Neut de smederij van zijn vader overgenomen en was inmiddels actief in het scheepsreparatiewerk. Hij was ook betrokken bij de restauratie van de grote Lemsteraak 'Rommerswael' van Croles. Tijdens de sloop van het wrak kwam het werfplaatje van scheepswerf Wed.J. Boot te Woubrugge tevoorschijn. Dat werd gezien als een concrete aanwijzing waar deze 'boeier' gebouwd was. De restauratie verliep volgens plan. Het geheel opgeknapte schip, waarbij de houten dekken en kajuit zijn vervangen door stalen, kreeg de naam 'Dageraad' (naar de naam van de jachtwerf van Wed. J. Boot) en werd in 1982 verkocht als 'boeieraak'. Het schip werd vervolgens geëxploiteerd door 'Master Charters' op Colijnsplaat. Als charterschip werd de 'Dageraad' gepresenteerd als een uit de 19e eeuw stammende boeieraak, "een oud-Hollandse boeier", waarmee men zorgeloos kon genieten op de Oosterschelde. In 1997 werd de 'Dageraad' verkocht aan Dick Sluis, advocaat te Amsterdam. Deze gaf zijn 'boeieraak' de naam 'Miclou' terug. Vele personen en instanties in binnen- en buitenland werden door deze nieuwe eigenaar aangeschreven met de vraag of zij misschien iets wisten over de geschiedenis van de 'Miclou'. Dankzij dit jarenlange onderzoek werd haar geschiedenis vanaf ca. 1929 bekend, maar haar oorsprong bleef ongewis.

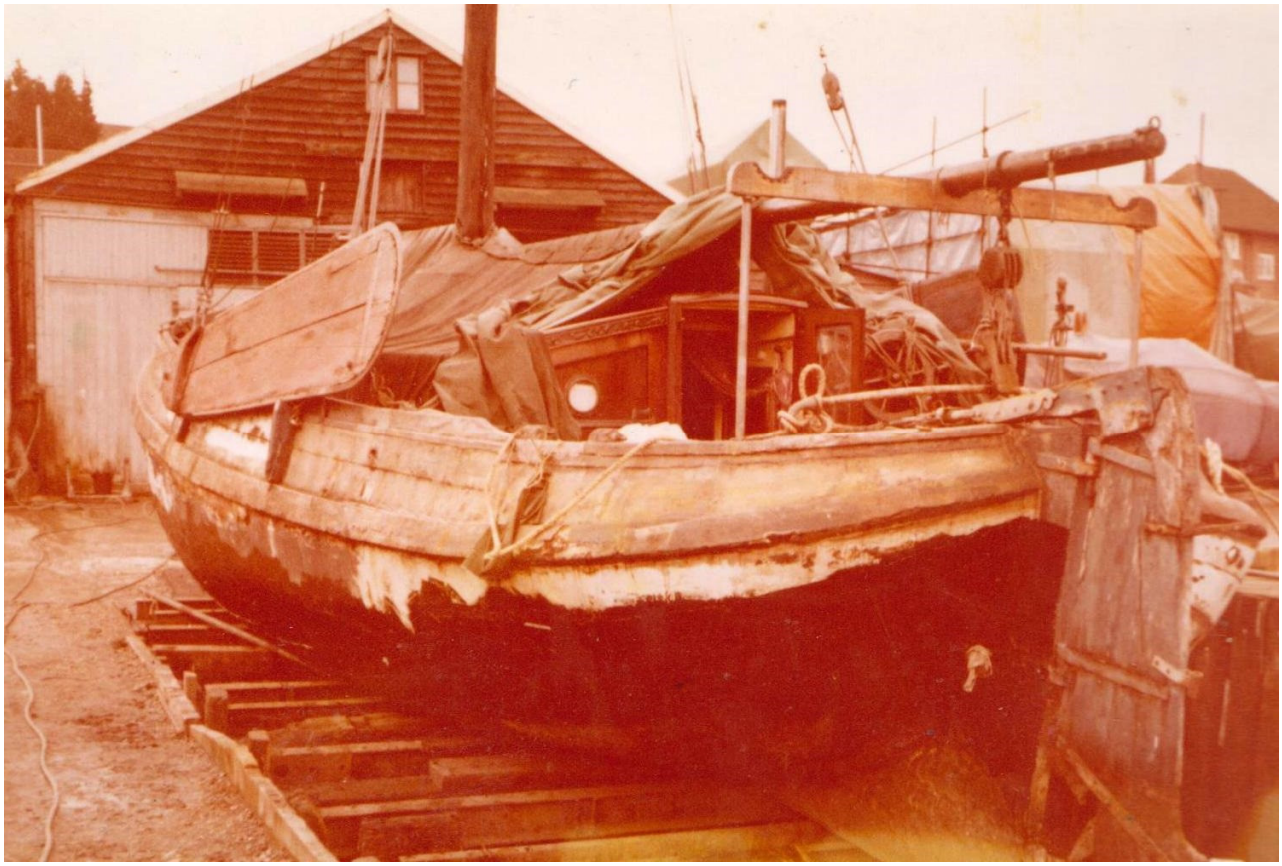
Hans Vandersmissen, maritiem publicist, reageerde op een artikel van D. Sluis over de Miclou in de Waterkampioen (WK, 2001-7, p. 14) Voor Vandersmissen kon er wat betreft de Miclou absoluut geen sprake zijn van een 'oud-Hollandse boeier'. Het schip had veel te weinig zeeg. En hij vervolgde: "Voor een (Friese) boeier is het boeisel in de mooie kop echter te smal". Wel deed het model hem denken aan een Lemsteraak. Hij stelde voor de Miclou een 'Lemsterjacht' te noemen, gezien de voorgeschiedenis van het schip als jacht. Dick Sluis ging verder op zoek in Friesland. Twaalf jaren later schrijft hij in een Hotmail: "Ik ben op het spoor gezet van werf Van der Werff, Buitenstvallaat, Drachten, door ene Simon van der Meulen die een schildersbedrijf in Warten (onder Leeuwarden) heeft. Deze – wat vreemde- man, met zelf een antieke aak, ook gebouwd bij Van der Werff, bekeek het klinkwerk van de Miclou aan de binnenkant van kop en kont en wist "voor 99.9% zeker" dat ook zij bij Van der Werff gebouwd is." In 2012 verkocht Sluis de aak aan J.H. Freije en C.J. Koningsberger. Door het werfboek en bestek van de visaak uit het Fries Scheepvaart Museum werd duidelijk, dat de Miclou niet als boeier was gebouwd, maar van oorsprong een 40-voets visaak voor het Friese binnenwater is. Daarvan is er maar één gebouwd, in Drachten bij Van der Werff. De nieuwe eigenaren hebben de aak laten opknappen en het schip zijn eerste naam ('Neeltje') terug gegeven.



Bestek van een Nieuwe Staal IJzeren
Vischer Aak Voor Den Heer
Auke Veenstra te
Eernewoude

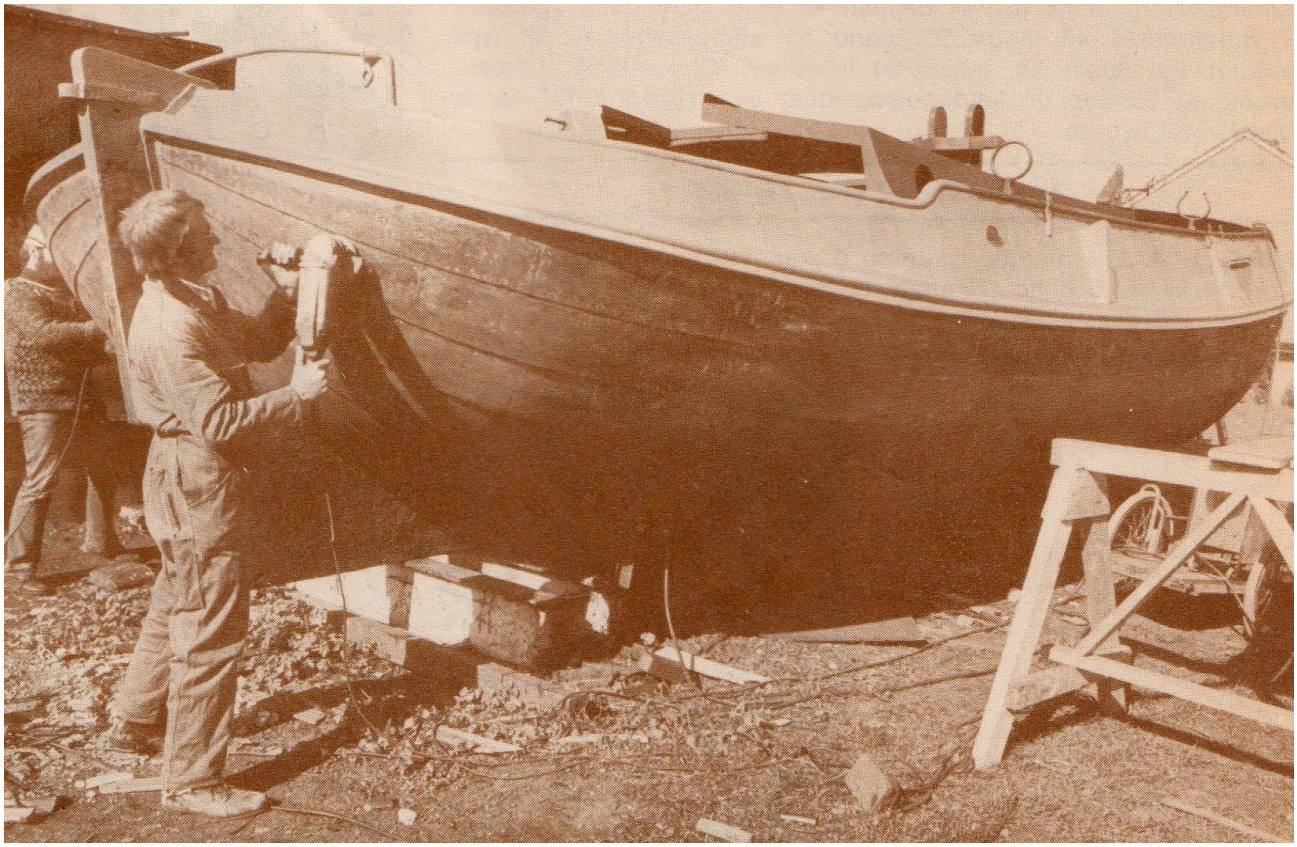
Lang over de Stevens 40 voet Wijdte over de berghouten
15 1/2 voet Holte tot de boven kant van het Boeisel
De platen voor het vlak en kimmen 6 m/m dan verder de beplating
5 m/m Dek in de deck en schamels 5 m/m de roef van boven 4 m/m dik
De spanten van 1 3/4 x 1 3/4 x 3/16 hoekstaal afstand 34 centimeter
Dan aan alle spanten een spoor van 12 centimeter en een hoek staal
te klinken aan de bovenkant van het Spoor De lasch platen te
maken met dubbele ver bindings en ook de dekken en de roef en
de deck te maken met Lasch platen Dan te klinken geheel met
7/16 dm klinkwerk, en alles heet te klinken
De spanten en de platen van achteren eerst te verfen met IJzermeen
Dan te boeijen van Vooren en achteren met Smale boegen
en strokende naaden, en te maken van de beste Soort Staal platen
en hoekstaal Dan met berghouten van Staalplaat en hoekstaal
[illegible] de aak [illegible] 1 1/2 dm Dan [illegible] van
alle Smids IJzerwerk als loeg bieter enz De roef netjes te be-
timmeren met deuren in panneel Steenjes in de haart en dan
met uit gewerkte panneel Am-gr.- hout de deuren voor de
roef, dan met een Stap bank aan de kant verder een kaapse
op de roef Schoorsteen met broek met gegalfseert stort van
binnen De Zwaarden en roer van 2 1/2 dm eiken hout
Zwaarden met IJzeren koppen en IJzeren spiegel klampen
Achter in de aak een 1 1/2 dm Vuuren buik delling Dan van binnen
in de roef te verfen in kleur en glans Van buiten drie maal te
verfen en goet te plumuuren en van binen in de macrenolie
Dan in plaats van stapbank IJzer banken op de deck aan de kant
Over eengekomen de 6 December 1909 Voor de Son van twaalf
honderd gulden

Drachten, 1909. Bestek van de visaak die Jan Oebeles van der Werff bouwde voor Auke Veenstra te Eernewoude. (FSM)



De toestand waarin Van den Berg en De Vries de Miclou in 1978 aantroffen in de Engelse haven Maldon (Essex). Het was een tijd dat jonge mensen niet terugschrokken voor een klus als deze.





De Lemmer, Harry de Vries met de haakse slijper aan het werk tijdens de restauratie van de 'boeieraak' Miclou. De aak is nu voorzien van stalen dekken en een stalen kajuit. De romp is gerestaureerd. Het met het boeisel geïntegreerde zetboord is niet origineel en maakt de romp minder slank dan ze oorspronkelijk was. (Foto: Friesland Post)



De 'Dageraad' (ex-Miclou) na de restauratie als charterschip. Opmerkelijk is de stompe voor- en achterkant. Bij Friese visaken was dit wel een gebruikelijke vormgeving.



Amsterdam, 1998. De 'boeieraak' Miclou van D. Sluis c.s. op de helling bij Groenland. De aak valt op door een opmerkelijk fraai verloop van de zes (!) smalle gangen in de kop. "Van voren en achteren met smalle boegen en strokende naden", schreef Van der Werff in het bestek. Zowel de vorm van de romp als de bouw ervan zijn kenmerkend voor een Friese visaak. Het enige dat anders is dan bij een dergelijke visaakje, is de lengte van 40 voet. Normaal is dit type visaak 7 à 8 meter lang. De grotere gingen tot 32 voet, ruim 9 meter. Met 40 voet, meer dan elf meter, is de Miclou een uitzondering. Bij mijn weten is er slechts één visaak voor het binnenwater gebouwd van 40 voet en wel bij Van der Werff in Drachten. Lengte 11,32 meter, breedte 4.52 meter, wat breder is dan bij een Lemster visaak.(Foto: D. Sluis)



De Neeltje, in 2015 geheel gerestaureerd, in het jaar 2020 te koop bij Dirk Blom te Workum.



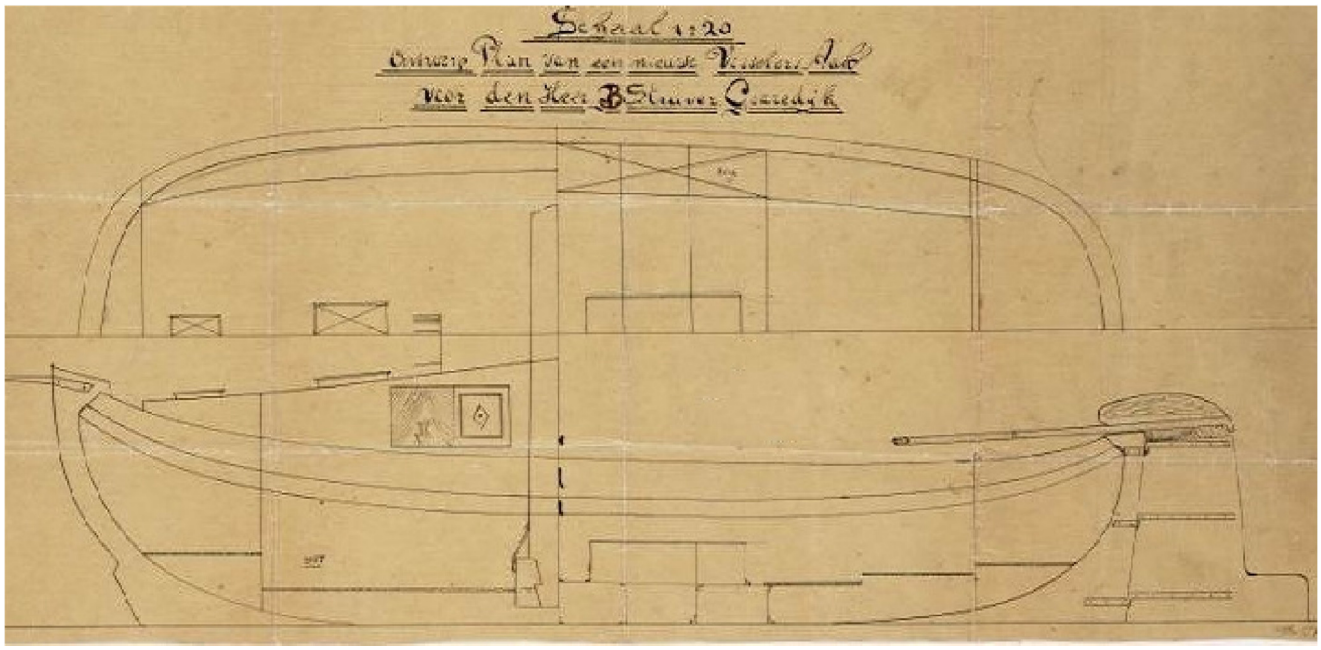




Interieur van de opgeknapte visaak Neeltje, in het jaar 2020. (Foto's Dirk Blom)



Drachten, 2009. Scheepswerf De Nijverheid van Haiko van der Werff met vooraan de visaak (32 voet) die in 1923 op het Buitenstvallaat is gebouwd voor Berend Stuiver uit Gorredijk. Deze visaak van 9.20 meter is door Simon van der Meulen geheel gerestaureerd. Zodoende was hij nauwkeurig op de hoogte van de aard van het klinkwerk van Jan Oebeles van der Werff en keek hij direct naar het klinkwerk van de Miclou. (Foto: Dirk Huizinga)



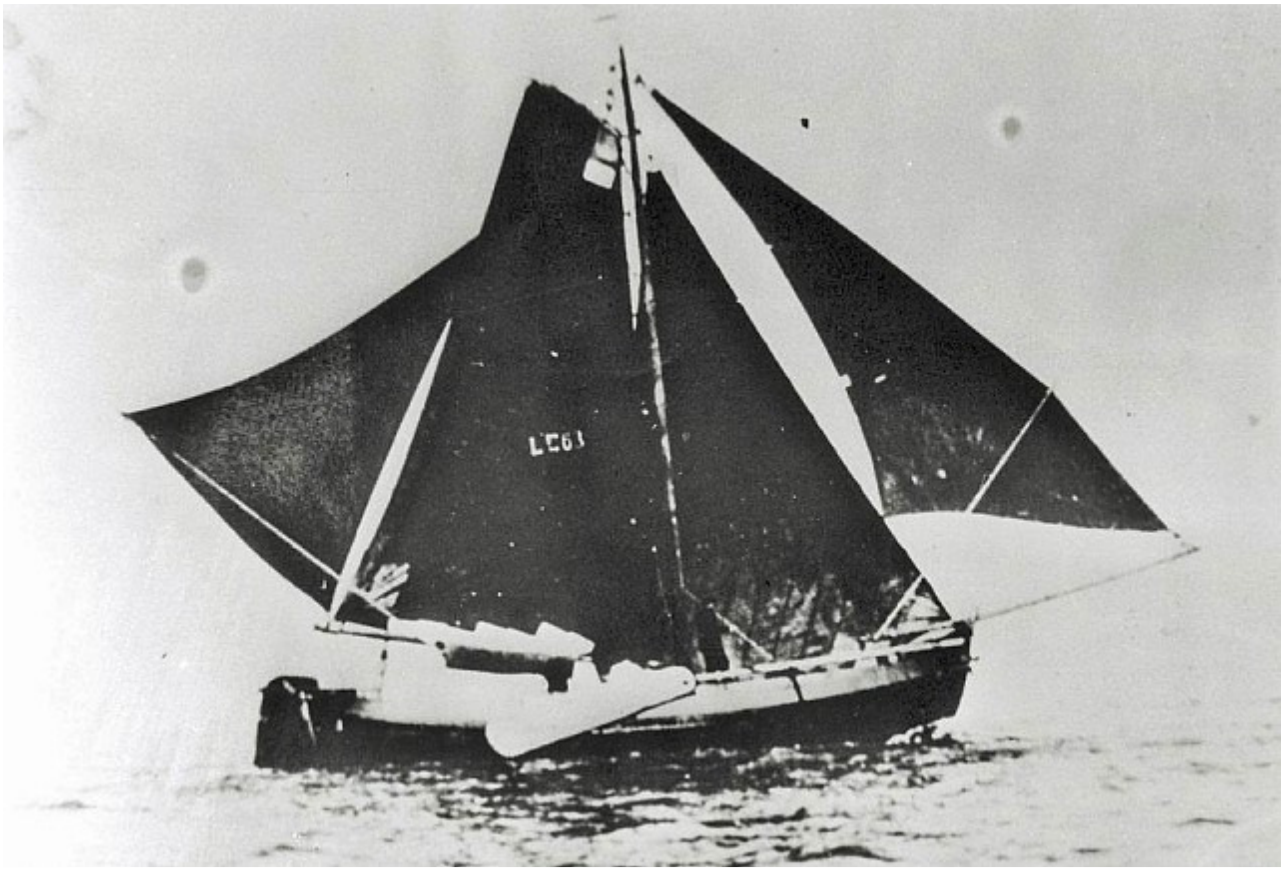
Drachten, 1924. Tekening van de visaak voor Berend Stuiver uit Gorredijk van Jan Oebeles van der Werff, Buitenstvallaat. (FSM)

Visaak LE 63 van Van der Zee uit Joure

Bouw:	**Auke van der Zee, 1904**
Ontwerp:	**Eeltje Romkema ("model Lemmersche aak")**
Opdrachtgever:	**Wouter Hoekstra uit De Lemmer.**
Functie:	**visaak (LE 63)**
Afmetingen:	**Lengte 43 voet, breedte 14.5 voet, Holte 1.65 meter.**

Geschiedenis:

Wouter Hoekstra liet de 'Lemmersche aak Elisabeth' in 1904 bouwen. Toen Wouter met de visserij ophield, werd het bedrijf overgenomen door zijn zoons Renze en Wiebe Hoekstra. Na WO II werd de aak verkocht aan Gerrit Mulder in Stavoren, die ermee viste onder nummer ST 49. Mulder verkocht de aak vervolgens aan S.Teerling uit Usquert die viste onder nummer UQ 1. In 1971 kocht Jan Donia Nota de aak van Teerling, voor de recreatie. Bij Iege Blom in Hindeloopen werd in 1974 een roef op het schip gezet. De naam van het jacht werd 'Kievietshorne'. Donia verkocht de aak aan Henk Zwart uit Wormer en in 1989 werd Van der Schaaf eigenaar van het schip. Die liet de aak in 2004 stralen. In 2008 nam Henk Regts uit Nij Beets het schip over van Van der Schaaf. Henk was tot 2013 de eigenaar van het IFKS-skûtsje 'Ut en Thús'. De LE 63 heeft een ligplaats gevonden 'op de Veenhoop', een watersport dorpje ten westen van Drachten, vlakbij Nij Beets. In 2015 is de aak verbouwd tot visserman.



De Elisabeth LE 63 onder zeil tijdens een wedstrijd voor visaken.

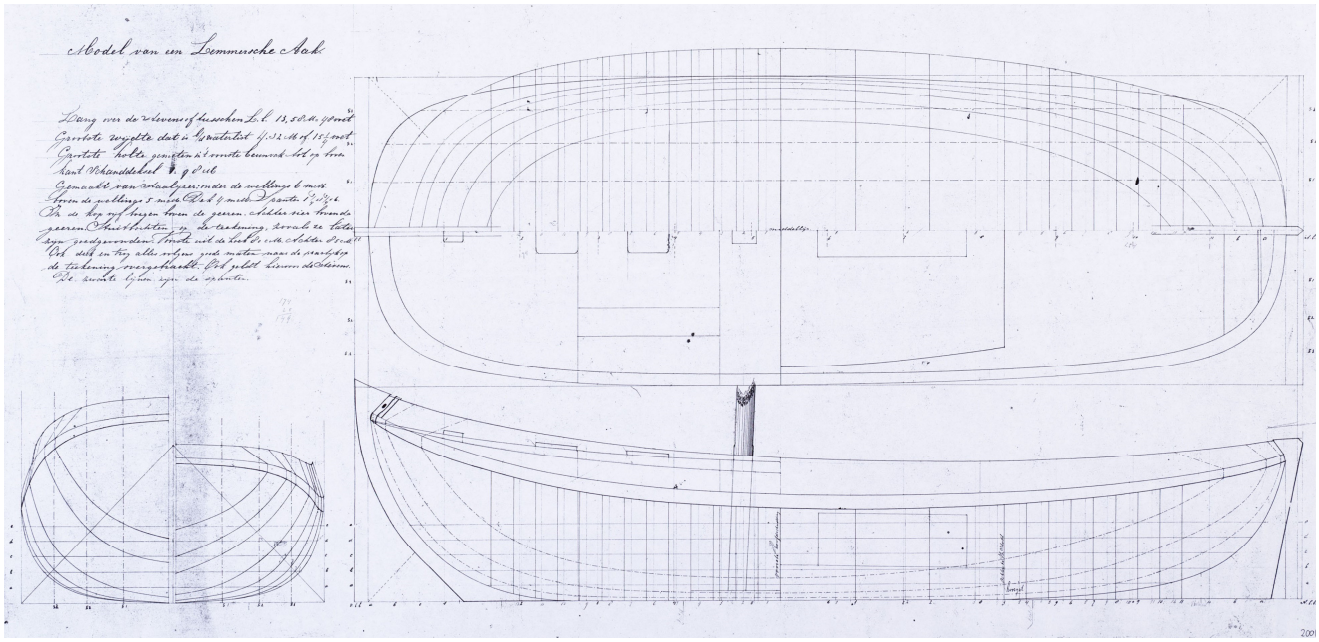


De LE 63 in de Vluchthaven van Lemmer (in de dertiger jaren) en onder als UQ 1 in 1963 in Noordpolderzijl





Stavoren, jaren vijftig. De ST 49 van Gerrit Mulder aan de nieuwe steiger. De ST 1 (ex-LE 6) van Jelle Zwaan aan de andere kant.



Het lijnenplan dat E. Romkema tekende voor "de Lemmersche Aak" die in 1904 gebouwd zou worden voor Wouter Hoekstra. Opmerkelijk is de benaming 'Lemmerse aak', maar daar hoeven we geen bijzondere betekenis aan te verbinden. Het was een incidentele benaming die geen vervolg heeft gekregen. Karakteristiek voor Van der Zee zijn de uitwaaierende spanten in de kont, die veel draagvermogen geven. De aak werd eenvoudig opgebouwd met drie gangen in kop en kont.



De Veenhoop, 2013. De kop van de aak is door Van der Zee opgebouwd uit slechts drie gangen. Dit ter vergelijking met de TD 2, waar Van der Werff zes smalle gangen in de kop toepaste en vier in de kont. Overeengekomen met de opdrachtgever Veenstra. (Foto: Dirk Huizinga)









Restauratie van de LE 63 door Henk Regts in 2013. Van roefaak naar visserman.

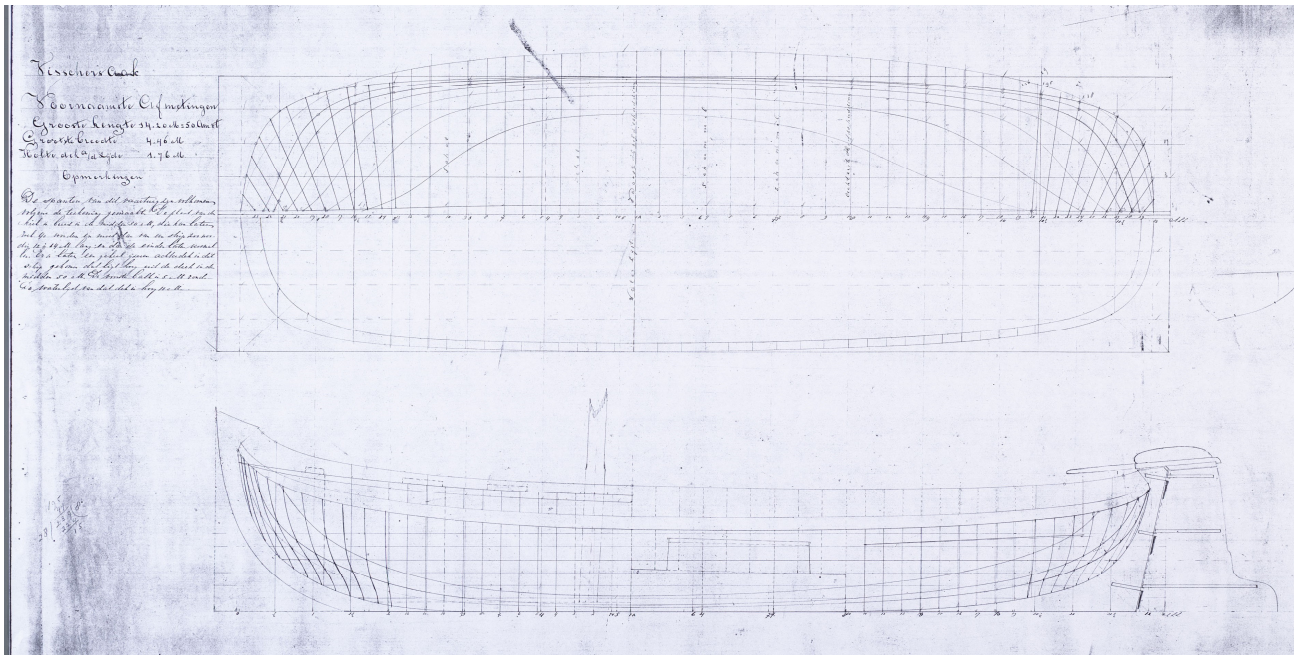


Visaak LE 104, Morgenster uit Joure

Bouw: **Auke van der Zee, 1905**
Ontwerp: **Eeltje Romkema**
Opdrachtgever: **Arend Poepjes uit De Lemmer die de aak de naam 'Morgenster' gaf.**
Functie: **"Visschersaak" LE 104**
Afmetingen: **Lengte: 13.65 m. Breedte: 4.38 m.**

Geschiedenis

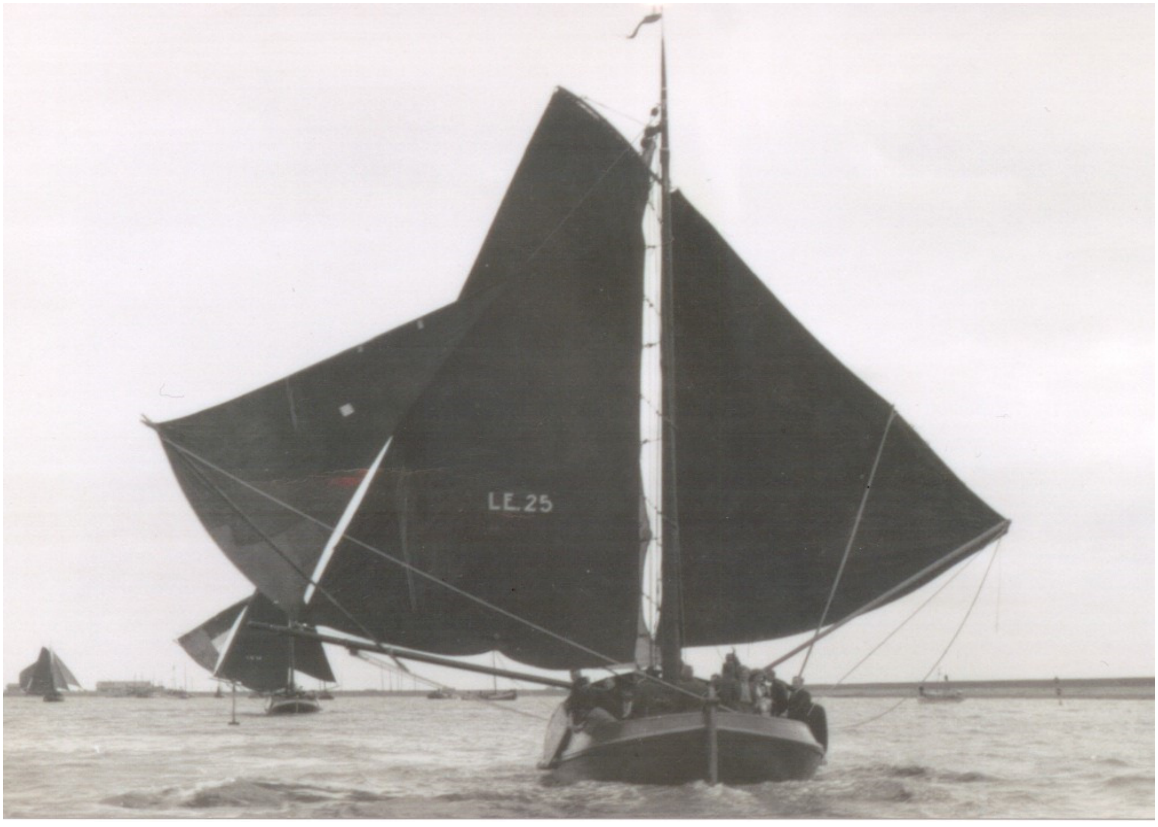
Arend Poepjes, de visser die ook rap was op de schaats, gebruikte de aak voor de visserij, zowel op het binnenwater als op de Zuiderzee. De Lemster visser Willem Bootsma, aangetrouwde familie van Arend Poepjes, nam het schip vervolgens over en voer ermee onder visserijteken LE 25. In 1922 werd de aak eigendom van Wigle A. Visser, de bekende vishandelaar in Heeg. De aak kreeg de naam 'Harmonie' en werd gebruikt om er paling mee op te halen uit Duitsland.
In 1950 ging de aak over naar 'de recreatie'. Salden Chapin, toenmalig Amerikaans ambassadeur in Nederland liet het schip verbouwen tot jacht en voer ermee tot 1954. T. Stone, de Canadese ambassadeur, nam de aak over en voer ermee tot 1959. De naam van de aak was in die jaren 'Half Moon'. In 1965 kocht G. Nieuwenhuizen uit Amersfoort de aak. Hij noemde zijn nieuwe aanwinst 'Halve Maen'. Latere eigenaars zijn M. de Jong uit Zwartewaal en H. Poppe uit Nieuwendam. De huidige eigenaar, Ed Zwart uit Amsterdam, restaureert de aak in Kuinre (voltooid in 2018) en brengt haar als 'Harmonie' terug in de uitvoering van de LE 25 van Willem Bootsma.



Lijnenplan van de 'Morgenster' uit 1905. Let op de iets gepiekte spanten. (FSM)



De visaak 'Morgenster' als LE 25 in gebruik bij Willem Bootsma. (Foto: collectie D. van Dijk, Lemmer)





Heeg, jaren dertig. De Lemsteraak 'Harmonie' ligt bij de scheepswerf De Jong bij de palingaak Korneliske Ykes.



Stavoren, 1932. De palinghaler 'Harmonie' vaart uit. (Foto: A. Visser) Een 'ielbûs' (palinghaler) haalt de aal op bij de vissers en brengt de vis naar de vishandelaar met wie de vissers een leveringsovereenkomst hebben. In de kuip is een kajuitje gebouwd, wellicht over de scheepsmotor.



Gaastmeer. De palinghaler 'Harmonie' bij de vishandelaar met zijn leggers. Achter de 'Harmonie' de palingaak 'Heeg'. (Foto: FSM)

In de periode dat de aak in gebruik was als palingjager voor de vishandel van W. Visser vanuit Heeg en Gaastmeer is het schip voorzien van een zwaardere motor en is de mast strijkbaar gemaakt, om zo weinig mogelijk oponthoud te hebben als de wind tegen zit of bruggen de doorvaart belemmeren. Op de foto waar de aak in Gaastmeer ligt, is goed te zien dat er een roef over de motor is gebouwd (bij een open kuip) en voor het strijken van de mast bokkepoten worden gebruikt zoals ook bij rivierklippers en tjalken gebruikelijk was. Langs de kant liggen in het water de 'leggers' waarin de aal van de aaljager wordt bewaard.
Na verloop van tijd zal een palingaak de vis overbrengen naar Londen, naar Billingsgate, waar de aal verhandeld wordt. Zo'n palingaak was een soort zeetjalk met drie grote bunnen achter elkaar, waar de aal in bewaard werd. Het was voor de schipper zaak om over te varen bij relatief rustig weer, omdat de aal bij sterke bewegingen van de palingaak werd de paling in de bun 'zeeziek', waardoor ze in kwaliteit achteruit ging. De aal die in de herfst werd gevangen, bleef de gehele winter bewaard in de leggers. Met de palinghandel is het in de dertiger jaren niet goed afgelopen. In 1844 ontstonden en drie firma's Visser die zich bezig hielden met de palinghandel op Londen. Eén in Workum, een in Gaastmeer en een in Heeg. De machtigste positie is die van Wigle en Anne Visser & Zn. Te Heeg. Die nemen in 1896 de palinghandel in Gaastmeer over. Het bedrijf in Workum gaat in 1881 over naar de firma Haagsma en in 1907 wordt dit bedrijf gekocht door de Gebroeders Lankhorst uit Heeg. In de jaren dertig verliezen de Friese handelaren echter terrein aan de Denen en in 1938 gaat de palinghandel op Londen ter ziele.



Gaastmeer. De met 'ielbûsen' aangevoerde aal werd levend bewaard in grote leefbakken, 'leggers', van waaruit de palingaken die naar Londen voeren, geladen werden. Gaastmeer was de plek om de aal 'op te slaan' vanwege het schone water ter plaatse, dat door stroming (op- en afwaaien, spuien) regelmatig werd ververst.



De 'Half Moon' in Rotterdam, de Veerhaven omstreeks 1960. De kajuit die op de visaak is gezet, lijkt wel iets aan de hoge kant. Er is een stalen zetboord op het boeisel gelast, de mast is strijkbaar gemaakt en het blok van de grootschoot loopt nu over een overloop. De aak wordt niet langer met een helmstok bestuurd, maar met een stuurrad, wat de reden is van de opgelaste driehoek op het boeisel (bij de naam). Van het slanke uiterlijk van de 'Harmonie' is helaas weinig overgebleven.

In 1938 kwam de 'Harmonie' van de vishandelaar Visser in de verkoop. Het is nog niet bekend wat er met deze aak gebeurde in de periode tijdens en direct na de Tweede Wereldoorlog. Pas in 1950 ging de aak over naar de recreatie. Het schip had nog voldoende allure om een eervolle functie te vervullen voor de diplomatieke dienst.

Onder de naam 'Half Moon' werd er regelmatig met hoog gezelschap gevaren met de aak. Haar thuishaven was de oude haven van de KNR&ZV te Muiden. Het onderhoud aan de aak werd gedaan op de werf 'Het Fort' van J. de Vries Lentsch in Nieuwendam. Jens Terpstra was samen met zijn broer de jachtschipper die voor de aak zorgde. Eerder was hij schipper geweest op de 'Neerlandia', (de huidige aak 'Dolfijn', De Boer 1927). Het jacht was netjes met teak afgetimmerd en voorzien van koperbeslag, maar niet voorzien van versieringen als houtsnijwerk. Met de aak zijn vele tochten gemaakt, onder meer naar Parijs. Tot de gasten aan boord behoorden niet alleen diplomaten, maar bijvoorbeeld ook de prinsesjes Beatrix en Irene van de Koninklijke Familie.

In 2006 kocht Pieter Zwart de aak en bracht het schip in Kuinre, op de werf van Jan Kok, weer terug in de toestand zoals de aak was als vissersman. Zonder kajuit, zonder vast zetboord. De aak werd weer als visserman getuigd en in 2018 in de vaart gebracht.



Sneek, 1965. Links de 'Halve Maen' tijdens het admiraalzeilen op het Sneekermeer van het stamboek (SSRP).



De 'Halve Maan' wordt uiteindelijk in 12 jaren tijd (2006 – 2018) door Pieter Zwart gerestaureerd op het werfje van Jan Kok in Kuinre. en teruggebracht tot de visserman die ze ooit was met de naam 'Harmonie'. Daarbij is ook het vaste zetboord verwijderd, waardoor de slanke vorm terug is. (Foto: Martin Tanis, 2013)

De ‘Morgenster’ die Arend Poepjes in 1917 bij Van der Zee liet bouwen.

Arend H. Poepjes (1880-1966), krachtmens en hardrijder op de schaats, was een aangetrouwde neef van Auke van der Zee. Hij was getrouwd met Wytske Romkema, 1884-1933, een kleindochter van Eeltje Holtrop van der Zee. In 1917 liet Arend Poepjes bij Auke van der Zee weer een grote aak bouwen, die opnieuw de naam ‘Morgenster’ kreeg. Het schip werd in De Lemmer geregistreerd onder nummer LE 94. Later verhuisde Poepjes naar Harich, waar hij een boerderij kocht (“van het geld dat hij had gewonnen met kortebaanschaatsen”). De aak werd in Gaasterland geregistreerd als GA 39. Eind jaren dertig vertrok Poepjes met de aak naar Makkum. Pas in 1942 werd het schip in Gaasterland uitgeschreven en kreeg de aak visserijnummer WON 76 in Makkum. Na de oorlog nam zoon Hans Poepjes het bedrijf van zijn vader over en viste ermee tot 1963, waarna de aak overging naar de recreatie. Jarenlang werd ermee gecharterd vanuit Enkhuizen.



Makkum, De aak ‘Morgenster’ van Arend Poepjes wordt in 1942 uit het register van Gaasterland geschrapt en ingeschreven in Makkum, gemeente Wûnseradiel. Geheel rechts Arend Poepjes en voor de mast Hans Poepjes. De houten steiger buiten de palenrij is aangelegd in 1942. De foto is dus niet voor 1942 gemaakt. (De volgende foto van J. de Jong wel) Helemaal links tussen de kade en de houten steiger de toegang tot de sluis.





Waddenzee, 2003. De 'Morgenster' uit 1917 als jacht door Zeilvaart Enkhuizen gebruikt als charterschip.

Visaak 'Titanic', LE 119 / WON 119

Ontwerp: **Eeltje Romkema**
Bouw: **Auke van der Zee, Joure, 1908**
Opdrachtgever: **Klaas Poepjes, Delfstrahuizen.**
Lengte: **13.40 meter, wat voor een visaak lang is en het schip de bijnaam 'Titanic' ("tietanik") opleverde.**

Huidige eigenaar: 'Zeilwerk', een behoudsorganisatie voor oud Hollandse vaartuigen, die vaartochten met de schepen organiseert voor betalende gasten.



Geschiedenis

In 1908 liet Klaas H. Poepjes uit Delfstrahuizen bij Auke van der Zee een grote aak van 13.42 m. De eerste registratie was STL 9. In 1920 ging zijn broer Jan Poepjes ermee vissen vanuit De Lemmer. De aak kreeg de visserijregistratie LE 119. In 1951 besloot Jan te gaan vissen vanuit Makkum. De aak kreeg visserijnummer WON 119 (Wûnseradiel). Zijn zonen Jan (1904), Klaas (1913) en Jacob (1922) werden mede-eigenaren. In 1955 werd de aak voor de visserij uitgeschreven en verhuurd aan de Visserij-inspectie te Amsterdam. Twee jaren later werd het schip weer ingeschreven door Klaas Poepjes. Het werd in 1958 voorzien van een stuurhut bij scheepswerf Amels in Makkum en ingeschreven als motoraak. De zeilende visserij was voorbij.
In 1961 ging de aak over naar de recreatie en verdween het schip uit beeld. Veel later, in 2003, vond werfbaas Jan-Willem ("Pils") Stofberg uit Enkhuizen de aak terug in

Hellevoetsluis, verbouwd als woonschip. Hij nam de voormalige visaak over en bood het casco te koop aan. In 2008 nam 'Zeilwerk' de WON 119 over van Stofberg en samen met Stofberg en scheepswerf 'De Hoop' in Workum heeft 'Zeilwerk' (Martin Tanis en Moniek Buijzen) het schip gerestaureerd tot de visserman die het vroeger was. (www.zeilwerk.nl).
Stofberg zorgde dat van de roestende aak, die in erbarmelijke staat verkeerde, het ijzerwerk werd gerestaureerd en in Workum, bij scheepswerf De Hoop, zorgde de toenmalige werfbaas Erick Mulder voor restauratie van het houtwerk. Zowel bij Stofberg als bij Mulder konden de nieuwe eigenaren ook zelf meewerken aan de restauratie.

Opmerkelijk is, dat zij bij het restaureren van het casco niet kozen voor modern laswerk, maar voor het 'ouderwets' klinken van de stalen delen. Ook het visserijteken is bij deze terugkeer naar de oorspronkelijke vormen teruggekomen op het boeisel. Alleen was het de vraag welk visserijteken het moest worden. Uiteindelijk is gekozen voor de registratie WON 119, vanwege de belangrijke beslissing die de Poepjesen namen om van De Lemmer te verkassen naar Makkum, toen de visserij bij De Lemmer voor hen te weinig perspectief bood.



De LE 119 van Jan Poepjes in de Lemster vluchthaven. Opmerkelijk zijn de twee bolders voor, terwijl de STL 8 maar één bolder heeft. Bolders worden echter gegoten en met bouten bevestigd aan het boeisel. Jan heeft een extra stel bolders laten monteren. Ook opmerkelijk is de korte botteloef op de STL 8 voor het voorstag, ongebruikelijk op visaken, die we terugzien op de LE 119, maar die niet 'mee is genomen' bij de restauratie van het schip. Mijn vermoeden blijft daarom, dat de STL 8 dezelfde aak is als de LE 119 en de latere WON 119.



De visaak STL 8 (Schoterland) van Klaas Poepjes uit Delfstrahuizen. Ging zijn broer Jan Poepjes in 1920 hiermee vissen vanuit De Lemmer onder nummer LE 119? Van der Zee zette een korte botteloef op zijn aken, De Boer niet. Waar deze STL 8 van Klaas Poepjes is gebleven, is onbekend. Waarschijnlijk als LE 119 en vervolgens als WON 119. Deze STL 8 wijkt op onderdelen iets af van wat bekend is van de WON 119.





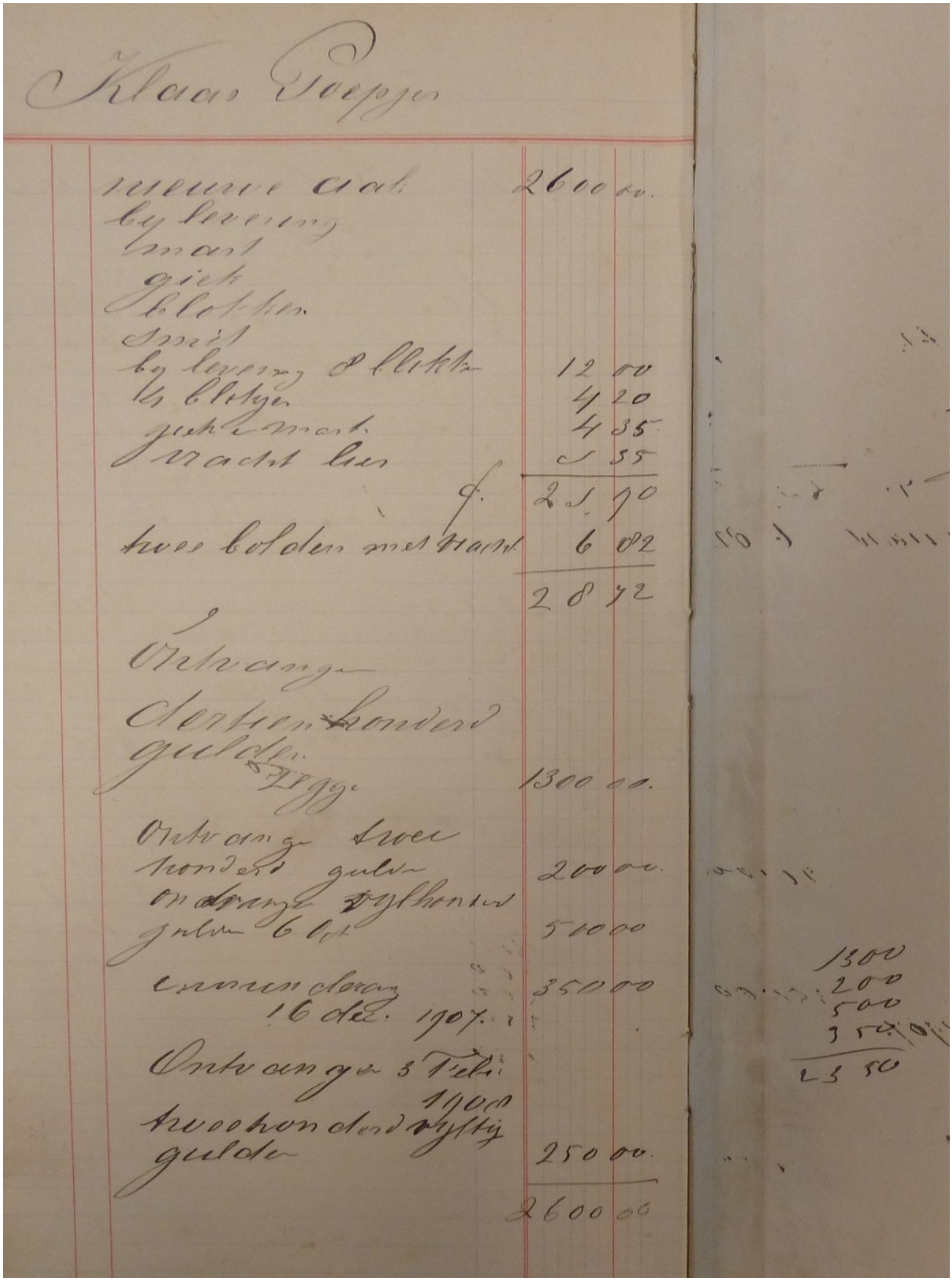
Volgens het consent uit Makkum is de STL 9 van Poepjes hetzelfde schip als de LE 119 en de WON 119. Dat is mogelijk, maar de STL 9 op deze foto is helemaal geen aak, maar een botter. Er kunnen natuurlijk wel verschillende schepen als STL 9 zijn geregistreerd. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)



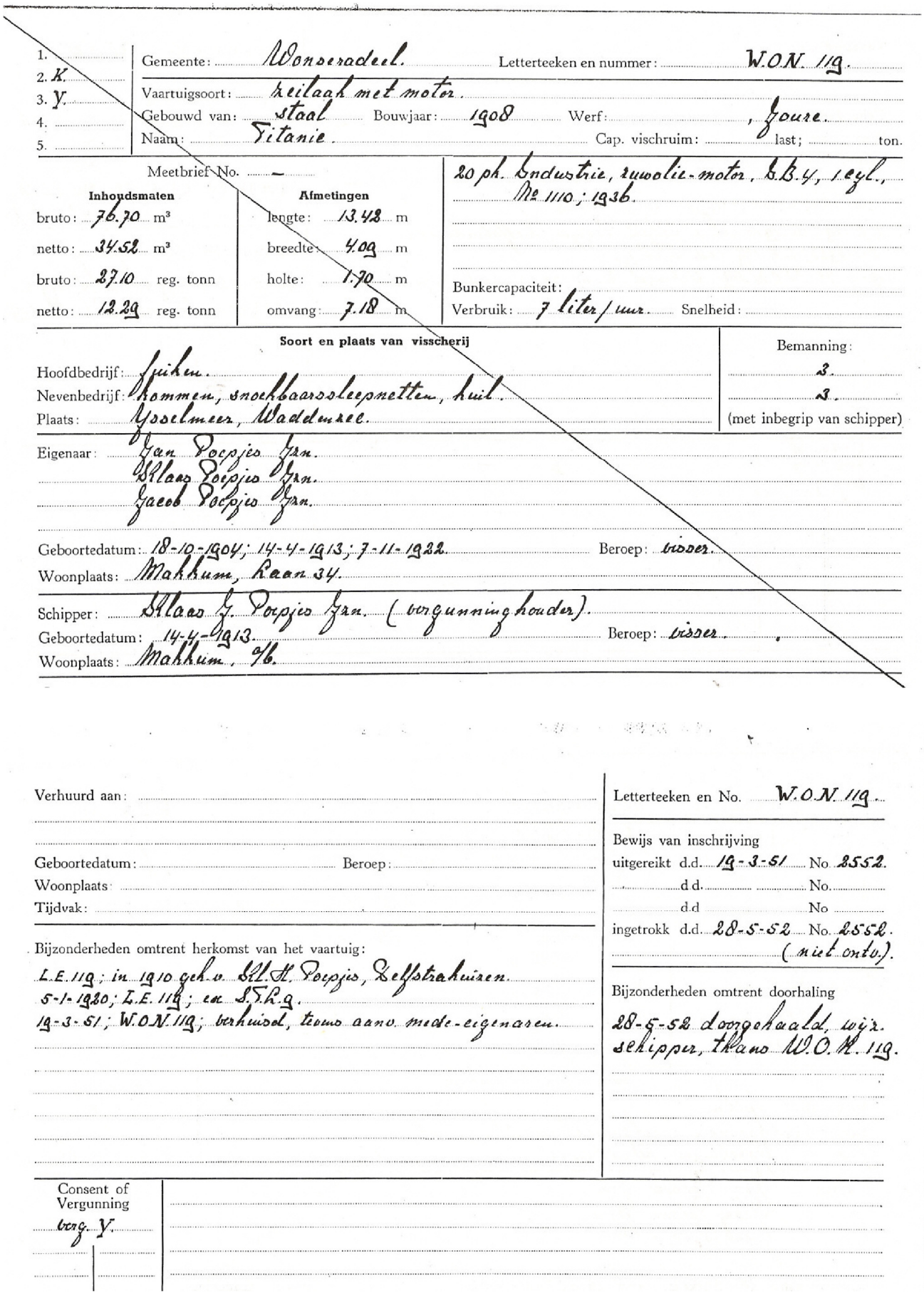
Makkum, vissersschepen van de Poepjesen in de Grote Zijlroede met vooraan de WON 119.



Workum, 2010: De gerestaureerde WON 119 tijdens Visserijdagen.(Foto: Hajo Olij)



Nota uit de werfboeken van Auke van der Zee m.b.t. de bouw van de visaak voor Klaas Poepjes in 1907-1908. Twee extra bolders zijn apart bijgeleverd en meegenomen op de aankoopnota. (Uit: Werfboeken Van der Zee, Tresoar, Leeuwarden, collectie Martin Tanis)



1.
2. K.
3. Y.
4.
5.

Gemeente: Wonseradeel. Letterteeken en nummer: W.O.N. 119.

Vaartuigsoort: zeilaak met motor.

Gebouwd van: staal Bouwjaar: 1908 Werf: Joure.

Naam: Titanie. Cap. vischruim: last; ton.

Meetbrief No. –

Inhoudsmaten

bruto: 76.70 m³

netto: 34.52 m³

bruto: 27.10 reg. tonn

netto: 12.29 reg. tonn

Afmetingen

lengte: 13.48 m

breedte: 4.09 m

holte: 1.70 m

omvang: 7.18 m

20 pk. Industrie, ruwolie-motor, 4 B.4, 1 cyl., Nr 1110; 1936.

Bunkercapaciteit:

Verbruik: 7 liter/uur. Snelheid:

Soort en plaats van visscherij

Hoofdbedrijf: fuiken.

Nevenbedrijf: kommen, snoekbaarssleepnetten, kuil.

Plaats: Ijsselmeer, Waddenzee.

Bemanning: 3. 3. (met inbegrip van schipper)

Eigenaar: Jan Poepjes Jzn.
Klaas Poepjes Jzn.
Jacob Poepjes Jzn.

Geboortedatum: 18-10-1904; 14-4-1913; 7-11-1922. Beroep: visser.

Woonplaats: Makkum, Raan 34.

Schipper: Klaas J. Poepjes Jzn. (vergunninghouder).

Geboortedatum: 14-4-1913. Beroep: visser.

Woonplaats: Makkum, o/b.

Verhuurd aan:

Geboortedatum: Beroep:

Woonplaats:

Tijdvak:

Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:

L.E. 119; in 1910 gek. v. Kl. H. Poepjes, Zelfstraheizen.
5-1-1920; L.E. 119; en S.T.L. 9.
19-3-51; W.O.N. 119; verhuisd, tevens aano. mede-eigenaren.

Letterteeken en No. W.O.N. 119.

Bewijs van inschrijving

uitgereikt d.d. 19-3-51 No. 2552.

d.d. No.

d.d No

ingetrokk d.d. 28-5-52 No. 2552. (niet ontv.).

Bijzonderheden omtrent doorhaling

28-5-52 doorgehaald, wijz. schipper, thans W.O.N. 119.

Consent of Vergunning

verg. Y.

Het visserijconsent voor Klaas Poepjes in Makkum, 1951. Bij bijzonderheden wordt de STL 9 genoemd.

Poepjesen die visten vanuit Lemmer op de Zuiderzee



Poepjesen in 1909: Vlnr. Staand: Lykele, Douwe, Klaas, Pieter, Jan (1850-1939), Johannes; zittend vlnr.: Arend, Klaasje, pake Hans Poepejs (1846-1936), beppe Geertje v.d.Lende (1849-1924), Renskje en Jacob.



Jan Pieters Poepjes (1850-1939)



Aaltje Vledder (1855 – 1929) liet in 1901 bij Bos in Echtenerbrug de LE 78 bouwen.



Kinderen van Jan en Aaltje: vlnr.: Klaas, Lykle, Jan, Pieter, Jacob, Hans, Trijntje, Bontje, Fintje, Klaasje.

Houtbouw bij de ijzeren scheepsbouw van Auke van der Zee in Joure



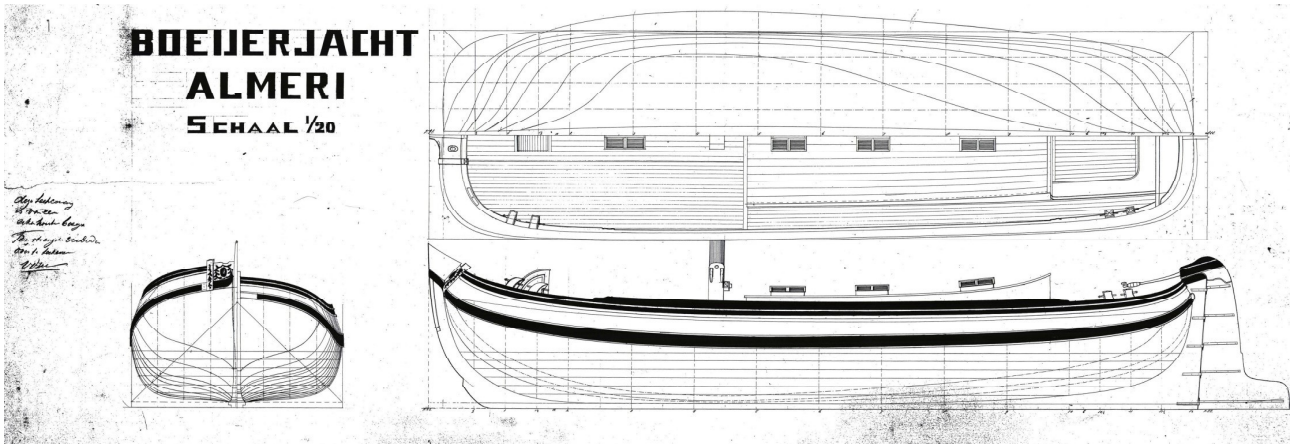
Joure, 1912. De tewaterlating van de boeier 'Almeri', een schip van ruim 18 meter lengte met de lijnen van een inspectieboier (zie hfst.6) Hoewel Auke van der Zee in 1901 de werf overnam en overschakelde op ijzerbouw, betekende dat niet, dat hij geen houten schepen meer bouwde. Onder: de Almeri in later jaren. (Foto's: FSM)

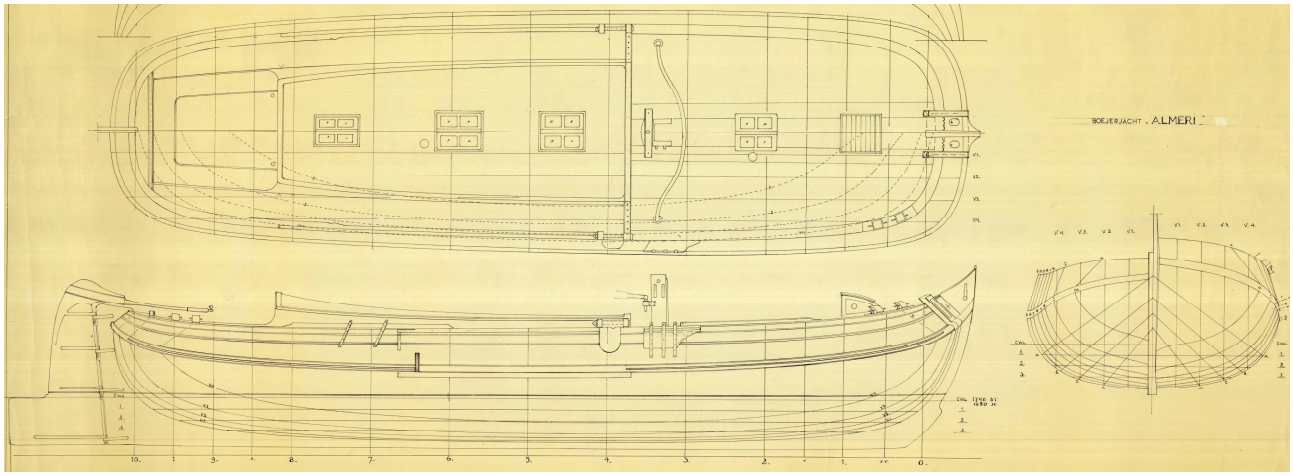


De lijnenplannen van de aken van Auke van der Zee zijn van de hand van **Eeltje Romkema (1880-1953).** *Hij was de enige zoon van Klaas Romkema en Antje van der Zee, een zus van Auke, en ging werken op de werf van zijn oom Auke. Diverse houten schepen, vooral boeiers, heeft Romkema* **achteraf** *opgemeten en uitgetekend.*



Joure, 1912, De Almeri na de te waterlating. (Foto's en tekeningen: FSM)





Boven: de Almeri volgens Eeltje Romkema. *Onder: de Almeri volgens Hein Kersken Sr.*

Visaak LE 15

Opdrachtgever: **Andries de Blaauw**
Bouw: **Bos, echtenerbrug, 1899**
Naam: **Albatros**
Lengte: **45 voet aak, 12.86 m. lang**

Geschiedenis:

Die visaak stond bekend als een snelle zeiler. De Blaauw viste er alleen mee tijdens de ansjoop (LE 15) en gebruikte het schip verder voor zijn vishandel, als 'haler'. Hij haalde er vis mee op voor zijn rokerij en vishandel in De Lemmer.
In 1915, tijdens de Eerste Wereldoorlog, werd de Albatros verkocht aan Lemster visser Hidde Koornstra, die ermee viste onder nummer LE 50. De familie Koornstra verhuisde na de oorlog naar Harlingen in verband met de in 1918 geplande afsluiting van de Zuiderzee. De Koornstra's wilden op zout water blijven vissen. Het visserijnummer van de aak werd in Harlingen HA 75. De aak werd gebruikt in de visserij, deed dienst als veerschip en ging na deTweede Wereldoorlog over naar de recreatie, de pleziervaart.

Replica's

De visaak van bijna 13 meter die J.J. Bos in 1899 bouwde voor Andries de Blaauw, heeft watersporters geïnspireerd bij het laten bouwen van een aakjacht.

De graaf Van Byland, die een actief zeiler was, bewonderde de aak van Blaauw en regelde dat het schip voor hem werd nagebouwd. Andries de Blaauw werd in 1911 gevraagd met de aak naar Leiderdorp te zeilen, zodat het schip daar bij de werf van Van Groeningen opgemeten kon worden. Met behulp van de mallen en de metingen die toen van de Albatros werden gemaakt, werd in Leiderdorp een replica van de Albatros gebouwd, maar wel als aakjacht. De graaf Van Byland was een impulsief man als het om de aanschaf van schepen ging. Hij veranderde vaak van schip. Nog hetzelfde jaar werd deze replica van de Albatros verkocht aan W. Wilton uit Rotterdam.

Van Groeningen bouwde in 1913 nog een aak op basis van de door hem opgemeten vormen van de oude Albatros. Het tweede schip, de Schollevaer, werd echter iets kleiner. Deze aak werd in 1928 naar Engeland verkocht en lag in 1980 in Dublin. Een enthousiaste Ier deed z'n best het deerlijk verwaarloosde schip in een soort vijfjarenplan geheel te restaureren. (Bron: Huitema, 1982, p. 240, 259)

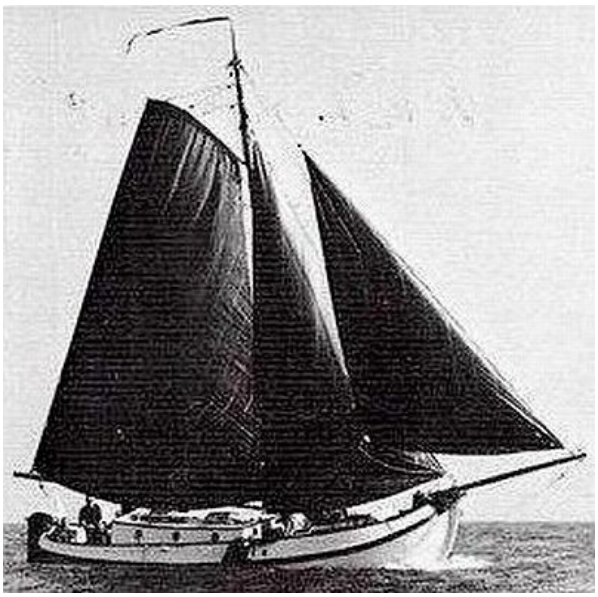


Lemmer, de Albatros van Andries de Blaauw. LE 15. (Foto's: collectie Dick van Dijk, Lemmer)





De visaak 'Albatros', grondig verbouwd tot jacht: 'Walbatros' (Foto: Hielke Roelevink)





De twee replica's van de 'Albatros': links de 'Blinkert' die Van Groeningen in 1911 ontwierp en rechts de iets kleinere 'Schollevaer' uit 1913, die naar Engelse smaak werd getuigd. (Foto's: collectie H. Roelevink)

Visaak LE 64

Opdrachtgever: **Visser, LE 64**
Bouw: **J.J. Bos, Echtenerbrug 1901**
Afmeting: **40 voet, ca. 12 meter**

Geschiedenis:
Deze visaak is vanaf 1901 steeds in gebruik gebleven bij de familie Visser in De Lemmer. Ze voer aanvankelijk met Jelle A. Visser als 'De jonge Andries' onder nummer LE 158, na de registratie uit 1911 als LE 58 en vanaf 1935, na het overlijden van Jelle, met Andries R. Visser, de zoon van Jelles broer Rinze, met nummer LE 64.
In 1957 werd de LE 64 verkocht aan Ir. R.D. Koolhaas die de aak op een vrachtschip naar Hongkong liet verschepen. Daar werd de aak in 1960 nauwkeurig opgemeten en tot jacht verbouwd. In 1961 is de aak door Koolhaas weer teruggebracht naar Nederland. In 1968 verkocht hij het schip aan Siebe Henstra uit Tijnje (Frl.). (Bronnen: Huitema, 1982, p. 247 en site SSRP)



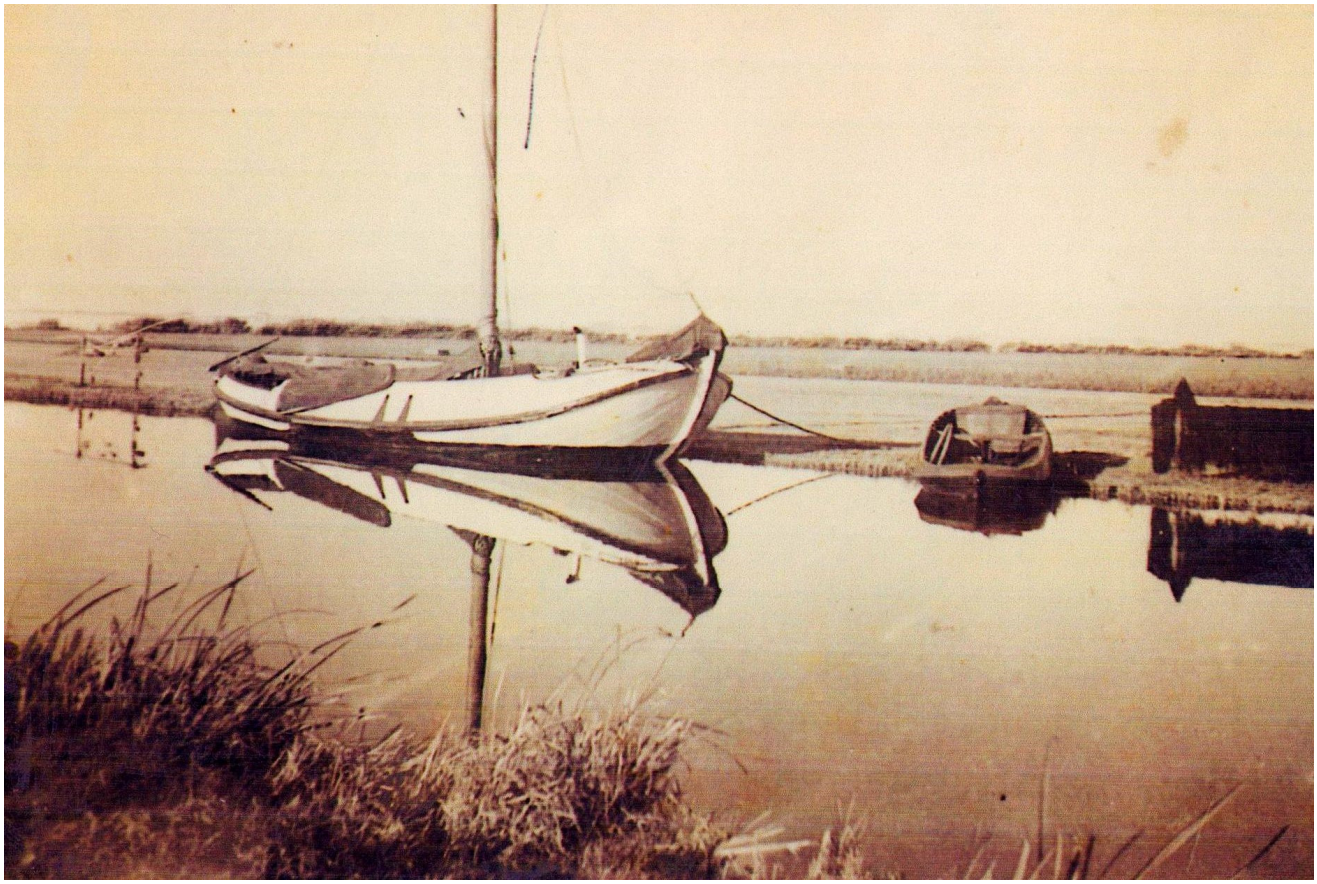

LE 64


LE 64

Twee schepen met registratie LE 64 en de naam 'Jonge Andries'

Andries R. Visser, de vader van Jelle en Renze Visser, voer met een houten visaak met de naam 'De Jonge Kaatje', die in 1905 geregistreerd stond onder nummer LE 164. In datzelfde jaar stond de ijzeren aak zijn zoon Jelle A. Visser geregistreerd als LE 158, met de naam 'De Jonge Andries'. Bij de registratie voor de kustvisserij in 1911 vond tevens een opschoning plaats van de gemeentelijke visserijregistraties. De houten aak van de oude Andries Visser werd nu op naam gezet van diens zoon Renze A. Visser onder nummer LE 64. De naam werd 'De Jonge Andries'. Bij diezelfde registratie kreeg de ijzeren aak van Jelle Visser, die ook 'De Jonge Andries' heette, nummer LE 58.

In 1935 overleed Jelle A. Visser van de LE 58. De houten aak LE 64 werd door Renze uitgeschreven en zijn zoon Andries nam de ijzeren aak LE 58 over van zijn overleden oom Jelle. Het schip werd geregistreerd onder nummer LE 64 en behield de naam 'De Jonge Andries'. In 1957 werd het schip verkocht aan Ir. Koolhaas. De oude houten aak LE 64 deed nog enige tijd dienst als moederschip voor de binnenvisserij. Overigens lijkt de houten LE 64 verrassend veel op de ijzeren LE 58 die in 1901 bij J. Bos in Echtenerbrug is gebouwd. Wellicht is Bos ook de bouwer geweest van deze houten aak?



Van een nazaat van de familie Visser ontving ik deze foto van een **houten** *Lemsteraak. Het schip deed op dat moment dienst als moederschip bij de binnenvisserij, nadat het in 1935 uitgeschreven was voor de IJsselmeervisserij.*

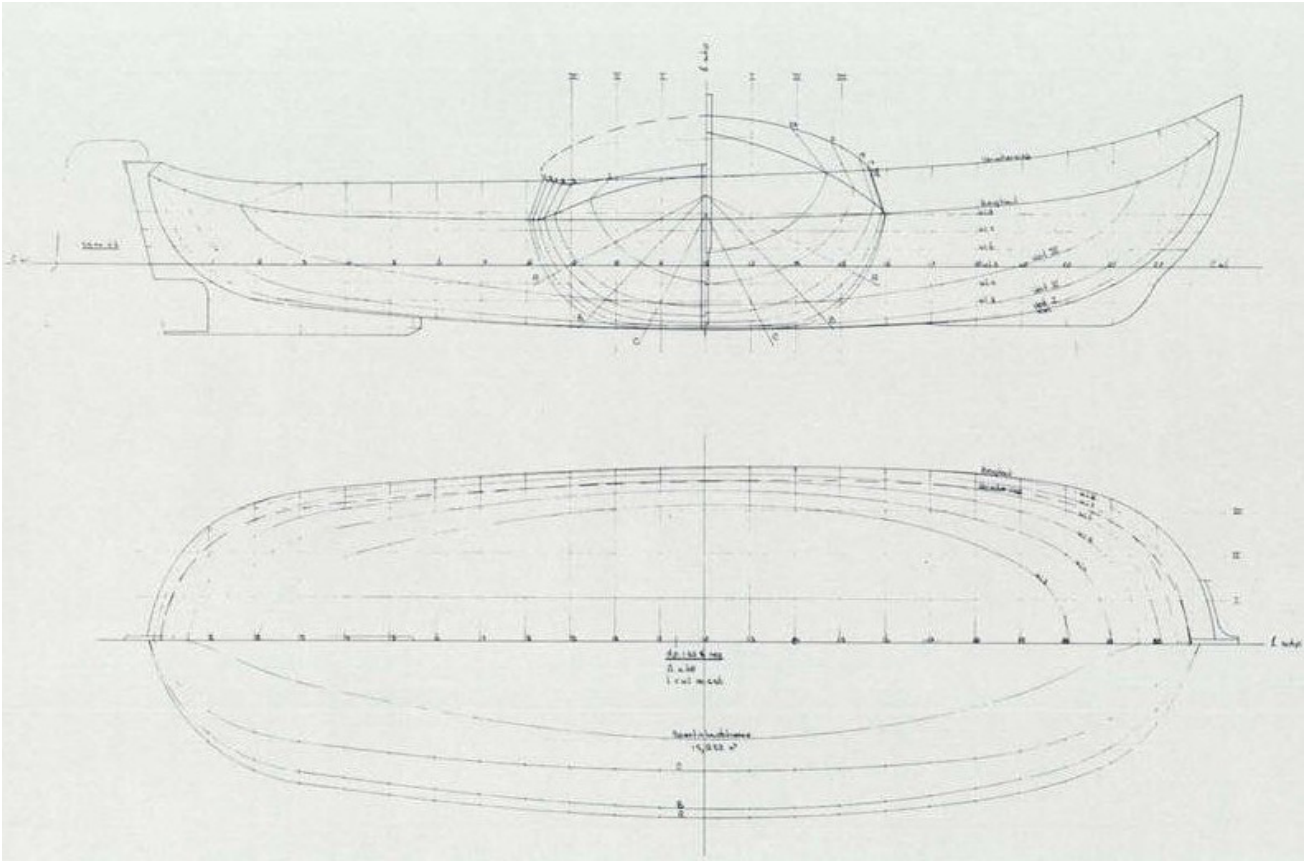


De voormalige visaak LE 64 na de verbouwing tot jacht in Hong Kong, hier terug in Nederlands water: op het IJsselmeer bij De Lemmer in 1990.

Visaak De Jonge Jan, LE 78 / LE 21

Opdrachtgever: **Jan Pieters Poepjes (1850-1939) Visserijnummer LE 78**
Bouwer: **J.J. Bos Echtenerbrug 1901**
Lengte: **41 voet = 12 meter**
Breedte: **4.08 m.**
Diepgang: **1.08 m.**

Geschiedenis
Visserij
1901 - …. Jan Pieters Poepjes
…….- max.1926 Enkhuizen
1926 – 1946 Arend Oldenhof Vollenhove VN 46
1947 – 1965 Andries Fleer uit Lemmer koopt de aak en vist ermee onder nummer **LE 21.** Jarenlang was de LE 21 de snelste visaak van het IJsselmeer. Fleer haalde een keer een tweede plaats bij de wedstrijden, maar verder alleen eerste plaatsen.
Recreatie
In 1965 is de LE 21 op de LE 50 na de laatste visaak die in Lemmer overging naar de recreatie. Scheepsbouwer P. van der Werff, nog maar net begonnen in Lemmer, kocht de aak. Hij verbouwde het schip tot jacht, waarna ze als 'Vrouwe Elisabeth' in bezit komt van J. de Zeeuw van der Laan uit Laren. Ligplaats Eemnes.







De Lemmer, ca. 1960, met de aak LE 21 van Andries Fleer voor de kant aan de Kortestreek, waar eerder de werf van Nijdam gevestigd was. (Foto's: Spanvis)



De LE 21 in de wedstrijd. Op de achtergrond het gemaal en de sluis van de Noordoostpolder bij De Lemmer.






VB
48



De LE 21 verbouwd tot jacht met kajuit: de 'Vrouwe Elisabeth'. (Foto: Hielke Roelevink)

Visaak LE 41

Bouw: **J.J. Bos Echtenerbrug 1900**
Opdrachtgever: **Jan S. Visser visserijnummer LE 141**
Naam: **'De jonge Steven'**
Lengte: **34 Amsterdamse voeten, omgerekend 9.60 meter.**

Geschiedenis:
De eerste opdrachtgever zag uiteindelijk af van de koop van dit aakje, waarna diens knecht, Jan Visser, het schip bij Bos kocht en het vernoemde naar diens oudste zoon Steven. In 1911 werd het aakje in Echtenerbrug, bij Bos, met 1.40 meter verlengd tot 12 meter. Die verlenging zorgde voor een relatief slank schip, dat het tijdens zeilwedstrijden door die lengte ook veel beter deed dan voor die tijd. Omstreeks 1945 werd de aak door Steven Visser verkocht aan zijn neef Rense Visser. Deze ging vissen vanuit Hindeloopen. De aak kreeg visserijnummer HI 58. Na ongeveer vijf jaar vissen werd de aak verkocht naar Bunschoten-Spakenburg (BU 191) en weer tien jaar later naar Harderwijk (HK 59). In 1968 ging de visaak over naar de recreatie. F. Cladder en J. Schepel voeren ermee als jacht van 1968 tot 1981. Ze verkochten de aak aan Wouter Baart uit Huizen. De aak is door de jaren heen in vrijwel authentieke staat gebleven. Alleen de steekmast is strijkbaar gemaakt. Bij Blom in Hindeloopen, al in de jaren zeventig.



Hindeloopen met de aak van Rense Visser tegen de steiger. (Foto: Museum Hindeloopen)



De visaak LE 41-HI 58- HK 59-BU 191



De LE 41 als authetntieke visaak, in gebruik als jacht. De losse kluiverboom is niet gestaagd, wat bij harde wind problemen kan opleveren. (Foto: collectie Hielke Roelevink)



De LE 41 als verlengde visaak tijdens een wedstrijd 'voor de recreatie'.

Eind jaren tachtig nam Harry Ros uit Leusden de aak over. Ook hij liet regelmatig kleine restauraties uitvoeren aan het schip, waarbij de strijkbare mast weer werd veranderd in een originele steekmast. Na 23 jaar werd het onderhoud hem te veel en het varen met de aak te bewerkelijk. Hij verkocht de aak eind 2011 aan de familie Köhn in Hamburg, die van 1985 tot 1996 eigenaar was van de grote boeieraak 'Alcedo II'. Harry Ros liet in Kampen een Staverse jol bouwen. Een wat minder bewerkelijk scheepje dat toch de sfeer van een vissersschip in zich heeft.
Op bovenstaande foto valt bij de LE 41 de kluiverboom op door de lengte ervan. Zo'n lange boom is echter wel origineel. De vissers gebruikten lange bomen, om met iets ruimer invallende wind een optimaal gebruik van de voorzeilen te kunnen maken. Normaal zeilt een aak met ruimere wind vooral op het grootzeil en valt de stuwende kracht van de fok en de kluiver tegen, omdat die ietsje achter het grootzeil onvoldoende wind vangen. Door een grote kluiver ver naar voren uit te brengen, vangt dat zeil wel voldoende vrije wind en is dankzij die lange kluiverboom wel effectief. Overigens blijken dergelijke losse bomen zonder verstaging bij wat hardere wind kwetsbaar te zijn. Eerst buigen ze, maar gebroken kluiverbomen waren bij de vissers niet uitzonderlijk.



Echtenerbrug, 1916. De werf van Bos is begin 1900 overgegaan naar A.P. van der Werff.



Echtenerbrug, 1950. De Pier Christiaansloot richting Tjeukemeer. Op de linker oever, helemaal op het noordelijkste punt, was de scheepswerf gevestigd. Het dak van de timmerschuur is nog net te zien. (Foto: Tresoar)

Voorbeelden van visaken gebouwd door J. Croles, IJlst

Visaak LE 170

Bouw: **Croles, 1899**
Opdrachtgever: **Anne S. Rottinee (LE 170, na hernummering LE 70)**
Naam: **De Jonge Schelte**
Lengte: **41 voet**

Geschiedenis

Anne S. Rottinee liet in 1899 bij Croles een visaak bouwen die geregistreerd werd als LE 170. Na de omnummering in 1911 werd dit LE 70. In 1913 verkoopt Rottiné de aak aan Hermanus Wouda die ermee gaat vissen onder nummer LE 75.

De vissersfamilie Wouda verhuist in 1928 naar Medemblik. De aak vaart daar tot ca. 1950 onder nummer ME 6. Volgens Jan Wouda, de zoon van schipper Hermanus, zeilde de aak slecht. Dat verbeterde, toen er een nieuwe mast op werd gezet die een meter langer was. Met een wat groter tuig liep de aak veel beter en werd er ook meegedaan met de wedstrijden voor vissersvaartuigen die de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging vanuit Muiden organiseerde.

De twee aken die Croles in 1899 bouwde, bleken in de praktijk geen opvallend goede zeilers te zijn. Ze waren wat zwaar gebouwd. Men wist nog niet precies met welke dikte van staalplaat een dergelijk schip voldoende sterk was. Ook waren de eerste aken ondertuigd. Voor een dergelijk schip met dat gewicht voeren ze te weinig zeil. Ze gingen pas zeilen als het harder woei, maar bij een matige koelte waren ze niet vooruit te branden. Hermanus Wouda ervoer dit, toen er een langere mast op de aak werd geplaatst en hij meer zeil kon voeren. Toen zeilde de aak ook behoorlijk bij weinig wind. Voor de zeileigenschappen was naruurlijk ook de vorm van het (onderwater)schip van belang. De heel smalle kont met het geringe draagvermogen, als bij een botter, werkte bij hogere snelheden in het nadeel. Dan heb je juist draagvermogen in de kont nodig, anders zuigt het schip zich vast. Rond 1950 werd de aak verkocht naar Wieringen waar die voer onder de nummers WR 24 en WR 27.

Begin jaren zestig nam scheepsbouwer W. Stofberg uit Leimuiden de aak over van Fred Fogertij in Den Oever, die een café had en de aak gebruikte om met sportvissers te varen. Stofberg bouwde het vissersschip om tot Lemsteraakjacht, dat vervolgens in 1967 verkocht wordt aan Mr. J.R. Carp uit Aerdenhout. Die geeft zijn aak de naam 'Breehorn'. Latere eigenaren zijn Kale uit Kampen en Plint uit den Haag. In de winter van 1997-1998 brandt de aak uit in de winterberging in Aalsmeer. Stofberg koopt het geblakerde casco en wil het schip weer opknappen. In 1999 koopt Boonstra het geblakerde casco van Stofberg en laat hem de aak niet alleen opknappen, maar ook verbouwen tot een fraai jacht. De naam Breehorn wordt veranderd in Argo. Het visserijnummer LE 75 siert echter nog steeds het boeisel.



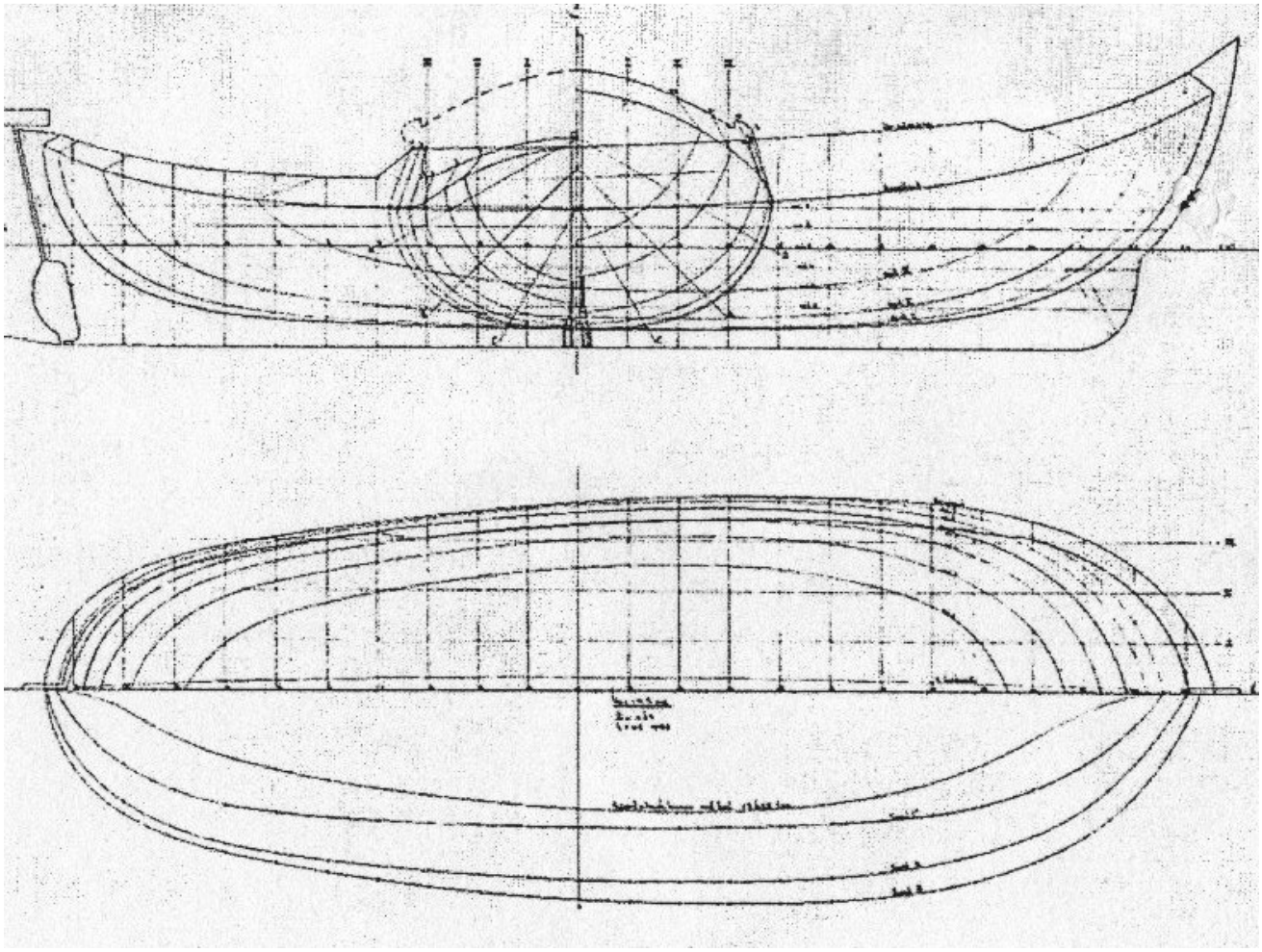
Lemmer, ca. 1920. De LE 75 van Hermanus Wouda zeilt met ruime wind de haven binnen. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)



De LE 170, verbouwd tot jacht: de Argo (ex-Breehorn) (Foto: collectie Hielke Roelevink)
N.B. Huitema (1982) geeft per abuis, op grond van informatie van de oud visser Jan Wouda, aan dat de aak van Rottiné bij de gemeente Lemsterland het registratienummer LE 171 kreeg, dat moest echter nummer LE 170 zijn.

Visaak LE 171

Bouw: **Croles, 1899**
Opdrachtgever: **Jan R. Visser (financier P. de Rook) (LE 171, later LE 71)**
Naam: **De zes gebroeders**
Lengte: **41 voet (11 m. 60 cm.)**



Lijnentekening van de LE 170, gemaakt voor Huitema (1982). Let op de smalle lijnen in de kont.

Geschiedenis

In hetzelfde jaar dat bij Croles de visaak voor Rottiné werd gebouwd, liep ook een zusterschip van stapel voor de Lemster visserman Jan R. Visser. Deze aak werd geregistreerd bij de gemeente Lemsterland als LE 171. Jan Visser viste vanaf 1899 met de LE 171. In 1911, bij de omnummering van vissersschepen van de Zuiderzee, kreeg de aak nummer LE 71. Twee jaren later, in 1913, verkocht Visser zijn aak aan Siebe Kooistra, die ermee voer onder nummer LE 37. Deze verkocht de aak in 1917 aan Aant Rienksma, die er onder nummer LE 55 mee bleef vissen tot in de jaren vijftig. Toen de aak overging naar de recreatie, kreeg hij de naam 'Murnzerklif' van de nieuwe eigenaren P. de Jong en H. Koopman uit Balk. Later is de aak overgegaan naar Jhr. Q. van Swinderen uit Duurstede.



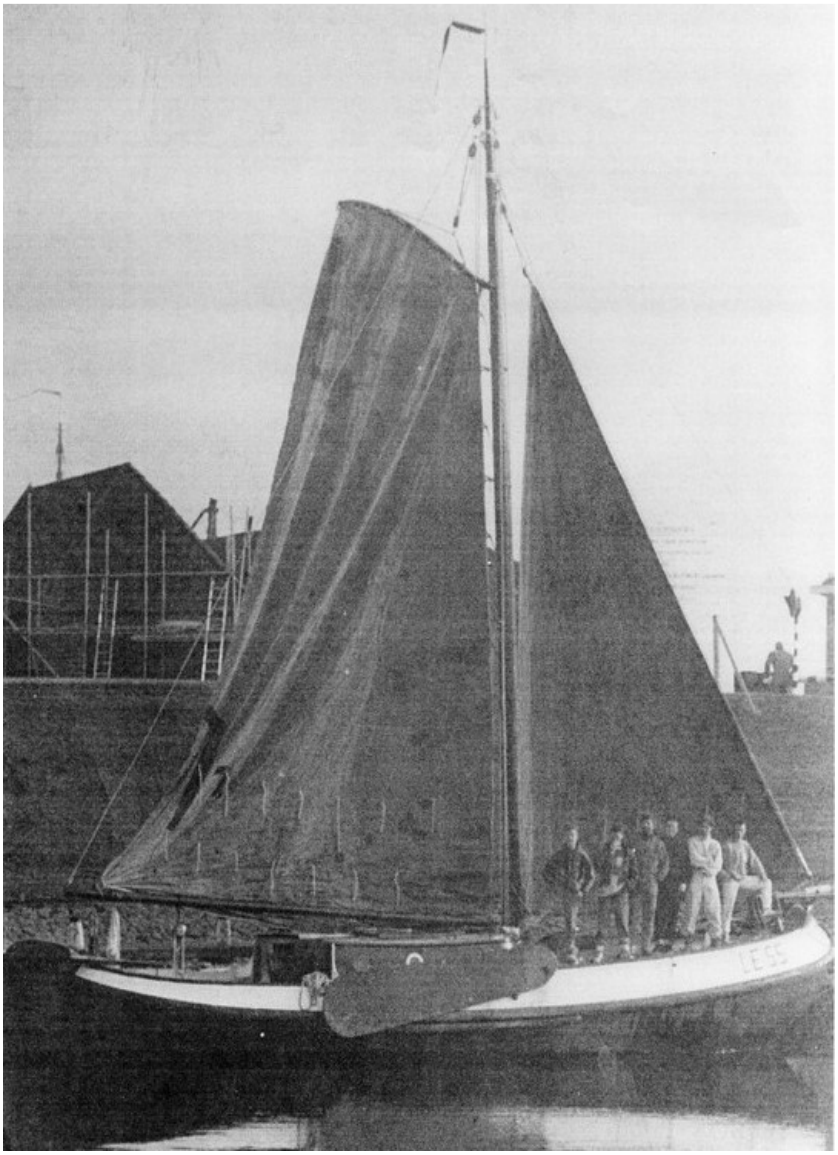
Boven: Mirns, 1931. Geankerd bij het strandje. Onder: de familie Rienksma tijdens festiviteiten in Kuinre.





De Lemmer, rond 1950 met de LE 55 in de wedstrijd. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)



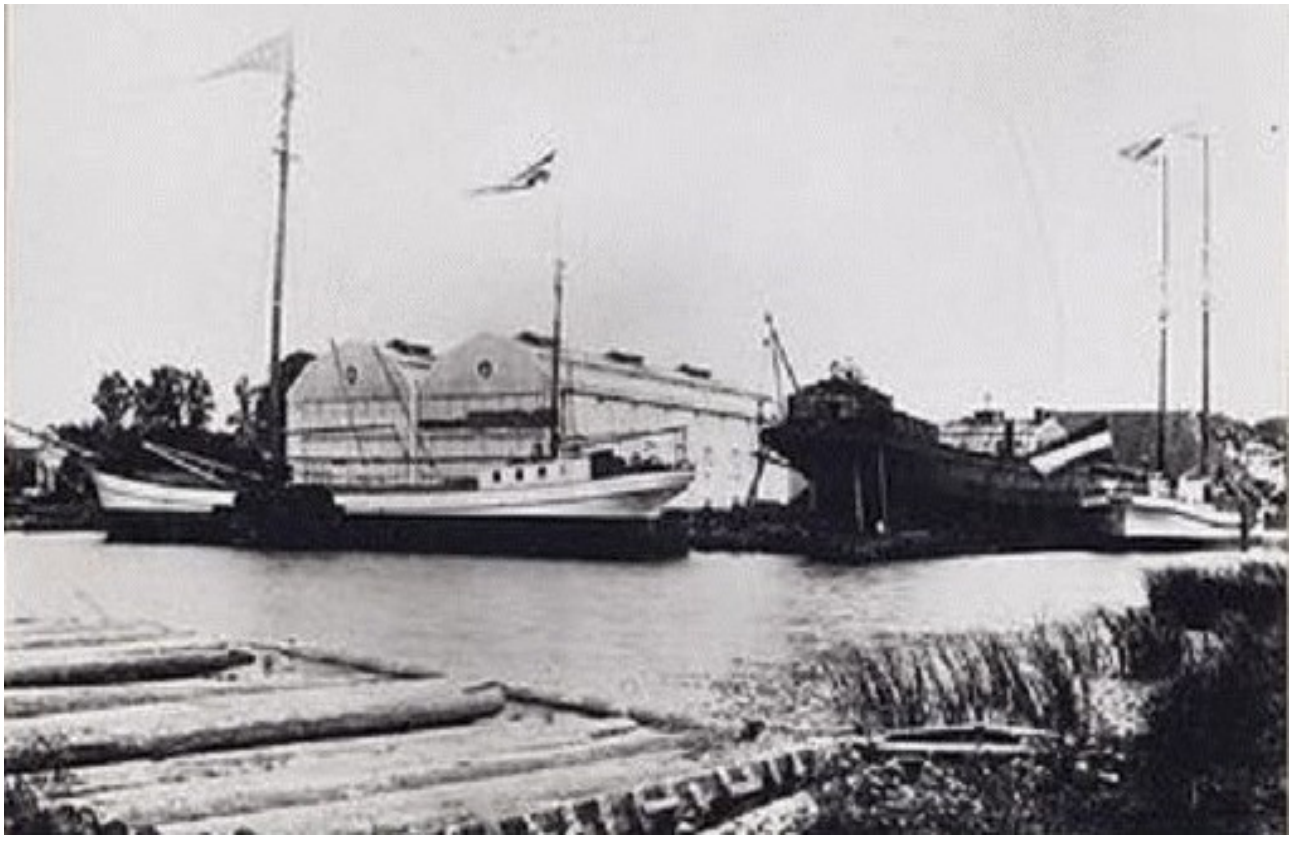


De visaak LE 55 verkocht voor "de recreatie" en voorzien van een roef. Als 'Murnzerklif' kreeg de aak in de jaren zestig bekendheid op het water.





IJlst, de Friesche Scheepsbouw maatschappij. (Croles, Zwolsman) Het lage bedrijfspand op de bovenste foto, rechts, bestaat nog. Hier is tegenwoordig de werkplaats van het Technisch bedrijf Bakker gevestigd.



IJlst, werf Croles



IJlst, Technisch Bedrijf Bakker

4. IJzeren visaken uit De Lemmer

IJzeren schepen werden in 1900 geheel anders gebouwd dan houten. Niet met mallen "op het oog", maar noodzakelijk vanaf tekening, waarbij vooral de opzet van het spantenplan belangrijk was. Bij houten schepen werden de leggers en krommers achteraf in de huid aangebracht, terwijl bij ijzeren schepen de huidplaten om de reeds gestelde en strokende spanten werden gebogen. Werven die de overstap maakten van hout naar ijzer, moesten dus ook leren schepen te ontwerpen op papier, met lijnenplannen en constructietekeningen die leesbaar waren voor de ijzerwerkers op de werkvloer. De ontwerpen van met name Hendrik de Boer vielen bij de vissers in De Lemmer in de smaak. Hij gaf zijn schepen een karakteristieke mix mee van sierlijkheid, spirit en functionaliteit.
De scheepswerf De Boer in De Lemmer komt daarom de eer toe dat zijn ontwerpen beeldbepalend zijn geworden voor het scheepstype Lemsteraak. Huitema merkte terecht op, dat er op vele werven in Friesland visaakjes werden gebouwd en dat op de werven van Croles, Bos, De Boer, Van der Zee en Zwolsman naast binnenaakjes ook botaken zijn gebouwd voor de Zuiderzee. 'Maar Pier de Boer en zijn zonen bouwden verreweg de meeste en zij hebben aan dit scheepstype geleidelijk de lijnen en vormen gegeven die we daaraan zo zeer bewonderen.' (Huitema, 1982, p. 224)

Als we spreken over Lemsteraken, denken we daarom in de eerste plaats aan aken van de Gebroeders de Boer uit De Lemmer. Toch doet die beeldvorming mijns inziens vooral onrecht aan de verdiensten van J.J. Bos uit Echtenerbrug, die immers rond het jaar 1900 fraaie ijzeren aken bouwde, zoals de LE 15, de LE 21, de LE 41, de LE 47, de LE 64. Allemaal aken die ook nu nog in de vaart zijn als originele Lemster visaken en die niet minder fraai ogen dan de visaken van de Gebroeders De Boer. Van de LE 50 is zelfs jaren gedacht dat dit een Bos-aak was. De verschillen tussen de aken van Bos en van De Boer waren niet zo groot. De scheepswerf in De Lemmer ging echter veel langer door met de bouw van ijzeren aken dan de concurrentie. De Gebroeders de Boer bouwden tot 1914 visaken en daarna bleven ze vrachtschepen bouwen tot 1925. De laatste Lemster visaak gleed in 1913 van de helling. Daarna brak de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland bleef weliswaar neutraal, maar de toestand in Europa liet de economie van Nederland niet onberoerd. Halverwege de oorlog, in 1916, was er de Zuiderzeeramp waarbij grote schade werd aangericht in Zuiderzeehavens door de storm en overstromingen. Deze ramp was aanleiding voor het parlement om in 1918 in te stemmen met het plan om de Zuiderzee af te sluiten en in te polderen. Dat perspectief leidde ertoe dat er niet meer geïnvesteerd werd in de Zuiderzeevisserij. Na de Eerste Wereldoorlog was de nieuwbouw van visaken in De Lemmer daarom voorbij.

Wel werd tot 1930 bij de Gebroeders De Boer nog regelmatig een groot Lemsteraakjacht te water gelaten. In Echtenerbrug liep het bij Bos allemaal wat anders. Bos bouwde al na 1902 geen aken meer en hield er als werfbaas in 1910 mee op. De werfbaas leed aan alcoholisme, wat het werk op de werf niet ten goede kwam.

De invloed van de Gebroeders de Boer op de beeldvorming rond de ontwikkeling van de 'Lemsteraak' kon mede om die redenen zo groot worden. Daarnaast moeten we vanuit de voorgeschiedenis de invloed niet uitvlakken die Eeltje Holtrop van der Zee uit Joure heeft gehad op de ontwikkeling van het Lemsteraakmodel. Hij bouwde in hout tientallen fraai gelijnde aken tussen de 6 en de 12 meter., waarvan slechts een enkele de tijd heeft doorstaan. De beroemde werfbaas uit Joure was echter het voorbeeld en vaak ook de leermeester voor, resp. van de andere akenbouwers in Friesland. Van Pier de Boer is bekend, dat hij bij zijn vorming als scheepstimmerman direct beïnvloed is door Eeltje Holtrop van der Zee.

Een aantal van die visaken van De Boer is nu nog in de vaart als Lemsteraakjacht. Opvallend veel van die aken zijn behouden gebleven (of later teruggebracht) in de originele staat van visserman. Andere visaken zijn verbouwd tot relatief ruime en goed zeilende jachten, waarbij de vorm van het oorspronkelijke casco vrijwel niet aangetast werd. Ook zijn er van oorsprong originele aken die als jacht zo grondig gerestaureerd zijn, dat ze er als nieuw uitzien en die dat natuurlijk ook zijn. Het is eigenlijk niet vanzelfsprekend dat zo'n geheel vernieuwd jacht, dat niet meer geklonken is van staalijzer, maar gelast van moderne staalplaat, waar dus geen klinknagel meer in te vinden is, hetzelfde schip is als waar honderd jaar geleden mee werd gevist..

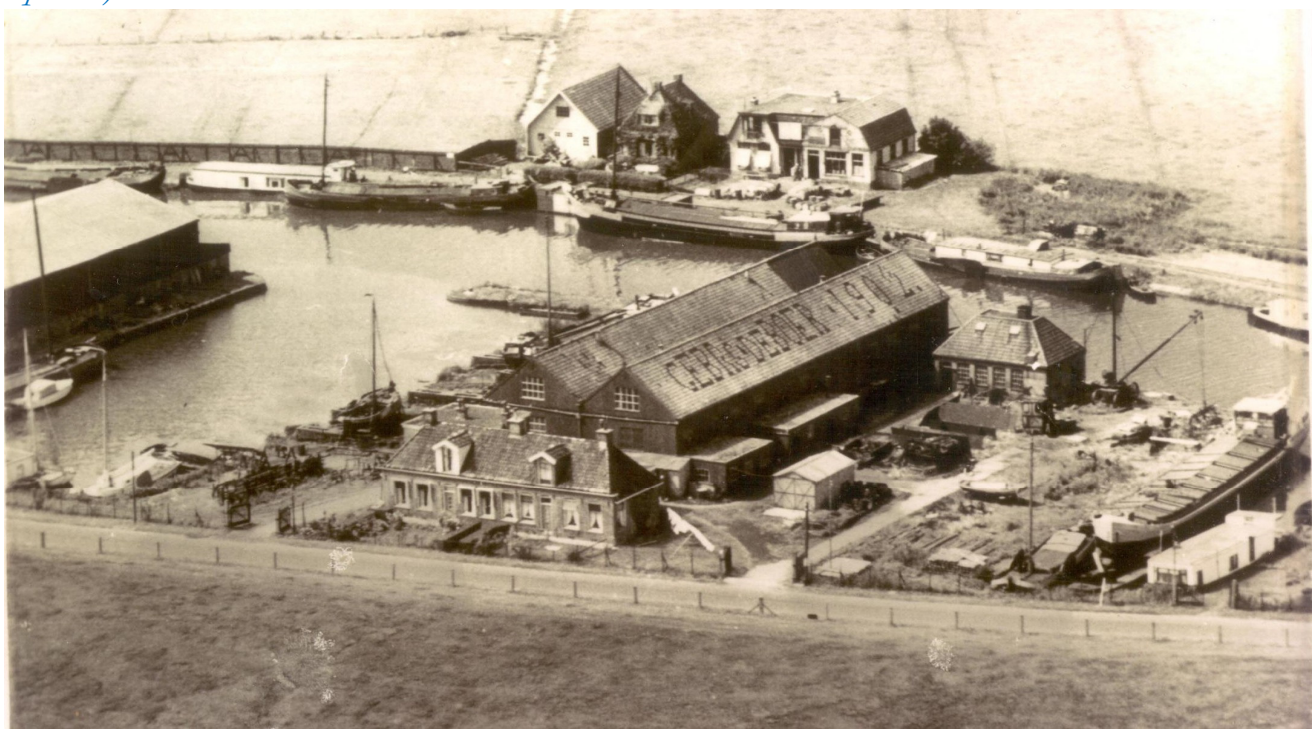
Dit overzicht van De Boer-aken is niet bedoeld als een overzicht van alle ijzeren aken die ooit door De Boer zijn gebouwd. Het is ook niet het overzicht van alle nog bestaande ijzeren aken van De Boer. In dit overzicht wordt aan de hand van enkele concrete voorbeelden een indruk gegeven van al die aken van weleer. Door nog bestaande aken als uitgangspunt te nemen, wordt tevens geïllustreerd op welke verschillende manieren voormalige visaken uit De Lemmer door latere eigenaren gebruikt zijn als jacht. Hebben zij de oorspronkelijke vorm van hun schip gekoesterd en geprobeerd te behouden, of hebben de nieuwe eigenaren de voormalige visaken verbouwd tot jacht of zelfs geheel aangepast aan de 'eisen' van deze tijd?

Opmerkelijk bij de in beeld gebrachte aken is, dat de visaken van weleer niet bijzonder groot waren. De Lemster vissers hadden ook geen behoefte aan heel grote schepen. Die vonden zij niet handzaam genoeg. Vissers gaven de voorkeur aan aken van ongeveer 10 tot 13 meter lengte. De paar visaken van bijna 15 meter vonden ze voor de visserij op de Zuiderzee onpraktisch. Gemiddeld genomen waren de aken net ietsje kleiner dan de meeste Zuiderzeebotters, gemeten over de stevens. Aan binnenruimte deed de kleinere ijzeren aak echter niet onder voor de houten botter, waarin door de dikke, massieve inhouten immers veel ruimte verloren ging.

Van de staalijzeren visaken van De Boer zijn ruim honderd jaren later nog een aantal in de vaart als Lemsteraak(jacht). Van die groep 'overlevers' geven we de volgende voorbeelden, in chronologische volgorde.



De Lemmer. Visaken voor onderhoud op de dwarshelling van de Gebroeders De Boer. (Foto: Spanvis)



De Lemmer, de ijzerwerf van de Gebroeders de Boer uit 1901. De schuur is gebouwd in 1902, om en over drie in aanbouw zijnde schepen heen. De families De Boer woonden in de huisjes bij de loods aan de Zeedijk. Aan de oostzijde van de schuur, rechts dus, de plek voor de nieuwbouw aan de rand van het rechter hellinggat. Op dit moment geven de twee hellinggaten in de zuidoever van de Rien aan, waartussen voorheen de scheepswerf stond.



De Lemmer, de houtwerf uit 1876 van Pier Klazes de Boer aan de zuidkant van de Rien, tegen de zeedijk aan. Hier zijn in 1899 tevens de eerste ijzeren Lemsteraken van De Boer gebouwd.



Lemmer, met op de voorgrond het nieuwe postkantoor. Op de achtergrond de bedrijvigheid langs de Rien, tegen de zeedijk aan. Helemaal rechts, op het einde van Vissersburen in de bocht met de Rien de spuisluis. Dan de gebouwen van mastenmaker De Vries en zeilmaker De Vries aan de Polderdijk, in het midden de houthandel (met molen) van Van Sleeswijk en helemaal links de dubbele schuur van de scheepswerf Gebroeders De Boer. Nog verder naar het oosten, maar niet zichtbaar, de houtwerf van Pier de Boer, waar nu jachtwerf Hummel is gevestigd.

Visaak De Eersteling LE 28

Bouwjaar: **1900**
Werf:: **Pier de Boer uit De Lemmer**
Ontwerper: **Dirk de Boer**
Opdrachtgever: **Steven Visser uit De Lemmer.**

Lengte: 11.40 meter
Breedte: 4.20 meter
Diepgang: 0.80 meter
Zeilplan: ca. 75 m2

Geschiedenis

De eerste ijzeren aak die Pier de Boer bouwde, was voor hem een experiment. Een ijzeren schip bouwen was voor hem heel iets anders dan een houten aak bouwen volgens de traditionele methode. Zijn eerste aak kwam er daarom wat apart uit te zien, met als resultaat dat opdrachtgever Steven Visser het schip niet wilde hebben. De aak had volgens hem te veel kop en te weinig kont. Achter lag het schip daarom te diep. De zwaardklampen raakten het water, wat zou zorgen voor een onderhoudsprobleem en het berghout liep niet helemaal in lijn. Op de hoogte van de kop van het zwaard zat er namelijk een knikje in het berghout.
Bouwen in ijzer was voor Pier de Boer nieuw en moest geleerd worden. Met de klinktechniek kon men geen doosconstructie maken, wat een probleem was bij het maken van de stevens en het berghout . Wel was er met behulp van hoekijzers een U-profiel te maken, maar die bouwwijze was bewerkelijk en in de vorm van een berghout bovendien niet eenvoudig te maken. De stevens werden bij de werven van Bos en De Boer daarom opgezet als twee platen die met hoekijzers tegen de romp werden geklonken. Daarna werd de ruimte tussen de platen opgevuld met eikenhout. Bij het berghout ging het net eender. Twee parallel lopende stroken ijzer werden met een hoekprofiel aan de romp geklonken en de tussenliggende ruimte werd met een eikenhouten berghout opgevuld.

De opdrachtgever , Grutte Steven, keurde het eerste ijzeren schip van Pier de Boer echter af. Hij had zich een andere voorstelling van zijn nieuwe aak gemaakt. De aak was ook veel te zwaar, met huidplaten van 7 mm. Staal. Het was vervolgens Willem van der Bijl uit De Lemmer die de aak kocht en ermee ging vissen met visserijteken LE 28. “Bleke Willem” was van afkomst binnenvisser uit Idskenhuizen. In De Lemmer woonde hij met zijn gezin in het Achterom, zoals zo vele vissers, tussen de Vissersburen en de Schans in, ten oosten van de Binnenhaven.

Visserij

1900	De Eersteling	Willem Bijl	Lemmer	LE28
1933	De Eersteling	Abe v.d. Bijl, Gerrit Mulder, Jan Poepjes	Makkum	WON 10

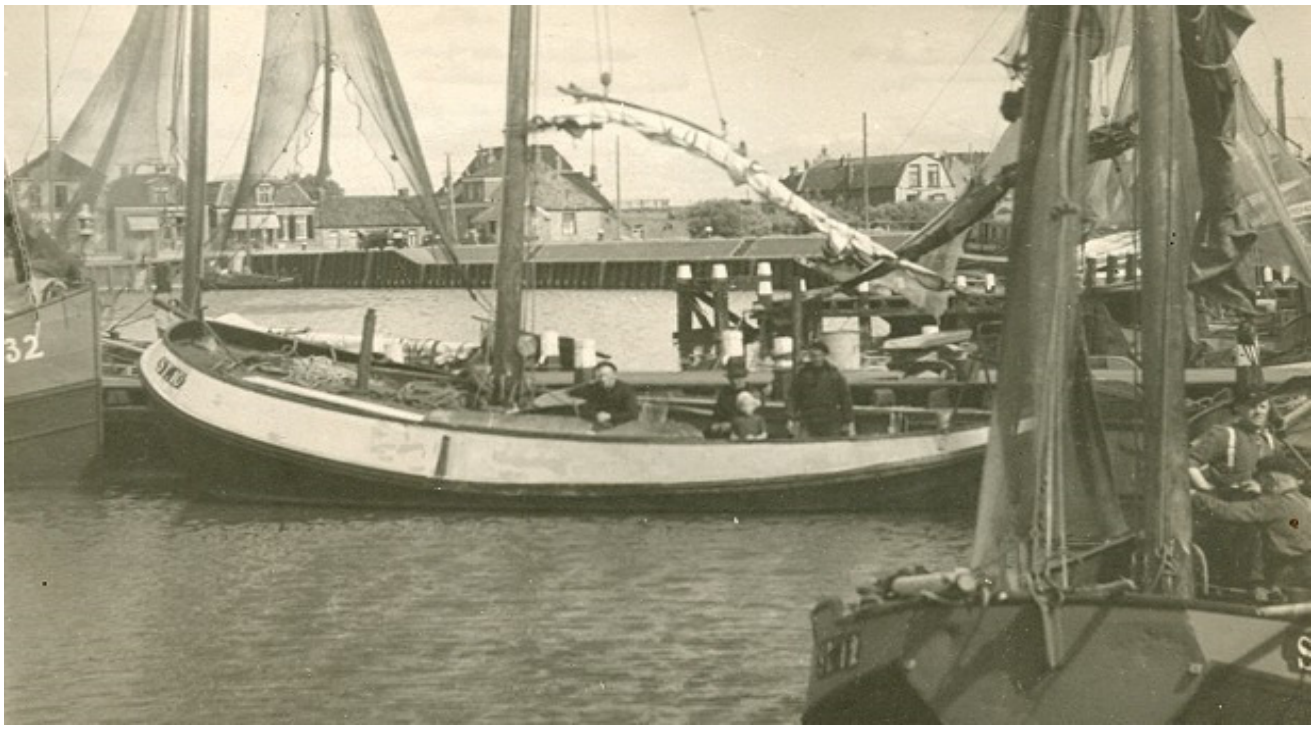
1935	Arend	Rein en Iege Blom	Hindeloopen	HI 8
1948	Anja	H. van Dijk, K.v/d Meulen	Stavoren	ST 10
1948	Catharina	Jaap Schilder	Volendam	VD 8
1955	Catharina	Jan Kroon	Volendam	VD 4

In 1933 hield Wim v.d. Bijl de visserij voor gezien. Zijn zoon Abe nam de aak over en ging ermee vissen vanuit Makkum, samen met G. Mulder en J. Poepjes. Het schip kreeg visserijnummer WON 10. Twee jaren later namen de broers Rein en Iege Blom uit Hindeloopen de aak over. Ze visten ermee op het IJsselmeer onder nummer HI 8.
In 1948 stapten de gebroeders Blom over op een motorkotter. De aak werd verkocht aan Klaas van der Meulen en Hans van Dijk in Stavoren. Die visten onder nummer ST 10. Nog hetzelfde jaar verwisselden de schepen van Schilder (VD 8) en Van Dijk (ST 10) van eigenaar. Van Dijk ging vissen met de Marker rondbouw van Schilder en deze met de aak van Van Dijk. Jaap Schilder moest fl. 2100,- bijbetalen. Opmerkelijk, want de aak was zeker veertig jaren ouder dan de rondbouw. In 1955 moest Jaap Schilder stoppen met de visserij vanwege zijn slechte gezondheid. Hij verkocht de aak aan Jan Kroon, die ermee viste onder nummer VD 4.
Twee jaren later werd het schip verkocht aan C. Kaars, een scheepsmakelaar in Monnickendam, die de aak te koop zette voor de recreatievaart. Het was het jaar dat er veel geschreven werd over het Lemsteraakjacht 'De Groene Draeck', dat gebouwd werd voor HKH Prinses Beatrix. Kaars laat daarom een advertentie plaatsen in de Telegraaf: 'Te koop aangeboden: een Lemsteraak, gebouwd door De Boer in Lemmer als 'Groene Draeck'.'Het resultaat was een enorme belangstelling van potentiële kopers.

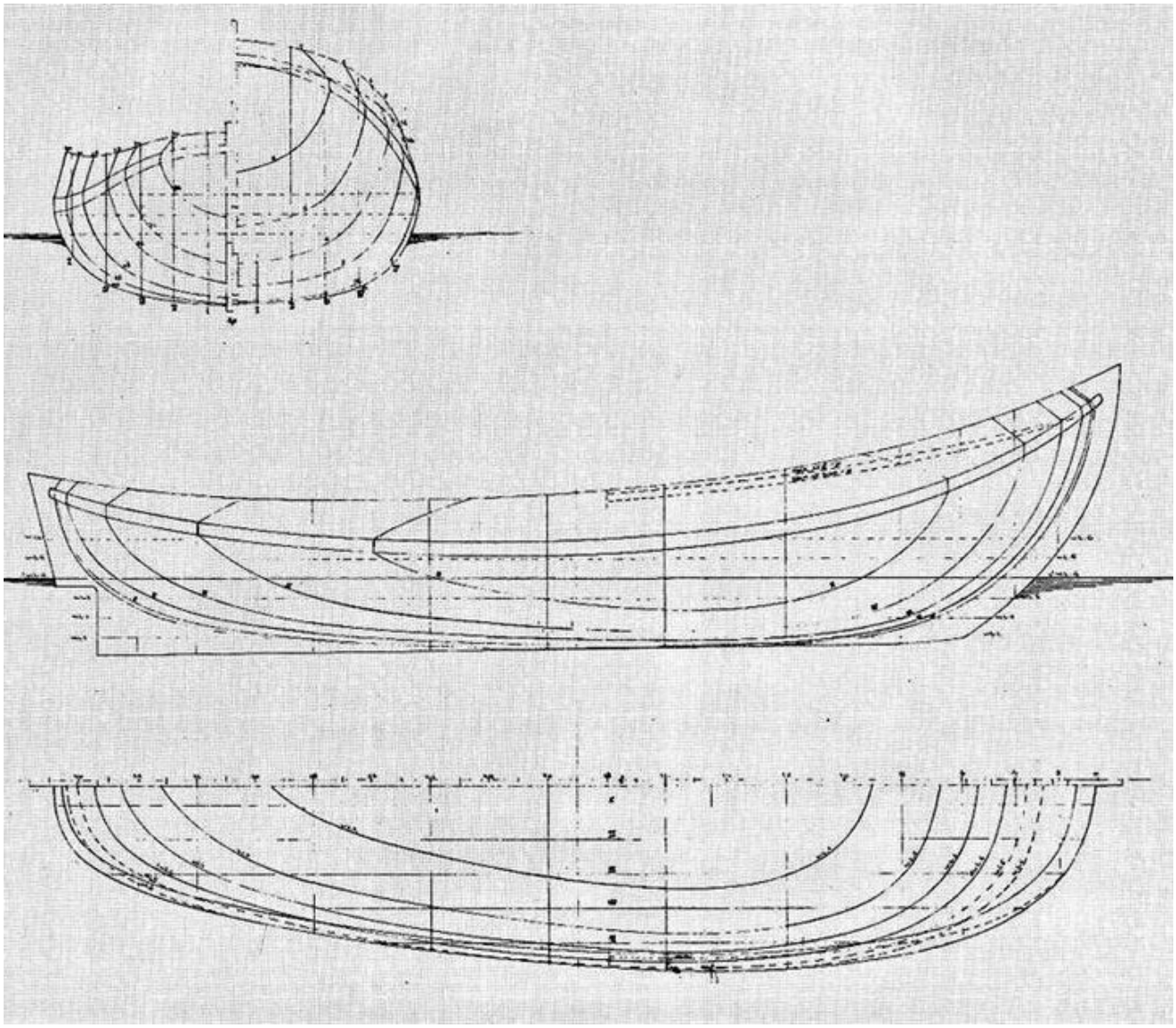
Fred Spaulding, een scheepsarchitect uit Dunbar, had 'De Groene Draeck' tijdens de bouw mogen bezichtigen. Hij verwachtte niet veel goeds van de zeileigenschappen van een dergelijk schip, maar toen hij er een proeftocht mee mocht maken, werd hij zo enthousiast, dat hij zich meteen een Lemsteraak aanschafte. Dat werd de Catharina (VD 4) die in Monnickendam te koop lag. Hij liet de aak in Amsterdam op de werf 'Westhaven' wel wat moderniseren. Het schip werd voorzien van een midzwaard, een torentuig, een preekstoel en een roer met ophaalbaar roerblad. Zaken waar mensen vertrouwd mee waren die op scherpe jachten voeren.
Uiteindelijk werden alle aanpassingen aan het schip de eigenaar financieel wat te veel. Spaulding ging failliet en de aak werd verkocht in 1962 aan de werf Westhaven, die de aak doorverkocht aan Driessen uit Veghel. De aak heette nu 'Dorien' en werd door de nieuwe eigenaar voorzien van een normaal grootzeil voor een Lemsteraak. Vijf jaren later kwam het jacht in bezit van H. Snijder uit Ede, die de aak onder leiding van de scheepsarchitect H. Lunstroo terug liet brengen in de originele staat. (Bron: Huitema, 1982, p. 241)



Hindeloopen, winter 1941/1942. Rechts vooraan de HI 8 van Blom, ontdaan van zeiltuig vanwege de winter. (Foto: Museum Hindeloopen).



Stavoren,1948. De ST 10 van Van Dijk in de pas gerenoveerde vissershaven. Nog hetzelfde jaar verruilt Van Dijk de aak met de Marker rondbouw VD 4 van Schilder uit Volendam. (Foto: collectie Jan van Dijk) In 1948 is de aak een motorschip geworden met steunzeil. Door het ontbreken van het zwaard is de knik in het berghout goed te zien. De zwaardklampen, die ook verwijderd zijn, lagen bij deze eerste ijzeren aak van De Boer in het water. Het schip was te zwaar. Vanwege de iets mislukte vormgeving met die te hoge kop en de te smalle kont wilde de opdrachtgever Steven Visser het schip in 1900 niet aanvaarden. Het was Willem van der Bijl die de aak vervolgens overnam en er meer dan 30 jaren mee bleef vissen onder visserijteken LE 28.



De Eersteling uit 1900. Lijnenplan, gereconstrueerd door H. Lunstroo. Opvallend zijn de hoge kop, de diepe zeeg en de smalle kont. Het lijkt wel een botter met een ronde kop. (Bron: Huitema, 1982, p. 240)

Dit eerste schip van Pier de Boer was bijzonder zwaar gebouwd. De aak werd door vissers niet mooi gevonden, maar wel gewaardeerd vanwege het onverwoestbare casco. Ook meende men dat de aak met z'n hoge kop zeer zeewaardig was. De LE 28 werd daarom meer dan eens ingezet bij pogingen in nood verkerende schepen op de Zuiderzee voor de Lemmer veilig te helpen de haven te bereiken. Dat was ook na de afsluiting van de zee soms nodig. Toen de gebroeders Blom vanuit Hindeloopen met de aak visten, was het in 1938 raak. 'In 1938 werd nog eens een reddingsactie ondernomen vanuit Hindeloopen en de bemanning van de tjalk 'Morgenstond' (man, vrouw, 6 kinderen en een hond) in veiligheid gebracht. In 1940 (werd het schip) door de Duitsers gevorderd, maar na 19 dagen teruggegeven. Tijdens de bezettingsjaren ging het kuilvissen door, meestal 's nachts en daardoor vaak met onderduikers aan boord, die overdag weg moesten wezen.' (Huitema, 1982, p. 241)



Lemmer, 1932. De LE 28: overhalen van de vis van de vlet naar de aak. Vlnr.: Abe van der Bijl (zoon van Willem) Siebolt van de Tuin (kleinzoon van Arend, een broer van Willem), Siebolt van der Bijl (zoon van Arend) en geheel rechts Willem van der Bijl. (Foto: collectie D.v.Dijk, info: spanvis).

Recreatie

1957	C. Kaars	Monnickendam
1957	F. Spaulding	Dunbar, USA
1962 Dorien	J.M. Driessen	Veghel
1967 Almere	H.S. Snijder	Ede
1978 Vrouwe Jacobine	T. Kruis	Zevenbergen
1987 Eersteling LE 28	K. Stilleboer	Lemmer
1991 Eersteling LE 28	I. Jansen	Leer (Dld)
1997 Eersteling LE 28	E.J. de Knecht Jonker	Giessen-Oudekerk
2000 Eersteling LE 28	G.Th.Coers-Schlömann	Hoornaar



Hindeloopen, jaren dertig, met de HI 8 van Blom. (Foto: Museum Hindeloopen)

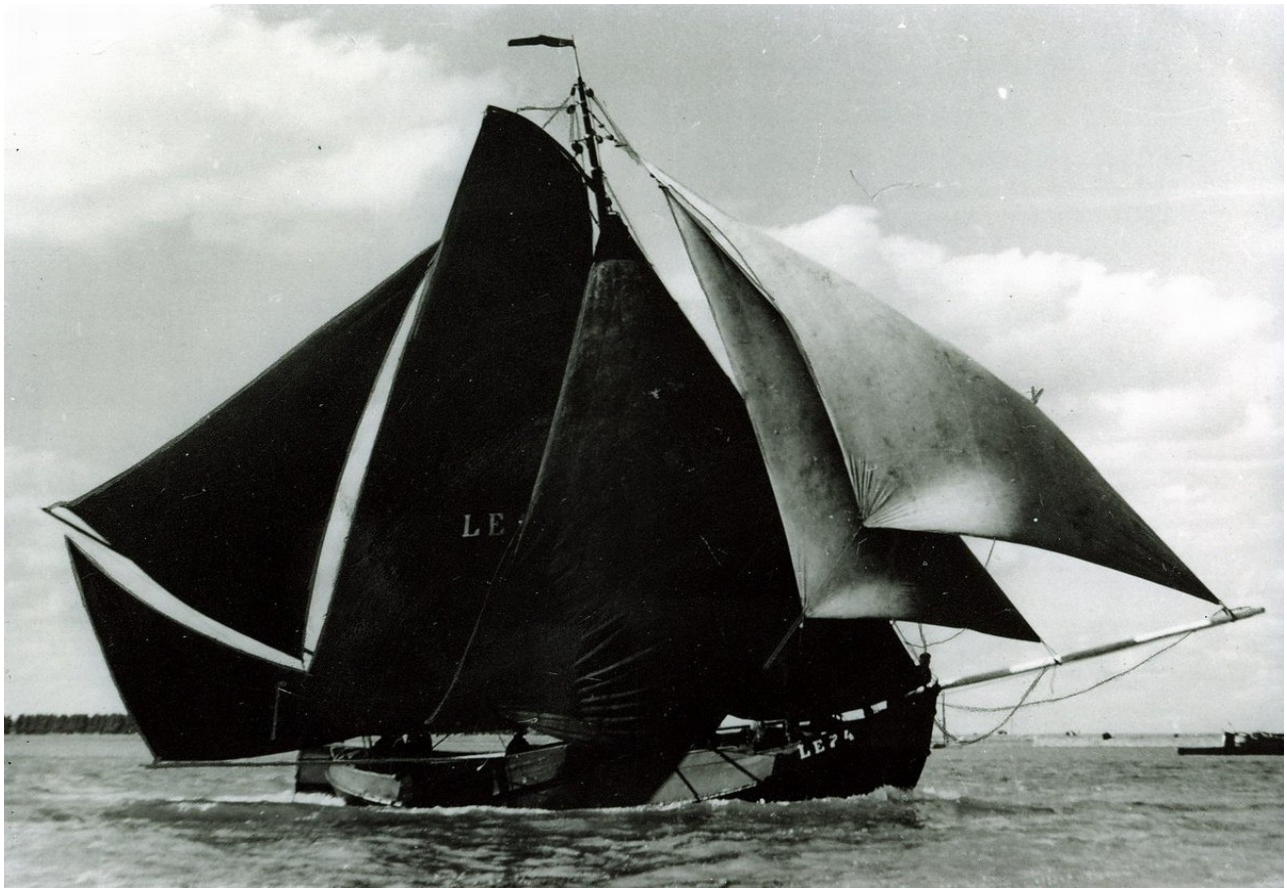


De Lemmer, 2016. De aak is in 1990 geheel opgeknapt bij Blom in Hindeloopen. Het berghout is omhoog gebracht, zodat de lijn vloeiender loopt en de zwaardklamp niet meer in het water hangt. (Foto: Dirk Huizinga)

Visaak LE 74 't Kan Verkeren

Bouwjaar: **1900**
Werf: **Pier de Boer te Lemmer Ontwerper: Dirk de Boer**
Opdrachtgever: **Steven Visser**
Afmetingen: *Lengte 11.40 meter*
Breedte 4.20 meter

Geschiedenis van de aak:
Steven Visser wilde de eerste aak van Pier de Boer niet aanvaarden en werd daarmee de opdrachtgever voor de tweede ijzeren aak die De Boer bouwde. Dat schip viel wel in de smaak van Grutte Steven. Deze visser verdiende z'n bijnaam aan z'n postuur en z'n kracht. Er werd gezegd dat hij als enige Zuiderzeevisser in staat was in zijn aak beide zwaarden tegelijk in z'n eentje op te halen. Ondanks die kwaliteiten stond hij bekend als een wat zwaarmoedig mens. Helaas gleed de aak bij de tewaterlating in 1900 van de hellingwagen. Er was enige schade en de vingerlingen van het roer braken af. Vanwege de reparatie die nodig was, werd het schip pas in 1901 voor de Zuiderzeevisserij ingeschreven bij de gemeente Lemsterland onder visserijteken LE 74. Steven Visser bleef ermee vissen tot 1947. Zijn zoons Frans en Steven namen de visserij in 1947 over en gingen met de LE 74 door tot 1959. Dat jaar werd de aak verkocht aan een particulier voor de recreatie.



Ook met de LE 74 werden reddingen verricht tijdens stormweer op de Zuiderzee. Frans Visser, de zoon van Steven, wist zich zo'n actie te herinneren: "In 1906 heeft mijn vader met nog zes vissersknechten vijf mensen gered met de schuit, bij een zware septemberstorm. Vader was vroeg in 't donker op de haven, toen hij vuurpijlen zag afschieten. Hij ging andere vissers kloppen en zorgvuldig de schuit voorbereiden. Gereefd en onder halve fok gingen ze met de grote haringvlet erachter aan, zeewaarts. Na anderhalf uur zeilen vonden ze van het wrak van de stoomboot Leeuwarden II nog het topje van de mast, drie meter boven water, met vijf mensen erin. Er stond toen nog geen motor in de aak. Ze zijn boven het wrak ten anker gegaan en hebben toen de vlet boven het schip laten vieren en zodoende mochten ze het genoegen beleven de vijf mensen te redden." (Bron: Huitema, 1982, p. 243)



Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer

Recreatie

1959 – heden	't Kan Verkeren' LE 74	Frans Schreuder	Bloemendaal
		Frans Schreuder	Eelderwolde

In 1959 ging werd de aak verkocht. Het schip ging over naar de recreatie. De nieuwe eigenaar, Frans Schreuder uit Bloemendaal, was ingenomen met dit aakje, dat er na bijna 60 jaar visserij nog perfect uitzag. Zo fraai, dat besloten werd het scheepje niet aan te passen voor de recreatieve bestemming, maar het in originele staat te behouden. Na een halve eeuw van zorgvuldig behoud heeft deze aak een cultuurhistorische waarde gekregen en wordt ze door velen bewonderd als exemplarisch monumentje van een originele Lemster visaak



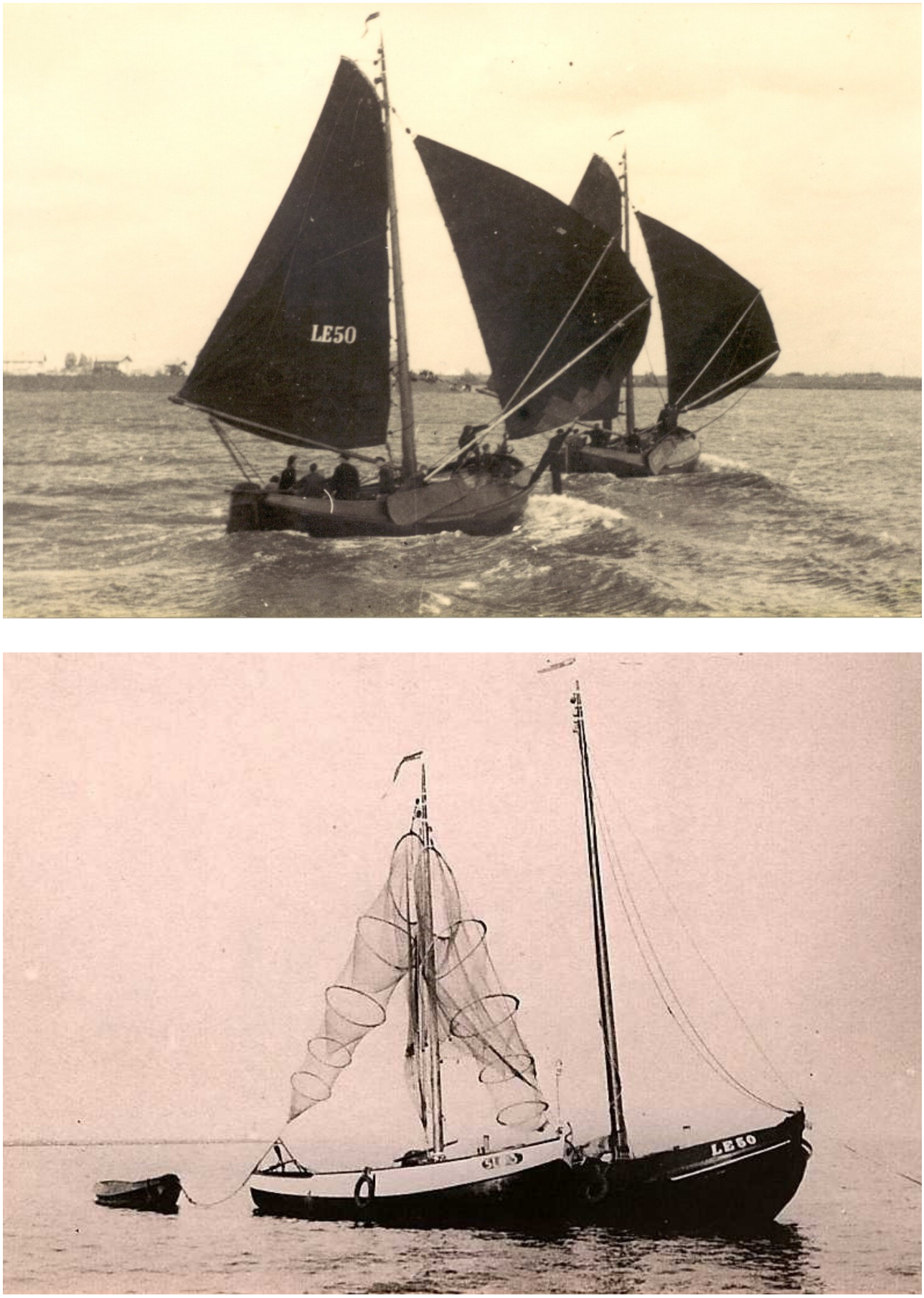
De LE 74 ('t kan verkeren') van Frans Schreuder is regelmatig aanwezig bij maritieme evenementen en visserijdagen waar originele vissersschepen van de Zuiderzee bewonderd kunnen worden.

Visaak LE 50 Presto

Bouw: **Sjoerdje Visser 1901 Ontwerp: Dirk de Boer**
Opdrachtgever: **Johannes Sterk (naam van de aak: Dolphijn, LE 17) Huurder van de visaak: Sake Visser (1901-1913)**
Afmetingen: *Lengte: 11.20 m.*
Breedte: 4.06 m.
Diepgang: 0.80 m.

Geschiedenis van de aak:

Aanvankelijk was het onduidelijk bij wie deze aak was gebouwd, bij Bos of De Boer. In de werfboeken van De Gebroeders de Boer wordt bij het bestek van de LE 6 echter verwezen naar dat van de LE 17 van Sake Visser. De LE 17 was dus een De Boer-aak die eerder dan de LE 6, dus in 1901, gebouwd was. Bij Sjoerdje Visser, want de twee aken van Pier zijn bekend. De hangbaas Johannes Sterk liet in 1901 bij haar een visaak bouwen, die de naam 'Dolphijn' kreeg. Johannes Sterk verhuurde de aak aan Sake Visser (1857-1944), een wat opvliegende man met ogen die vuur konden spuwen. Het schip werd bij de gemeente Lemsterland geregistreerd onder visserijnummer LE 17. Sake viste met de Dolphijn van 1901 tot 1913. Dat jaar kocht Lubbert Coehoorn de aak, die nu geregistreerd werd onder nummer LE 3. Sake kocht een spekbak, de LE 13, met de naam 'De vrije Rus'. Vrij, omdat er geen schuld op rustte. Sake kreeg daarna de bijnaam 'Sake de Rus'.
Lubbert gaf zijn aak de naam 'Presto'. Hij viste ermee van 1913 tot 1946. Lubbert was muzikaal en zat in de muziek. Hij speelde trompet bij 'Excelsior'. Er waren in De Lemmer overigens veel muzikale vissers. Coehoorn gebruikte een Italiaanse tempoaanduiding voor muziek, 'presto' (= snel), als naam voor z'n schip. Jilling Coehoorn, de zoon van Lubbert, heeft met de 'Presto' diverse wedstrijden gezeild. Uiteraard zo 'snel' mogelijk. Voor de wedstrijd werd de aak daartoe eerst gehellingd, onder water schoon geschrobd, glad gemaakt met potlood (grafiet) en optimaal voor de wedstrijd klaar gemaakt.
In 1946 werd de aak overgenomen door de gebroeders Pieter en Jan Poorting. Oorspronkelijk was hun familienaam Poepjes, maar in de loop der jaren hebben veel Poepjesen hun achternaam laten veranderen. Voor Jan en Pieter werd het Poorting. Maar er zijn ook Ploegma's, Palmers en Lemsma's die oorspronkelijk Poepjes heetten. Deze twee broers lieten het schip registreren als LE 50. Dat eerste jaar wonnen ze met de LE 50 meteen de jaarlijkse wedstrijd voor visaken bij De Lemmer. Hun broer Lolle werkte mee aan boord. De gebroeders Pieter, Jan en Lolle bleven ermee vissen tot 1974. Zij waren in 1937 vanuit Sloten naar De Lemmer gegaan om aal te vangen. In Sloten was hun vader Poepjes aalvisser op het binnenwater. Toen deze in 1950 overleed, ging Lolle Poepjes terug naar Sloten om het bedrijf van z'n vader voort te zetten. Hij woonde naast de Lemsterpoort. Door zijn visschuit, de Marker rondbouw SLO 3, en de vele fuiken die langs het water te drogen hingen, kon zijn aanwezigheid niemand ontgaan. Pieter en Jan visten daarna met z'n tweeën op aal op het IJsselmeer.



De LE 50 met de SLO 3 zij aan zij op het IJsselmeer. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)



(Foto's: collectie Dick van Dijk, Lemmer)

Toen de gebroeders Poorting in 1974 met pensioen gingen, kwam de LE 50 te koop. Het schip ging over naar de pleziervaart. Voor de visserij was het te klein en qua inrichting ongeschikt geworden. Fred Kroon uit Hillegom, een jonge violist uit het Noord-Hollands Philharmonisch Orkest, kocht de aak en hield het schip tot 1996. Dat was vrij bijzonder, want veel vissersschepen die overgingen naar de recreatie kregen in korte tijd vele verschillende eigenaren, wat meestal niet gunstig was voor het behoud van een klassieke aak.
In 1996 nam de Stichting De Lemster Vuurtoren de aak over van de familie Kroon en knapte de aak op. Op dit moment, in 2012, zal de 'Presto' nogmaals een grote opknapbeurt ondergaan.
De tijd dat Fred Kroon en Annette Kroon-Brekelmans de nog origineel gebleven visaak hadden voor de recreatie, van 1974 tot 1996, is exemplarisch voor een periode

dat jonge mensen zich met veel enthousiasme een oud vissersschip aanschaften en dit schip opknapten om ermee te zeilen op een manier die leek op die van de vroegere visserijtijd. Exemplarisch, omdat het erop lijkt dat die activiteiten kenmerkend zijn voor één naoorlogse generatie van jonge mensen.



De Lemmer, ca. 1950. In de aak de gebroeders Pieter en Jan Poorting in de LE 50. (Foto: Spanvis)

Toen de zeilende Zuiderzeevisserij voorbij was en de markante vissersschepen in de haventjes stil lagen te wachten op hun einde, waren er 'plotseling' jonge mensen die jarenlang met veel idealisme al hun pas verdiende geld besteedden aan de aankoop en het opknappen van deze schepen. Dankzij die initiatieven zijn er nog houten botters bewaard gebleven, is de Vereniging Botterbehoud opgericht, werden de eerste tjalken en klippers omgebouwd voor de chartervaart en waren er vele liefhebbers die op eigen initiatief kleinere of grotere ijzeren en houten werkscheepjes van de ondergang wisten te redden. Vrijwel steeds waren het jonge mensen die jarenlang al hun geld en vrijetijd

stopten in werk aan het schip. Op dit moment lijkt dat praktisch idealisme bij de jongere generatie om veel geld en energie te stoppen in de restauratie van een oud werkschip of een klassiek jacht om er vervolgens zelf mee te kunnen zeilen, niet langer gemeengoed te zijn. Des te meer reden om stil te staan bij die naoorlogse decennia dat jonge lieden vanuit achtergronden die vaak niet verbonden waren met de visserij of de scheepvaart, ervoor zorgden dat we op dit moment de voormalige vissersschepen van de Zuiderzee nog kunnen zien varen.

Het feit dat Fred Kroon professioneel violist was, maakt alles nog extra opmerkelijk. Een violist moet immers voorzichtig zijn 'met zijn handen'. Wat zwaarder lichamelijk werk dat schouders, armen en handen belast, belemmert de fijne motoriek die nodig is voor vioolspel. Het is kenmerkend voor de jaren zeventig, dat deze mensen desondanks de klus klaarden. Zijn echtgenote Annette Brekelmans vertelt: "Mijn man, Fred Kroon, kwam al jaren bij de familie Poepjes en had zijn zinnen gezet op de aak. Toen het bericht kwam dat ze met de visserij stopten en de aak gingen verkopen, werd het nog lastig om de aak in handen te krijgen, want ook het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen was geïnteresseerd. Maar het is gelukt en zo werd ons huwelijksreisje in april 1974 een koude vaartocht van Lemmer naar Hoorn. In Hoorn zijn de eerste Werkzaamheden uitgevoerd: nieuwe strijkklampen, zwaarden en luiken. De eerste jaren heeft Fred wel eens met handen waar de teer niet meer af te krijgen was, op het podium gezeten. In het tweede jaar, toen de aak op de helling ging in Monnikendam, was Fred nog niet zo op de hoogte van de gevolgen van teren bij warm weer. Een brilletje op en goed insmeren bleek toch echt niet voldoende. 's Avonds zat hij met rode ogen waar de tranen uitstroomden in het Haarlems Concertgebouw te spelen. Onvergetelijke gebeurtenissen." (Bron: Spanvis)

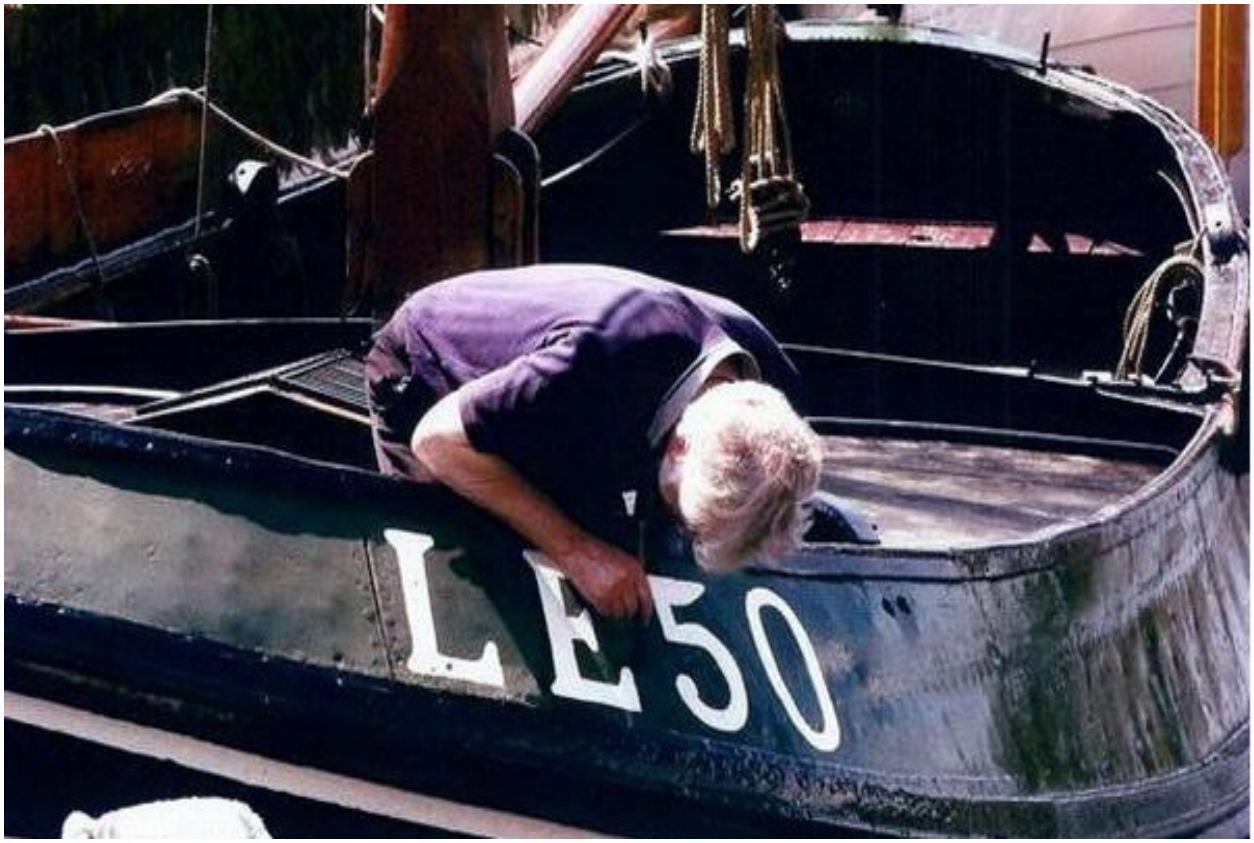
Belangrijk is, dat Fred en Annette Kroon, die de aak 22 jaar in bezit hadden, steeds geprobeerd hebben het schip in originele staat te behouden. Dat betekende in de praktijk veel werk, want steeds was het zoeken naar passende materialen en passende oplossingen. Het gebeurde in een periode dat oud-vissers hen nog met raad en daad ter zijde stonden, wat het werk aan het schip vaak extra interessant maakte. Het resultaat mocht er uiteindelijk ook wezen, maar niet vergeten moet worden, dat het opknappen van zo'n aak niet louter een middel was om dat resultaat te bereiken.

Zeker achteraf was het een werkproces, een bezigheid, dat behalve zorgen ook veel plezier opleverde en al doende een inzicht en kennis in de constructie en het gebruik van dergelijke vissersschepen deed ontstaan die nooit met een boekenstudie gerealiseerd konden worden. Na afloop kende de schipper alle hoeken en gaten van zijn schip op een wijze die onvergelijkbaar was met de manier waarop een 'gewone' zeiler zijn schip kende.



Stavoren, 1974. De LE 50 in de vissershaven, zoals Fred Kroon het schip had gekocht van de familie Poorting.





De Lemmer. Auke Coehoorn is bezig met de finishing touch. Het schip is klaar voor haar representatieve functie voor de Stichting De Lemster Vuurtoren. (Foto's: Spanvis)





De LE 50 heeft nog steeds in het vooronder het gietijzeren vuurduiveltje, waar de vissers op kookten.





Lemmer, 2001. Het honderdjarig bestaan van de LE 50 werd gevierd in de binnenhaven, bij de firma Sterk. Johannes Sterk was in 1901 de opdrachtgever voor de bouw van de aak. (Foto: Spanvis)



In 1996 nam de Stichting Lemster Vuurtoren de aak over en zij liet het schip restaureren. De Stichting exploiteert deze originele aak door er rondvaarten mee te houden. In 2012 is de aak opnieuw gerestaureerd bij de werf van Iege Blom in Hindeloopen. (Foto: Hielke Roelevink)



Foto's collectie Spanvis/Hielke Roelevink

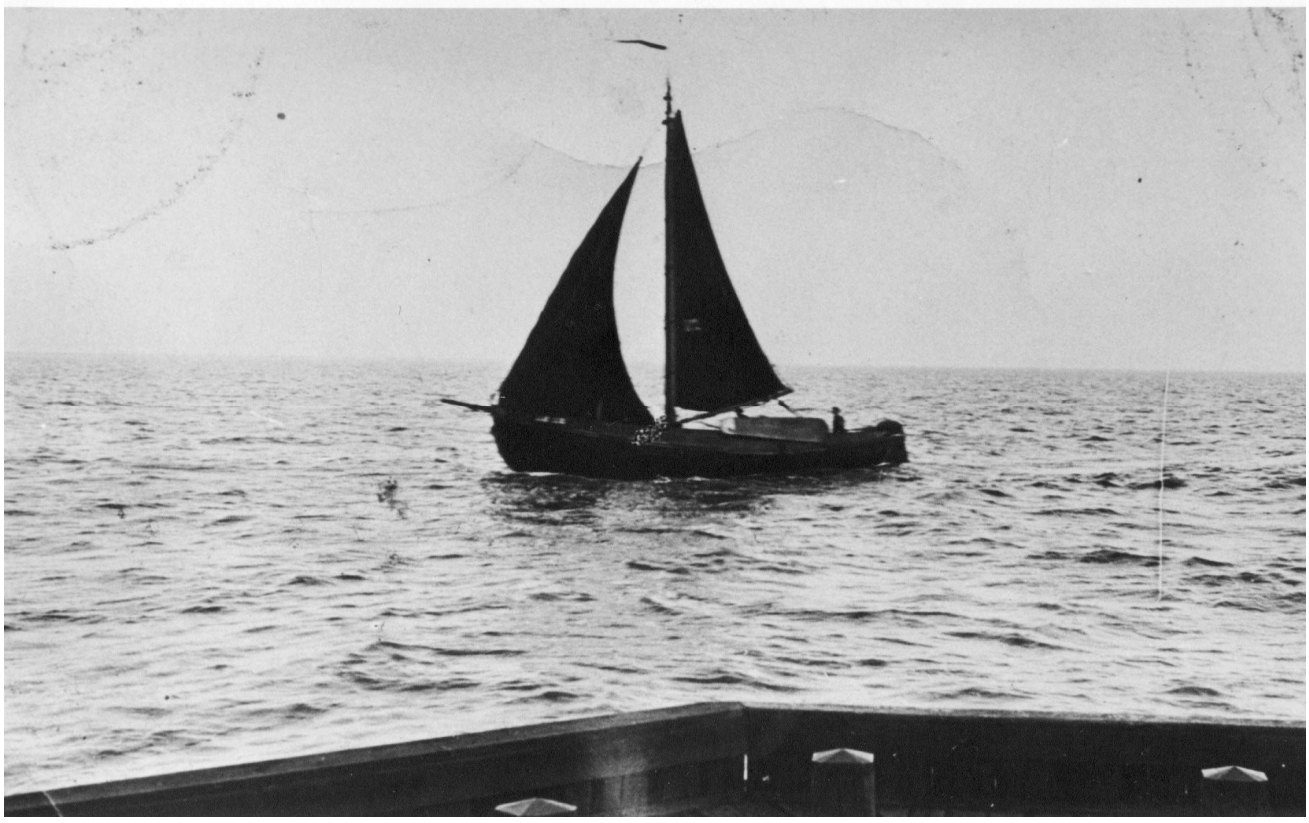
Visaak LE 12

Naam: **De Hoop**
Opdrachtgever: **Johannes H. Visser, Lemmer**
Bouw: **Gebroeders De Boer, 1902**

Afmetingen: *Lengte: 12.85 meter*
Breedte: 4.40 meter
Diepgang: 1.05 meter

Geschiedenis van de aak

In het voorjaar van 1902 werd de visaak 'De Hoop' geleverd aan Johannes Visser uit Lemmer ('Johannes van Antje'), die in 1874 in Balk was geboren. Toen hij 18 jaren oud was, trok hij zonder een cent op zak naar Lemmer, waar hij een bootje leende om mee te kunnen vissen op de Zuiderzee. Johannes was een bekwaam visser, die zijn winsten opspaarde, zodat hij in 1902 een staalijzeren aak kon laten bouwen. Het schip werd gebouwd bij de Gebroeders De Boer, die nog maar een jaar zelfstandig waren. Nog bij de oude houtwerf van Pier de Boer. In het najaar van 1902 werd naast de oude werf de grote schuur gebouwd voor de nieuwe ijzerwerf van de Gebroeders De Boer. Om en over de schepen die toen op het werfterrein in aanbouw waren. Over de visaak 'De Eersteling' (de eerste uit de nieuwe werfschuur), het tjalkje 'De Vrouw Imkje' en de visaak 'Drie Gebroeders' van A. Bakker.



De LE 12 als visaak voor de haveningang van Lemmer.

De 45-voets aak LE 12 van Visser werd wat breder gebouwd dan de eerdere visaken van De Boer. De relatief stompe kop heeft daardoor iets 'boeierachtigs'. Het schip stond bekend als een snelle zeiler die veel wind kon hebben. De aak werd daarom ook gebruikt als jager, om gevangen vis snel thuis te brengen. De ingang van de haven van De Lemmer stond bij vissers bekend als lastig om in te laveren. Joh. Visser liep een keer vast op de dam en verloor daarbij zijn roer. In 1940 namen de Duitsers de aak in beslag, maar in 1945, na de oorlog kreeg de familie Visser het schip weer terug. Datzelfde jaar won Visser met de LE 12 de eerste prijs bij de eerste hardzeilerij voor De Lemmer na de oorlog. Johannes Visser overleed in 1951, op 77 jarige leeftijd. Hij viste tot 1947, ondanks zijn slechte gezichtsvermogen. 'Half blind' zeiden z'n collega's. Tot 1932 werd met de LE 12 vooral met kuilnetten gevist op haring en ansjovis. Na de afsluiting van de Zuiderzee werd met de kuil op aal gevist.

In 1955 werd de aak verkocht 'voor de recreatie'. De verbouwing tot jacht vond plaats op het werfje De Haukes bij Wieringen. Het schip kreeg de naam **Rosshouck** en werd eigendom van Gorter uit Enkhuizen. In 1957 werd het jacht dat bij Broekerhaven lag, verkocht aan T. Koopman uit Wassenaar. Koopman was echter niet erg te spreken over de wijze waarop de LE 12 verbouwd was tot jacht. Als ballast was op het vlak na het verwijderen van de bun beton met ponsdoppen gestort. De kajuit was volgens Koopman veel te groot geworden en liep te ver naar achteren door. De betimmering leek wel van sloophout en bestond verder uit hardboard. In IJsselmonde werd de Rosshouck daarom grondig opgeknapt. De kuip werd vergroot, de inrichting gemoderniseerd en netjes betimmerd en de oude scheepsdiesel werd vervangen door een nieuwe, die onder de kuipvloer werd ingebouwd, in plaats van in de kajuit. Zeilmaker Kersken tekende een nieuw zeilplan en na afloop van de opknapbeurt was de aak vijf keer zo duur geworden als de koopprijs van f. 13.000,- Het roer was reeds in 1955 vernieuwd en was voorzien van een flinke roerhak (in afwijking van het vissermansroer). Het roer bleef daarom in 1957 gehandhaafd, maar verstandig was dit niet. Bij de inbouw van de oude scheepsdiesel bij de visaak LE 12 werd rekening gehouden met de wijze waarop de aak gebruikt werd tijdens de visserij. Bij een visaak lopen de achterkant van de achtersteven en de voorkant van het roer taps toe. Niet om de stroomlijn, maar om op zee stil te kunnen liggen bij de netten. Het roer kan zo meer dan 180 graden uitslaan, verder dan dwars. Bij de LE 12 is de schroef ver naar achteren in de scheg aangebracht. Om te voorkomen dat het roerblad bij een grote roeruitslag tegen de draaiende schroef komt, is een halfrond uit het roerblad gezaagd. Later werd door jachteigenaren geklaagd over de slechte manoeuvreerbaarheid van de aak bij het varen op de motor. Dat is geen wonder met zo'n roerblad. Als de schipper flink roer geeft, vaart de aak gewoon rechtdoor.

Pas in 2004 lieten Rob en Ivon van Leijenhorst deze ondeugdelijke constructie veranderen. De schroef wat naar voren, het roerblad dicht. Daarbij is tevens een anti-cavitatieplaat, een halve tunnel, boven de schroef aangebracht, die niet alleen de cavitatie beperkt, maar ook de roeruitslag. Een extreme roeruitslag werd overigens ook onmogelijk door de overloop op het achterhuisje en het gebruik van een stuurrad in plaats van een helmhout.





Schroefraam bij de visaak LE 12, met een halfronde uitsparing in het roer om te voorkomen dat bij een sterke roeruitslag het roerblad de zeer achterlijk geplaatste schroef raakt. Deze constructie maakt het manoeuvreren op de motor moeilijk. De kielbalk is verlengd om te voorkomen dat netten blijven haken achter het roerblad, dat vrij hangt buiten de lijn van de vingerlingen op de achtersteven. (Foto: collectie L. Elzinga)

Ruim tien jaren later, in 1968, verkocht Koopman de aak aan W. Croon uit Rotterdam. Door Croon werd de aak onder water wat aangepast. In 1975 werd de loefbieter en de kiel vergroot. De kiel kreeg een diepte van 23 cm. onder het vlak en ook de kleine, nauwelijks naar voren stekende loefbieter die De Gebroeders De Boer toepasten bij de visaken, werd vergroot. In de jaren dat de familie Croon met de Rosshouck zeilde, werd het aakjacht regelmatig aangepast en technisch verbeterd. Zo tekende André Hoek in 1987 een nieuw zeilplan met een langere mast voor de Rosshouck. De aak was bovendien sterk loefgierig, wat volgens Hoek Design veroorzaakt werd doordat het zeilpunt ruim een halve meter te ver naar achteren lag. De Rosshouck werd daarom eind jaren tachtig voorzien van een nieuw tuig in een nieuwe opzet.

In 2004 namen Rob en Ivon van Leijenhorst de Rosshouck over van W. Croon uit Rotterdam. Zij hadden de teakhouten Lemsteraak de Pijlstaart die zij hadden gerestaureerd, verkocht en namen met de Rosshouck een stalen schip over dat minder onderhoud nodig zou hebben. Voor hen was het bovendien van belang te varen in een schip met historie, met een verhaal. In 2011 werden Luuc en Carlijn Elzinga uit Jirnsum eigenaar van de Rosshouck en ook zij kozen bewust voor een karaktervol schip, dat een geschiedenis met zich meedraagt.



De LE 12 als vissersschip. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer) Onder: als jacht in Hindeloopen.





Rosshouck



Irnsum, 2012. De Rosshouck met z'n brede kop voor de kant bij de woning van Elzinga. (Foto: Luuc Elzinga)



De Rosshouck in 2012 op het Sneekermeer (Foto: Luuc Elzinga)

Visaak LE 2

Naam:	**'It is mei sizzen net ta dwaen'**
Bouw:	**Gebroeders de Boer, 1902**
Opdrachtgever:	**Teade Wouda**
Ontwerp:	**Dirk de Boer**
	Afmetingen:
	Lengte: 11.60 meter
	Breedte : 4.0 meter
	Diepgang: 0..75 meter
	Zeiloppervlak: 75 m2, Grootzeil: ca. 40 m2, Fok: ca. 35 m2

Geschiedenis van de aak	
visserij	
1902	T. Wouda, De Lemmer visserij LE 2
1930	Johannes Wouda, De Lemmer, LE 2
1937	Steven Bootsma, Lemmer, LE 38
1943	Steven, Gerben en Fimme Bootsma, Lemmer, LE 38
recreatie	
1961	J. van Stuivenberg, 'Bukh 38' Krimpen a/d Lek (motorboot van een Bukh-dealer)
1969	L. de Held, 'Bertha 38'
2000	Simon van der Meulen, Wartena. LE 2
2013	Reinhard Riemann, Kamp-Lintfort. LE 2

De Lemster visser Teade Wouda bestelde in 1902 een nieuwe ijzeren aak bij de Gebroeders De Boer, die hij de wat uitgebreide, maar veelzeggende naam 'It is mei sizzen net ta dwaen' gaf. Met alleen maar praten wordt het niets. Een opvallende uitspraak voor een man die zelf jarenlang actief was als 'prater'. Hij vertegenwoordigde bijvoorbeeld de Lemster vissers bij gesprekken met de overheid om in De Lemmer een gemeentelijke visafslag te krijgen. In 1911 werd hij benoemd als lid van de Zuiderzeevisscherijraad, een gewichtige praatclub die de regering adviseerde. In 1930 nam zijn zoon Johannes het helmhout op de visaak over en in 1937 werd de aak voor f. 900,- verkocht aan Steven Bootsma (LE 38). Die viste er vanaf 1943 mee met zijn zonen Germ en Fimme. Achttien jaren later, in 1961, ging de aak over naar de recreatie. J. van Stuivenberg verbouwde het zeilschip tot een motorboot. Hij was dealer van Bukh en het zeilschip veranderde in een motoraak met de naam Bukh 38 (van LE 38). Ook dat schip kwam weer te koop. In 1969 kocht L. de Held de aak en noemde haar Bertha 38. Simon van der Meulen uit Wartena ontdekte de aak die te koop werd aangeboden in 1999. Hij herkende de fraaie lijnen van de romp, zag aan de afwerking van achtersteven en roer dat het een visserman was geweest. Bij veel Lemsteraken die voor de visserij werden gebruikt,waren de achterzijde van de achtersteven en de voorkant van het roer iets puntig. Niet voor de stroomlijn, maar om het roer ruim 180 graden te kunnen uitslaan, wat handig was als de aak op zee onder zeil stil werd gelegd

en wat opzij moest driften tijdens de visvangst. Van der Meulen kocht de aak om deze terug te brengen in de oorspronkelijke vorm van visserman. In 2013 werd de aak verkocht aan Reinhard Riemann, een liefhebber van Lemster visaken uit Duitsland.

LETTERTEEKEN EN NUMMER VAN INSCHRIJVING L.E. 2 GEMEENTE Lemsterland

UITGEOEFEND WORDENDE VISSCHERIJ Kustvisscherij

BIJZONDERHEDEN VAN HET VAARTUIG

Soort half gedekt platbodemd Naam it is mei sissen net to doen

Bruto / Netto inhoud 46 / 21 M³. Aantal der bemanning Twee

Naam en voornamen van den eigenaar Wouda, Taede Woonplaats Lemmer

Vermeldenswaardige bijzonderheden betreffende de soort en de plaats der uitgeoefende vischerijen: Haring- ansjovis- en botvisscherij Zuiderzee

cons no 8 4 Juli 1911 C 2 21

DAGTEEKENING VAN DE INSCHRIJVING den 2 Juli 19 11

1. Letterteeken en nummer van inschrijving: L.E. 2.

2. Gemeente: Lemsterland.

6-11-30. Wijz. subs. 3.7.40

21 MRT. 1934

1932 doorgehaald wegens afsluiting Zuiderzee.

BIJZONDERHEDEN VAN HET VAARTUIG.

3. Soort half ged. platbodem met motor 4. Bruto / Netto inhoud 46 / 21 M³.

5. Naam it is mei sissen net to doen

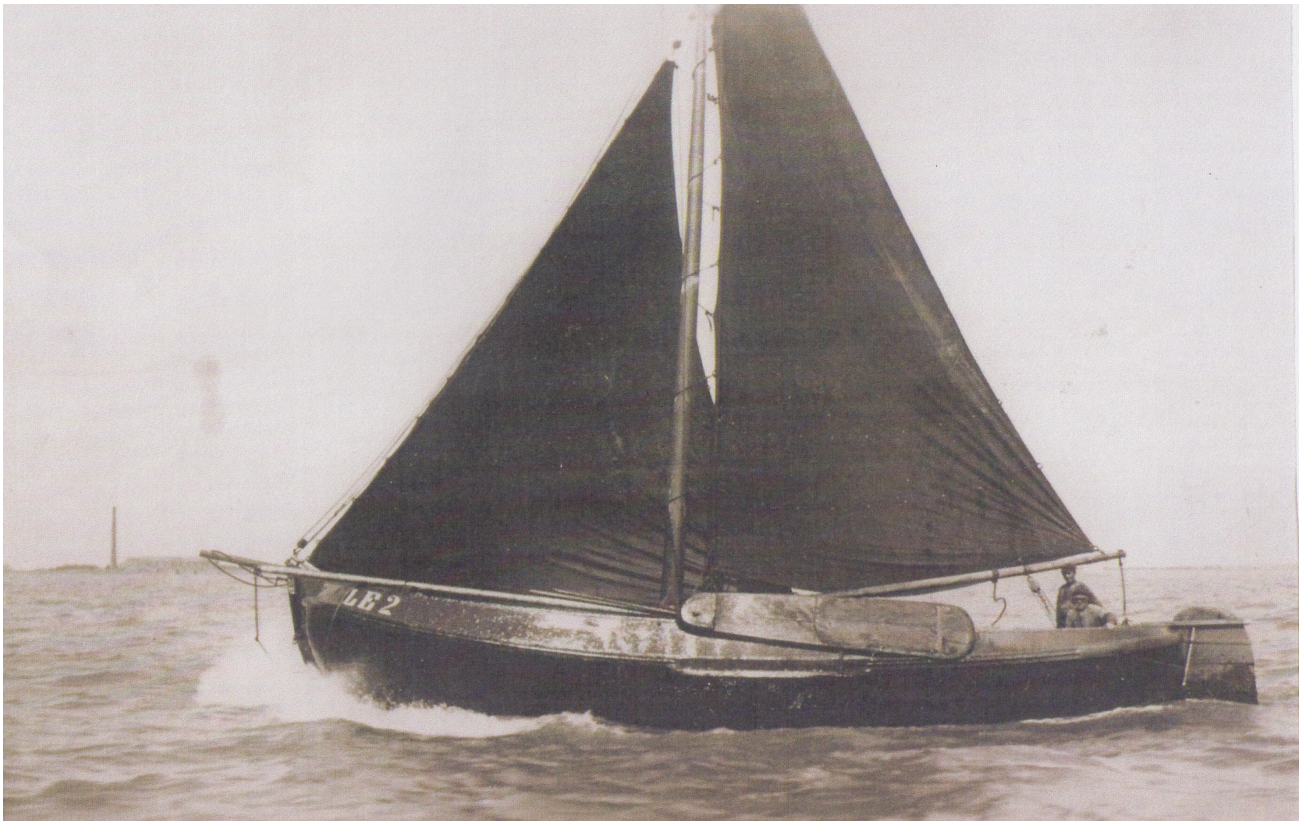
6. Aantal der bemanning 2.

7. Naam en voornamen van den eigenaar ~~Taede Wouda~~ Johannes Wouda.

8. Woonplaats Lemmer.

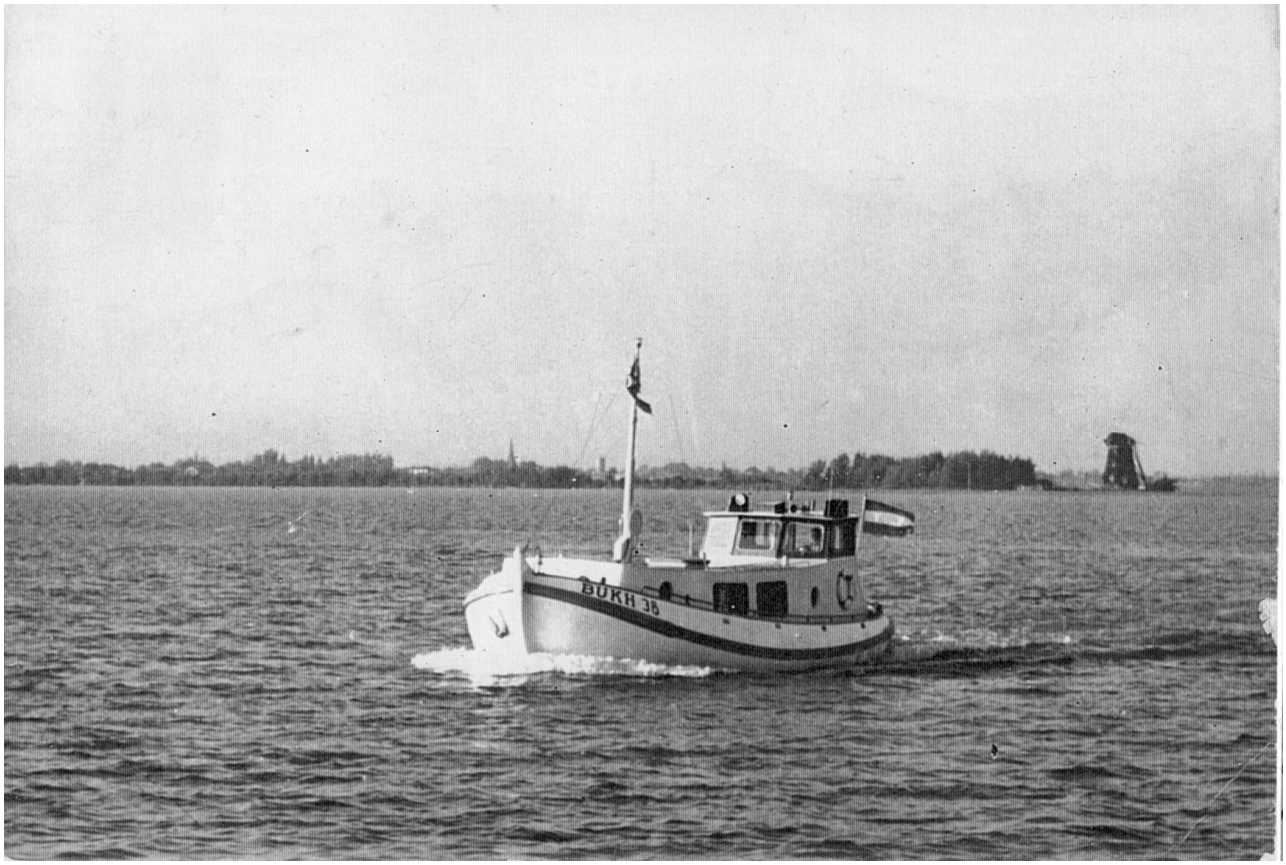
9. Bijzonderheden betreffende de soort en de plaats der uitgeoefende vischerijen. Zuiderzee.

10. Dagteekening van inschrijving ~~2 Juli 1911~~ 6 Oct. 1930.





De LE 2 als 'Buck 38' in de jaren zeventig, eigenaar J. van Stuivenberg liet de aak verbouwen tot motorboot.





Wartena 2002. De motoraak werd gestript en ontdaan van de kajuit. Klaar om gerestaureerd te worden ligt de LE 2 achter de woning van Van der Meulen. (Foto: Simon van der Meulen)



Leeuwarden, 2003. De LE 2 tijdens de restauratie. (Foto: Simon van der Meulen).



Workum, oktober 2010. De LE 2 op weg naar de visgronden tijdens de Visserijdagen van Workum. De pas gerestaureerde botter EB 17 wordt aan de lage kant (!) voorbij gelopen. (Foto: Hajo Olij)



De gerestaureerde LE 2 op het IJsselmeer tijdens Visserijdagen van Workum in 2010. (Foto: Hajo Olij)

Visaak LE 6

Ontwerp: **Hendrik de Boer**
Bouw: **Gebroeders de Boer, De Lemmer 1902**
Opdrachtgever: **Auke Bakker, financier Joh. Sterk**

De eerste aak van de nieuwe firma Gebroeders de Boer, en tevens de eerste aak die niet door Dirk de Boer, maar door Hendrik de Boer is ontworpen. Bij de bouwopdracht moest de aak 'De Drie Gebroeders' heten. Later werd dat Vier Gebroeders. In 1918 werd de aak verkocht aan H. Smit & Gebr. Van de Woude uit Harlingen (HA2) en een jaar later aan Jelle Zwaan in Stavoren, die vanaf 1919 met de aak vist onder nummer ST 1. De familie Zwaan in Stavoren bleef bijna vijftig jaren met dit schip vissen, tot 1966. Daarna ging het schip over naar de recreatie. Eerst voeren de gebroeders Hoekstra ermee van 1966 – 1968. Toen nam G. Jorritsma uit Emmeloord de aak over en in 1974 kwam het schip in handen van Douwe Schirm uit De Lemmer, een achterkleinzoon van Poppe de Rook. Hij gaf de aak weer het visserijnummer LE 6. Als jacht is deze aak voorzien van een kajuit, maar voor het overige is ze nog in redelijk authentieke staat. In 2012 kocht André Sterk, een achterkleinzoon van Johannes Sterk uit De Lemmer, de aak om het schip te laten restaureren in de originele staat van visaak.





Stavoren, ca. 1950. De LE 6 werd in 1919 verkocht aan Jelle Zwaan die ermee viste onder nummer ST 1. Zwaan ligt op de foto bij de helling van scheepswerf Volharding van Auke van der Werff en manoeuvreert de aak door het ijs naar de kant. De tuigage is verwijderd. Op het achterhuisje de beugel voor een steunzeil. (Foto: collectie J. Zwaan)





Stavoren rond 1960 met aan de steiger van de vissershaven de Lemsteraak ST 1 van Jelle Zwaan. Onder: als jacht.





De Lemsteraak LE 6 (Foto: collectie René Zwaan, Stavoren)

Sterk laat de aak terugbrengen in de originele staat van 1902. Na een grondige restauratie bij Blom in Hindeloopen moet de LE 6 weer als originele visaak op het water verschijnen, ruim 110 jaren na de eerste tewaterlating in De Lemmer en ruim een halve eeuw nadat de visaak overging naar de recreatie en van een kajuit werd voorzien. Eerst is het schip bij Blom volledig gestript, de kajuit en de dekken zijn verwijderd en het kale casco is van binnen en buiten gestraald. Vervolgens konden de mannen van de *Skipshelling Blom* in Hindeloopen aan de slag om de zwakke plekken in het casco, die na het stralen goed te inventariseren zijn, te repareren. Het zeilwerk met het voordek werd aangebracht en de kuip kon worden afgewerkt op een wijze zoals de visaak er oorspronkelijk uitzag. Vervolgens is het casco voorzien van een laag epoxycoating. Na installatie van de scheepsmotor is de aak afgewerkt en betimmerd. In de zomer van 2014 lag de LE 6 als herboren, als de visaak die ze eens was, in de historische Binnenhaven van de Lemmer. Voor de woning van André Sterk, de achterkleinzoon van Johannes Sterk die de bouw van de aak in 1902 financierde.



Hindeloopen, 2013. Skipshelling Blom. Refit van de LE 6 (Foto's: Blom)





Restauratie van de LE 6 (Foto's boven: Skipshelling Blom. Onder: Dirk Huizinga, juli 2014)





Lemmer, 2013. De gerestaureerde LE 6 met modern tuig. De spantvorm van de grote pleziervaartuigen-model Lemsterjacht van de gebroeders De Boer is half rond, ietsje V-vormig. De spantvorm bij de visaken is U-vormig. Het vlak is breed en relatief plat. André Sterk merkte het verschil in de stabiliteit van het schip. Zijn aak 'De Visotter' met een halfrond spant is ranker dan zijn nieuwe aanwinst, de visaak LE 6.

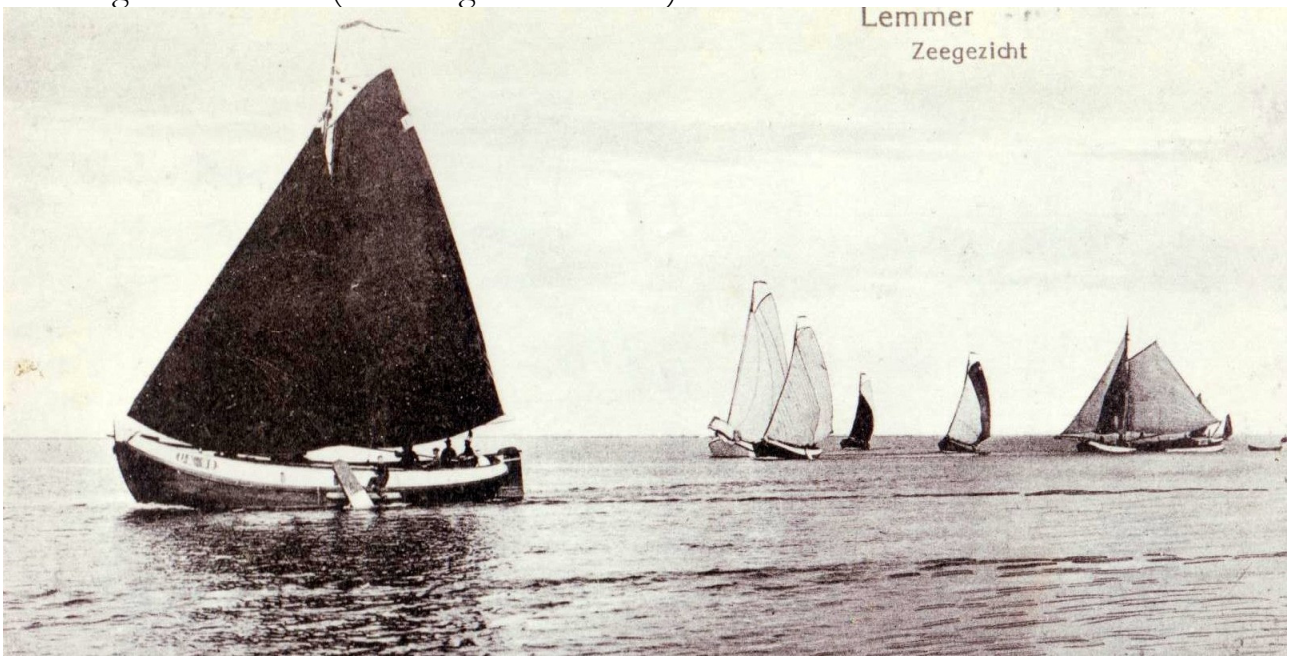
Visaak LE 8

Naam: **Weltevreden (later Vrouwe Antoinette Elizabeth)**
Lengte: **Aak van 50 voet**
Opdrachtgever : **Jan de Blaauw**
Bouw: **Gebr. De Boer 1908**

Geschiedenis van de aak

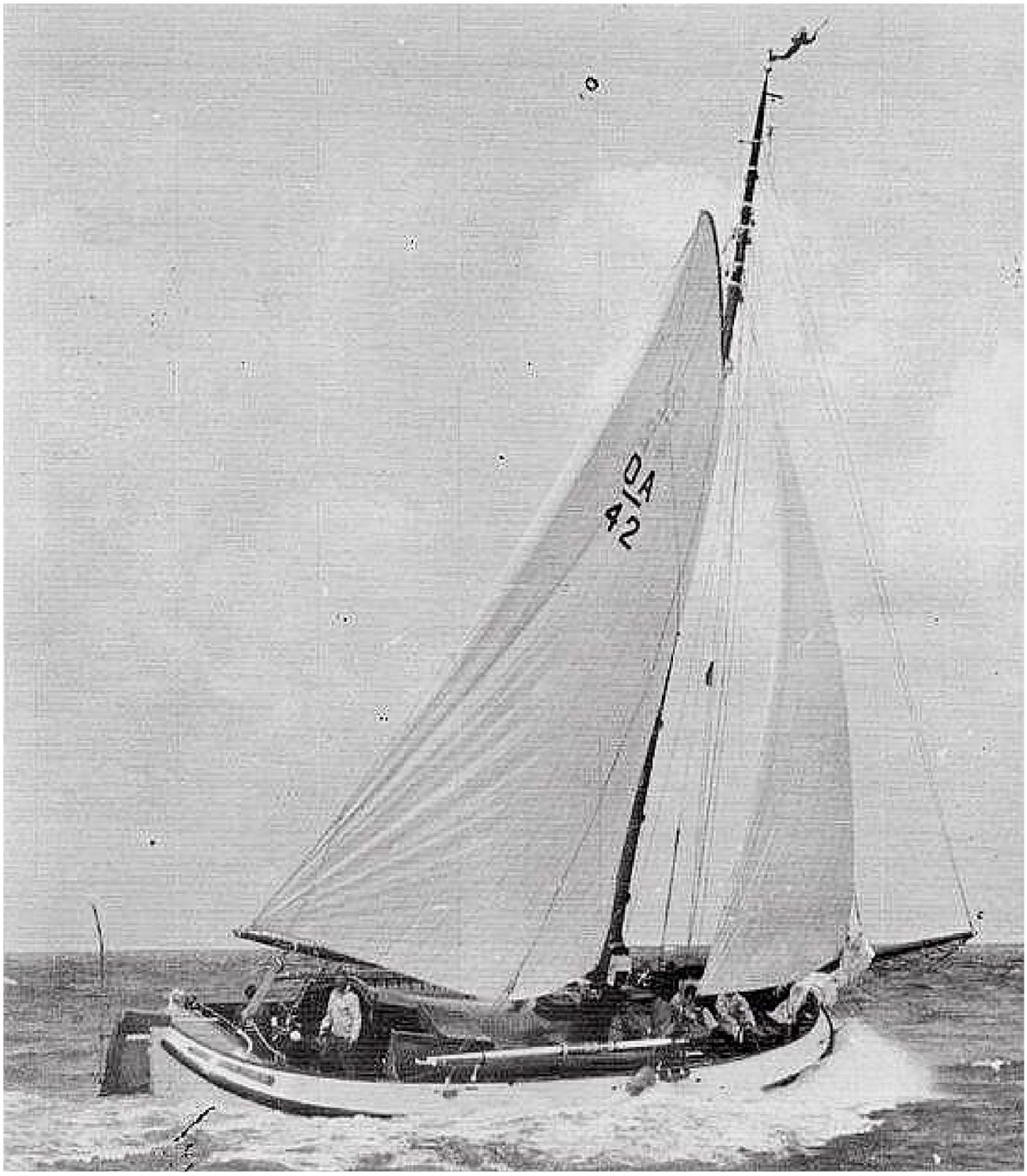
1908 – 1911	Gerrit de Blaauw
1911 – 1914	Andries de Blaauw
1914 - …	Lub Bakker UK 99
… - 1933	UK 203
1933 – 1947	Van der Heiden EB 50
1947 – 1959	Kwakman VN 41
1959 - ..	D.J. Lucas recreatie 'Vrouwe Antoinette Elisabeth' LE 8

Samen met zijn vier zoons bezat Jan de Blaauw (1851-1932) in het begin van 1900 in totaal 6 houten aken. In 1908 werden daarvan twee verkocht om een ijzeren aak van 50 voet te kunnen bestellen bij de Gebroeders de Boer voor f. 3700.- Toen het schip bijna klaar was, ontdekte zoon Gerrit dat de boeisels bij de voorsteven niet geheel symmetrisch liepen. Toen die afwijking hersteld was, was iedereen wel tevreden en werd de aak gedoopt met de naam 'Weltevreden'. Jans zoon Gerrit werd schipper op de aak die als visserijnummer LE 8 kreeg. Echter, schipper Gerrit bleek na verloop van tijd toch niet echt tevreden te zijn met deze aak. Het schip was hem te groot. Het was hem niet handzaam genoeg. Toen Gerrit in 1911 trouwde, kocht hij bij De Boer een iets kleinere aak van 45 voet, de LE 67, die in 1912 afgeleverd werd. (de huidige 'Noordster').



De UK 99 in de wedstrijd voor De Lemmer.

De tweeling broer van Gerrit, Andries, werd vervolgens schipper op de LE 8 tot 1914. In dat jaar werd de aak verkocht aan Lub Bakker, een Urker visser, voor f. 2500.-. Bakker voer ermee onder nummer UK 99. De aak heeft op Urk ook nog eens gevaren als UK 203 en werd uiteindelijk in 1933 verkocht naar Elburg, waar Van der Heiden ermee voer onder nummer EB 50. In 1947 verkocht Van der Heiden de aak aan Kwakman in Vollenhove (VN 41), waarna in 1959 de aak gekocht werd door D.J. Lucas uit Voorburg, voor de recreatie. Onder toezicht van de scheepsarchitect H. Kersken Sr. werd de aak verbouwd tot jacht. Als 'Vrouwe Antoinette Elizabeth' (LE 8) kwam deze aak in het begin van de jaren zestig weer op het water.



Visaak LE 10

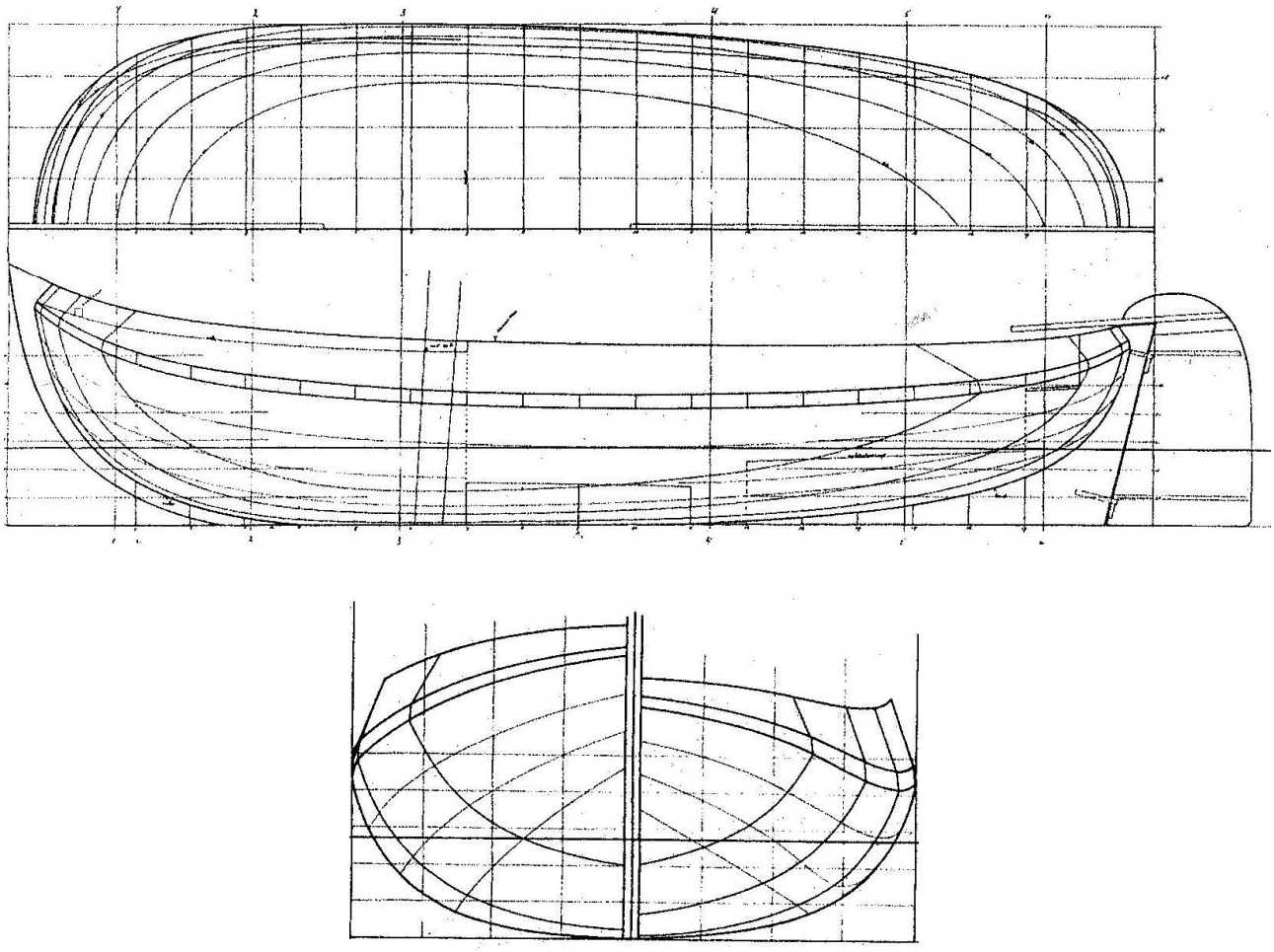
Naam: *De Twee Gebroeders*
Bouw: *De Boer, 1912*
Opdrachtgever: *Jacob Stienstra*
Afmetingen:
Lengte: *8.25 m*
Breed: *3.10 m.*
Waterverplaatsing: *8 ton*

Geschiedenis van de aak:

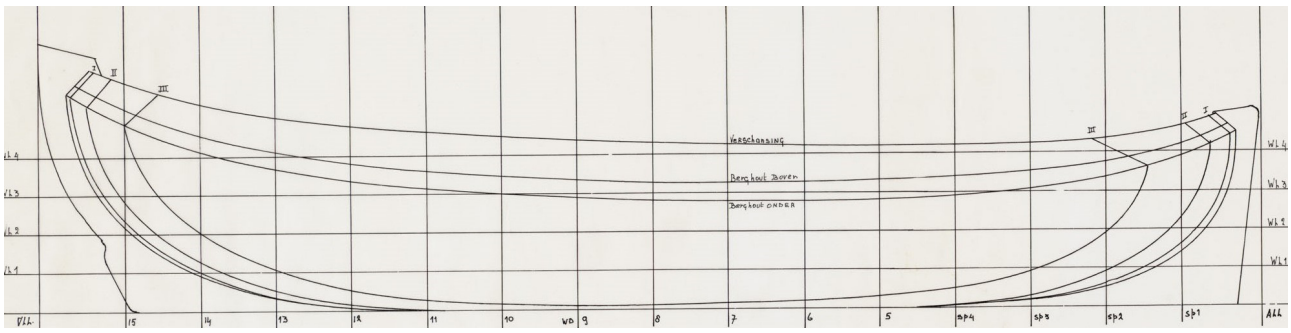
1912	Jacob Stienstra	LE 10
1923	Marten Raadsveld	
1940	Gebr. Wouda	
1957	Henny Kingma (Roelja)	Amsterdam
1962	J.J. de Korte (Grote Pier)	Aerdenhout
1981	Henk Hijdra	Leijmuiden
1982	Jan Brilleman	Leeuwarden
1989	M. de Peijper	Gouda
1999	M.A. Hemmes	Nijland
2001	Richard Klaver	Dirkshorn
2006	Douwe Schirm	Lemmer

Stienstra viste met de LE 10 samen met zijn stiefzoon Marten Raadsveld, "Lytse Marten" van De Lemmer. Marten was ca. 1.60 lang, wat zijn bijnaam verklaart. In 1923, na het overlijden van Stienstra, werd Marten Raadsveld eigenaar van de LE 10. Hij viste ermee op bot, haring en ansjovis. In 1931 liet hij een motor in de aak bouwen, een TFord van 12 pk. Een jaar later verviel zijn visserijvergunning. Ze zee werd afgesloten ern om te vissen op het IJsselmeer moest hij zich laten registreren als binnenvisser. Het was voor Raadsveld moeilijk om op het IJsselmeer met de LE 10 nog een boterham te verdienen. Vooral de eerste jaren na de afsluiting werd er bijna niets gevangen. De Lemster broers Jan en Jaap Wouda namen het aakje van hem over. Zij visten vanaf 1940 met meer succes op het IJsselmeer.

Toen in de jaren vijftig de vangsten sterk terugliepen, was het ook voor hun voorbij. Ze stopten met de visserij in 1956. Een jaar later werd het aakje voor de recreatie verkocht aan de oud Lemster Hindrik (Henny) Kingma, die toen bij Amsterdam woonde. Kingma voorzag het scheepje van een kajuit en uiteraard werd de steekmast strijkbaar gemaakt. Ook kwam er een andere motor in.
Kingma noemde het schip naar zijn beide zoons Roelof en Jan: "Roelja". In 1962 werd de Roelja verkocht aan J.J. de Korte in Aerdenhout, die z'n nieuw verworven aakje de Grote Pier noemde. De Korte liet bij Marten de Vries in De Lemmer een nieuw tuig maken en diens buurman Van der Neut



Lijnentekening van de visaak LE 10. *De vorm is vergelijkbaar met die van het aakjachtje Orion, van ongeveer dezelfde afmetingen. Opvallend is de bescheiden zeeg, vergelijkbaar met die van een viasaakje voor het binnenwater.*



Lijnentekening van een visaak voor het Friese binnenwater. *(FSM)*
De visaken die vanaf ca. 1880 gebouwd werden voor de visserij op de Zuiderzee, zijn ontwikkeld uit de visaak van het binnenwater. De lijnen van de LE 10 komen in grote lijnen overeen met de lijnen van een binnenaak. Wel hebben de visaken voor het binnenwater een platter vlak en een meer uitgesproken kim.

aan de Polderdijk schaafde voor de aak een 'nieuwe' mast uit een oude tjalkmast. De 'Roelja' van Kingma ging bij De Korte 'Grote Pier' heten. Toen Henk Hydra bijna twintig jaren later het aakje in 1981 van De Korte kocht, verkeerde het niet meer in

beste staat. Hij probeerde de aak vervolgens weer in originele staat te brengen. Eerst werd de kajuit eraf gesloopt, maar de uiteindelijke restauratie van het scheepje tot de visaak van weleer groeide hem boven het hoofd. Hij zette de aak te koop en daar kwam Jan Brilleman op af. Die kocht in 1982 het aakje LE 10.

Jan Brilleman was een Twentenaar die naar Friesland trok voor de watersport, en uiteindelijk werkte bij de douane in Amsterdam. Hij kocht de LE 10 van Henk Hydra. Het scheepje lag bij scheepswerf Stapel in Leimuiden. Men zei dat het kleinste aakje dat de Boer gebouwd had in 1908 in De Lemmer van stapel was gelopen, maar uit de werfboeken bleek het bouwjaar 1912 te zijn. In Gaastmeer werd het schip onderhanden genomen bij de werf van Hielke Wildschut. Met veel moeite werd de polyesterlaag verwijderd die De Korte had aangebracht. Het casco werd geheel ontmanteld. Alles moest eruit en eraf. Na het ontroesten werd het vlak in de teer gezet, het boeisel in de primer, en het voordek en achterschip in de lijnolie. Er kwam een moderne scheepsdiesel in, waarna Brilleman met de LE 10 naar Harlingen kon varen, waar scheepstimmerman Henk Prins aan de Rommelhaven het aakje aftimmerde. Toen het scheepje terug in Gaastmeer uiteindelijk werd gedoopt, was het een juweel geworden. Jan Brilleman merkte tijdens de festiviteiten op, dat de restauratie niet vanzelf ging. “Als je hieraan begint, heb je de volledige steun nodig van je vrouw en Tine heeft haast nog harder gewerkt dan ikzelf.” Maar ook anderen hadden daarbij flink geholpen. “We zijn geen kapitalisten, moet je weten, we hebben ons wel een en ander moeten ontzeggen toen we dit schip kochten. Maar zo’n scheepje, waarvan niets stil staat, ja dat is toch wel…” merkte Jan op, terwijl zijn hand liefkozend over de helmstok gleed. Ja, dat roer, dat had hij zelf gemaakt. (Bron: Spiegel der Zeilvaart, 7e jrg. Nr. 9, nov. 1983)



De Lemmer, begin jaren vijftig visten de gebroeders Wouda met het aakje, in 1956 ging het over naar de recreatie.



De Lemmer, in de jaren twintig. De LE 10 loopt de haven binnen. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)





Workum, 2010. Zeilende visserij met de gerestaureerde LE 10 tijdens de Visserijdagen van de Visserijvereniging Workum. Op de achtergrond de aak EH 17 van Pils Stofberg. (Foto: Hajo Olij)

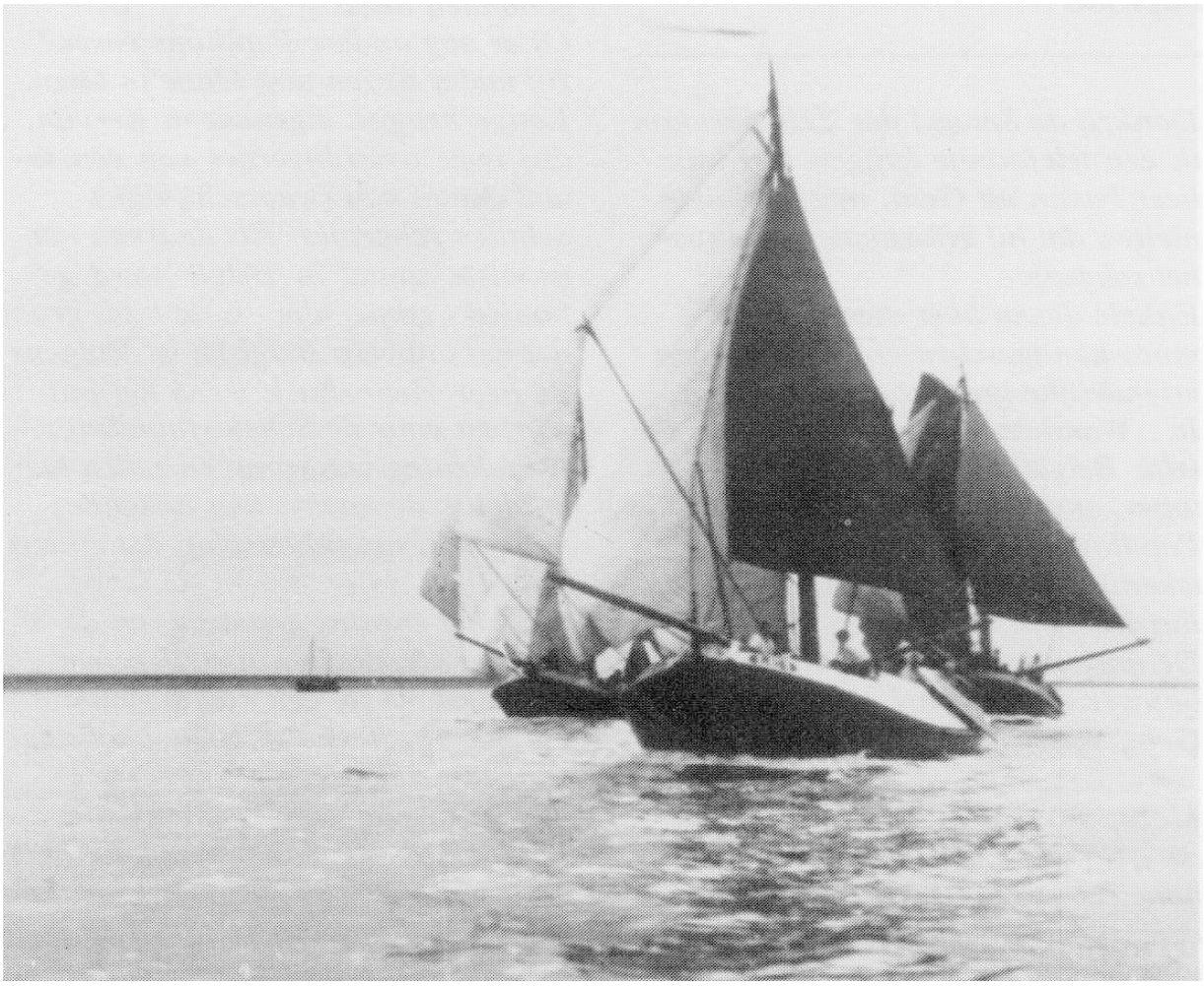


(Foto: collectie Hielke Roelevink)

Visaak LE 88, LE 1

Naam: **Spes Salutis**
Bouw: **Gebroeders De Boer, 1913**
Opdrachtgever: **Jilling Kingma**
Lengte: **45 voet**

In 1913 bouwden De Gebroeders De Boer hun laatste twee Lemster visaken. Een voor De Blaauw en een voor Kingma. Daarna brak de Eerste Wereldoorlog uit en na de oorlog werd besloten de Zuiderzee af te sluiten vanwege de stormrampen. In december 1914 heeft Kingma zware schade aan zijn nieuwe aak door een zware Zuidwester storm. Ruim een jaar later, op 13 januari 1916, vindt de laatste Zuiderzeeramp plaats, waarbij in De Lemmer tientallen vissersschepen door het hoge water op de kade worden gezet. Toen Kingma met de visserij ophield, werd de aak verkocht aan Egbert Visser die ermee viste onder nummer LE 1. Na de visserij liet Polderman de aak verbouwen tot jacht: de huidige 'Zwerver' 71 VA, van L. Sliggers.



Lemmer, 1948. De LE 1 in de wedstrijd, hier langs de dijk van de NOP. (Foto:Piet Bood)



De Lemmer, de LE 1 in de wedstrijd, voorzien van het tuig van de LE 35 (Foto's collectie Spanvis)





Amsterdam, 1915. De Spes Salutis, uit 1913 en nog zonder het zetboord op het boeisel, in de wedstrijd Amsterdam-Marken en terug. Onder: in span vissen, de koplijn staat nog niet strak. Hier wel met zetboord.





Lemmer, de LE 1 in de wedstrijd. (Foto: collectie Dick van Dijk, Lemmer)



Lemmer, de LE 88 als jacht met kajuit. (Foto: collectie Hielke Roelevink)

Visaak LE 8 / LE 9

Ontwerp :	**Hendrik de Boer**
Bouw:	**Gebroeders de Boer, 1913 Opdrachtgever: Jan de Blaauw**
Naam:	**Weltevreden, later (als LE 9) Margaretha**
Afmetingen:	*Lengte 12,60 x 4 x 0.8 meter (45 Friese voet)*
Zeiloppervlak:	*Grootzeil 40m2*
	Fok 30 m2
	Kluiver 8 m2

Geschiedenis

Jan de Blaauw viste aanvankelijk met de 50 voets aak LE 8 van zijn vader, die ook Jan heette. Ook hij vond net als zijn broers Gerrit en Andries het schip te zwaar en te groot. Hij liet daarom in 1913 een kleinere aak bouwen van 45 voet, met dezelfde maten als de LE 67 die zijn broer Gerrit de Blaauw in 1912 had laten bouwen. De beide vissers Jan en Gerrit (LE 8 en LE 67) gingen met hun identieke schepen in span kuilen. Daarom zat bij de LE 8 de toegang naar het vooronder aan bakboord en bij de LE 67 aan stuurboord. De nieuwe aak LE 8 kostte f. 2375.- Het schip was van buiten geteerd, zat van binnen in de olie, was in het vooronder met vurenhout afgetimmerd en had Portland cement in de berghouten en langs de kanten van de bun.

Een kwart eeuw later, in 1939, ging Jan de Blaauw failliet en werden al zijn bezittingen door een notaris geveild. Niet alleen de LE 8, maar ook zijn huis met inboedel.
Harrit Kingma kocht de aak uit de boedel van Jan de Blaauw en noemde haar de 'Margaretha' die visserijnummer LE 9 kreeg. Ook Harrit kuilde in span, samen met zijn broer die viste met de LE 88 uit 1913. In 1940 liep Harrit met de LE 9 bij stormachtige wind in het donker aan de grond bij de Mirdumerhoek. De aak sloeg vol. Zijn broer was met de LE 88 niet in staat hem te helpen en zocht hulp in De Lemmer. Uiteindelijk wist de bemanning van de reddingboot 'Hilda' de vissers met de vlet van de plecht te plukken. Drie dagen later werd de aak bij rustiger weer gelicht.
In 1946 werd de LE 9 verkocht aan Willem Kwakman uit Volendam. Die liet zijn zonen Job en Jan erop vissen onder nummer VD 128. De aak kreeg verhoogde, ijzeren zetboorden en er kwam een sterkere motor in. In 1963 waren de Volendammers met de aak uitgevist. Het schip werd verkocht aan Hermann Sürken van een scheepswerf in Papenburg. De naam werd 'Kiwitt'. Sürken maakte van de aak een motorschip met een grote kajuit en een gesloten stuurhuis. In 2006 werd de 'Kiwitt' overgenomen door Andreas Pelizäus uit Senden, die de aak twee jaren later alweer te koop aanbood. Dirk Blom Jr. ontdekte de advertentie en samen met Klaas Postma uit Woudsend gingen zij naar Senden om eens te kijken naar die 'Klassische Platbot'. Het bleek de oude LE 8 te zijn en de koop werd beklonken, met het doel het schip weer in oude luister te herstellen.



De 'Margaretha' (LE 9) van Harrit Kingma (ex LE 8) Foto: collectie D. van Dijk, Lemmer



Lemmer, de visaak LE 8 van Jan de Blaauw, onder gereefd zeilend als LE 9 van Harrit Kingma.(Spanvis)





De Lemmer, vluchthaven. De gebroeders Kingma visten in span met de LE 88 en de LE 9. (Foto: D. .Dijk)

Terug in Nederland werd het casco geheel gestript en gestraald. Bij Blom in Hindeloopen kwamen een paar nieuwe platen in het vlak en een nieuwe kielbalk. Bij Blom is het schip op de helling gespoten. De vader van Klaas Postma deed het timmerwerk en Simon van der Meulen (van de LE 2) het schilderwerk. In 2008 was de restauratie voltooid en kon er gevaren worden. (Bron: Schuttevaer, *De Erfenis,* Dl. 491) Zo'n restauratie van een aak die verbouwd is tot motorschip, is in grote lijnen op papier gemakkelijk te beschrijven, maar in werkelijkheid een geweldige klus. Om bij de verbouw tot motorjacht aan boord voldoende ruimte te verkrijgen en het schip met dat grotere gewicht voldoende vrijboord te geven, was de originele romp van de aak aardig verprutst met een hoog opgelast zetboord, verhoogde dekken en een verhoogde kont. Om de originele romp te herstellen, moest al dit bij de verbouwing aangebrachte staal weer verwijderd worden. Wel wordt het bij een zo ingrijpende restauratie eenvoudiger, om het casco grondig aan te pakken, te stralen en in de epoxyprimer te zetten, zodat roestvorming in feite geen probleem meer is. Zo'n waardevolle behandeling is bij een restauratie waarbij het schip niet eerst helemaal gestript wordt, meestal onuitvoerbaar.



Duitse belangstelling voor de VD 128 (Foto: collectie Simon van der Meulen)



De VD 128 wordt geïnspecteerd door de Duitse kopers uit Papenburg. (Foto's: collectie Simon van der Meulen)



Verbouwd tot motorschip. De 'Kiwitt' in Duitse handen.



De LE 8 verbouwd tot motoraak 'Kiwitt'. De verhoging van het boeisel doet het uiterlijk geen goed.



De voormalige vissersaak LE 8 (en LE9 en VD 128) werd in 2008 gerestaureerd op de Skipshelling van Blom in Hindeloopen. Als het schip gestript is en gestraald, worden de zwakke plekken gerepareerd, waarna het casco gespoten wordt in een lichtgrijze epoxycoating, waarna roest vrijwel geen probleem meer is. (Foto: D. Blom)



De LE 8 onder zeil, gerestaureerd in 2008. Het hoge zetboord is weer verwijderd.

***N.B.** De Lemsteraak LE 8 /9 moet niet verward worden met de houten LE 9 die Jilling Kingma in 1903 bij De Boer liet bouwen die 'Margaretha' heette. Met dat schip won Jilling bij Amsterdam vele prijzen tijdens wedstrijden in 1909 tot 1913. Jan de Blaauw liet de stalen LE 8 bouwen in 1913. Jilling Kingma liet even eerder in hetzelfde jaar de stalen LE 88 (Spes Salutis) bouwen. De LE 8 en LE 88 waren de laatste visaken die bij De Boer voor Lemster vissers werden gebouwd. Pas in 1939*

kocht Harrit Kingma de aak LE 8 uit de failliete boedel van De Blaauw. De aak viste vanaf 1939 met nummer LE 9 en onder de naam 'Margaretha'.



Workum, 2018. Visserijdagen. Smalle waterlijnen in de kop van de LE 8. (Foto's: Dirk Huizinga)



De Veenhoop, 2013. De LE 63, in 1904 gebouwd bij Auke van der Zee in Joure. Opmerkelijk is hoeveel slanker en geveegder de kop van de LE 8 is vormgegeven bij de Gebr. De Boer, vergeleken met de stompe lijnen van de vissersaak van Auke van der Zee uit Joure.

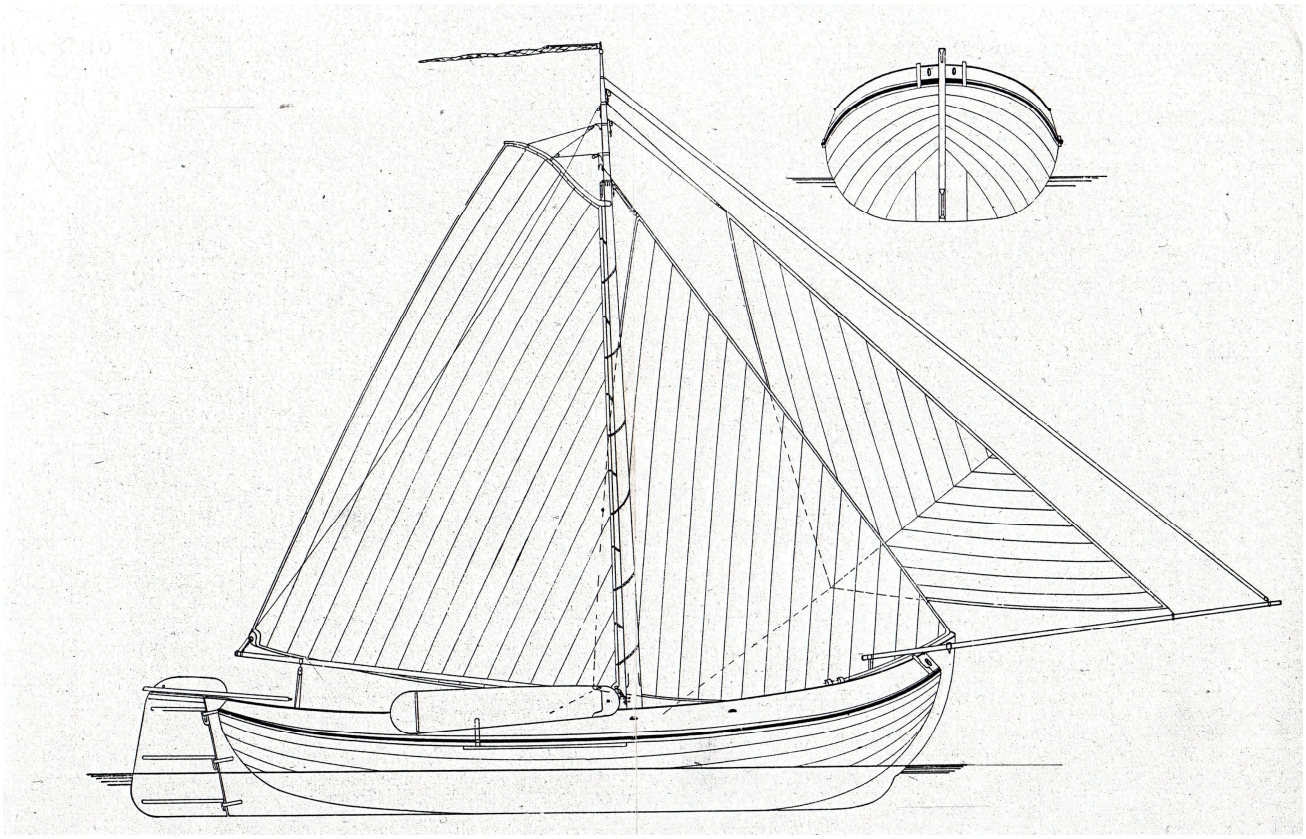
Overzicht van staal-ijzeren vissersvaartuigen en pleziervaartuigen die tussen 1900 en 1930 gebouwd zijn bij De Boer in Lemmer.

	naam	afmetingen	jaar	opdrachtgever	viss.nr.
Gebouwd door Pier de Boer:					
1	Eersteling	11.36 x 4.20	1900	W.v.d.Bijl, Lemmer	LE 28
2	Vijf Gebroeders	11.36 x 4.20	1900	Steven Visser, Lemmer	LE 74
Gebouwd door Sjoerdje Visser (na de scheiding van Pier de Boer)					
3	Drie gezusters	11.36 x 4.20	1900	S. Zeldenthuis, Lemmer	LE 56
4	Dolphijn	11.20 x 4.06	1901	Johannes Sterk uit Lemmer. Sake Visser huurde de aak en viste ermee onder nummer	LE 17 (de latere Presto, LE 50)
5	mosselaak	12.73 x 4.25	1901	Bruinisse	
Gebouwd door de Gebroeders De Boer (na de uitkoop van Pier en Sjoerdje):					
6	De Hoop	12.73 x 4.25	1902	Joh. Visser, Lemmer	LE 12
7	De jonge Wietske	11.32 x 4.10	1902	P. Bootsma, Lemmer	LE 25
8	Eben Haëzer (hout)	12.73 x 4.25	1902	A. Kik, Bruinisse	
9	It is mei sizzen net ta dwaen	11.60 x 4.10	1902	T. Wouda, Lemmer	LE 2
10	Onderneming	11.32 x 4.10	1902	C. Portegrijs, Kolhorn	
11	Eersteling	12.73 x 4.25	1902	A. Kramer, Urk	
12	Drie Gebroeders	11.88 x 4.10	1902	A. Bakker, Lemmer	LE 6
13	Margaretha (hout)	11.88 x 4.10	1903	J. Kingma, Lemmer	LE 9
14	Drie Gebroeders	12.45 x 4.10	1904	R. Rayer, Hoorn	
15	De Jonge Jan (hout)	11.88 x 4.10	1905	D. Coehoorn, Lemmer	LE 23
16	plezieraak Zeehond	13.30 x 4.24	1906	J. de Pape, Zoutkamp	
17	plezieraakje Antje	8.50 x 3.10	1907	W.v.d.Mei, Leiden	
18	Weltevreden	14.20 x 4.54	1908	J. de Blaauw, Lemmer	LE 8
19	Zes gebroeders (hout)	11.92 x4.26	1909	H. Koornstra, Lemmer	LE 50
20	Eben Haëzer	14.20 x 4.54	1910	G. Buis, Enkhuizen 21	
21	Vrouwe Jacoba	11.88 x 4.10	1910	C. van Veen, Urk.	
22	Jonge Dirk	12.45 x 4.24	1910	W. Lub, Enkhuizen	
23	Nooit Volmaakt	12.73 x 4.25	1911	P.v.d.Berg, Bruinisse	
24	Noordster	12.73 x 4.10	1911	G. de Blaauw, Lemmer	LE 67
25	plezieraak Primrose	15.00 x 4.50	1912	W. Vastenagel, Antwerpen	
26	plezieraak Salamander	15.00 x 4.50	1912	L. Herfurth, Antwerpen	
27	Twee Gebroeders	8.20 x 3.00	1912	J. Stienstra, Lemmer	LE 10
28	Spes Salutis	12.73 x 4.10	1913	J. Kingma, Lemmer	LE 88
29	Weltevreden	12.73 x 4.10	1913	J. de Blaauw, Lemmer	LE 8

	naam	afmetingen	jaar	opdrachtgever
30	't jacht Thistle	15.00 x 4.50	1913	W. Murdock, Antwerpen
31	't jacht Helena	17.50 x 4.80	1913	H.W. Kalis, Dordrecht
32	't jacht Onrust	15.00 x 4.50	1915	W.H. de Vos, Dordrecht
33	Fazant	14.25 x 4.40	1916	T. Verschaegen, Zierikzee
34	Maria Christina	14.25 x 4.40	1917	Gebr. Schott, Zierikzee
35	Boeier Lemsterlicht	11.56 x 3.82	1921	J. Lauwereis, Antwerpen
36	Botter VI II	19.40 x 5.40	1928	Visserij Inspectie, Den Haag
37	Lemsterjacht Dolfijn	17.50 x 4.80	1929	M. Sanders, Amsterdam
38	Mosseljacht TH 3	15.20 x 4.50	1929	H. Baaij-Schol, Tholen
39	Mosseljacht ZZ4	15.20 x 4.50	1929	P.J. Blommaard, Zierikzee



Voordat Pier de Boer ijzeren visaken bouwde, maakte hij een veertigtal houten aken op zijn werfje uit 1876. Zijn vier zonen namen de werf over in 1901 en een jaar later kwam de dubbele werkplaats klaar op het grote kavel ten westen van de oude werf, dat nu nog herkenbaar is aan de twee hellinggaten in de zuidoever. De Gebroeders De Boer bouwden meer dan 200 schepen, van pramen, sleepboten, elevatorbakken en Hasselteraken tot klippers en rijnaken. Zij staan bekend om hun ijzeren visaken, maar de bouw daarvan viel qua omvang in het niet vergeleken met het aantal werkschepen dat zij bouwden voor opdrachtgevers van buiten de visserij.



Zeilplan van een Lemsteraak, tekening Hendrik de Boer, De Lemmer.

Bovenstaande tekening van een visaak illustreert de functionele eenvoud van zo'n schip. Het tuig is aan de kleine kant en staat laag op het schip om het zeilpunt laag te houden, wat de stabiliteit ten goede komt. Het tuig laag op het schip levert een optimaal rendement, doordat er geen valse wind tussen de romp en het tuig waait. Voor moderne wedstrijdjachten is dit later proefondervindelijk nog eens bevestigd. Een nadeel is, dat de stuurman door de fok geen zicht op het water heeft aan de lage zijde. Bij wedstrijdzeilers zit er daarom een uitkijk op het voordek. Het zeiloppervlak is weliswaar vrij klein, maar er werd gevaren onder alle omstandigheden, van het vroege voorjaar tot diep in de herfst, en reven is bewerkelijker dan bij weinig wind de grote kluiver erbij zetten. De kluiverboom is opmerkelijk lang, meer dan de halve lengte van de aak, zodat de kluiver ver voor het schip uitsteekt en ook bij wat achterlijke wind nog effectief is. De grootschoot is ver naar achteren bevestigd om ruimte in de kuip te houden, maar wel voor de stuurman en niet achter hem op een overloop.
De schoot op een overloop achter de stuurman geeft weliswaar veel ruimte, maar werkt onhandig en belemmert de vrije roeruitslag. Op vissersschepen wordt nooit een overloop voor de grootschoot gebruikt, behalve dan het korte stangetje voor de voeten van de stuurman waar het schootblok op wordt bevestigd.
Bekend is dat de grootschoot bij de visaken over een minimaal aantal schijven liep, afhankelijk van de te verwachten wind, om zo weinig mogelijk touwwerk in de kuip te hebben. De aak heeft onder water nauwelijks een loefbieter en helemaal geen hak aan het roer, om zo weinig mogelijk kans te lopen dat de netten ergens onder water blijven haken aan het schip.

5. Plezieraken

Nederland kent een lange geschiedenis van ‘plezierjachten’. Het Nederlandse begrip ‘jacht’ als naam voor een schip waarmee vooral snel kon worden gevaren, is later door de Engelsen overgenomen en herkennen we uiteraard in het Engelse ‘yacht’. Rijke Hollandse kooplieden hadden historisch gezien het voortouw. Rond het jaar 1600 werden er in de Republiek niet alleen snelle oorlogsjachten gebouwd. De kapitaalkrachtige kooplieden en magistraten lieten ook fraai versierde ‘speeljachten’ bouwen, waarmee louter voor het plezier werd gevaren. En, als dat zo uitkwam, natuurlijk ook om met zakelijke klanten overleg te voeren of bezoek te brengen aan belangrijke klanten en markten. Het gebruik om snelle schepen te laten bouwen die niet bedoeld waren als werkschip, maar als luxe verblijf en vervoermiddel voor zakelijke belangen en daarnaast louter voor het zeilplezier als vrijetijdsbesteding, vond voor het eerst in de geschiedenis plaats in de Gouden Eeuw van de Republiek.



Amsterdam, ca. 1700. Een ‘spiegelgevecht’ op het IJ. (Schilderij A. Storck, FSM, Sneek)

Ruim twee eeuwen later was dat vaarplezier bij de maatschappelijke bovenlaag natuurlijk niet verdwenen. Het rijke Holland was vooral een waterland. Als je je op een aangename manier wenste te verplaatsen, dan koos je voor het zeilschip. Het zeilen op zich wordt door velen als een aangename bezigheid ervaren, die zich

bovendien leent voor onderlinge krachtmetingen. Schippers op enigszins gelijkwaardige zeilschepen die op dezelfde koers varen, doen eigenlijk van nature hun best de ander de loef af te steken. Zeilen is een boeiende activiteit, maar wedstrijdzeilen ("hardzeilen") is iets dat iedere schipper bijna van nature ook in zich heeft. Althans in beginsel. Al heel vroeg werd er met de speeljachten in Holland niet alleen recreatief gevaren, maar werden er ook 'spiegelgevechten' gehouden, als imitatie van de succesvolle strijd op het water van de Zuiderzee met snelle oorlogsschepen tijdens de Tachtigjarige oorlog. Er vonden streng gereglementeerde zeilpartijen plaats die bekend werden als 'admiraalzeilen', waarbij een vloot van schepen in formatie varend het admiraalsschip een groet brengt, waarna een afsluiting volgt waarbij de schepen op teken van de admiraal een afscheidsschot uit het boordkanon lossen. Ook werden er op de Zuiderzee zeilwedstrijden georganiseerd lang voordat de eerste zeilverenigingen in het midden van de 19e eeuw werden opgericht.



Amsterdam, 1725. Zeilwedstrijd op het IJ. (Schilderij van Adam Silo) met speeljachten, waaronder vooraan een overnaadse Hollandse boeier met korte gaffel. Zo kort, dat deze boeiers bijna torentuigen hadden, vergelijkbaar met de moderne torentuigen met 'gaffeltje' bij de modernste oceanracers. De gebogen, relatief lange gaffel kwam pas in de 19e eeuw in zwang. (Bron: Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

Er bestond in de Lage Landen een lange traditie van zeilen "voor het plezier", waarmee vooral de maatschappelijke elite zich onledig hield. Daarbij werd in de loop

der jaren de voorkeur gegeven aan boeierachtige speeljachten. In Friesland was in de 19e eeuw de (Friese) boeier bij uitstek het scheepstype dat door de maatschappelijke bovenlaag gebruikt werd om mee te pronken. Om te zien en gezien te worden en voor deelname aan plaatselijke hardzeilerijen. Die werden in Friesland georganiseerd door kasteleins tijdens dorpsfeesten, door gemeentebesturen en door zeilverenigingen. In de regionale kranten werd bekendheid gegeven aan de hardzeilerij. De deelnemers konden zich inschrijven voor wedstrijden tussen diverse soorten schepen. Beurt- en vrachtschepen, grote visaken, kleine visaken, sprietboten van 4 meter, schouwen en ook plezierjachten als boeiers, Friese jachten en centerboards. Veel wedstrijden werden gehouden op het binnenwater, maar met regelmaat waren er ook hardzeilerijen op de Zuiderzee voor Lemmer, een enkele keer voor Stavoren, vaker voor Hindeloopen, Workum of Harlingen. Heel bekend op de Zuiderzee waren de wedstrijden die georganiseerd werden vanuit Amsterdam, door de Koninklijke Zeil- en Roei Vereniging en door de zeilvereniging Het IJ. Dat waren in de eerste plaats wedstrijden voor relatief grote boeiers en scherpe jachten die voldoende zeewaardig waren voor de Zuiderzee. Voor de vissers uit Lemmer werden deze wedstrijden interessant, toen er ook vissersschepen aan mochten deelnemen.



Marken, ca. 1870. De plezierbotter van prins Hendrik "de Zeevaarder" (de derde zoon van Willem II) bij een wedstrijd op de Zuiderzee. Hendrik 'de zeevaarder' was dè initiator van de pleziervaart in de Lage Landen. (FSM)

De Friese boeier als speeljacht voor de elite had een goede uitstraling van luxe en aanzien, maar de vaarkwaliteiten van deze kleine boeiers beperkten zich tot het binnenwater. Deze schepen waren met hun grote breedte en geringe zeeg ongeschikt voor het ruwere water van de Zuiderzee of de Zeeuwse stromen. Op de Zuiderzee en de Zeeuwse wateren waren bij watersporters echter ook grote, meer zeewaardige boeiers in gebruik, waarvan een aantal ook gebouwd was op Friese werven als Van der Zee in Joure en Lantinga in IJlst. In het begin van de 20e eeuw werden dergelijke schepen ook in staalijzer gebouwd. Het waren directe voorlopers van de grote pleziervaartuigen die na de Tweede Wereldoorlog Lemsteraak werden genoemd. Voor de oorlog was die benaming nog niet gebruikelijk. De grote aakachtige plezierjachten werden gewoon 'boeier' of 'zeiljacht' genoemd, soms 'boeieraak' en later een enkele keer 'Lemster jacht'. Deze boeieraken boden voor de vermogende eigenaren de ruimte en het comfort dat zij wensten, terwijl deze schepen voldoende zeewaardig waren voor de Zuiderzee. Ze werden primair ontworpen als comfortabel toerjacht en niet als wedstrijdschip. Ze werden ontworpen in een luxe uitvoering, als een jacht met flinke afmetingen, voorzien van een roef met verschillende hutten en voldoende technische voorzieningen aan boord om de eigenaar en z'n gasten een aangenaam verblijf aan boord te garanderen. Die overwegingen golden zeker voor de zeilers uit Rotterdam en Amsterdam. Hun vaargebieden waren vooral de Zuiderzee, de grote rivieren en de Zeeuwse stromen. Juist deze watersporters waren geïnteresseerd in zeewaardige boeiers. Zij kregen in de 20e eeuw de mogelijkheid een luxe, staalijzeren boeieraakjacht aan te schaffen, waarmee ze alleen al door de materiaalkeuze een schip kochten dat ook om die reden de aandacht trok tussen al die houten jachten die toen gebruikelijk waren.

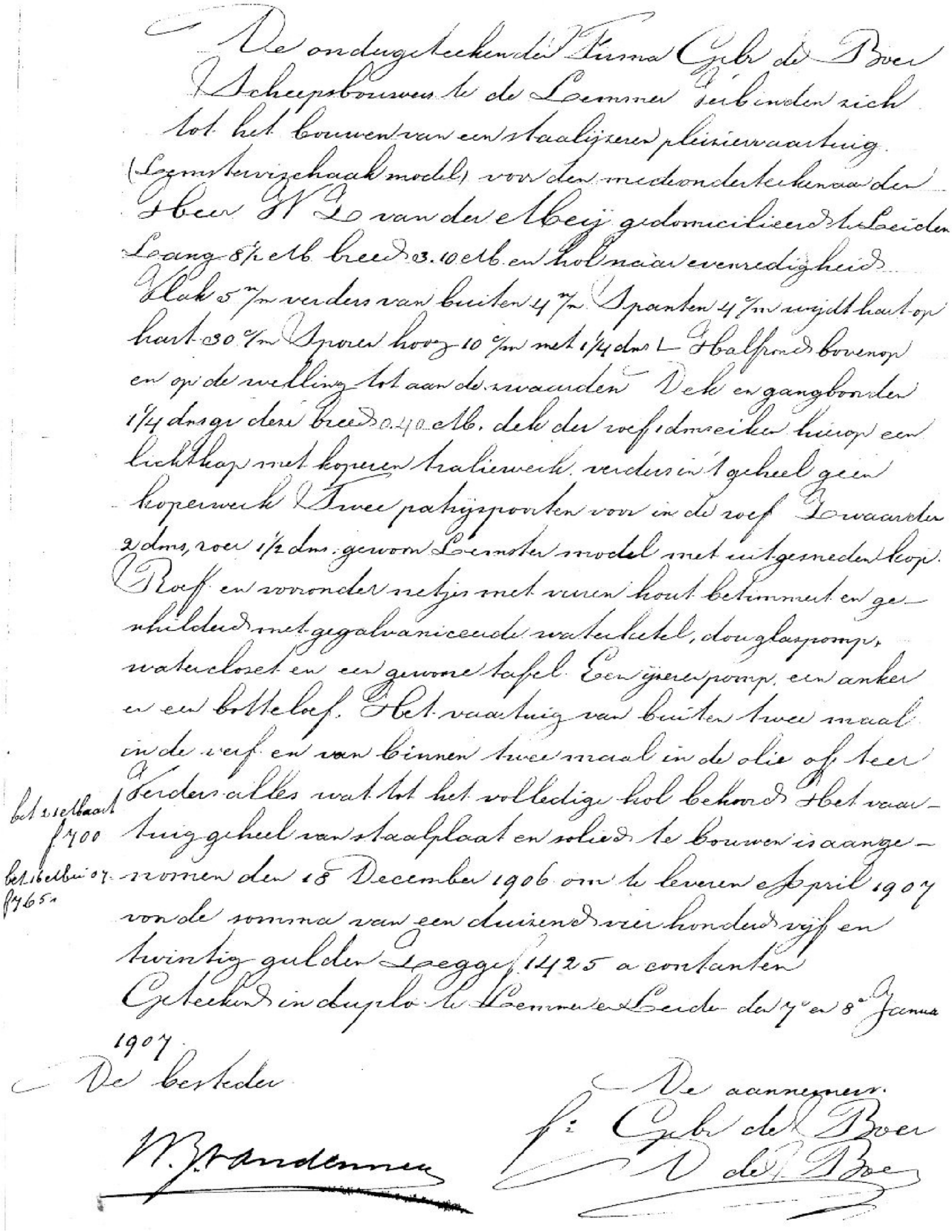


Harlingen, 1860. Een zeil- en roeiwedstrijd op de Zuiderzee. (FSM)

We moeten daarbij niet vergeten, dat de zeilsport in het begin van de 20e eeuw onvergelijkbaar is met die uit de 21e eeuw. Alleen al de afwezigheid van scheepsmotoren in zeilschepen zorgt voor een wereld van verschil. Op een zeilschip was men toen echt afhankelijk van weer en wind. Dat gold voor de vrachtschippers en de vissers en evenzeer voor de plezierzeilers. Opnieuw Van Kampen: "Het varen op de Zuiderzee staat een trapje hoger dan de vaart op onze meren en kanalen. Dit laatste is een te gemakkelijke sport. Men kan rustig aan de wal gaan liggen om te reven als het slecht weer wordt. (…) Op de Zuiderzee is men veel afhankelijk van weer en wind, en vooral: men moet doorzetten, of men wil of niet. Ook al wordt men door slecht weer overvallen. Al zeilende moet men reven, zijn potje koken. Windstilte kan veroorzaken dat men de plaats van bestemming niet of veel later bereikt dan men gehoopt had. Men moet er op voorbereid zijn, dat een nachtelijke voortzetting van de tocht zeker niet uitgesloten is. (…) Zo werd de watersport op de Zuiderzee beoefend, een twintig jaar geleden en vroeger. Sindsdien heeft de steeds grotere vervolmaking van de verbrandingsmotor daar wel ietwat afbreuk aan gedaan. De zeiljachten zijn voor het grootste deel thans van hulpmotoren voorzien, zodat de opvarenden zich tenminste voor windstilte niet bezorgd hoeven te maken.

Vroeger, toen de motoren nog in opkomst waren en ook veel minder betrouwbaar dan thans, was dat anders. Een twintig, vijfentwintig jaar geleden hadden slechts heel enkele Amsterdamse jachten zulk een "zwart monster" in hun binnenste. Eigenlijk heugt mij uit die tijd slechts één jacht met hulpmotor, het klipperjacht "Quo Vadis", toentertijd eigendom van de heer Van Waveren. Ik herinner mij uit die dagen, toen wij 's zomers geen weekend voorbij lieten gaan zonder de Zuiderzee te bezoeken, dat onze tochten, die 's zaterdags gewoonlijk niet voor 5 à 6 uur konden beginnen, zich vaak door windstilte tot de maandagmorgen uitdijden. In de nacht van zondag op maandag kwamen wij dan bij de Oranjesluizen aandrijven en hadden dan nog uren nodig om het Binnen-IJ door te komen, om tenslotte met haken en bomen ons scheepje moeizaam naar de jachthaven te zeulen, langs de steigers en de boten, achter het Centraal Station gemeerd. Niet alzo als de "Quo Vadis"in de buurt was! Die was steeds bereid "een lijntje aan te pakken", tenminste als er geen vette bougie in de weg stond.
Een enkele keer was ook de kapitein van de Markerboot of een andere beurtvaarder wel eens te vermurwen. (…) Wat hebben wij vaak gewurmd om met zuidenwind de Hoornse haven uit of de haven van Muiden in te komen! Wat hebben we gewerkt met bomen en ankers, zodat de belangstellende vissers rondom, de handen in de wijde broekzakken, vriendelijk informeerden of wij dat "voor ons plezier"deden! (In: Cohen, 1932, p. 158, 159) Wij kunnen ons nauwelijks meer voorstellen wat de praktische consequenties zijn van zeilvaart zonder (hulp)motor. Vooral als in de loop van de dag de wind wegvalt en het onmogelijk wordt met een zeilschip de thuishaven te bereiken. Hoe gemanoeuvreerd moest worden om sluizen te passeren en het schip af te meren in de jachthaven. Als het water bovendien te diep is om te bomen, wordt het een zaak van geduld, met de stille hoop dat een motorscheepje een lijn overneemt.

Overeenkomst voor de bouw van een plezieraakje in 1906 bij De Boer



De ondergeteekende Firma Gebr de Boer
Scheepsbouwers te de Lemmer verbinden zich
tot het bouwen van een staalijzeren pleiziervaartuig
(Lemstervischaak model) voor den medeonderteekenaar den
Heer W. L. van der Meij gedomicilieerd te Leiden
Lang 8½ M. breed 3.10 M. en hol naar evenredigheid
Vlak 5 m/m verders van buiten 4 m/m Spanten 4 c/m wijdt hart op
hart 30 c/m Sporen hoog 10 c/m met 1¼ dms L Halfrond bovenop
en op de welling tot aan de zwaarden Dek en gangboorden
1¼ dms gr deze breed 0.40 M. dek der roef 1 dms eiken hierop een
lichtkap met koperen traliewerk. verders in 't geheel geen
koperwerk Twee patrijspoorten voor in de roef Zwaarden
2 dms, roer 1½ dms. gewoon Lemster model met uitgesneden kop.
Roef en voronder netjes met vuren hout betimmert en ge-
schilderd met gegalvaniceerde waterketel, douglaspomp,
watercloset en een gewone tafel Een ijzeren pomp, een anker
en een botteloef. Het vaartuig van buiten twee maal
in de verf en van binnen twee maal in de olie of teer
Verders alles wat tot het volledige hol behoord Het vaar-
tuig geheel van staalplaat en solied te bouwen is aange-
nomen den 18 December 1906 om te leveren April 1907
voor de somma van een duizend vier honderd vijf en
twintig gulden Zegge f 1425 a contanten
Geteekend in duplo te Lemmer en Leiden den 7e en 8e Januari
1907.

bet 21 M baart f 700
bet 16 M bui 07 f 765

De besteder

W. J. van Dennen

De aannemers.
f: Gebr de Boer
D de Boer

Lemmer, 1906. Het eerste contract van de Gebroeders De Boer met een particuliere opdrachtgever voor de bouw van 'een staalijzeren pleiziervaartuig van het Lemstervischaakmodel'. (FSM)



De Trekvogel, ex-Helena uit 1913.



Bij de scheepswerf van de Gebroeders De Boer in Lemmer werd de eerste plezieraak (van 47 voet) gebouwd in 1906. Het was de *Zeehond* voor J. Pape in Zoutkamp. Een jaar later werd een veel kleiner 'staalijzeren pleiziervaartuig van het Lemstervischaakmodel' gebouwd voor een particuliere opdrachtgever. Dat betrof een klein aakje van 8.55 meter, de *Antje*, voor W. van der Meij uit Leiden. Het aakje werd in 1907 afgeleverd. In datzelfde jaar zou bij Auke van der Zee een wat groter Lemsteraakjacht van 13.75 meter lengte van stapel lopen, de *Nitchewo* ('laat maar waaien'), in opdracht van de Amsterdammer C. Bastet. Bij de Gebroeders De Boer werd vervolgens in 1912 de *Primerose (de mooiste roos)* en de *Salamander* gebouwd voor opdrachtgevers uit Antwerpen. Twee schepen van 15 meter lang. In 1913 liepen de *Thistle (de distel)*, eveneens van 15 meter, en de *Trekvogel* van 17.50 meter van stapel voor respectievelijk W. Murdock in Antwerpen en W. H. Kalis uit Dordrecht.



De Trekvogel (ex-Helena) onder zeil. Zestien jaren later zal een zusterschip, de Dolfijn, het laatste grote Lemsteraakjacht zijn dat bij De Boer in Lemmer wordt gebouwd.

In 1915 werd de 15 meter lange *Onrust* geleverd aan W.H. de Vos uit Dordrecht en tenslotte in 1929 een zusterschip van de *Trekvogel* uit 1913: de *Dolfijn,* eveneens 17.50 meter lang, voor M. Sanders uit Amsterdam. Uiteindelijk mag ook het prinsessejacht *De Groene Draeck* uit 1957 beschouwd worden als een ontwerp van De Boer. Wat betreft het lijnenplan is dit jacht eigenlijk een kopie van de 15 meter lange *Onrust*. Het schip is niet meer in Lemmer gebouwd, want Arie de Boer wilde niet voldoen aan de voorwaarden die de opdrachtgever stelde. De bouw van *De Groene Draeck* werd daarom uitgevoerd door de Amsterdamse Scheepswerf van G. de Vries Lentsch, aan het IJ, waar twintig jaren eerder ook het koninklijk jacht *Piet Hein* van stapel was gelopen.



BESTEK EN CONTRACT

van de Firma Gebr. DE BOER, Scheepsbouwers te De Lemmer, waarnaar zij zullen bouwen een Lux vaartuig model Lemmerjacht voor den Heer M. Sanders gedomiciliëerd te Amsterdam onder toezicht en aanwijzingen van den Heer H. Groen, optredend als Expert voor uitbeste

Hoofdafmetingen.	Bemerkingen.
Lengte over alles 17.50 elb	
Breedte over 't grootspant 4.70 elb	
Hoogte van bodem tot gangboord midscheeps	
Platen van de kiel 7m/m en hieronder een kiel van 100 × 150 m/m	
Platen van den bodem 6m/m	
„ van de kimmen 6m/m	
„ van de zijden 5m/m, de platen in den kop onder de beghouten 6m/m	
„ van de bovengang aan de zijde 5m/m	
Berghout ~~plaatijzer~~ 50 m./m. met een 40 × 10m/m halfrond tot aan de zwaarden, boven en onder een 40 × 40m/m L	
Spanten hoekijzer 45 × 45m/m	
Afstand der spanten hart uit hart 350m/m	

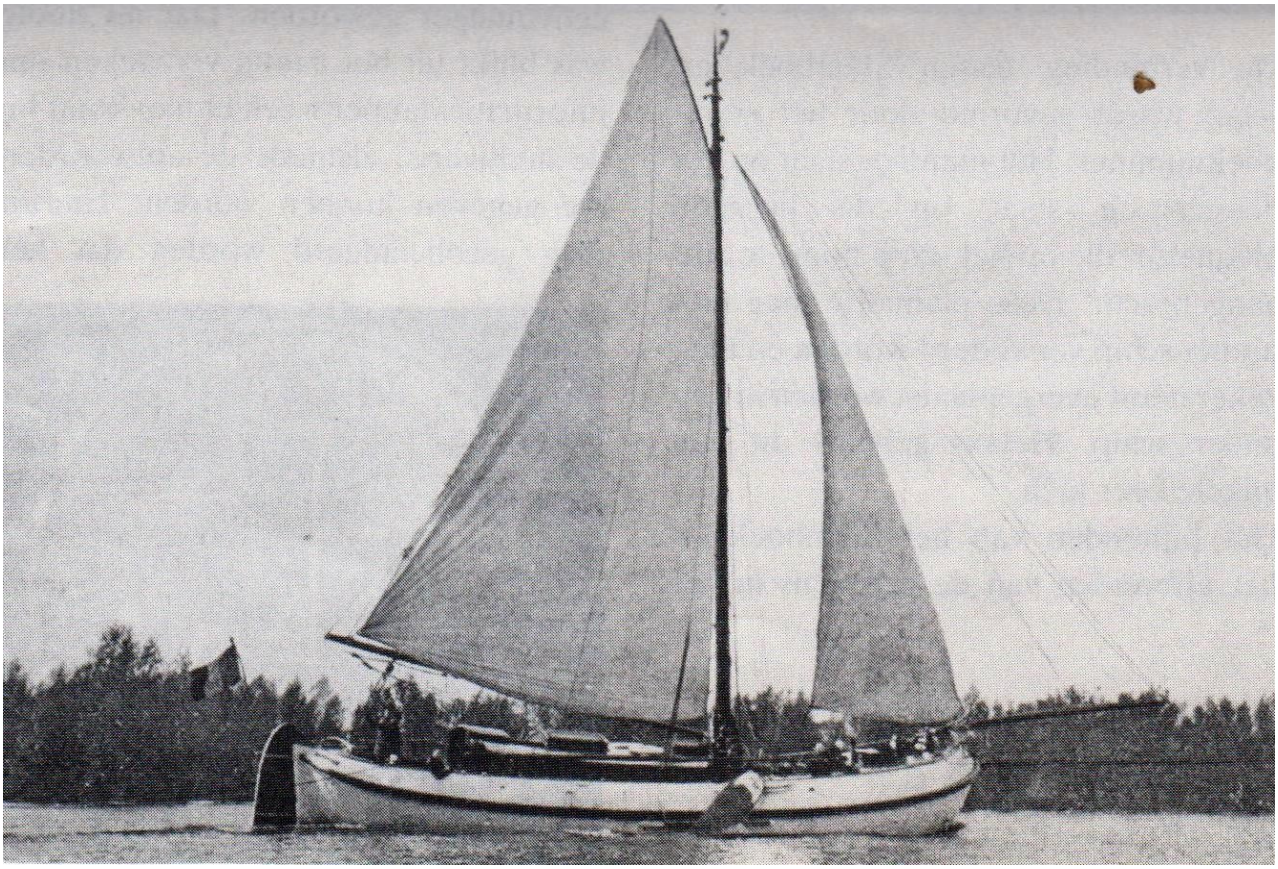
Bestek en contract uit 1928 voor de bouw van de 'Dolfijn' bij scheepswerf De Boer in Lemmer. (FSM)

Voor de afwerking van dergelijke luxe jachten was een scheepswerf waar tot dusverre alleen maar werkschepen werden gebouwd, natuurlijk niet de meest aangewezene. Een afwerking met hout was technisch geen probleem, maar het netjes afleveren van een met teakhout afgetimmerd jacht, voorzien van messingbeslag, houtsnijwerk en verguldsel was natuurlijk wel wat anders dan een visaak waar alleen het vooronder betimmerd was met geschilderde grenen planken. De bijzondere werkzaamheden werden daarom uitbesteed. In 1929 werd bij de bouw van het Lemsteraakjacht *Dolfijn* bij de gebroeders De Boer in Lemmer daarom geregeld dat de kwaliteit bewaakt werd door een externe expert, dhr. H. Groen. Het contract vangt aan met: "Bestek en Contract van de Firma Gebr. De Boer, Scheepsbouwers te De Lemmer, waarnaar zij zullen bouwen een lux vaartuig, model Lemmerjacht, voor den Heer M. Sanders, gedomiciliëerd te Amsterdam, onder toezicht en aanwijzingen van den Heer H. Groen, optredend als Expert voor uitbesteden". De kuip zal met teakhout betimmerd worden, evenals de salon, waarbij het zichtbare gedeelte aan de binnenzijde van de kasten grenenhout wordt gebruikt en voor het niet zichtbare deel vurenhout. De fa. Molenaar zal het tuig van Egyptisch katoen (nr. 6) leveren voor de somma van f. 1832.- en het schilderwerk zal vooral 'netjes' worden uitgevoerd. Bij te late oplevering heeft de Uitbesteder het recht voor iedere week vijftig gulden te korten, zonder dat

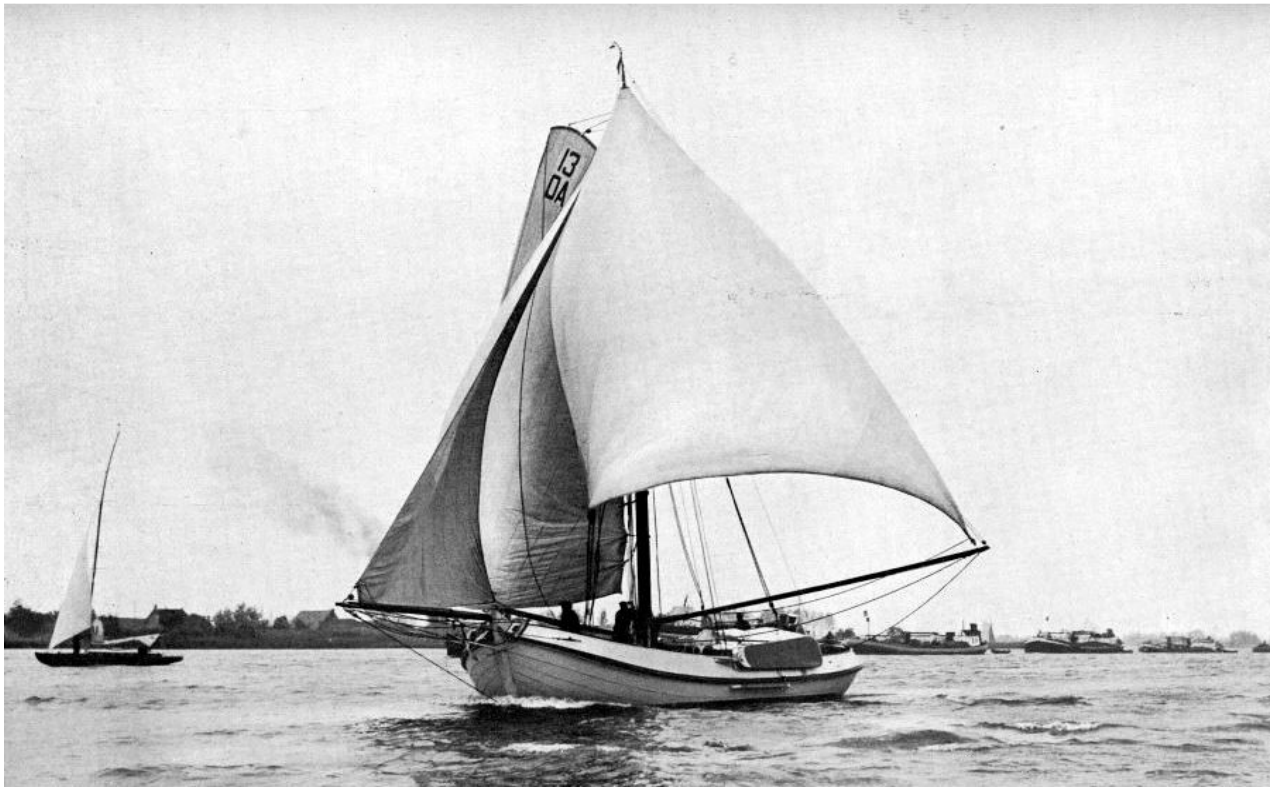
daarvoor enige ingebrekestelling nodig is. De werfbazen zijn in gebreke door het enkele verstrijken van de afgesproken datum. "In de aannemingsprijs van f. 30500.- is, onafhankelijk van vorenstaande omschrijving, bedoeld alles wat bij een dergelijk luxejacht bij het toeren en zeilen nodig is in de vorm van tuigage, uitrusting, inrichting, inventaris, inboedel als anderszins niets uitgezonderd, behalve huishoudelijk servies en huishoudelijk linnengoed en wat verder tot de huishouding behoort." Over de inbouw van een hulpmotor wordt in het Bestek en Contract van 1928 van de *Dolfijn* nauwelijks aandacht besteed. Dat werd in die tijd blijkbaar niet zo relevant gevonden. In een zinnetje wordt gezegd dat er een 25 pk sterke Sterlingmotor wordt ingebouwd onder de kuipvloer. Dat is inderdaad niet meer dan een hulpmotor om bij windstilte thuis te kunnen komen.
Wel vanzelfsprekend was de inrichting en betimmering van de voorkajuit, bedoeld voor de zetschipper met zijn knecht, die het schip moesten varen en deels onderhouden. Voor de mast onderdeks waren slaapplaatsen en een kombuis "eenvoudig betimmerd met vurenhout, met bijlevering van een vuren tafel, fornuis, lamp, gegalvaniseerde watertank, Douglaspomp, geëmailleerde gootsteen, kunstgranieten aanrecht en onderwaterlijncloset."
Al met al is een dergelijke uitrusting en afwerking van een luxe plezierjacht voor een jachtwerf niets bijzonders, maar een scheepswerf voor werkschepen moest hier natuurlijk wel werk voor uitbesteden. Het bouwen van een luxe jacht was geen gebruikelijk werk voor een dergelijke werf. Bij de Gebroeders De Boer in Lemmer werden tussen 1901 en 1936 meer dan 200 schepen geleverd voor opdrachtgevers uit het gehele land. Tjalken, klippers, vletten en punters, sleepkasten, schouwen, snikken, zeilkasten, motorbootjes, pramen, dekschuiten, sloepen, sleepboten, loggers, elevatorbakken, spitsen en: tussen 1901 en 1913 ook af en toe een visaak voor een Lemster visser en tot 1924 af en toe een mosselaak voor Zeeuwse vissers.

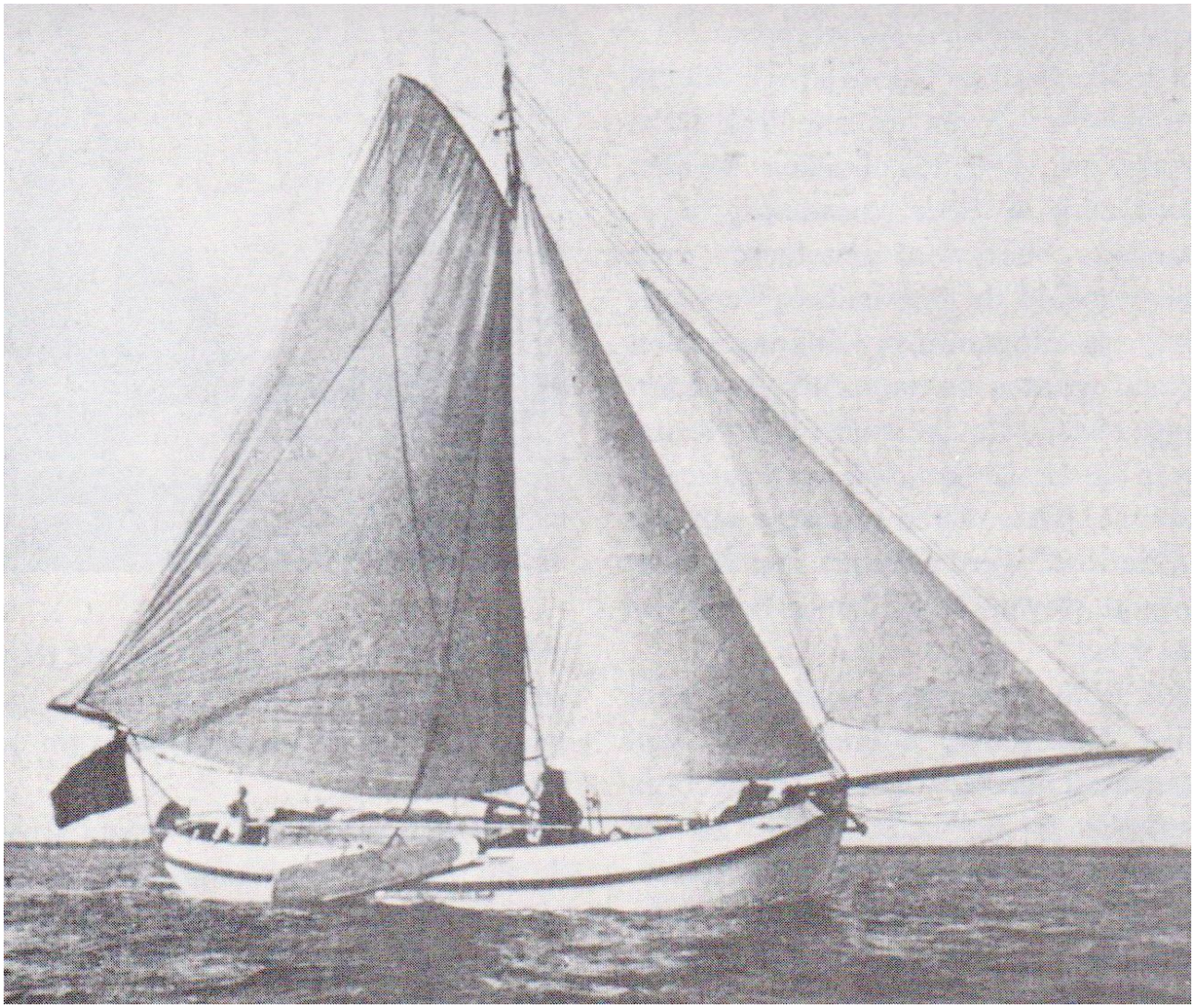
De bouw van vissersschepen voor gebruik op de Zuiderzee was voorbij toen in 1918, na de Zuiderzeeramp van 1916, de Tweede kamer akkoord ging met het plan om de Zuiderzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen. Er werden na de Eerste Wereldoorlog in De Lemmer nog wel enkele mosselaken gebouwd voor Zeeuwse vissers. Die waren groter en breder dan de gebruikelijke visaken voor de Lemster Zuiderzeevissers. Daar tussendoor zijn een achttal "luxe pleziervaartuigen van het model Lemmerjacht" gebouwd, waarbij de luxe aftimmering en afwerking van het jacht uitbesteed werden. Gespecialiseerde jachtwerven uit het westen van Nederland hebben in de loop van de 20e eeuw die bouw van bijzondere Lemsteraakjachten overgenomen van de scheepswerven die voor de beroepsvaart werkten.

Pas jaren na de Tweede Wereldoorlog, toen de markt voor duurdere jachten waaronder Lemsteraken weer wat aantrok, slaagden ook Friese jachtwerven erin zich als bouwer van luxe Lemsteraakjachten te onderscheiden. Daarbij is de werf van de Gebroeders Hummel in De Lemmer te noemen. Zij zijn gevestigd op de plaats van de eerste werf van Pier de Boer en zij mochten van de erven De Boer beschikken over de bouwtekeningen van de De Boer-aken.



Boven: De Salamander uit 1912, zeilende op de Lek in 1913. Onder: De Primrose (Georgette, Wulp) in 1926.





De 'Thistle', gebouwd in 1913 voor de in België wonende Schot William Murdock.

Over deze vier aakjachten schreef Jan Brilleman een artikel in de *Spiegel der Zeilvaart* (1989/9) waar ik onder meer de volgende informatie aan heb ontleend:
Deze vier ongeveer 15 meter lange plezierjachten die bij de Gebroeders De Boer in De Lemmer werden gebouwd in de jaren 1911, 1912, 1913 en 1915. De opdrachtgevers waren in hun tijd bekende wedstrijdzeilers die uiteraard geen lemsteraak' bestelden, maar een 'jacht'

.

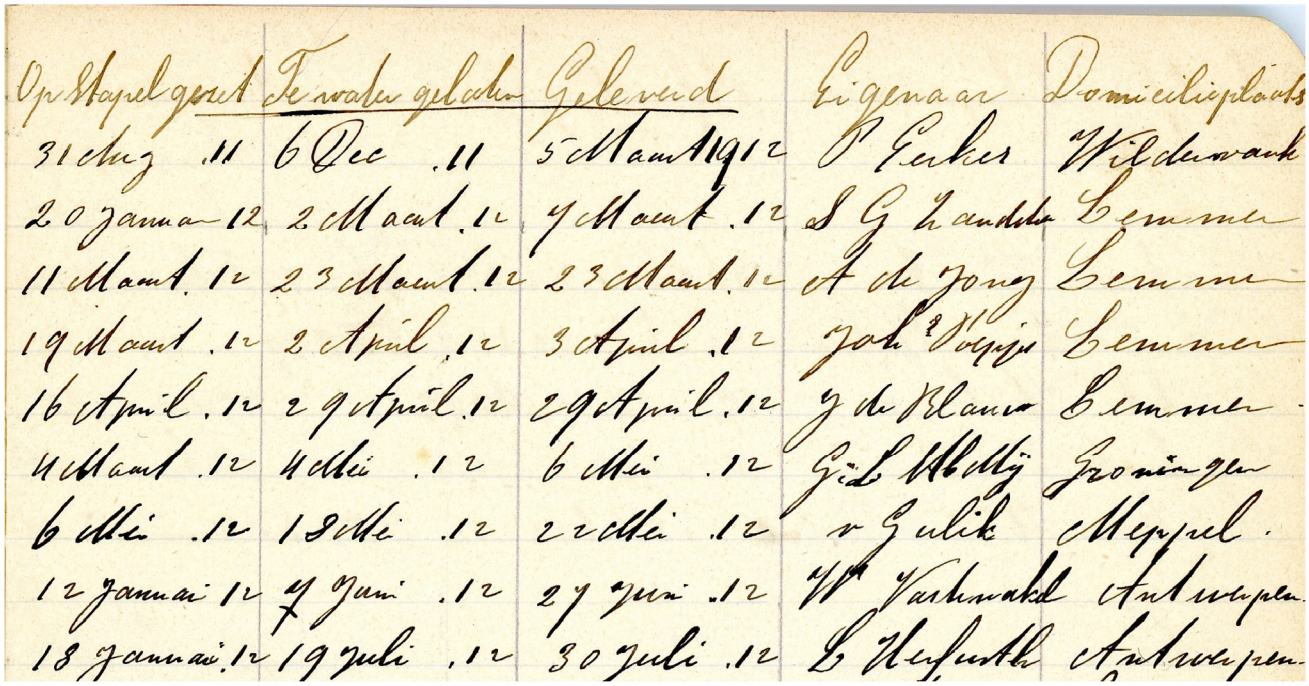
De '**Salamander**' werd volgens Jan Brilleman in 1911 aanvankelijk op risico op stapel gezet, maar nog tijdens de bouw werd het jacht gekocht door L. Herfurth uit Antwerpen. Samen met O. van der Waele uit Antwerpen werd er met de Salamander vooral op Zeeuwse wateren wedstrijden gezeild.

De Salamander zou volgens Brilleman pas in 1912 in de werfboeken zijn opgenomen, aangezien met de bouw van dit schip volgens Brilleman weliswaar in 1911 was begonnen, maar zoals gezegd 'voor eigen rekening', waardoor een administratieve verwerking in de boeken niet nodig was.



De Onrust, gebouwd in 1915 voor W.H. de Vos uit Dordrecht.

Deze informatie van Brilleman is echter niet terug te vinden in de werfboeken van de Gebroeders De Boer. Daarin is vermeld, dat de Salamander op 11 november 1911 bij De Boer aangenomen is als opdracht en de Primrose op 10 december van dat jaar. Vervolgens is de Primrose op 12 januari 1912 op stapel gezet en de Salamander op 18 januari 1912. Nergens is een aanwijzing te vinden dat er al begonnen was met de bouw van de Salamander voordat er een officiële opdrachtgever (koper) was.



Op Stapel gezet	Te water gelaten	Geleverd	Eigenaar	Domicilieplaats
31 Aug .11	6 Dec .11	5 Maart 1912	P Eerker	Wilderwank
20 Januari 12	2 Maart .12	7 Maart .12	S G Landsdr	Lemmer
11 Maart .12	23 Maart .12	23 Maart .12	A de Jong	Lemmer
19 Maart .12	2 April .12	3 April .12	Joh. Poepje	Lemmer
16 April .12	29 April .12	29 April .12	J de Blauw	Lemmer
4 Maart .12	4 Mei .12	6 Mei .12	G. L. Abdij	Groningen
6 Mei .12	18 Mei .12	22 Mei .12	v Gulik	Meppel
12 Januari 12	7 Juni .12	27 Juni .12	W Vastenakel	Antwerpen
18 Januari .12	19 Juli .12	30 Juli .12	L Herfurth	Antwerpen

In dit overzicht wordt op de onderste twee regels vermeld dat de Salamander van Herfurth op 18 januari 1912 op stapel is gezet en de Primrose zes dagen eerder: op 12 januari 1912.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog vlucht Herfurth met de aak naar het neutraal gebleven vrije Nederland. In 1918 wordt de Salamander verkocht aan R. van den Arend, die ermee zeilt tot 1927. Daarna komt de aak in handen van R.Schuil en in 1942 wordt H. Schalkwijk de eigenaar. Drie Rotterdamse zeilers die allen lid waren van 'De Maas'. In 1965 koopt een Duitser de aak en laat het schip restaureren in Hamburg. De restauratie wordt voltooid door weer een nieuwe eigenaar, G.J. van Esser. In 1982 gaat de aak over naar W. Corsel uit Valkenburg en die verkoopt het schip twee jaren later aan de bekende akenbouwer W.H. Stofberg, die het schip weer in een puike conditie brengt. Even voordat de Salamander op stapel werd gezet, was volgens de werfboeken de bouw begonnen van een vergelijkbaar jacht: de '**Primrose**' voor Willy Fastenakel, ook een zeiler uit Antwerpen. (Volgens Brilleman zou de Primrose de tweede aak zijn. Ik houd me hier aan de gegevens van de schepenlijst van de Boer. Prim(e)rose is een Engelse meisjesnaam en betekent 'eerste (mooiste) roos'.)

Ook Fastenakel vlucht volgens Brilleman in 1914 naar Nederland en neemt zijn aakjacht mee. In 1917 verkoopt hij het schip aan de toenmalige voorzitter van 'De Maas', dhr. L. Hoffman. Het schip wordt herdoopt in 'Wulp' en krijgt zeilnummer OA 13. In 1931 verkoopt Hoffman de aak aan N. van der Walle te Mechelen, die de naam van de aak verandert in 'Georgette'. In 1962 koopt de veearts Bron uit Sneek de aak en in 1970 verkoopt hij het schip aan de Amerikaan Fryer uit de staat New York, een piloot van de American Airlines, die 's winters woont op het eiland St. Croix in de Caribische Zee. In 1980 krijgt de Georgette een ligplaats bij San Diego in Californië. In 1981 ontstaat er brand aan boord en gaat het interieur verloren. Eind 1987 koopt M. Dekker uit Velp de Georgette. Hij laat de aak als deklading overbrengen naar Rotterdam en van daar naar een museumwerf in Hoogezand. In 1988 wordt het schip

doorverkocht aan Joost Geise uit Amsterdam, die Stofberg de opdracht geeft de aak te restaureren. De Primrose is nog maar net afgeleverd, of de Gebroeders De Boer mogen weer een 15 meter aak bouwen. Nu voor de Schotse zeiler William Murdock, die in Antwerpen woont. De nieuwe aak krijgt de naam '**Thistle**'. Tijdens de Eerste Wereldoorlog heeft de aak opgelegd gelegen bij de familie in Schotland. In 1921 wordt het schip verkocht aan kapitein ter zee C.W. de Visser, woonachtig in Haarlem en oprichter van de Haarlemse jachtclub in 1917. De naam van het schip wordt veranderd in 'Distel' en het wedstrijdnummer wordt OA 4. De Visser laat zijn aak in 1924 met twee meter verlengen, wat is uitgevoerd bij De Vries Lentsch op Het Fort te Nieuwendam. De aak krijgt bovendien een kitstuig en een nieuwe naam: 'Maria'. Met de verlengde aak worden tochten gemaakt naar de Middellandse Zee. In 1938 wordt de aak verkocht aan Mad. Bolloré te Frankrijk en de naam wordt Linotte II. Van de geschiedenis van de aak is vervolgens weinig bekend, maar in 1988 blijkt het schip te koop te liggen in Florida, in de Verenigde Staten.

Het vierde jacht, de '**Onrust**', wordt in 1915 gebouwd in opdracht van W.H. de Vos uit Dordrecht. Het schip is genoemd naar een zandplaat in het Veerse Gat. Het wedstrijdnummer wordt OA 3. Voor al deze aken maakte M.F. de Vries uit De Lemmer de zeilen. De Vos zeilt vele wedstrijden met de Onrust, hoewel deze geslaagde zakenman ook graag in kleine boten bleef zeilen. Aangezien de Onrust in 1956 een van de weinige nog in Nederland aanwezige grote Lemsteraakjachten was, mocht dit schip mede door bewezen kwaliteiten als model dienen voor 'De Groene Draeck', het Lemsteraakjacht dat Prinses Beatrix op haar 18e verjaardag als cadeau kreeg aangeboden van het Nederlandse volk. W.H. de Vos overleed in 1957 op 77 jarige leeftijd. Meer dan veertig jaren heeft hij gevaren met de Onrust. De jaarlijkse wisselprijs van de SSRP voor mensen die zich bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt voor het door de SSRP nagestreefde doel, het behoud van Nederlandse platbodemjachten, bestaat uit een zilveren model van de Onrust. Die prijs staat bekend als de W.H. de Vos-prijs.



De Onrust met W.H. de Vos aan het roer.

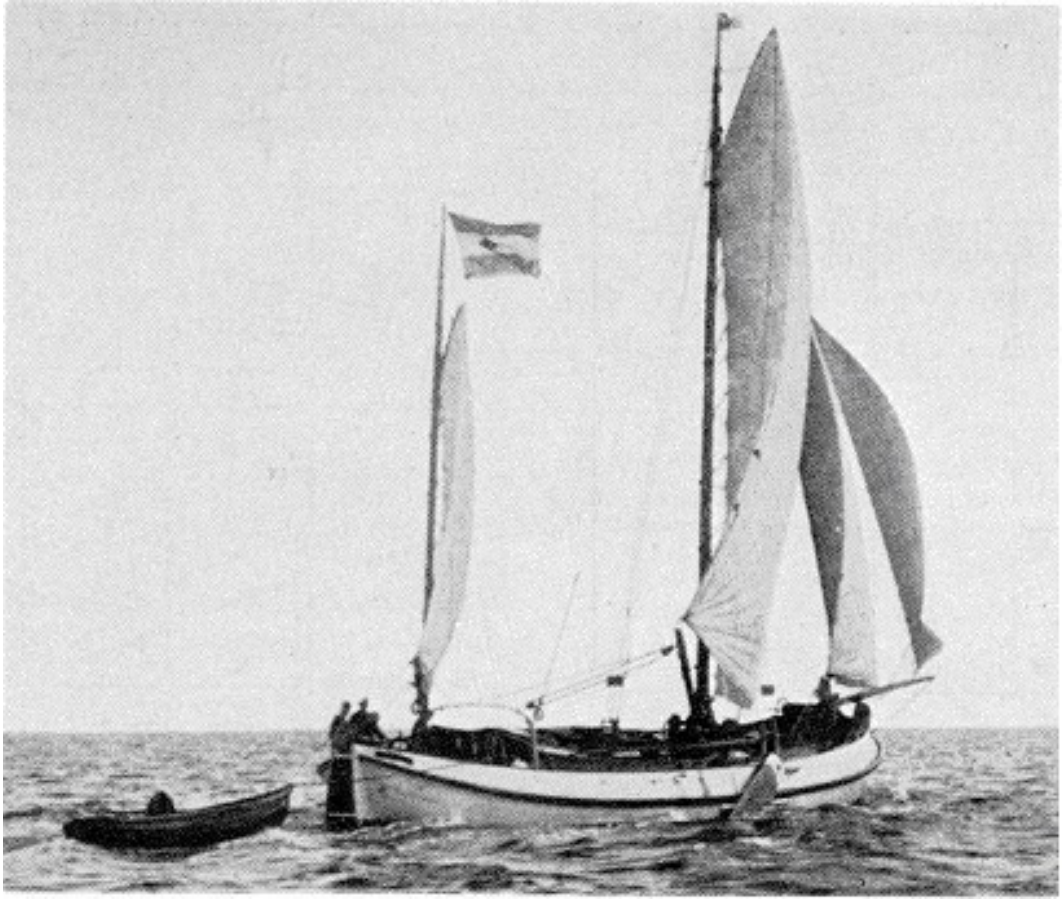


De 15-meter aak de Wulp (ex-Primrose) van Joost Geise in de baai van De Lemmer.





De Salamander van Joos Grapperhaus na restauratie bij jachtwerf Stofberg & Zn. In 2016 wordt dit jacht nogmaals grondig gerestaureerd op deze werf.

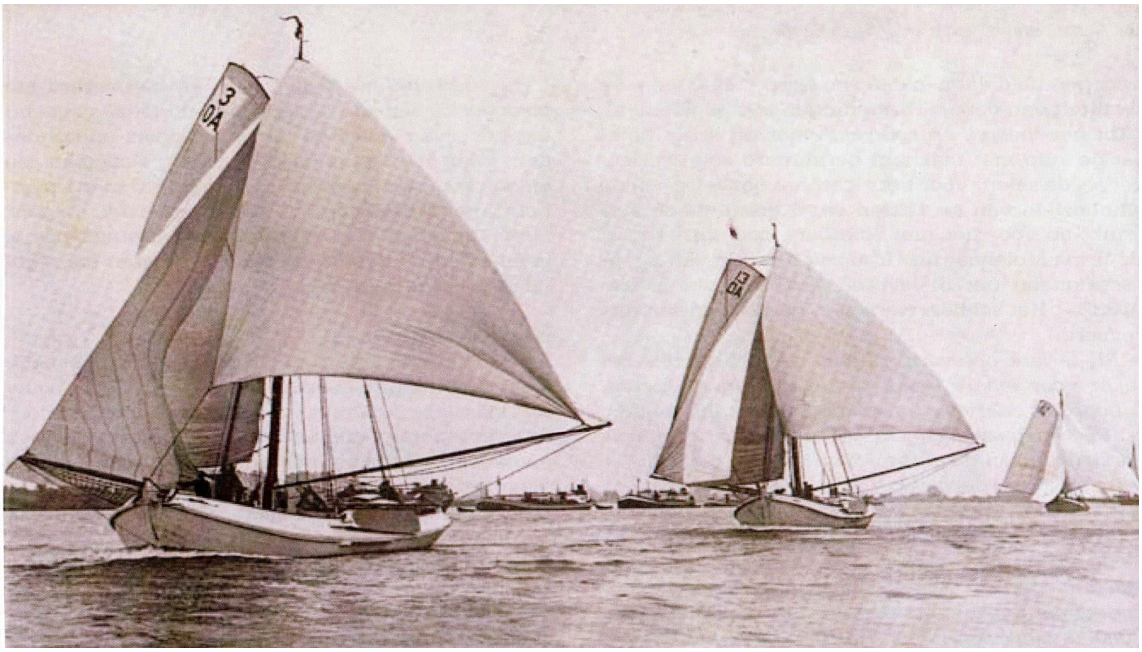


De Maria (ex-Distel), nadat die met twee meter is verlengd en voorzien is van een kitstuig.

De bouwgeschiedenis van een specifiek jacht kan onduidelijk zijn

In grote lijnen is de bouw van een jacht eenvoudig. In de praktijk is dat ook vaak het geval. Een particuliere watersporter besluit een grote aak te laten bouwen bij de scheepswerf als de Gebroeders De Boer in De Lemmer. De scheepsbouwer en de opdrachtgever komen tot een vergelijk en tekenen een contract, waarna met het werk kan worden begonnen. De scheepsbouwer maakt eerst een bestek waarin concreet is beschreven van welke materialen het schip wordt gebouwd en in welke kwaliteit het zal worden afgewerkt. Ook dat bestek wordt door de opdrachtgever en de scheepsbouwer getekend en vervolgens wordt er een betalingsregeling afgesproken.
Joost Geise, de eigenaar van de 15-meter aak De Wulp en auteur van het boekje '100 jaar De Wulp', heeft zich verdiept in de preciese (bouw)geschiedenis van zijn schip en kwam tot verrassende ontdekkingen. Hij ziet dat op 14 november 1911 volgens de werfpapieren van de Firma Gebr. De Boer (bewaard in het FSM te Sneek) inderdaad het bestek voor de Salamander getekend is door L. Herfurth en de Gebr. De Boer. Opvallend is, dat op precies dezelfde dag een zekere Aug. van Vijlen, stadgenoot van Herfurth uit Antwerpen, een identieke overeenkomst tekent voor eveneens een 'Pleziervaartuig model Lemmerjacht', met hetzelfde bouwbedrag. Wel zijn er

vergeleken met het bestek van de Salamander handmatig enige wijzigingen aangebracht. Zo wordt in de overeenkomst met Van Vijlen het aanbrengen van 'een schroefraam' geschrapt, dat wel voorzien was in het bestek voor de Salamander. En heel verrassend verschijnt plotseling in het bestek de naam Fastenakel, die aangeeft dat hij het zwaardijzerwerk verschuifbaar wil hebben en dat hij de lengte van de mast later zal opgeven. Vervolgens wordt op de voor beide jachten (Salamander en Primrose) identieke 'Spantenlijst' de naam van Van Vijlen doorgehaald en vervangen door die van Fastenakel. In de planning van werkzaamheden ligt de aak Primrose van Fastenakel vervolgens steeds enige dagen voor op de planning voor de Salamander van Herfurth. Op 14 november 1911 tekent Van Vijlen dus een Bestek (voor de Primrose) en draagt die overeenkomst binnen vier weken over aan stadgenoot Fastenakel. Deze voegt persoonlijke wensen toe aan het Bestek, waarna Scheepswerf Gebr. De Boer de datum 10 december 1911 administreert als nieuw aangenomen werk met Fastenakel als opdrachtgever. Van Vijlen lijkt daarbij te functioneren als een tussenhandelaar die al dan niet voor eigen risico deze overeenkomst aangaat. Een half jaar later komt Van Vijlen namelijk weer voor in de werfboeken van de Boer. Weer met een contract voor een zelfde type 15-meter Lemmerjacht. Die overeenkomst zou op 15 juni 1912 worden getekend. Dat contract wordt wel getekend door De Boer, maar niet door Van Vijlen. Blijkbaar kon hij dat contract niet doorverkopen en zag hij af van de overeenkomst. Voor de geschiedenis van de Wulp van Joost Geise was het interessant voor Joost te ontdekken dat de Primrose eind 1913, begin 1914 verkocht wordt aan Franck uit Antwerpen (dus anders dan Brilleman aangeeft). Franck had eerder een hoogaars gehad met de naam 'Courlis', de Franse naam voor de weidevogel wulp. Dat de Primrose vervolgens omgedoopt wordt tot 'Wulp' is dan begrijpelijk.



Wedstrijd op de Lek, 1926, bij het 75-jarig bestaan van 'De Maas': links de Onrust (OA 3), rechts de Wulp (ex Primrose, OA 13). Daar achter de Salamander (OA 27). Illustratie: De Watersport.

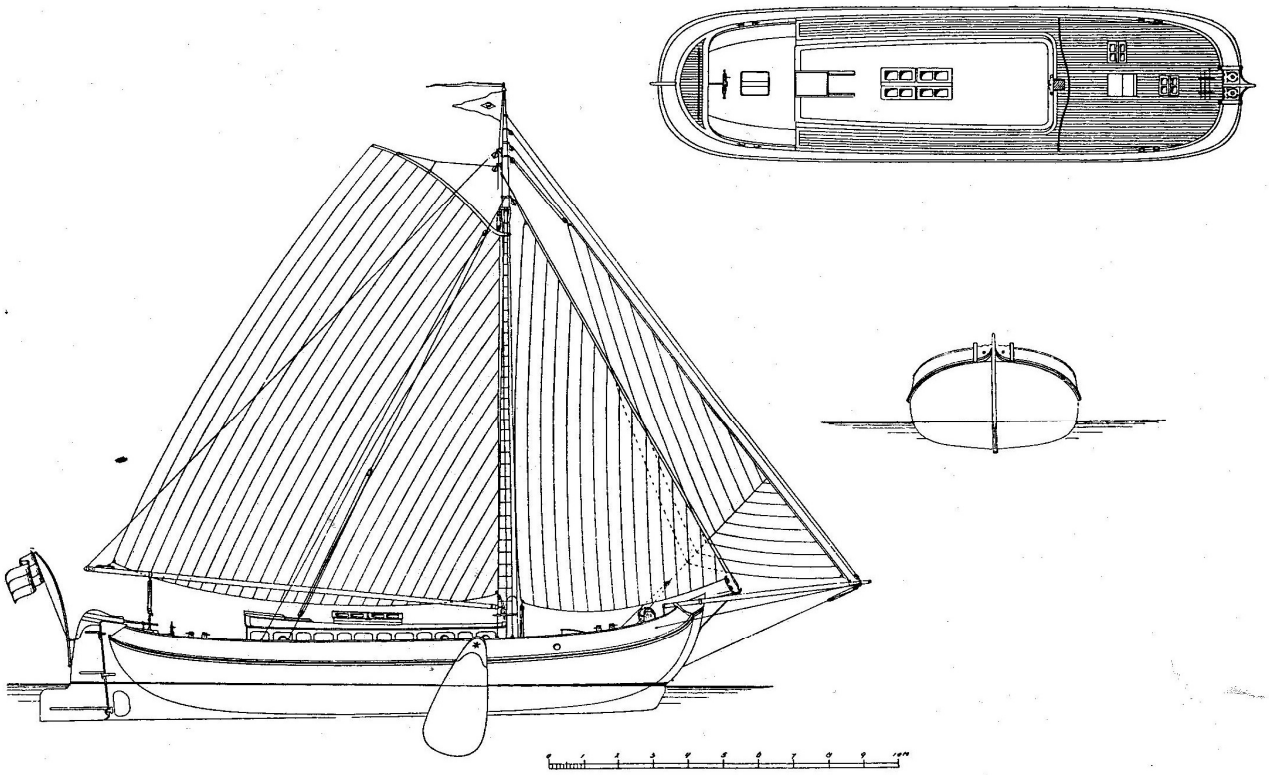
6. Lemsteraakjachten van voor de Tweede Wereldoorlog

Spelevaren was rond 1900 iets voor de maatschappelijke bovenlaag. Gewone mensen wèrkten om in leven te blijven. Vrije tijd bestond voor hen niet, werkloosheid wel. In de klassenmaatschappij aan het begin van de 20e eeuw waren het leden van de hogere burgerij, geslaagde zakenlieden, artsen, notarissen, rechters en advocaten die zich een speeljacht konden veroorloven. Ook burgemeesters, veelal van adellijke afkomst, zeilden in fraaie jachten, waarbij in Friesland de boeier voor hun een favoriet schip was. In de vroege 20e eeuw werd duidelijk, dat schepen van die afmetingen beter van staalijzer gebouwd konden worden. Er verschenen vooral grote staalijzeren boeiers op het water, zoals 'het zeiljacht' Rommerswael in 1901, 'de boeier' Marva in 1917 en 'het Lemsterjacht' de Annie Lavinia in 1920.

In 1901 werd bij Croles in IJlst een groot 'zeiljacht' gebouwd, de Rommerswael, die de functie had van een boeier en die tegenwoordig als charter in gebruik is als de Lemsteraak 'De Witte Walvis'. Croles hield het zelf op een 'zeiljacht'. In 1899 had Croles al twee visaken gebouwd, de LE 170 en de LE 171. Die fungeerden niet als voorbeelden bij de bouw van het 'ijzeren zeiljacht' Rommerswael, dat vijf meter langer was dan de visaken. Die visaken kregen van Croles een heel andere vormgeving en werden anders getuigd dan het zeiljacht. Het zeiljacht werd getuigd als een boeier en in een folder voor een Deense klant zelfs als een grote tjalk met een relatief lange, rechte gaffel. Het zeiljacht en de visaken waren niet alleen in gebruik, maar ook qua ontwerp gewoon verschillende schepen.

Bij De Boer in Lemmer stond in 1906 een 'plezieraak' op stapel en in 1907 nog een 'plezieraakje' van heel bescheiden afmetingen. Dat waren plezierjachtjes met de vormen van een visaak. Een paar jaren later bouwde De Boer 'pleziervaartuigen model Lemsterjacht' die bijna een keer zo lang waren en die, anders dan die kleine 'plezieraakjes', qua lijnen niet duidelijk afgeleid waren van de visaken. Net als bij de Rommerswael van Croles waren de grote plezierjachten die De Boer bouwde schepen die qua vormgeving niet voortkwamen uit de visaken, maar gezien moeten worden als zelfstandige ontwerpen. In dezelfde periode werden op diverse werven in het land grote ronde jachten gebouwd van staalijzer, in verschillende afmetingen, die meestal 'boeiers' werden genoemd of 'boeieraken', 'boeieraakjachten' en zelfs een enkele keer 'Lemmerboeieraak'. Met die benamingen moest het karakter van het schip duidelijk worden. Het waren luxe schepen die op dit moment als 'Lemsteraak' geregistreerd staan. Een werkschip als de visaak was in het begin van de 20e eeuw, in de tijd van de klassenmaatschappij, natuurlijk ook niet het uitgangspunt of de inspiratiebron bij de bouw van een luxe boeier. Pas in de jaren zestig ontstond er bij een aantal zeilers een romantische retrobeweging. Zij zochten geen mooi jacht, maar een stoere werkschuit. In die jaren werden als jacht verbouwde visaken door deze idealisten teruggebracht naar hun originele vorm van visserman.
In 1920 bouwde Akerboom een groot stalen 'Lemsterjacht' (de Annie Lavinia) dat helemaal niet leek op een visaak uit Lemmer, maar wel op de grote boeiers uit die tijd.

Je zou het een boeieraak kunnen noemen, een zeewaardige boeierjacht, eventueel zelfs een zeetjalk, gezien de lange lijn, maar beslist geen luxe visaak . De ontwerper Zijlstra noemde dit zelfde schip ook regelmatig een 'boeier'. Nu kennen we de Annie Lavinia na een restauratie alleen nog als Lemsteraak.



STALEN BOEIERJACHT.

Ontwerp en bouw van A. Pannevis, Alphen a/d. Rijn.

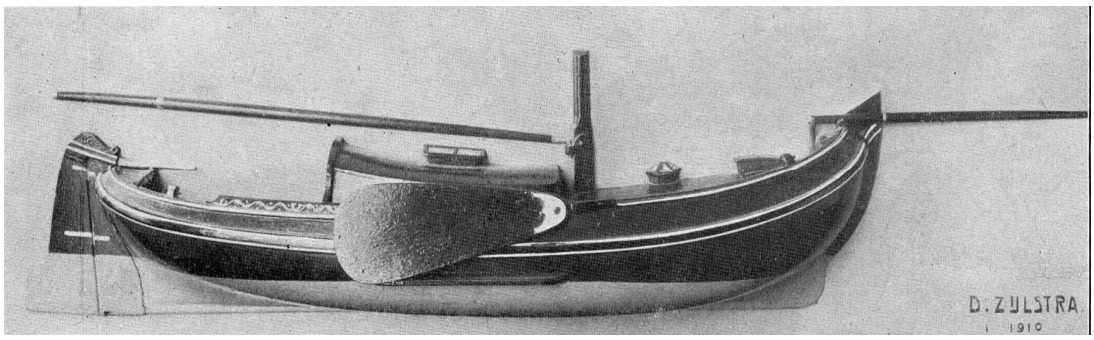
Stalen boeierjacht in een vormgeving die overeenkomt met de latere boeieraken en Lemsterjachten.

De stalen boeierjachten uit het begin van de 20e eeuw missen de opvallende eivorm van de Lemster visaak. Het zijn langgestrekte schepen met een bijna recht stuk tussen kop en kont en met weinig zeeg. Ze vertonen meer verwantschap met de tjalk dan met de visaak uit Lemmer.
Ook de tuigage wijkt sterk af van het zeilplan van een visaak. De Rommerswael van Croles was oorspronkelijk getuigd als boeier, maar in een offerte voor een Deense klant als een zeetjalk of een palingaak. De staalijzeren boeierjachten van Hollandse werven waren getuigd als boeierjachten. De mast stond ver naar voren, als bij een tjalk. Dat betekende een tuig met een breed grootzeil en een lange giek, die meestal tot voorbij de achtersteven reikte. De fok werd juist bescheiden en smal gehouden, zodat de fokkeschoot op een overloop voor de mast kon worden gevoerd.
Bij een dergelijk zeilplan moest daarom steeds een fokkenist naast de mast z'n werk doen. Dat was werk voor de knecht. De betrekkelijk kleine kuip werd zoveel mogelijk vrij van touwwerk gehouden, zodat de eigenaar en z'n gasten zich onbekommerd konden laten varen. De grootschoot werd daarom altijd over een overloop gevoerd, achter de stuurman. Zo bleef de schoot zoveel mogelijk buiten de kuip.

Gebruikelijke variatie in modellen en benamingen

Rond 1900 was men vanuit de houtbouw gewend dat ieder schip vanuit een basisidee ook zijn eigen vorm had. Alle schepen hadden een eigen karakter, omdat de vormen slechts globaal waren vastgelegd. Pas met de bouw van ijzeren schepen werd uniformiteit vanzelfsprekend, omdat er noodzakelijk van tekening moest worden gewerkt. Het was in die tijd heel gebruikelijk dat schepen van een bepaalde bouwer in een bepaalde plaats een eigen naam kregen, alsof het bij iedere bouwer en iedere streek om een eigen scheepstype handelde. Die naamgeving kon in de loop der jaren ook zomaar weer veranderen. De Vollenhovense bollen van Jan Kroese uit Vollenhove werden door de scheepsbouwer zelf 'visaken' genoemd, maar uiteindelijk werd hun naam 'Vollenhoofse bol'. Toen de Engelsman Doughty in 1888 zijn zeiltocht door Friesland maakte en hij met z'n Norfolk wherry tijdens de feestweek in Sneek lag, keek hij zijn ogen uit. De grachten lagen volgepropt met die voor hem zo eigenaardige Nederlandse vrachtschepen: tjalken, boeiers, tjotters, pramen, schuiten, aken, bollen, schouwen, bokken en noem maar op. Voor Doughty leken ze allemaal sterk op elkaar. Ze verschilden volgens hem vooral in details. "We hebben nooit al hun verbijsterende namen onder de knie gekregen." (Doughty, 1889, p. 23) Het eindeloos onderscheiden van scheepstypen die ondertussen allemaal op elkaar lijken, was voor hem een typisch Hollandse afwijking. Ruim dertig jaren later schrijft Philippona, toch zeer deskundig op platbodemgebied: "Een vrolijk ingewikkelde verwarring in de benamingen van oude scheeps- en jachttypen, heeft van oudsher bestaan; een wonder is het dus niet, dat wij er ook thans zo slecht in thuis zijn."(1931, p. 137) Als reden van de verwarring noemt hij, dat vooral de deskundigen het lang niet altijd met elkaar eens zijn over de benamingen. Wat betreft de visaken viel hem op dat in Friesland aken werden genoemd naar de plaats waar ze werden gebouwd en/of gebruikt. Hij zag daarin geen reden te spreken van verschillende scheepstypen. Ze werden gebouwd als visaak en pas later werd er een plaatsnaam aan toegevoegd. Een bolletje dat gebouwd was bij Zwolsman in Workum, heette in Workum een Workumer bol, in Enkhuizen een Enkhuizer bol en in Wieringen een Wieringer bol. Er kunnen echter redenen zijn om de veelvormigheid van scheepstypen te beperken en de naamgeving ietwat te uniformeren. Voor het organiseren van zeilwedstrijden is het functioneel als de schepen die tegen elkaar zeilen zoveel mogelijk gelijk zijn. Dat voorkomt een hoop gedoe. Ook iedere organisatie die schepen wil beschrijven, indelen, archiveren of wat dan ook, streeft naar uniformiteit en standaardisatie. De visaken uit Lemmer bleven voor de vissers gewoon 'aken'. De grote aken die De Boer bouwde voor de watersport, werden 'pleziervaartuig', 'Lemsterjacht' of 'plezieraak' genoemd of gewoon 'jacht'. Pas met de bouw van De Groene Draeck in 1957 raakte de benaming 'Lemsteraak' echt ingeburgerd. Dat deze jachten weinig gemeen hebben met de traditionele visaken uit de Lemmer, was geen punt van discussie. De naamgeving kwam dus achteraf. De Lemsteraak is geen product dat als standaardontwerp van de tekentafel rolde, maar een gemeenschappelijke naam voor een verzameling van heel verschillende schepen die volgens de naamgevers echter wel gemeenschappelijke kenmerken hadden.

Cruciaal in deze ontwikkeling van scheepsbenamingen voor aakachtigen wordt na de oorlog de presentatie van 'De Groene Draeck'. Het Prinsessejacht werd gepresenteerd als het perfecte voorbeeld van een 'Lemsteraakjacht'. Bij het pas opgerichte Stamboek voor Ronde- en Platbodemjachten werd de 'De Groene Draeck' de norm bij de beoordeling of een schip een Lemsteraak genoemd mocht worden. Prinses Beatrix werd bovendien beschermvrouwe van het Stamboek, wat de discussie over de vraag of dergelijke schepen inderdaad kenmerkend zijn voor het scheepstype 'Lemsteraak' compliceerde. Er is echter geen reden heel krampachtig te doen over de naamgeving van dergelijke schepen. De benaming van een scheepstype drukt geen essentie uit, maar is een manier om binnen een taalgemeenschap iets duidelijk te maken. Zolang er voor de gebruikers van bijvoorbeeld de term 'Lemsteraak' geen onduidelijkheid ontstaat over wat er feitelijk bedoeld wordt, is er geen probleem. Enige verscheidenheid maakt zo'n Lemsteraak juist tot een interessant schip. Je kunt er nog vele kanten mee op en de schepen blijven verbazen.
De grote Lemsteraakjachten die voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd zijn, spelen in die recente discussie over wat een Lemsteraak is, een belangrijke rol. Die zien er weliswaar heel anders uit dan de oorspronkelijke Lemster visaken, ze komen ook niet voort uit de visaken, maar kregen na de oorlog wel de naam 'Lemsteraak'. Voorheen werden een aantal van die schepen wel eens Lemsterjacht genoemd. Een niet onbelangrijke bouwer/ontwerper van dergelijke jachten was dan ook De Boer in Lemmer. Die grote aken hebben door hun extreme aanwezigheid onbedoeld mogelijkheden gecreëerd voor de ontwikkeling van de moderne (wedstrijd)aken uit onze tijd. Als zowel de kleinste visaken uit Lemmer, zoals de LE 10 van ruim 8 meter, als de grote boeieraken van meer dan 17 meter Lemsteraak heten, ontstaat er voor ontwerpers van dat scheepstype veel ruimte. Om die grote boeieraken beter te laten zeilen, konden in onze tijd moderne ontwerpers zich mede laten inspireren door de functionele mogelijkheden die de traditionele Lemster visaak hun bood. De moderne wedstrijdaken in vissermanuitvoering bieden daarmee het beste uit twee werelden. Ze staan als zeilschip dichter bij de originele visaak dan de oude boeieraken, terwijl ze door hun lengte een comfort bieden waar de eigenaren van de kleine visaken slechts van konden dromen.



Een 'Lemster-aakjacht', zo noemde Douwe Zijlstra zijn ontwerp uit 1910 van een aakjacht dat een compromis moest zijn van een boeier en een visaak uit Lemmer. Hij publiceerde er over in 'De Watersport' van 1914. Zijn vroege benaming van 'Lemster-aakjacht' vond toen nog geen navolging.

Douwe Zijlstra was niet de enige ontwerper die zocht naar moderne en pragmatische vormen voor traditionele jachten die afgeleid waren van werkschepen als de botter of de visaak. Zijn collega Hein Kersken Sr. publiceerde in het blad 'De Watersport' van 1912 een interessant ontwerp van een **Lemster-aakjacht**. Wellicht in navolging van het ontwerp van een jacht met die naam van de hand van Douwe Zijlstra. Het betreffende artikel heb ik hier opgenomen:

Beschrijving van den bouw van een Lemster aakjacht.

Het in volgende teekeningen en beschrijvingen bedoelde jacht zou hoofdzakelijk moeten dienen voor toerenjacht voor Zuiderzee-, Zeeuwsche stroomen- en kleine kusten-reizen. Als nieuwheid op het gebied van den bouw van ronde en platbodemjachten zou dit schip op kiel gebouwd moeten worden, hetgeen grooter lateraaloppervlak geven zal, meer stabiel schip, en een schip wat ongehinderd zal kunnen droogvallen (banken).

stalen van 50 × 50 × 5 en aan de huid verbonden m
hoekstalen 50 × 50 × 5.

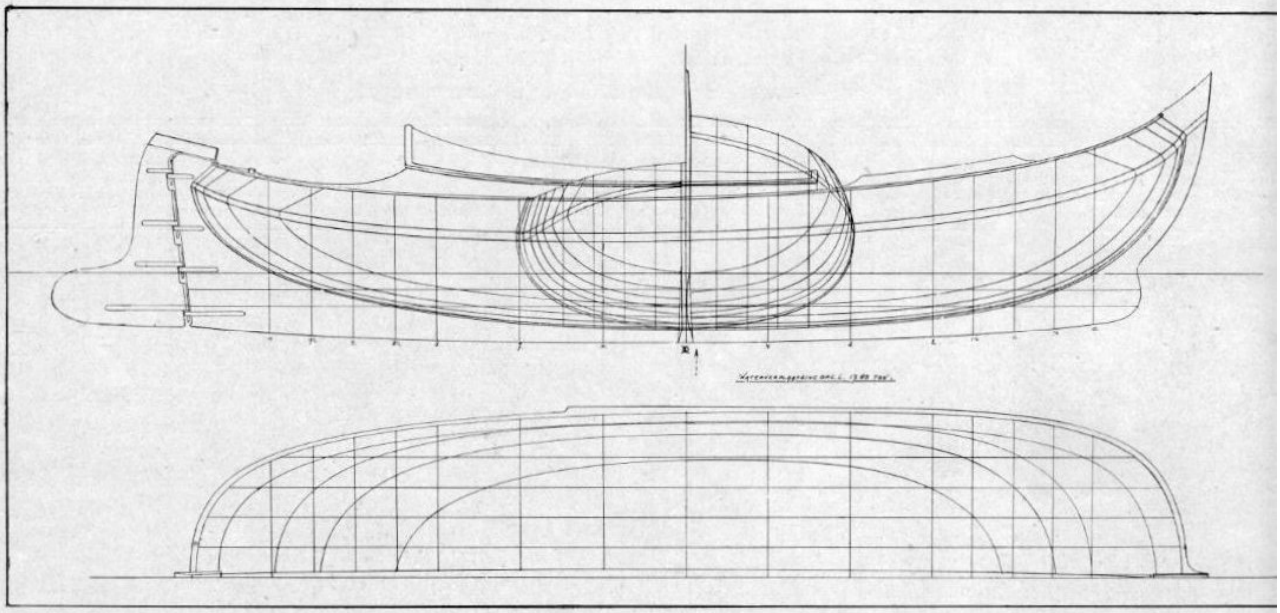
De bodem (het vlak) en de zijden van het schip zi
gedacht van 6 m.M. staalplaat.

Het berghout. 1e Soort eikenhout, met in het ho
verzonken moerbouten, aan het schip verbonden. Als b
scherming op het berghout dient een halfronde ijzer
„scheen" of „beulingijzer" 65 × 19 m.M.

Het roer en de zwaarden zijn eveneens van 1e soo
eikenhout met koperen en gegalvaniseerde beslagen.

Het boeisel is gedekt met teak- of esschenhout
reeling.

Het dek en de opbouw zijn van teakhout gedacht. D
blank geschuurd, opbouw donker gebeitst en gelakt.



De ruimte in een aldus geconstrueerde kiel biedt voldoende gelegenheid voor het plaatsen van 2000 kilo looden ballast, welke, op deze wijze geborgen, zeer laag in het schip zit en dus de stabiliteit zéér zal verhoogen. Deze kiel nu zal het draaien van het schip minder vlug doen zijn, doch de groote voordeelen van beter „aan den wind liggen" en minder slingeren wegen tegen dit kleine bezwaar ruim voldoende op.

Bij de constructie van het achterschip is eenigszins van het zuivere Lemster aaktype afgeweken, om reden ik het achterschip van een Lemster aak voor een jacht te laag vind, en waar wij voor een jacht geen laag achterschip behoeven voor het gemakkelijker inhalen der vischnetten, meende ik deze wijziging wel aan te mogen brengen.

De kiel en stevens zijn geconstrueerd van stalen platen van 7 m.M. dikte en onderling verbonden met hoek-

De stuurkuip is geheel van staal en zelflenzend g
construeerd en voorzien van 3 ijzeren lenspijpen.

De vloer en zijden der stuurkuip zijn met teakhout beklee
In het dek ligt een verhoogd fissing-stuk van teakho
(gelakt).

Op het dek een ferm patent-anker en verhaallier
2 zwaardliertjes.

Verder zouden op het dek allerlei mooie koperen
gladde, gegalvaniseerde beslagen van een geheel afwijke
model moeten worden aangebracht. Aan de beslagen v
onze echt Hollandsche vaartuigen is nog heel wat te ve
beteren; vooral waar het de afwerking betreft, is nog ve
te veranderen. Hier zij wel verstaan dat het volstrekt n
in mijne bedoeling zoude liggen alles met koper
beslaan, want dat zoude het geheel te „popperig" mak
en het schip zéér ontsieren.

Beschrijving van den bouw van een Lemster aakjacht.

(Vervolg.)

Tuigteekening.

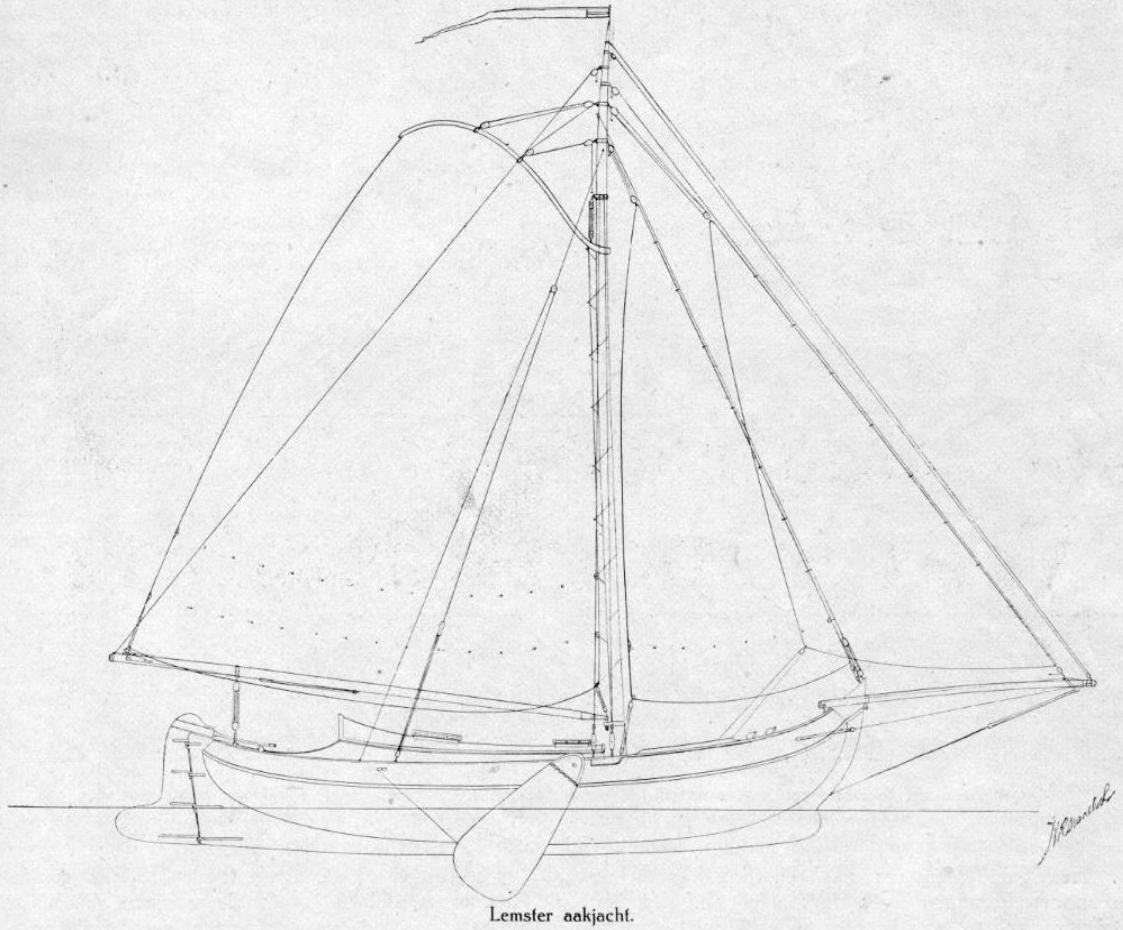
Zeiloppervlak 109.00 M².
Grootzeil 66.50 M².
Fok 21.00 M².
Kluiver 21.50 M².

De tuigage van een Lemster aakjacht is anders dan van een boeierjacht. Op deze laatste ziet men altijd een „botteloef" op den voorsteven aangebracht. Dit nu is op Lemster-aken niet gebruikelijk, daar op deze schepen de mast naar verhouding niet zoo ver naar voren staat als op boeiers.

Bij dit schip ligt het lateraal-zwaartepunt 0.10 M. achter het midden van het ondergedompelde deel van den romp, terwijl het zeil-zwaartepunt, wanneer met fok, kluiver en zeil gevaren wordt, 1.80 M. voor het lateraal-zwaartepunt ligt. Wanneer alleen met fok en grootzeil wordt gevaren, ligt het zeilzwaartepunt 0.39 M. vóór het lateraal-zwaartepunt en kan dus van dit schip gezegd worden, dat het in verhouding der waterlijnlengte goed „uitgebalanceerd" zoude zijn.

Voor de zeilen is gedacht: 1e soort amerikaansch katoendoek, Fok, kleine kluiver en grootzeil van zwaarder soort. Groote kluiver en halfwinder van lichter doek. De spinnacker van zoogenaamde „halfzijde". Voor de vallen en ander loopend touwwerk „Dendermondsch" lichtgeteerd touwwerk. Voor de schoten amerikaansch boomwol of katoentouw. Voor de stagen en wanten 1e soort staaldraadtouw. Aan de wanten mooie koperen wantschroeven in plaats van talreep. Voor blokken mooie esschen- of palmhouten blokken met glad geschuurd buitenbeslag, zooals dit nog weleens op oude boeiers wordt aangetroffen.

(Wordt vervolgd.) H. KERSKEN Hzn.



Lemster aakjacht.

Ingezonden.

Geachte Redactie!

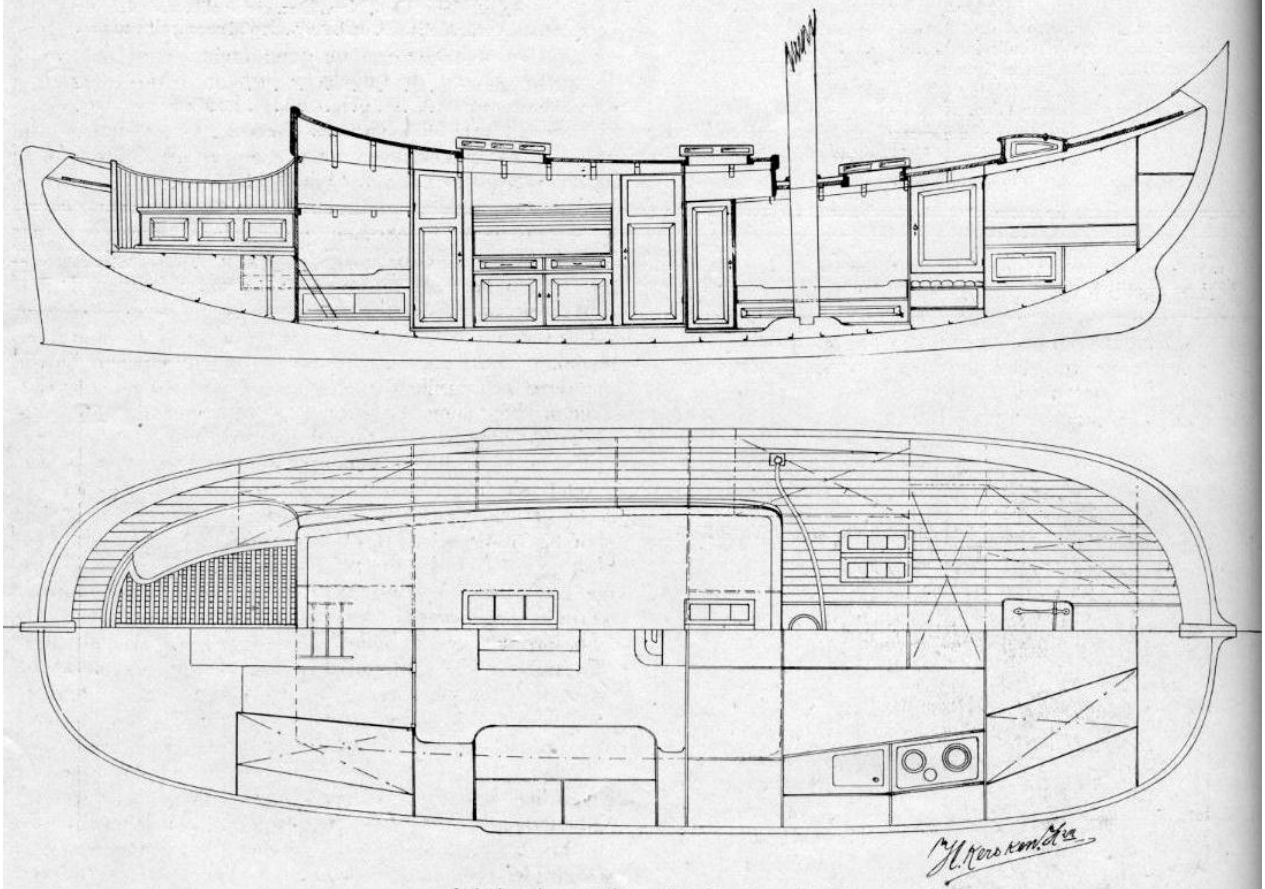
In uwe eersteling van het aan de sport op de wateren gewijde, fraaie tijdschriftje stond — beter staat — een kleine „Seitenhieb", zijdelinksche houw, aan het adres van het nuttige, eeuwenheugende waterschap Rijnland.

Opmerkelijk aan het zeilplan is, dat Kersken meent dat het geen boeiertuig is, omdat het voorstag niet op een botteloef staat. Het getekende tuig is echter kenmerkend voor een boeier en niet voor een aak.

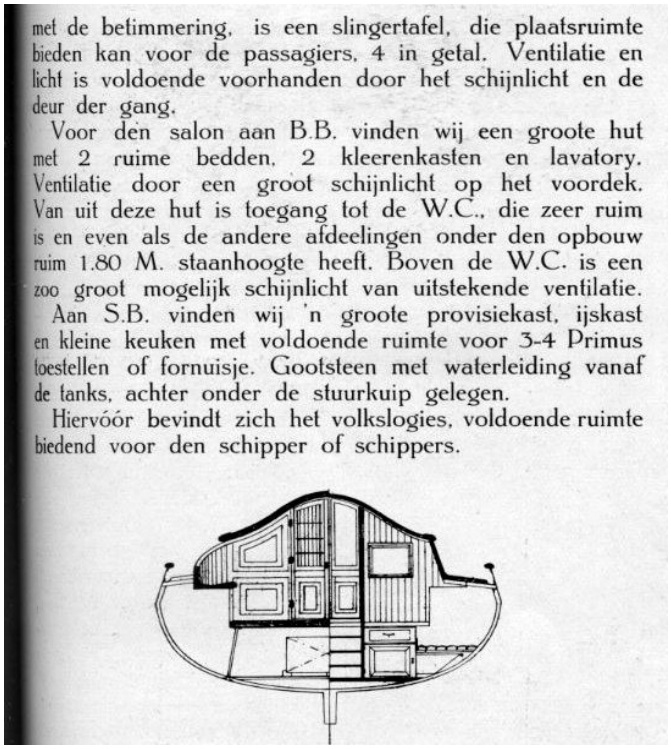
Beschrijving van den bouw van een Lemster-aakjacht.

(Slot).

Met de kajuitinrichting van dit jacht is afgeweken van de gewone wijze van inrichting der ronde vaartuigen. Vanuit de stuurkuip, die zeer ruim is, komen wij met een klein trapje in een korte gang. Aan beide zijden dezer gang vinden wij een slaaphut voor 1 passagier. In deze hutten zijn bedden 1.90 M. lang en gemiddeld 0.70 M. breed. Verder is onder den vloer der stuurkuip een uittrekbare waschtafel aangebracht, een kastje voor s oenen en onder het bed een lade voor linnengoed en kleeren. Ventilatie en licht in deze hutten geven 2 patrijspoorten. De toegang tot deze hutten is te maken van uit de gang of van uit den salon. De salon is 3 M. lang en 2.60 M. breed. Hier vinden wij over B.B. een buffet (lang 1.50 M.) hetwelk ruim voldoende is voor berging van glaswerk. Aan beide zijden van dit buffet zijn 2 flinke kasten voor servies en linnengoed; aan S. B. vinden wij een groote kast voor kleeren en een kleine kast. In 't midden dezer kasten is een gezellig zitje, waarachter een aardig boekenkastje en kastje voor andere doeleinden. Het voorschot van dezen salon heeft 2 deuren en in 't midden een aardig koper haardje van ouden stijl, wat hoofdzakelijk als ornament dienst doet, doch ook in 't voor- of najaar zéér goede diensten kan bewijzen; hierboven vinden wij een aardige ronde spiegel met mooie koperen lijst. De tafel, geheel in stijl gehouden



Indeelingplan van het stalen Lemster-aakjacht.
Lengte O. A. 13.50 M. Lengte C. W. L. 12.40 M. Breedte O. A. 4.60 M. Breedte W. L. 4.12 M. Diepgang 0.80 M.

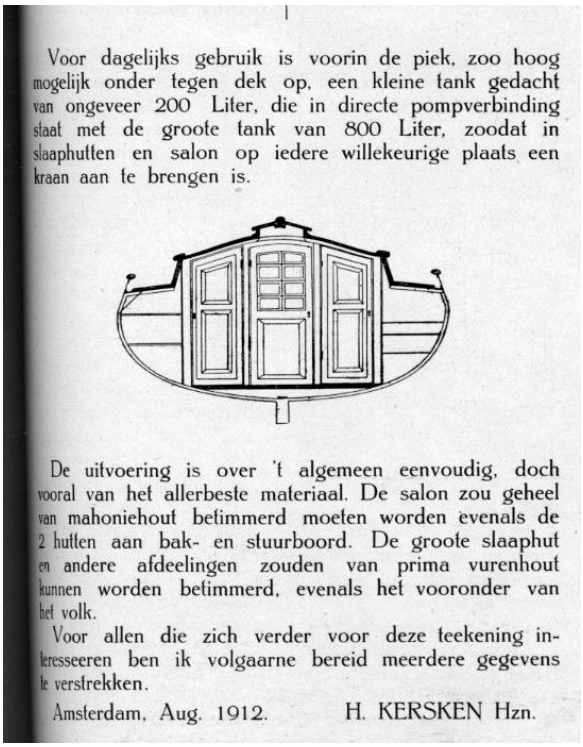


met de betimmering, is een slingertafel, die plaatsruimte bieden kan voor de passagiers, 4 in getal. Ventilatie en licht is voldoende voorhanden door het schijnlicht en de deur der gang.

Voor den salon aan B.B. vinden wij een groote hut met 2 ruime bedden, 2 kleerenkasten en lavatory. Ventilatie door een groot schijnlicht op het voordek. Van uit deze hut is toegang tot de W.C., die zeer ruim is en even als de andere afdeelingen onder den opbouw ruim 1.80 M. staanhoogte heeft. Boven de W.C. is een zoo groot mogelijk schijnlicht van uitstekende ventilatie.

Aan S.B. vinden wij 'n groote provisiekast, ijskast en kleine keuken met voldoende ruimte voor 3-4 Primus toestellen of fornuisje. Gootsteen met waterleiding vanaf de tanks, achter onder de stuurkuip gelegen.

Hiervóór bevindt zich het volkslogies, voldoende ruimte biedend voor den schipper of schippers.



Voor dagelijks gebruik is voorin de piek, zoo hoog mogelijk onder tegen dek op, een kleine tank gedacht van ongeveer 200 Liter, die in directe pompverbinding staat met de groote tank van 800 Liter, zoodat in slaaphutten en salon op iedere willekeurige plaats een kraan aan te brengen is.

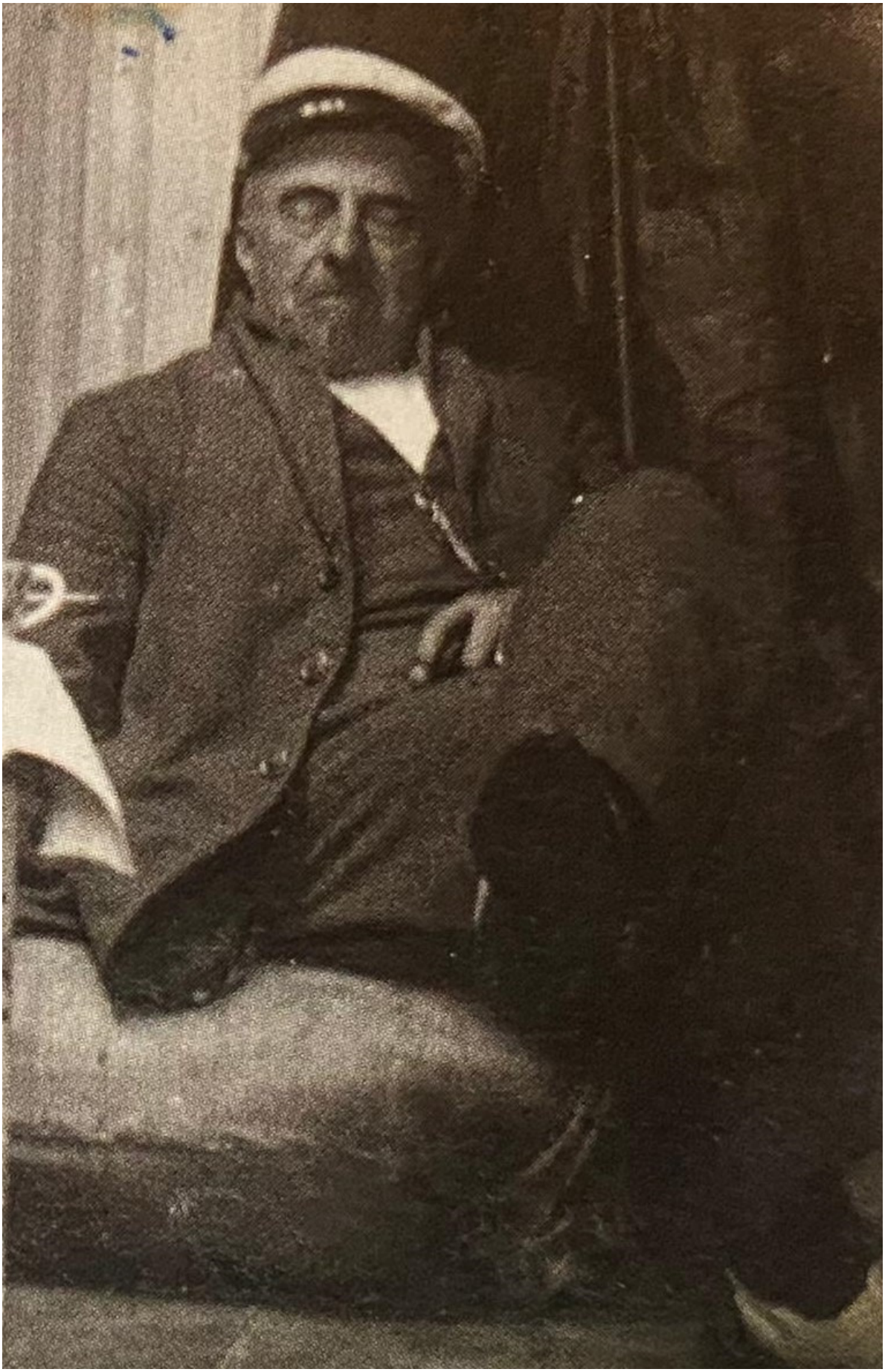
De uitvoering is over 't algemeen eenvoudig, doch vooral van het allerbeste materiaal. De salon zou geheel van mahoniehout betimmerd moeten worden evenals de 2 hutten aan bak- en stuurboord. De groote slaaphut en andere afdeelingen zouden van prima vurenhout kunnen worden betimmerd, evenals het vooronder van het volk.

Voor allen die zich verder voor deze teekening interesseeren ben ik volgaarne bereid meerdere gegevens te verstrekken.

Amsterdam, Aug. 1912. H. KERSKEN Hzn.

Kenmerkend voor die tijd, wellicht, maar tenminste voor ontwerpers als Zijlstra en Kersken, is de vrijmoedigheid waarmee zij omgaan met traditionele vormen. Zij experimenteren en proberen schepen te ontwerpen waarvan zij denken dat die beter zullen voldoen als jacht of beter zullen zeilen dan gebruikelijk voor zo'n model. Begin 1900 was daarmee een periode van exploratie en innovatie. Kersken is ook altijd trouw gebleven aan zijn opvatting dat een boeieraak voorzien van een ondiepe kiel met ballast grote voordelen biedt boven een traditionele platbodem met zwaarden. Bij dit Lemsteraakjacht is de kiel nog heel bescheiden en heeft hij de zwaarden gehandhaafd, maar dat zal hij later bij een aantal ontwerpen loslaten.

Met de oprichting van het Stamboek voor Ronde en Platbodemvaartuigen in het midden van de jaren vijftig kwam er een omgekeerde beweging op gang. Deze behoudsorganisatie wilde de oorspronkelijke vormen van de platbodemschepen vastleggen en zoveel mogelijk in de praktijk behouden. Experimenten met scheepsvormen, met andere tuigen, met een aangepast onderwaterschip, met andere bouwmaterialen waren daarmee in de ban gedaan.
Pas in de tachtiger jaren van de vorige eeuw kwam daar verandering in, toen ontwerpers van Lemsteraken 'de grenzen van de wet opzochten' en die bleken (onbedoeld!) heel ruim te zijn. Een rol daarbij speelt steeds de vraag 'wat is een Lemsteraak?' Zijlstra en Kersken gebruikten de naam al in 1910. In Joure bouwde Van der Zee al in 1904 een 'Lemmersche aak'. Het blijven echter namen, waar geen scheepstype aan verbonden is. Kersken vergeleek zijn Lemsteraak vooral met het Friese skûtsje en de Friese boeier. In 1963 schreef hij in terugblik: "De naam Lemmeraken is voor deze schepen naar mijn smaak een volstrekt onjuiste betiteling."
Dat gold dus ook voor 'De Groene Draeck', het Prinsessejacht dat in 1957 van stapel was gelopen!



Douwe Zijlstra. Foto uit het boek 'De Rob' van Ewoud Bon.

Zeewaardige boeiers als werkschip en voor de recreatie

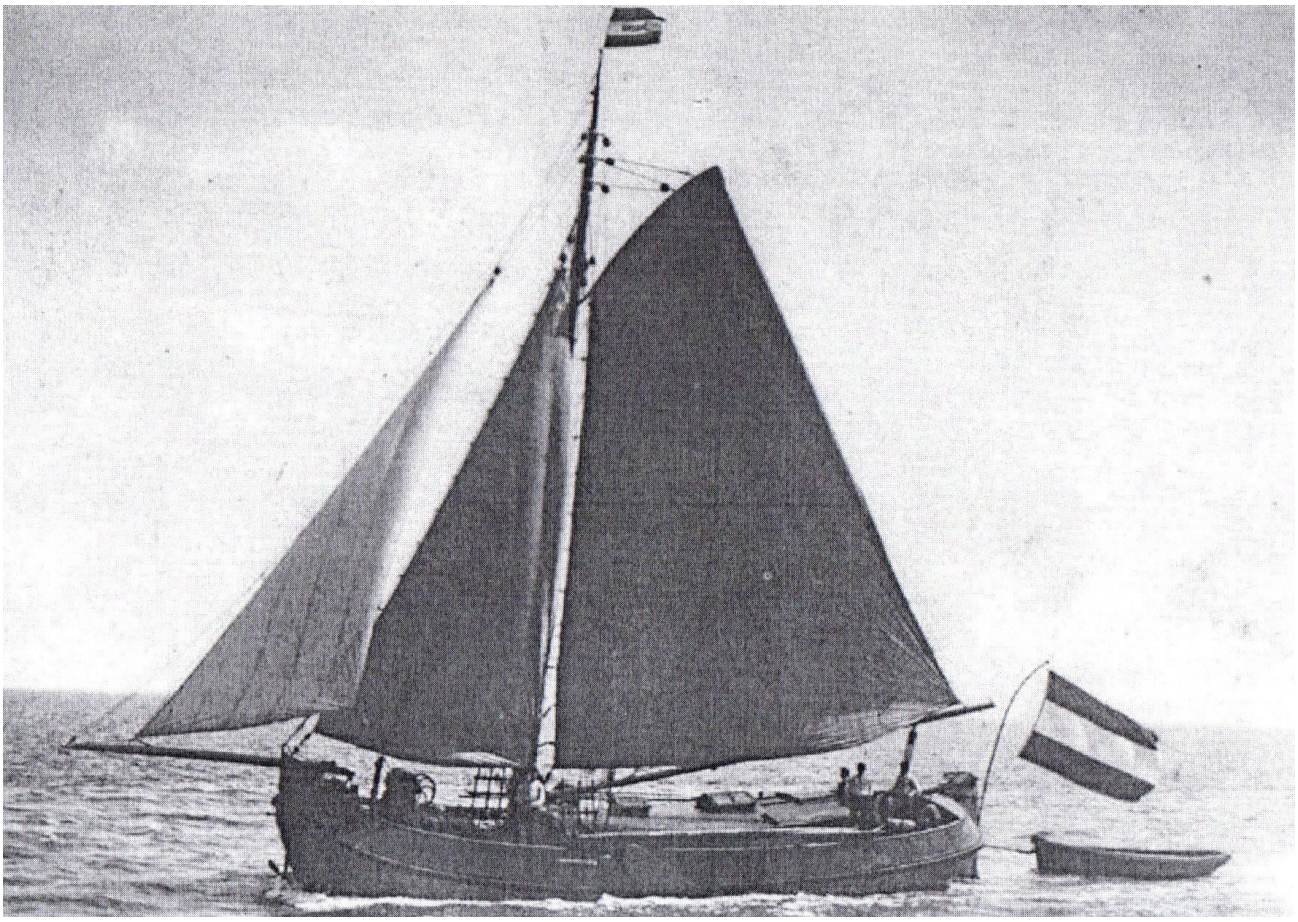
Om toezicht te houden op de activiteiten die bedreven werden in de kustwateren, beschikte de rijksoverheid aan het einde van de 19e eeuw over relatief snelle, voor dat water geschikte zeilvaartuigen. Schepen van 15 meter en langer werden ingezet bij werkzaamheden van de Marine, het Loodswezen, de Visserijinspectie, de Belastingdienst (incl. Douane)en de Politie. Hoe meer regelgeving, hoe meer toezicht. Voor de Zuiderzeevisserij werd bijvoorbeeld toegezien op het voeren van registratietekens op de schepen. Toen de Zuiderzee in 1911 tot kustwater werd verklaard en de Zuiderzeevissers zich opnieuw moesten laten registreren als kustvisser, werden zij ook onderworpen aan de wet- en regelgeving van de kustvisserij. De visserij was niet langer vrij. Er mochten slechts gedurende bepaalde perioden specifieke vissoorten worden gevangen en het gebruik van kuilnetten werd regelmatig een tijdje verboden. De overheid probeerde dit visserijbeleid te handhaven, onder meer met de inzet van inspectieschepen op zee.



Een staalijzeren inspectieboeier van de Belastingdienst, bouw Croles IJlst. (Foto: coll. S. Schermerhorn)

De schepen van de Visserijinspectie moesten natuurlijk wel sneller zijn dan de gebruikelijke vissersschepen. Rond 1900 werden er door de overheid onder meer grote boeieraken van meer dan 15 meter lengte gebruikt om toezicht te houden en te

controleren. Maar ook het Loodswezen gebruikte dergelijke aken, evenals de Recherche en de Douane.



Dezelfde inspectieboeier van Croles in bedrijf op de Zuiderzee.

Deze boeiers waren fraai ontworpen houten werkschepen voor de overheid, die relatief onbekend zijn gebleven, omdat ze niet als jacht werden gebruikt en dus evenmin deelnamen aan wedstrijden voor jachten. Een beperkt aantal van die schepen is als jacht bekend geworden, nadat ze door de overheid van de hand waren gedaan. Er varen voor de recreatie nog enkele ijzeren schokkers en botters die eerder rijksvaartuigen waren en bij de aken is de houten boeieraak 'Jan Spanjaard' bekend geworden, evenals de aak 'Groote Beer' (ex- Zeemeeuw) van de familie Rootselaar en de aak 'Nettie' waarmee nu gecharterd wordt. Direct voor de pleziervaart is in 1912 in Workum de boeier 'Marieke' gebouwd. Een boeier die net als de boeieraak 'Jan Spanjaard' de vormen heeft van een aak. De benaming 'boeier' gebruikte de ontwerper voor ieder rond schip dat bedoeld was voor de pleziervaart. Het was een functieaanduiding. Toch lijkt het me niet juist dit schip, dat aan het einde van de zeventiger jaren in Workum door Roelof Jans van der Werff is gerestaureerd, een 'Wieringeraakjacht' te noemen, wat de SSRP deed. Dat is geen scheeptype, maar een gelegenheidsbenaming, mogelijk geworden omdat de ontwerper en bouwer van de aak, Ulbe Zwolsman, bekend stond om de bouw van visaken voor Wieringers. Beter was het schip een 'boeieraak' te noemen, d.w.z. een aakachtig schip voor de pleziervaart.



West-Terschelling, begin 1900, met rechts de 16 meter lange loodsboeier 'Jan Spanjaard' die in 1898 bij Eeltje Holtrop van der Zee werd gebouwd en door het Rijks Loodswezen stationeerd werd op West-Terschelling.

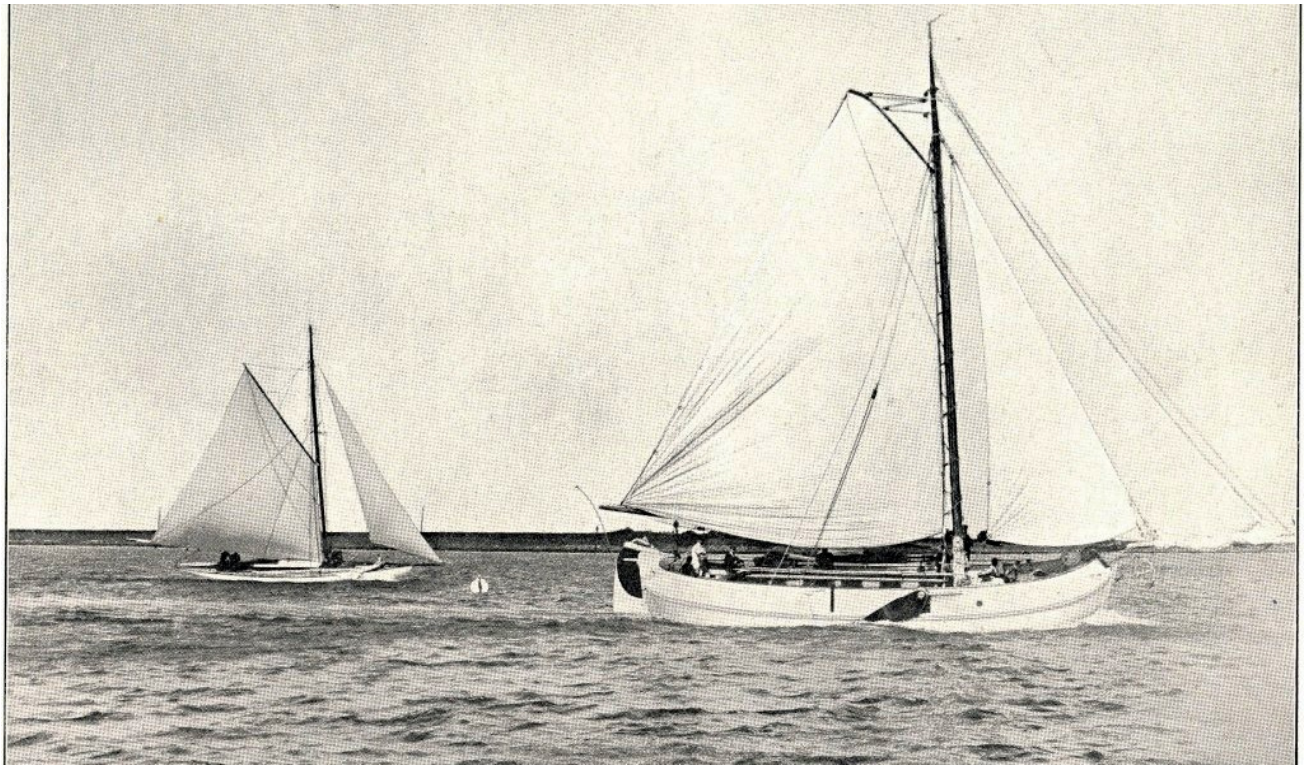


Workum, 1912. Bij scheepswerf De Hoop van Ulbe Zwolsman is de 13.70 m. lange boeier 'Marieke' opgeleverd. Dit plezierjacht is later door de SSRP getypeerd als een Wieringeraakjacht. Zwolsman bouwde immers Wieringeraken. Voor hem was dit schip geen aak, maar een boeier, een rond schip voor de pleziervaart. Hij bouwde ook boeiers die eruit zagen als een skûtsje zonder laadruim maar met kajuit, ook voor de pleziervaart.

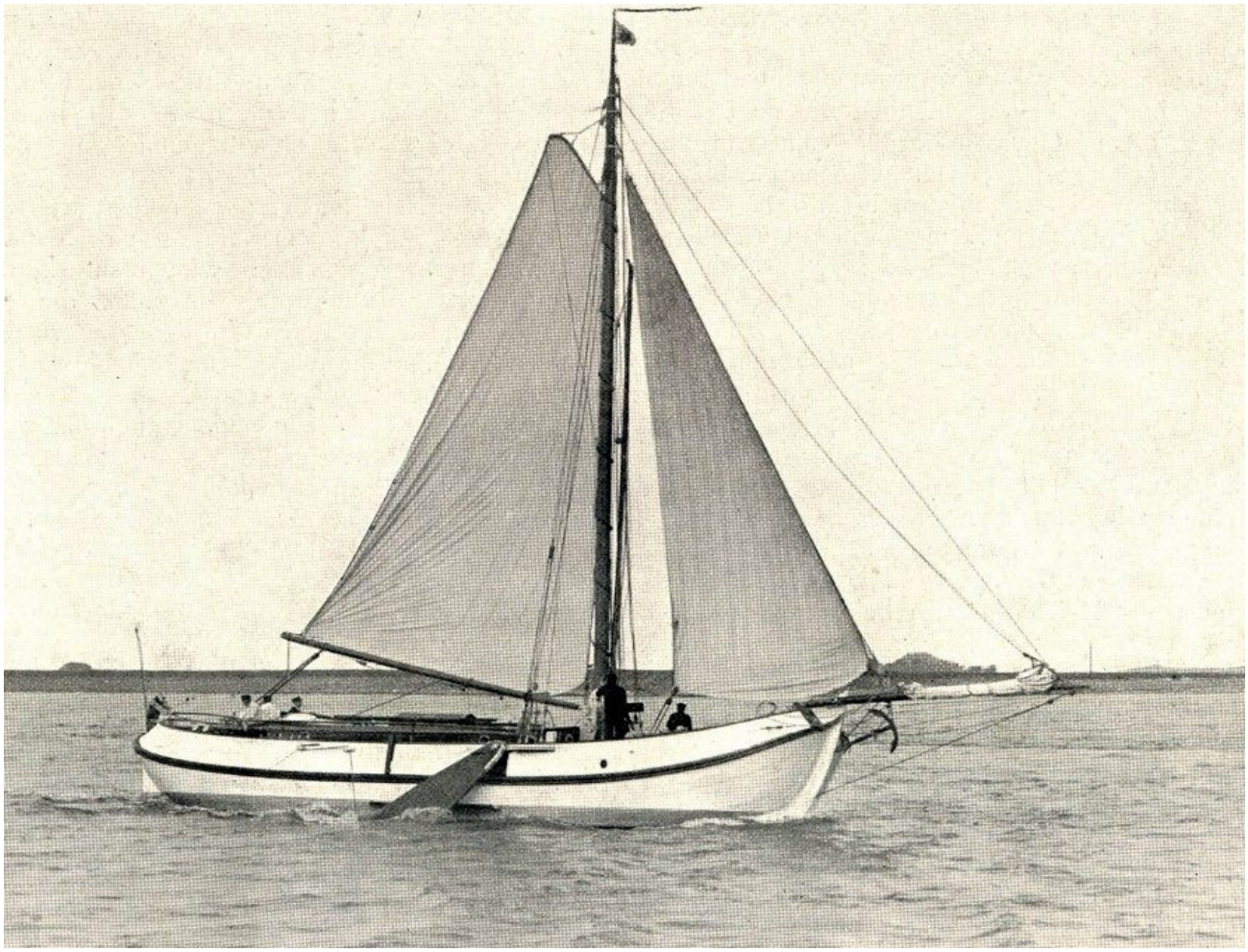


De stalen boeier 'Maria Hendrika' tijdens een wedstrijd van de KZRV op de Zuiderzee in 1914.

De boeieraak 'Maria Hendrika' is in 1913/1914 gebouwd bij A. Pannevis in Alphen a/d Rijn. Een groot schip van 17.50 meter lengte, ruim 5 meter breed en met een diepgang van 1.20 meter. Rond 1961 is de aak verbouwd en kreeg het een kitstuig. Later werd het schip gebruikt als charter en is het onderhoud verwaarloosd. In 2004 werd de aak verkocht. De nieuwe eigenaar gebruikte de grote aak als woonboot. In zwaar verwaarloosde toestand is het schip in 2007 gekocht door Walle Hoekstra om het vervolgens gedeeltelijk te slopen en stap voor stap terug te brengen in de oorspronkelijke staat.



'Maria Hendrika' tijdens de wedstrijd in 1914. (Foto: De Watersport)



De Maria Hendrika in 1915



De boeieraak 'Antigoon' (ex- Maria Hendrika) in verwaarloosde toestand te koop in 2004.



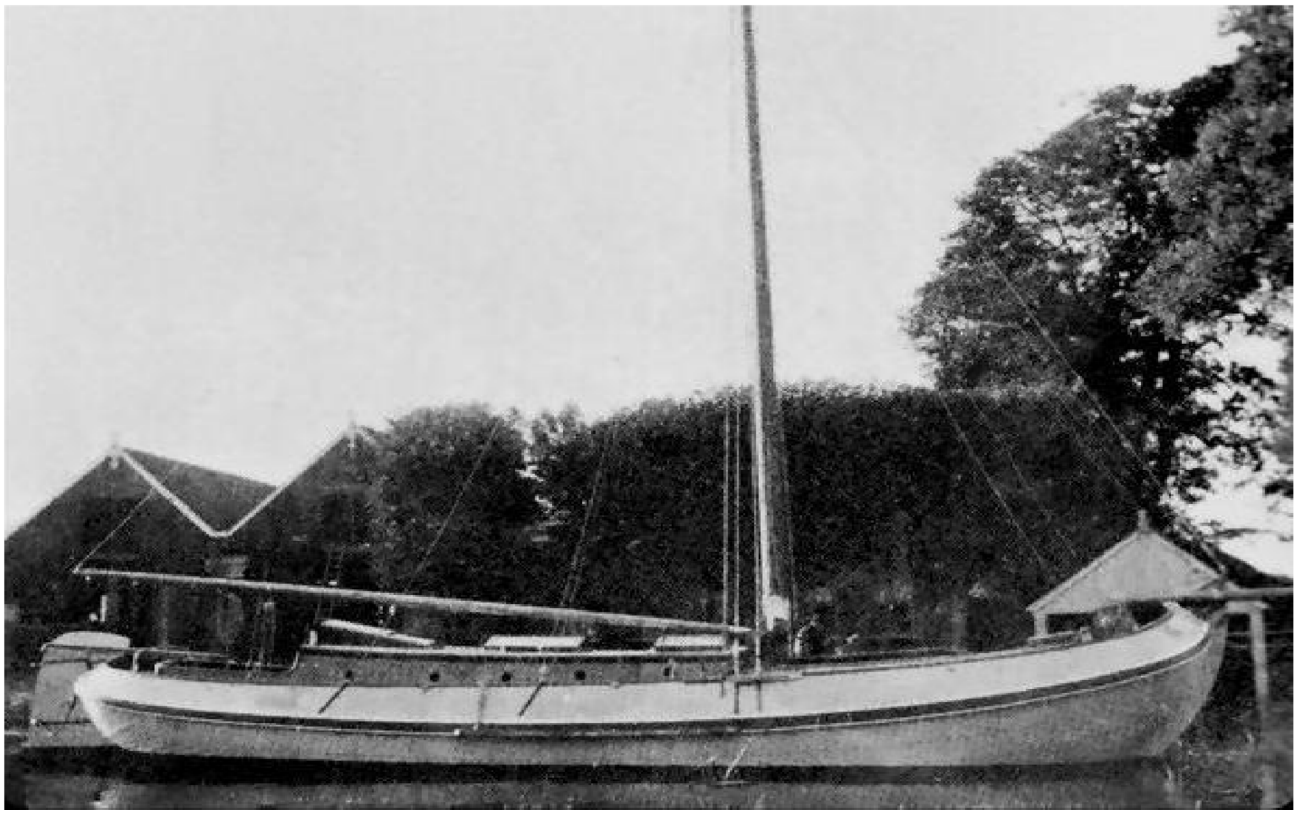
De 'Maria Hendrika' tijdens de restauratie, november 2007.

Aakjacht De Witte Walvis (ex-Rommerswael)

Ontwerp: **Croles (voor zover bekend)**
Bouw: **Croles, IJlst, 1901**
Afmetingen: *Lengte: 16.11 meter Breedte: 4.85 meter*

Geschiedenis

Het aakjacht 'Rommerswael' is voor zijn tijd heel opmerkelijk. Twee jaren nadat bij Croles twee visaken zijn gebouwd, loopt er een aakjacht van stapel dat niet alleen bijna 5 meter langer is dan de visaken, maar ook heel andere lijnen heeft, met een brede kont. De kuip is klein, de roef loopt ver door naar achteren. De mast wordt gesteund door dubbele bakstagen. Het jacht is duidelijk bedoeld voor het grote water. Je zou dit schip het eerste Lemsteraakjacht kunnen noemen, maar in die tijd bestond die benaming nog niet en bovendien is het model niet uitzonderlijk. Het komt globaal gezien overeen met dat van de grote inspectieboeiers als de Jan Spanjaard die een paar jaar eerder (van hout) bij E.H. van der Zee was gebouwd.



IJlst, 1901. De boeieraak 'Rommerswael' bij de werf. Let op het akenroer (i.p.v. een boeierroer)

In de SdZ 1996/4 schreef Jan Brilleman over de geschiedenis van dit schip, waar ik de volgende gegevens aan ontleen: De eerste eigenaar, Altink uit Amsterdam, gaf de aak de naam 'Elisabeth'. Na drie jaren overleed hij, op zijn schip, waarna de aak in 1905 in bezit kwam van Tromp Meesters in Sleeswijk. Vervolgens komt het schip in

handen van P. van Vloten uit Antwerpen en in 1924 koopt P. Blom uit Amsterdam de aak die het schip binnen een jaar door verkoopt aan N. Lebret. Deze houdt het schip ook niet lang. Het wordt verkocht aan E.A.H.B. Graaf van Bijlandt uit Weesp, maar reeds in 1928 verkoop die zijn nieuwe aanwinst aan J.C.E. Masséé uit Kloetinge in Zeeland. Die geeft de aak de naam 'Rommerswael'.
Masséé laat de aak verbouwen, waarbij hij zich laat adviseren door de bekende ontwerper/zeilmaker Hein Kersken. Het resultaat is, dat het schip wordt voorzien van een kitstuig, waarbij de bezaansmast in de kuip en direct tegen de kajuit kwam te staan. Als tweemaster was het schip eenvoudiger te zeilen en was het beter uitgebalanceerd. Als hulpmotor werd een 12-15 pk tweecylinder Sterling ingebouwd. Voor een dergelijk zwaar schip vinden wij dat een opvallend lichte motor met veel te weinig vermogen, maar in die tijd werd een motor in een zeilschip gezien als hulpje om bij windstilte thuis te kunnen komen.
Een aak voorzien van een kitstuig is tegenwoordig ook 'not done'. Alleen de Alcedo II heeft nog een kitstuig. In die tijd werd een bezaantuig en een kitstuig echter gezien als middel om een groot, zwaar tuig hanteerbaar te maken. Eerder was de 'Maria' (ex-Thistle), een grote plezieraak die bij De Boer was gebouwd, reeds voorzien van een kitstuig. Met zo'n tuig kon volstaan worden met een kleinere bemanning. Een schipper was genoeg, er hoefde geen knecht bij. Tegenwoordig gebruiken we lieren met hydraulische ondersteuning om het zware werk lichter te maken.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de 'Rommerswael' in handen van L.J. van Broek uit Nieuw-Namen. In 1958, toen Van Broek te oud werd om nog met het schip te kunnen varen, kwam het te koop. Bill Lineberger uit Amerika werd de nieuwe eigenaar. De aak kreeg een ligplaats in Muiden. Het kitstuig werd vervangen door een boeiertuig (met één mast) en voor de besturing werd een stuurwiel aangebracht. Lineberger voer met de Rommerswael heel Europa door. Naar Italië en Joegoslavië. In 1972 wordt de aak gekocht door D. Verweij uit Hilversum die de aak enige tijd later verkoopt aan J.J.S. Dicker in Heemskerk. Die geeft het schip een ligplaats in Westzaan. In de winter van 1984 ontdekt Jan Brilleman het schip en nog diezelfde winter ontstaat er brand. Het uitgebrande schip zal vervolgens gesloopt worden bij scheepswerf Bijdam aan de Zaan in Wormer. Brilleman probeerde dat te voorkomen en kreeg, met de nodige moeite, van de werf twee weken de tijd om een koper te zoeken. Dat was niet zo eenvoudig. De oplossing vond Brilleman met het inschakelen van 'de onderwereld', waar ook mensen zijn die van schepen houden en die nog wel eens over wat zakgeld beschikken. De als drugscrimineel bekend geworden Klaas Bruinsma kocht de uitgebrande aak in 1985, waarmee deze voorlopig van de ondergang gered was. De aak wordt vervolgens via F. Bosman uit Assendelft op 6 nov. 1992 verkocht aan Peter Sterk uit De Lemmer. Die laat de aak eerst een jaartje in De Lemmer op het droge liggen, achter de werkplaats van de mast- en blokkenmakerij van Van der Neut aan de Polderdijk. Peter Sterk heeft vervolgens de aak grondig laten opknappen, zodat die daarna als een vrijwel nieuw jacht weer gezien mocht worden. Uiteindelijk heeft Achmea het schip overgenomen, waarna het vanuit Drachten geëxploiteerd wordt als charterschip onder de naam van 'De Witte Walvis'.

IJzeren scheepsbouw in IJlst

Scheepsbouwer Jelle Jelles Croles (1826 – 1900) bracht onder zijn bewind de al vanaf 1778 bestaande scheepswerf in IJlst tot grote bloei. In 1859 trouwde hij met Klaske Syperda. In 1895 kreeg de 'scheepsbouwermeester' vergunning van de gemeente om zijn werf uit te breiden om ijzeren schepen te kunnen bouwen. De eerste visaak werd in 1898 geleverd aan de Lemster visser Siemen Spaan. In 1899 werd een staalijzeren botaak voor Anne Rottiné op stapel gezet, de LE 170. Het schip werd gefinancierd door hangbaas Poppe de Rook uit Lemmer. In het zelfde jaar volgde een tweede visaak van hetzelfde model voor de Lemster visser J.R. Visser, de LE 171.



IJlst, de scheepswerf van Croles.

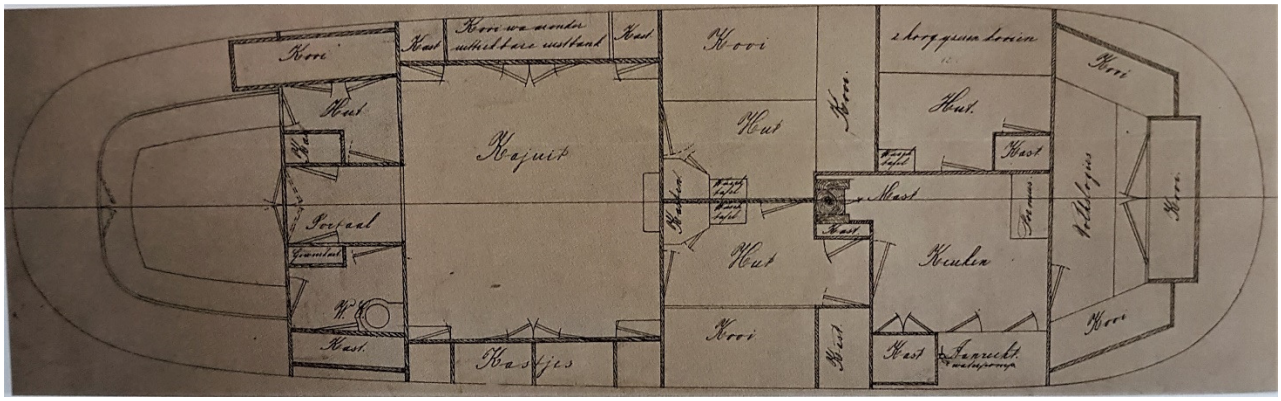
In 1900 overleed Jelle Jelles Croles. Zijn vrouw Klaske zette het bedrijf voort. Haar enige zoon Jelle Jelles (1869 – 1936) werd liever advocaat dan scheepsbouwer. Voor de werf werd daarom in 1901 een naamloze vennootschap opgericht:: *N.V. Scheepsbouw Mij. Voorheen J.J. Croles.* Er volgden enige zeer succesvolle jaren, waarbij allerlei ijzeren schepen werden gebouwd, groot en klein. In 1904 kwam er een nieuwe directeur op de werf die blijkbaar het vak niet geheel in de vingers had, want twee jaren later ging de eens zo succesvolle werf failliet.
Met nieuwe geldschieters werd in 1907 de *N.V. Friesche Scheepsbouw Maatschappij* opgericht. Vier jaren later moest de werf echter toch weer publiek verkocht worden. Het deel met de dubbele werfschuur aan de Kolk werd overgenomen door Willem Everts Zwolsman, scheepsbouwer uit Makkum.

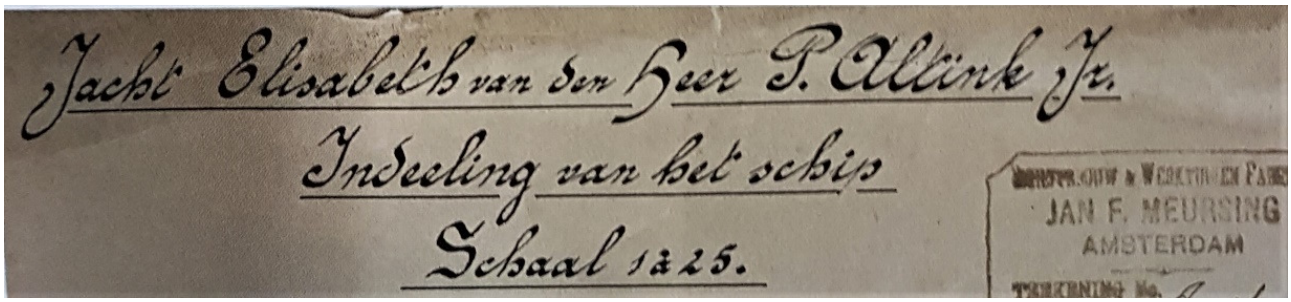
In 1914 vestigden de Gebroeders Bakker zich in het pand om er 'Amerikaanse' windmolens te bouwen. Later specialiseerden zij zich in het plaatsen en optimaliseren van schroeven en schroefassen voor schepen.
(Bron: Foar de nijteam)



De 'Elisabeth' onder zeil in 1901. De aak was boeiergetuigd met fok en kluiver en een breed grootzeil. (Foto: Weekblad 'Nederlandsche Sport'. Bron: S. Schermerhorn)

In 2020 schreef Simon Schermerhorn in de *Spiegel der Zeilvaart* over de zeiler Pieter Altink Jr. (1849-1904), mede-oprichter, penningmeester en president van Zeilvereniging Het Y, die in 1901 een 'jacht van ijzer, model botaak' liet bouwen bij J.J. Croles in IJlst. (SdZ, 2020/8) Dit jacht van ijzer werd boeiergetuigd, zoals op bovenstaande foto te zien is.
Ook het plan voor de binneninrichting van de Elisabeth werd door Schermerhorn teruggevonden. We zien een voor die tijd moderne jachtinrichting, volgens een basispatroon dat de hele 20e eeuw niet wezenlijk veranderde.

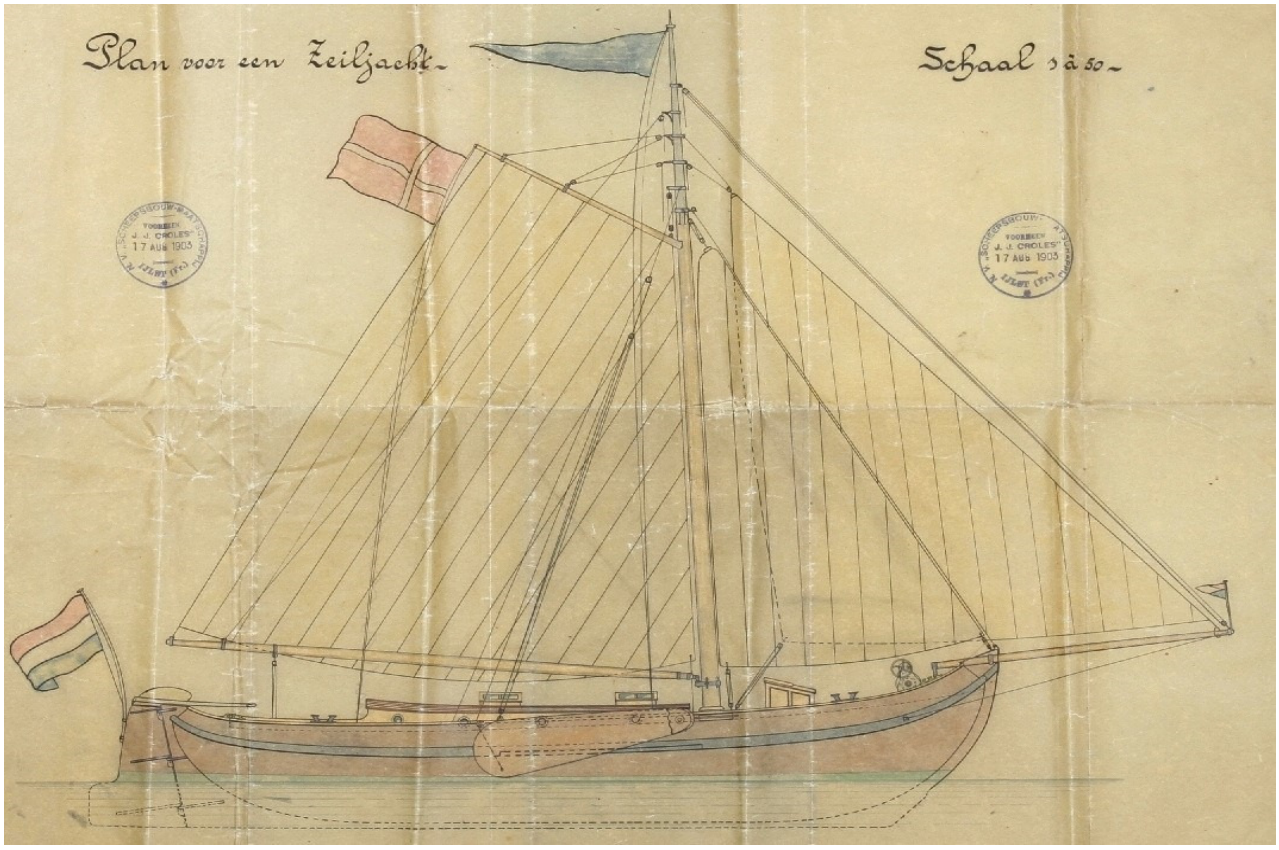




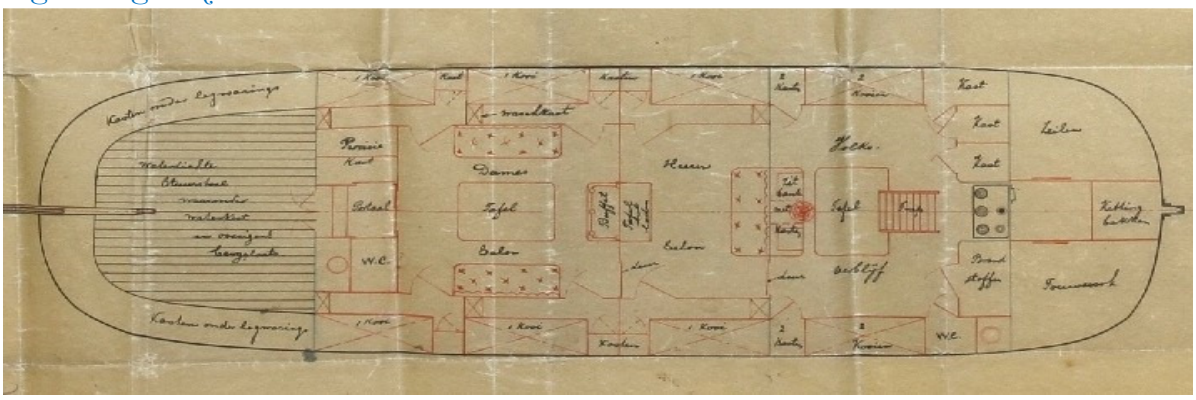
Die bevinding van Schermerhorn is interessant, want het Fries Scheepvaart Museum in Sneek bewaart een tekening van een 'zeiljacht' dat grote gelijkenis vertoont met de 'Elisabeth', maar voorzien is van een Deense vlag en gedateerd is in het jaar 1903, terwijl de 'Elisabeth' in 1901 is afgeleverd. Die tekening geeft echter een geheel ander inrichtingsplan voor dit schip dan het ontwerp voor de 'Elisabeth'. Veel meer 19e eeuws met een aparte herensalon en een damessalon. Beide ontwerpen hebben voor de mast de gebruikelijke onderkomens voor het personeel, de zetschipper en zijn knecht.



De 'Elisabeth' als 'Witte Walvis'. (Foto: Marten Sandburg)



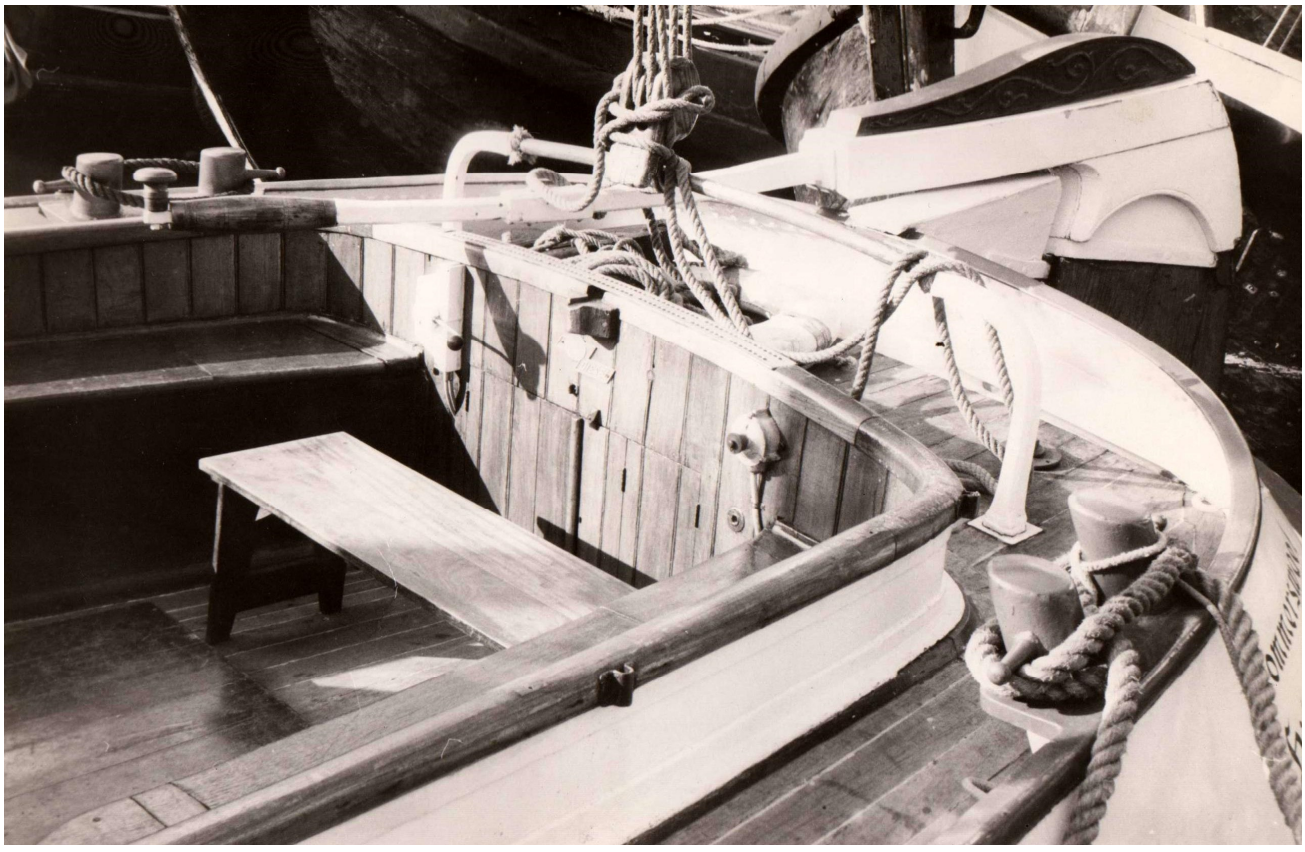
IJlst, Zeilplan voor een 'Zeiljacht', met stempels van de scheepswerf Croles (17 augustus 1903). Deze tekening betreft hoogstwaarschijnlijk de boeieraak 'Rommerswael', zeker ook gelet op de kajuit met kleine patrijspoorten, het akenroer en meer details, zoals de doorlopende gangboorden naast de kuip waardoor een kuiprand nodig is om het water buiten te houden. De tekening is duidelijk geen constructietekening, maar een ingekleurde schets om een globale indruk van het schip te geven. Opvallend is de lange, rechte gaffel, die toen wel vaker voorkwam bij tjalken. De Rommerswael werd in 1901 gebouwd. De stempels zijn van 1903. De inrichtng van de Rommerswael uit 1901 was moderner. Wellicht was deze tekening bedoeld als illustratie bij een folder of offerte t.b.v. een Deense klant, gezien de vlag in het grootzeil.



Het inrichtingsplan behorende bij het zeiljacht op bovenstaande tekening is 19e eeuws met voor de mast het verblijf van de schipper met zijn knecht. Achter de mast een herensalon en meer naar de kuip een damesverblijf. (Tekening beschikbaar gesteld door het Fries Scheepvaart Museum). Van de Rommerswael (toen Elisabeth) is een inrichting uit 1902 bekend, die moderner, zeg maar 20e eeuws van karakter is, zonder gescheiden dames- en herensalon.



Hilversum, 1972. De Rommerswael terug in Nederland. (Foto's: D. Verweij, Lelystad. Collectie: P. Sterk, Lemmer)





Lemmer, ca. 1990. De Rommerswael voor de restauratie op de kant bij mastenmaker Van der Neut. (Foto: P. Sterk) In de periode 1980 – 1984 woonde er een junk op het schip en ontstond er brand in 1984. Peter Sterk betaalde in 1992 voor het ernstig aangetaste casco f. 120.000.-, wat zeker geen 'vriendenprijs' genoemd kan worden. Voor dat geld kon je in die tijd ook een nieuw casco laten bouwen van een iets kleinere aak.



Drachten, 2012. De boeieraak 'De Witte Walvis'. Een schip met een duidelijke kim en een breed vlak. (D.H.)



Lemsteraakjacht 'De Witte Walvis', een wat zwaar zeilend jacht dat niet gemakkelijk overstag gaat. Foto: H. Roelevink

Aakjachtje Antje / Orion

Ontwerp: **Hendrik de Boer, van een 'plezieraakje'. 1906**
Bouw: **Gebroeders de Boer 1907**
Opdrachtgever: **W.Z. van der Mey, Leiden**
Eerste naam: **Zeemeeuw**
Afmetingen **Lengte 8.55 meter Breedte 3.15 meter**
Diepgang 0.75 meter

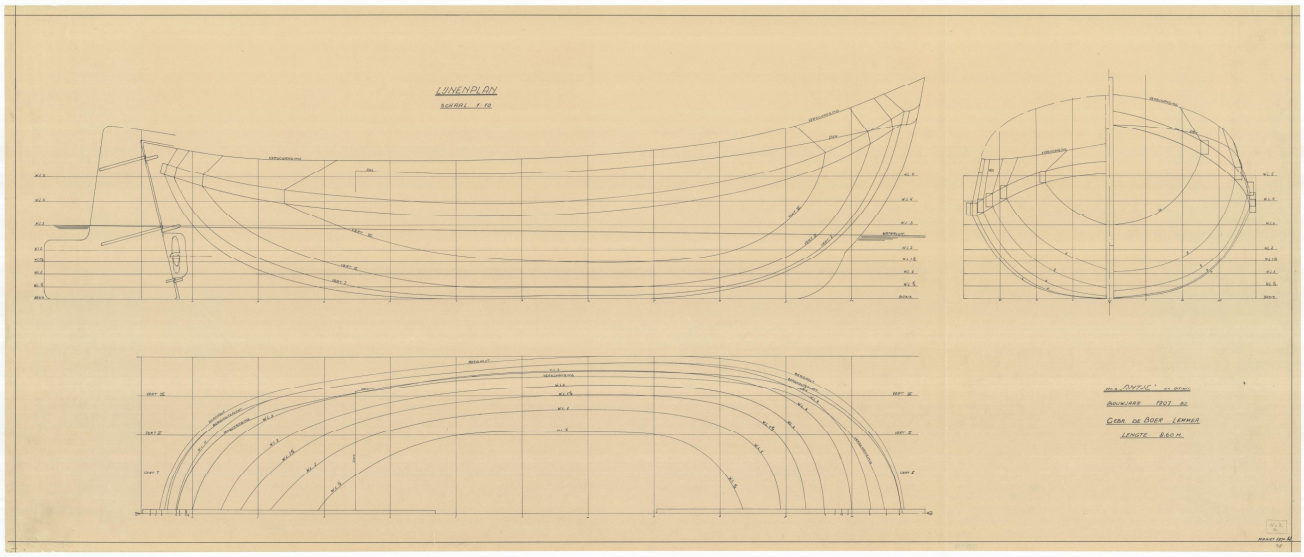
Bij het honderdjarig bestaan van dit aakje, in 2007, is door de eigenaren een zeer informatief en alleraardigst boekje uitgegeven over de geschiedenis van dit jachtje. (Zie Douwen en Deen, 2008)

Geschiedenis

Periode	eigenaar	scheepsnaam	ligplaats
1907	W.Z. van der Mey	Zeemeeuw	Warmond
1907-1912	W.Z. van der Mey	Johanna	Warmond
1912-1918	A.C. Dieben Maria	Maria Geertruida	Leiden
1918-1925	Joh. Speelman	…	Sassenheim
1925-1930	W. Roodenburg	Ariadne	Dordrecht (?)
1930-1935	B. Wilton	Beresteyn	Voorburg
1935-1937	A. Vlielander	Frothblower	Numansdorp
1937-1955	A. Blussé van Oud-Alblas	Orion	Rotterdam
1955-1988	J.D. Wilton	Antje	R'dam, Hellevoetsluis, Braassem
1988-1997	W.P. Waller	Antje	Muiden
1997- 2017	Van Douwen/Van Deen	Orion	Gaastmeer
2017 -heden	Stijn van Esser, Utrecht	Orion	Huizen

Het aakje dat de Gebroeders De Boer in 1907 bouwden voor Willem van der Mey werd door de opdrachtgever een boeier genoemd en door De Boer een plezieraakje. Het scheepje heeft de afmetingen van een boeier, maar de vorm van een visaak. Dat mocht je ook verwachten als je een dergelijk scheepje bij De Boer liet bouwen. Overigens was het helemaal niet ongebruikelijk bij scheepswerf De Boer om ook kleine visaken te bouwen. Bij een Lemsteraak hoeven we niet perse aan een schip van meer dan tien meter te denken. De zijzwaarden van het plezieraakje waren wel wat breder dan de zwaarden van zeegaande aken. Willem van der Mey zeilde er vooral mee op de Kaag, wat de reden zal zijn geweest om het scheepje uit te rusten met wat bredere zwaarden. Opmerkelijk bij dit fraai gelijnde aakje is zeker ook de lage kajuit. De Boer (en opdrachtgever Van der Mey) hebben geen enkele moeite gedaan om op dit scheepje van 8.60 meter lengte een of andere vorm van stahoogte in de kajuit te creëren. Stahoogte

was er in de kuip en op dek. In de kajuit kon je zitten. Dat idee heeft tenminste geleid tot een fraaie vorm zonder storende kajuit die door haar hoogte alle aandacht weg zou trekken van de belijning van de romp.



Lijnenplan van het plezieraakje Orion (FSM)

Ook opmerkelijk is de schuine stand van de mast. Voor het gevoel, zoals wij dus gewend zijn, helt de mast wel erg ver naar achteren. Waarom zou je die mast niet wat steiler zetten, denk je. Dat is toch niet zo moeilijk? Uit de mastbankconstructie bleek echter, dat de hellende stand van de mast zo door De Boer bedoeld was. De Gebroeders de Boer hebben vaker aakjachten gebouwd met sterk hellende masten. Een schuinstaande mast is in deze gevallen dus origineel.

Toen Mr. A. Blussé van Oud-Alblas het aakje dat hij 'Orion' noemde, in 1937 overnam, verving hij niet alleen de mast die na 30 jaren rot was, maar ook de berghouten. Zoals bij geklonken schepen gebruikelijk was, waren de berghouten niet van ijzer, maar werd er een houten berghout in een U-profiel bevestigd. Ook dat berghout was verrot en moest vervangen worden. Interessant is, dat het berghout bij dit jachtje op drie manieren is uitgevoerd. Het gestrekte deel langs de romp is van hout, geklemd tussen twee aan de huid geklonken hoekprofielen. In de boegen is een geklonken stuit gemaakt van vier hoekprofielen met een afdekstrip. Daarmee wordt een U-balk geconstrueerd die (alleen in de boegen) aan de binnenkant open is. Vanuit het schip is de holte van het berghout te zien met de profielen en de koppen van de vele klinknagels. Een doosvormige voorsteven was met de klinktechniek evenmin te maken. Die bleef aan de bovenkant open. De opening werd afgedekt met een houten afdekplaatje.
Bij visaken werd vaak minder moeite gedaan holle vormen te klinken. Daar werd de ruimte voor het berghout ook eenvoudig opgevuld met cement en de stevens met hout. Tijdens de oorlog bleef het scheepje op het droge onder een overkapping bij jachtwerf Zaal aan de Kralingse Plas. Na de oorlog bleek de aak aan enige restauratie toe te zijn. In 1946 werd de constructie mastbank-boeisel-zwaardophanging vervangen wegens doorroesten.

Weer drie jaren later werden delen van het vlak vernieuwd. Blussé dacht in de loop van de vijftiger jaren aan de aanschaf van een zeewaardiger schip en in 1955 nam J.D. Wilton uit Rotterdam het aakje over. Hij gaf het schip de naam 'Antje'. De nieuwe eigenaar was een neef van Bart Wilton die het schip in de jaren dertig bezat. De 'Antje' kreeg een ligplaats in de Rotterdamse Veerhaven. Toen de Nieuwe Maas te druk werd om op te zeilen, kwam het aakje in Zeeland te liggen, in Hellevoetsluis.

Na ruim dertig jaren werd de aak weer in de verkoop gedaan en Wilco Waller werd in 1988 de nieuwe eigenaar. Wilco Waller was een bekende van de familie Wilton. Hij handhaafde de naam 'Antje' voor de aak die in de jachthaven van Muiden kwam te liggen. Voor winterberging ging de aak naar Stofberg, eerst in Leimuiden, later in Enkhuizen. Waller moderniseerde het aakje vooral van binnen. De massieve grenen uitklapbanken werden wat praktischer en comfortabeler uitgevoerd in modern hechthout. Ook kreeg de aak een moderne scheepsdiesel. In 1996 bood hij de aak te koop aan en werden Willem en Hansje van Douwen met hun partners de nieuwe eigenaren. Zij doopten het schip opnieuw 'Orion'.
(Bronnen: Spiegel der Zeilvaart, 2007, nr. 8 en Douwen, Deen, 2008)

In 2017 werd het aakje verkocht aan Stijn van Esser uit Utrecht. Eerst lag het jachtje in Naarden, maar m.i.v. 2020 in Huizen



Loosdrecht, 1932. De Orion, op dat moment onder de vlag 'Beresteijn' ,sleept een 12m2 Sharpie, een Vrijbuiter en een Canadese kano. (Foto: collectie Gerard ten Cate, Zuidlaren)



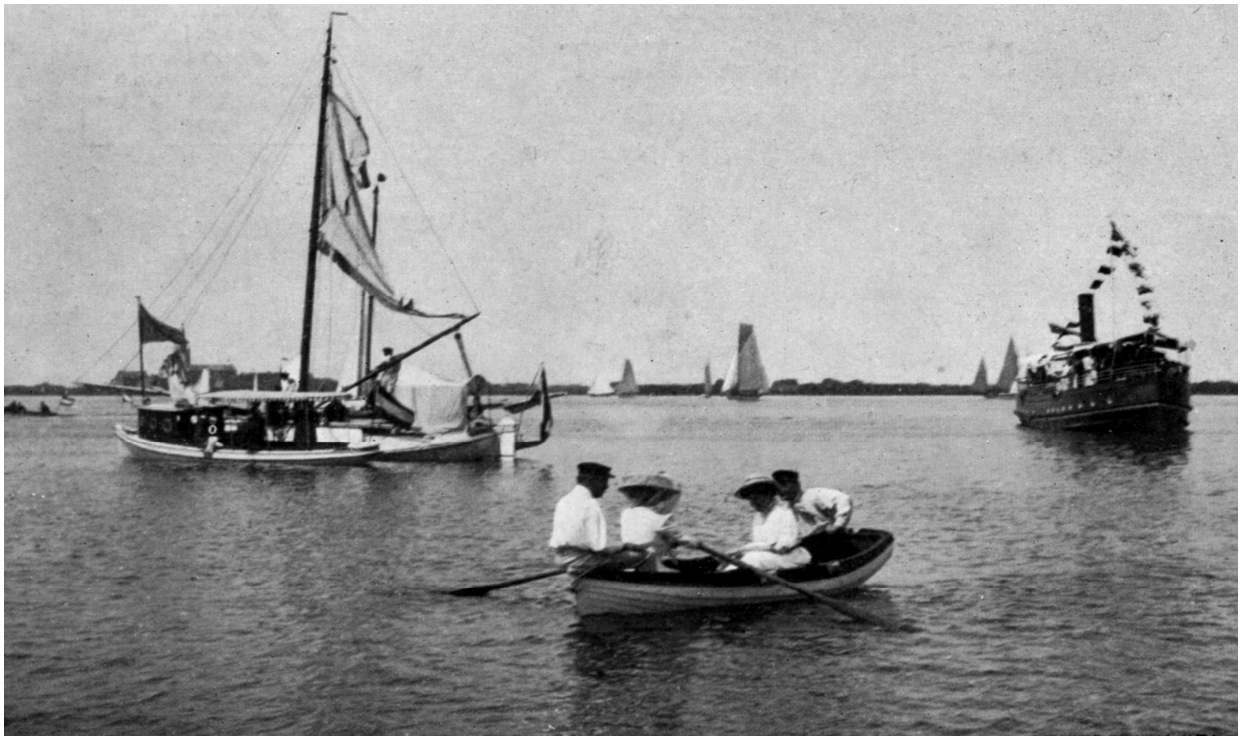
De 'Johanna' in 1913 onder zeil op de Kagerplassen. (Foto: 'De Watersport') Het scheepje had nog een akenroer en de kluiverboom was 3.70 m. lang, een halve meter langer dan de huidige kluiverboom..



Heeg, 2006. De Orion op het Heegermeer. (Foto: www.mooieboot.foto.nl)



Heeg, 2006. Goed te zien is dat het vrijboord achter aan de lage kant is, als er met de Orion gevaren wordt op ruwer water. Het aakje heeft geen zelflozende kuip. Bij de bouw is terecht gekozen voor een diepe kuip waar de bemanning laag in zit. Alleen voor de stuurman is een hogere zetel mogelijk. Het betekent wel, dat steeds voorkomen moet worden dat er veel (regen- en buis)water in de kuip komt, want dat water verdwijnt in het schip.(Foto: www.mooieboot.foto.nl) Onder: *De Orion rond 1920, nog voorzien van akenroer. (Foto: G.t.C.)*





Fluessen, 2010. De Orion onder zeil bij zwakke wind. Opvallend zijn de schuine stand van de mast, die het scheepje vanaf oplevering in 1907 heeft gekenmerkt, en de lange kluiverboom. (Foto: Ton Hartog) Onder: 1938.





De Orion in 1920 (boven) en een kleine eeuw later (onder).



Aakjacht 'De Oude Neel'

Ontwerp: **H. Kersken, Amsterdam, 1910, voor diens broer G.J. Kersken uit Amsterdam: de 'Breezand'.**

Bouw: **Zwolsman, Makkum, 1911**

Afmetingen: **Lengte 15.80 meter. In 1966 werd de aak met twee meter verlengd tot 17.80 m.**

Geschiedenis:

De bekende zeilmaker/ontwerper/scheepstaxateur H. Kersken uit Amsterdam zag al heel vroeg perspectief in het ontwerpen van Lemsteraakjachten. Evenals zijn plaatsgenoot D. Zijlstra. Reeds in 1910 tekende Kersken een aak van 15.80 meter lengte, voor zijn broer G.J. Kersken. Dit schip werd gebouwd bij de familie Zwolsman in Makkum, die een werfje hadden op de Bargekop, aan de Kleine Zijlroede, direct ten zuiden van de zeesluis. (D. Zijlstra liet zijn eerste aakjachten in 1912 en 1917 bouwen in Drachten, bij Jan Oebeles van der Werff, op het Buitenstvallaat. Later werden hun ontwerpen vooral gebouwd door Hollandse werven als die van Akerboom in Boskoop en De Vries Lentsch in Amsterdam.)



Kersken doopte zijn grote aakjacht in 1911 als 'Breezand'. Het schip bleef echter niet in de familie. Na diverse omzwervingen kwam het in 1966 als 'Trident' in Franse handen. Om de zeileigenschappen te verbeteren en de aak te gebruiken op de

Middellandse zee, werd hij met twee meter verlengd. Dat is nog goed te zien. Op de hier geplaatste foto's valt die verlenging niet op, maar wie het schip van opzij ziet liggen, vraagt zich af of het schip een aak is of een skûtsje met veel zeeg. De mast is op de oorspronkelijke plaats blijven staan en staat voor een Lemsteraak te ver naar voren. Achter de mast is het schip opvallend lang en laag. De verhoudingen van een Lemsteraak zijn met deze verlenging zondermeer enig geweld aan gedaan, wat niet wegneemt, dat het een bijzondere aak is.. In 1979 kwam deze aak weer naar Nederland, waar het schip diverse keren van eigenaar wisselde om in 2002 omgebouwd en opgeknapt te worden tot luxe charterschip met als ligplaats Galamadammen, bij Koudum. (Bron: Bob Strik)



Lemsteraak 'De Oude Neel' op het IJsselmeer. (Foto's van De Oude Neel: Bob Strik)



De boeieraak 'Breezand' voor de verlenging. (Foto: De Watersport, 1915, jrg. 4, nr. 7)



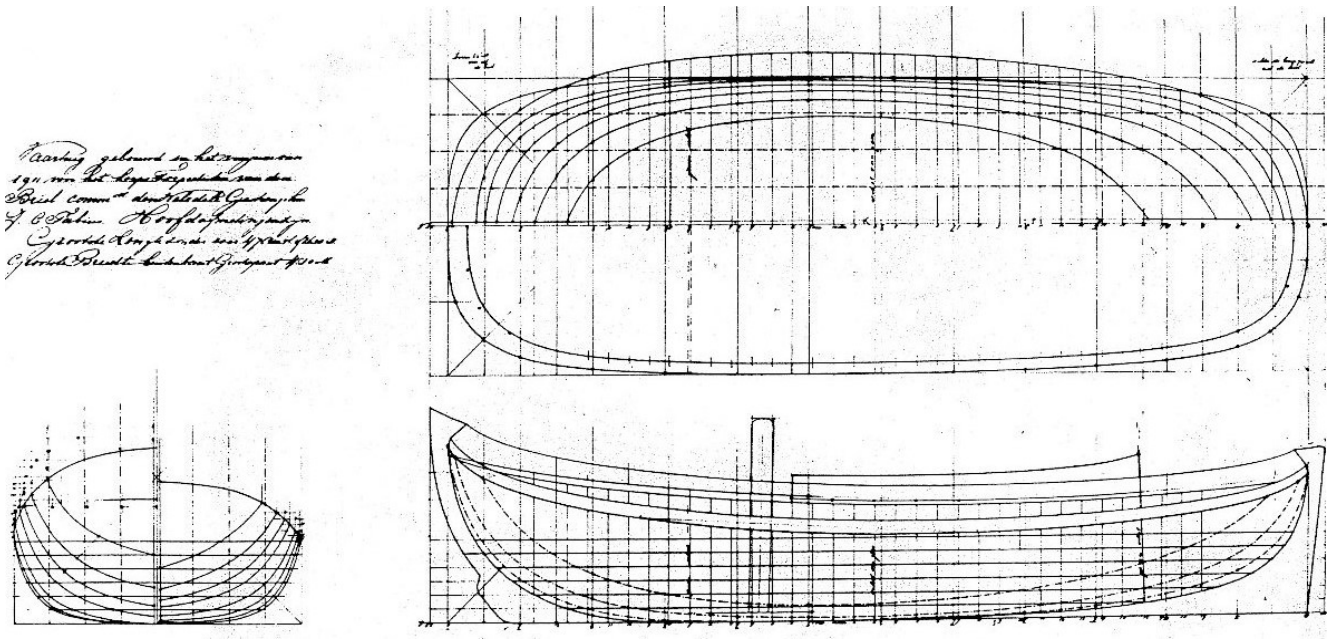
Boven: Makkum, 1911. De Breezand in aanbouw bij Zwolsman Sr.
Onder: De Breezand in 1980 als Trident, zonder breed berghout en brede stuizen.



Aakjacht 'Nettie'

Bouw: *Auke van der Zee, in de winter van 1910-1911*
In de werfbboeken beschreven als 'gebouwd voor rekening van het Rijk een staalijzeren oefeningsvaartuig model "Lemsterjacht" ten dienste van het korps Torpedisten te Brielle, Commandant Overste J.C. Fabius'.

Ontwerp: *Eeltsje Romkema (1881-1953). Hij was een kleinzoon van Eeltje Holtrop van der Zee (via moeders kant) en dus een neef van Auke van der Zee (1854-1939). Romkema werkte als scheepstekenaar op de werf in Joure. Nog even onder zijn pake E.H.vdZee (1823-1901), maar vanaf 1901 onder diens opvolger Auke van der Zee. Auke maakte direct de overstap naar ijzerbouw. Romkema was de man die de fraaie ontwerpen voor zijn oom tekende.*



Functie: *De 'Nettie' is niet gebouwd voor de visserij. De Nederlandse overheid liet de aak bouwen als jacht voor het korps "torpedisten", d.w.z. voor de officieren van dat korps en hun vrouwen.*

Technische gegevens:

Lengte:	13,40 m.
Breedte:	4,60 m.
Diepgang:	1.10 m.
Waterverplaatsing:	17,73 ton
Zeiloppervlak:	117 m2

Geschiedenis:

Na de oplevering schreef het weekblad Schuttevaer in juli 1911: "Het fraaie vaartuig, dat geheel van staalijzer is vervaardigd en welke uit- en inwendige samenstelling voor die van een luxevaartuig niet onderdoet, bevat 7 flinke kooien en is van alle gemakken en gerieflijkheden die de moderne scheepsbouwkunst bieden kan, voorzien."

De officieren en hun vrouwen, voor wie het jacht bedoeld was, "oefenden" ook met het schip. Dat bleek vooral het beoefenen van de zeilsport te zijn. Daar bleek het uitstekend geschikt voor te zijn.

Na de Eerste Wereldoorlog werd het schip ingezet als opleidingsschip voor rekruten. Tot 1940 deed 'Nettie' dienst als militair jacht, voor het opsporen van mijnen. In 1914 was daartoe een opmerkelijke roef aangebracht op het kajuitdak met een geschut erin, om de mijnen af te schieten. In 1940 zou het jacht gevorderd worden door de Duitsers. Dat werd verhinderd door het tijdig te laten afzinken in de haven van Makkum. In 1945 werd het weer gelicht en kwam het in handen van een luitenant. Daarna is het overgegaan in particuliere handen:

1911 – 1922	Torpedisten
1922 – 1940	Genie
1940	Het schip wordt in Makkum afgezonken om te voorkomen
dat	het in Duitse handen valt.
1945 – 1954	Willem Buyk, officier te Dordrecht, ontfermt zich over de aak.
	De naam wordt in 1954 'Boukje'.
1954 – 1968	Wilhelm Thomas Hart, acteur te Groningen. Naam: 'Maartje'.
1968 – 1977	Cornelis van Schie, tandarts te Baarn. Naam: 'Albiobola'.
1977 – 1983	W. E. Verhagen uit Akersloot. Naam: 'Albis'.
1983 – 1988	B. van Wijk, Woubrugge. Naam: Nettie'.
1988 – 2006	H. Denee, Ermelo/Harderwijk
2006 – heden	A. van Marrewijk.

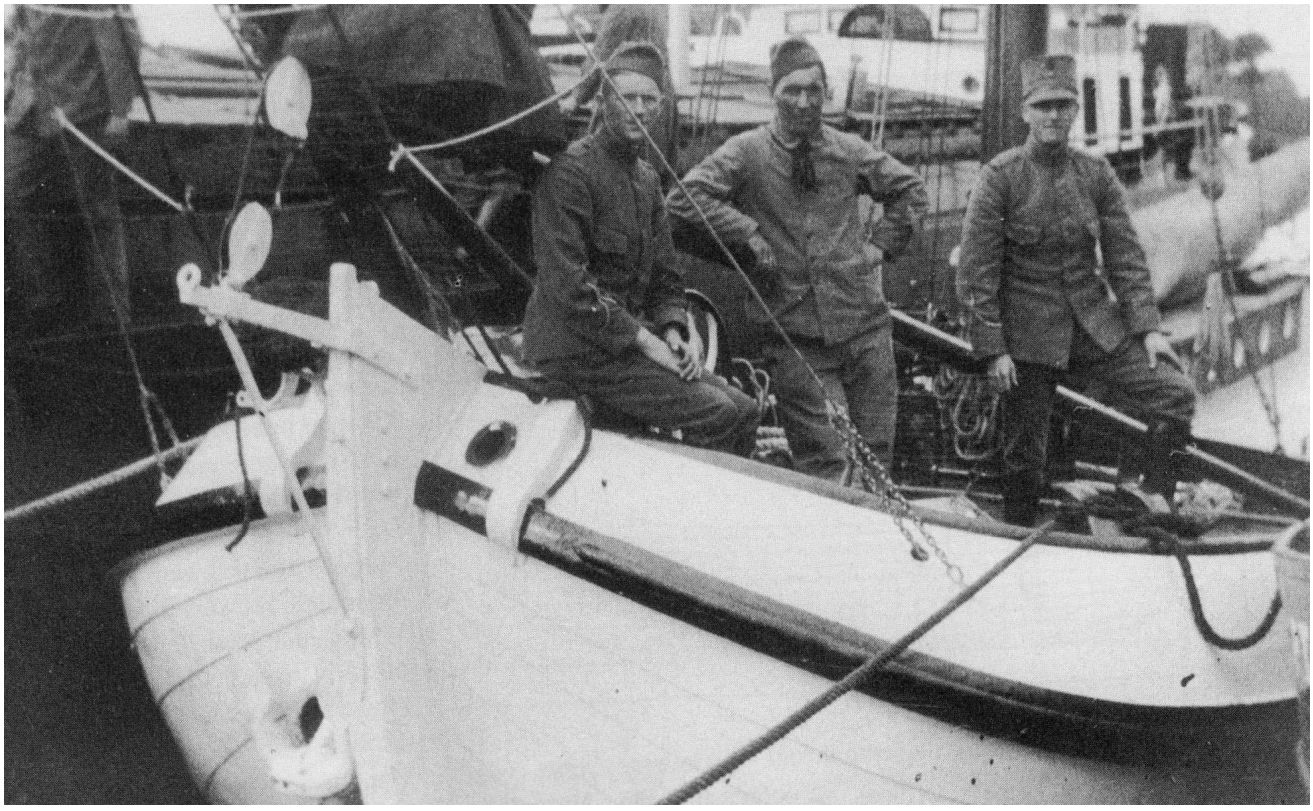
(Bron: www.lemsteraaknettie.nl)

Het jarenlange verblijf onder water in de haven van Makkum had de aak natuurlijk geen goed gedaan. Het schip ging in 1954 over in particuliere handen. De Groninger antiekhandelaar Hart had een ligplaats voor de aak in Stavoren. Ze stond er bekend als "Maartje met de zwarte mast". Zwart van de kleverige lijnolie.

In 1968 kwam de aak in bezit van Van der Schie uit Baarn, die het schip, dat er niet best aan toe was, in 1970 bij scheepswerf 'Volharding' in Stavoren liet opknappen. Het vlak kreeg een dubbeling en ook het interieur werd opgeknapt. De lange, houten koekoek op het kajuitdak werd tevens verwijderd.

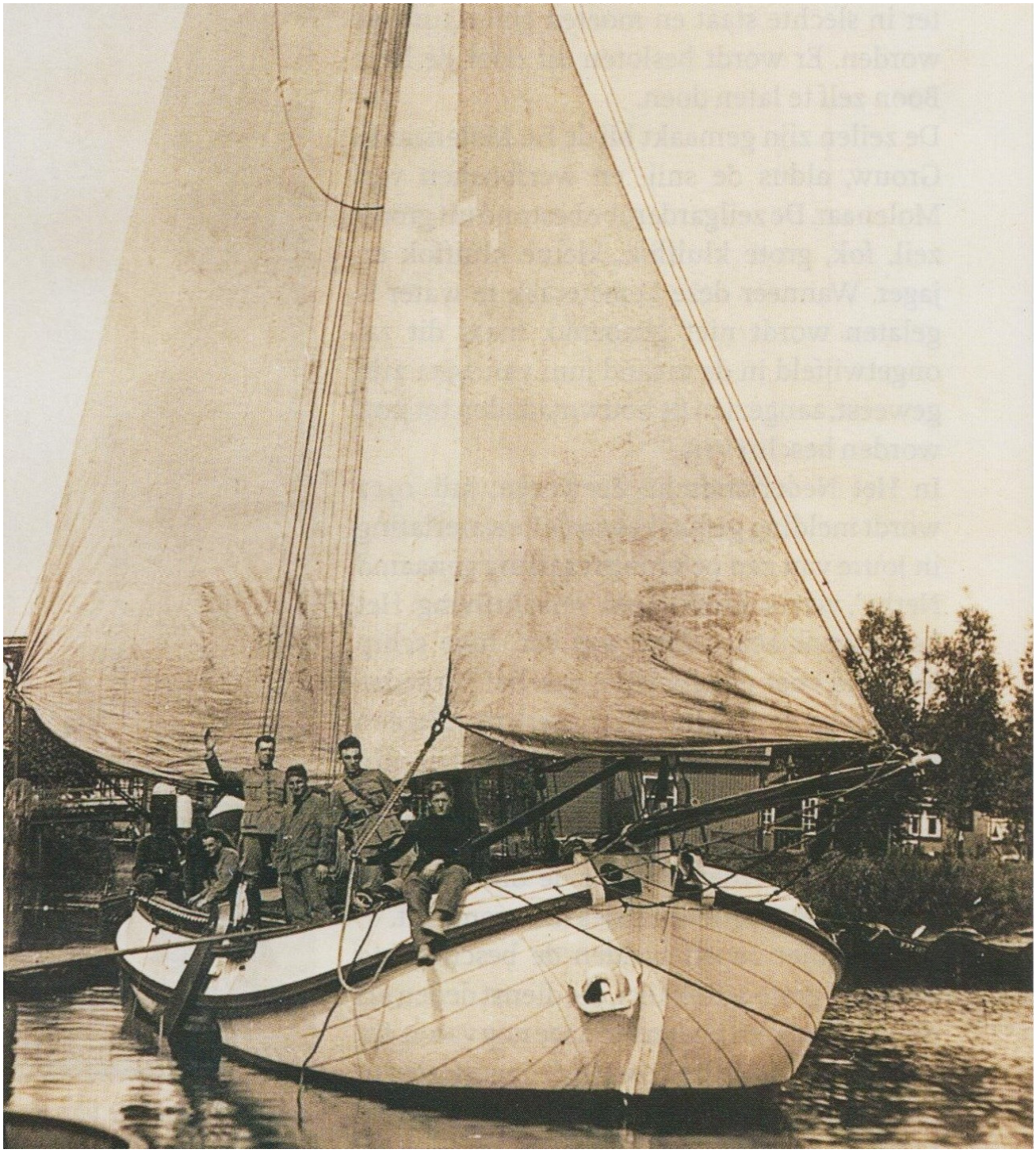


Stavoren, jaren vijftig. De Nettie aan de kade bij de sluis, voor het toenmalige NS station. Tijdens de oorlogsjaren lag ze afgezonken in de haven van Makkum, wat het schip uiteraard geen goed had gedaan. In 1970 kreeg de Nettie bij scheepswerf Volharding, van waar deze foto is genomen, een dubbeling van het vlak. De lange houten koekoek in het midden van het kajuitdek, voor het afschieten van mijnen, is verwijderd. (Foto boven: collectie Anton van der Werff, oudwerfbaas Volharding)





De Lemsteraak Nettie, in 1911 gebouwd bij Auke van der Zee in Joure, als oefenvaartuig voor het korps Torpedisten te Brielle in 1918.



Papendrecht, 1932. (Foto: W.J. van Oosten)

Na de verbouwing in 1970 bij scheepswerf Volharding in Stavoren brengen de nieuwe eigenaren steeds kleine veranderingen, c.q. verbeteringen aan. In 1988 is het schip echter aan een grote restauratie toe die de nieuwe eigenaar, Dick Denee uit Harderwijk, laat uitvoeren bij de werf Fa. W. Stofberg (Leimuiden/Enkhuizen). Daar wordt de aak ontmanteld en worden alle zwakke onderdelen vernieuwd. Het casco wordt gestraald en in een modern verfsysteem gezet. Begin jaren negentig is de motorinstallatie vervangen en zijn de zwaarden en de giek vernieuwd. In 2006 wordt de Nettie gekocht door Ab van Marrewijk uit Hondselersdijk.





Enkhuizen, 2009. De Lemsteraak 'Nettie' (58 VA) (Foto's: www.lemsteraaknettie.nl)

Boeier Marva (nu: De Brave Hendrik)

Ontwerp: Douwe Zijlstra, Amsterdam 1916 Opdrachtgever: dhr. Hervé, Amsterdam
Bouw: Jan Oebeles van der Werff, Drachten 1917
Afmetingen: 17.5 meter x 5.2 meter x 1.2 meter Zeiloppervlak: 190 m2

Geschiedenis

Het buitenste verlaat van de pas gegraven Drachtster vaart leek Aucke Gerrijts in 1710 een ideale plek om ernaast een scheepswerf te beginnen. Maar reeds na vijf jaren verkocht Aucke zijn nieuwe werf en begon een werfje aan de pas gegraven Noorderdwarsvaart in Drachten. Het bedrijfje bij het Buitenstvallaat kwam daarna regelmatig in andere handen. In 1855 werd Haike Pieters van der Werff werfbaas bij het Buitenste Verlaat en vanaf dat moment bleef de werf 'De Nijverheid' in handen van de scheepsbouwfamilie Van der Werff. Bij de buitenste sluis van de Drachtster vaart ontstond een mini-buurtschapje, vier woningen en twee boerderijen, op ruim vier kilometer ten westen van Drachten met als beste verbindingsweg de Drachtster vaart, die gegraven was voor de afvoer van turf. Goede verbindingen over land ontbraken. Er was een jaagpad langs de zuidelijke oever van de vaart. Het gemakkelijkste ging men per boot naar Drachten. Ook de scheepswerven werden over het water van materiaal voorzien. De staalplaten, hoekijzers en klinknagels die werfbaas Jan Oebeles van der Werff (1876-1958) bestelde, werden afgeleverd op de kade in Drachten en de werfbaas kwam zelf met een praam vanaf het Buitenstvallaat om zijn materiaal op te halen. De bedrijvigheid bij de sluis met schippers die één voor één de sluis moesten passeren, zorgde in het begin van de 20e eeuw wel voor nieuwe kansen. Vooral met marktdagen lagen de schippers uren voor de sluis te wachten. De werfbaas ging daarom vanuit zijn woning kruidenierswaren verkopen en richtte voor de schippers een herberg in. Die gingen naar Jan Oebeles voor een praatje en een slokje, terwijl de schippersen boodschappen haalden bij diens vrouw. Die had de kamer links van de voordeur, waar nu het kantoor van de werf is, als winkel ingericht.

Even eerder, in 1878, had Oebele Haikes, de zoon van Haike Pieters, de werf bij het Buitenstvallaat overgenomen. Vanaf 1900 bouwde hij er samen met zijn zoon Jan Oebeles van der Werff de skûtsjes waarvan nu nog iedere zomer enige te zien zijn bij het skûtsjesilen. Totdat de vraag naar skûtsjes rond 1930 voorbij was. Werfbaas Jan Oebeles bouwde zijn laatste skûtsje in 1933. Ook bouwde hij tjalken, pramen en beurtscheepjes. In 1912 werd een stalen boeieraak, de 'Frisia', gebouwd volgens een ontwerp van Douwe Zijlstra uit Amsterdam. Een plezieraak van 11.24 meter lengte, die nu nog vaart onder nummer VB 36. Zelfs heeft hij op zijn ijzerwerf tussen 1913 en 1920 voor de pleziervaart nog vier houten ronde jachten gebouwd en een grote stalen 'boeier': de 'Marva' voor Hervé in Amsterdam. Molenaar maakte de zeilen voor deze boeier. Dat schip heeft met andere eigenaren gevaren in België, Frankrijk en Engeland, maar kwam in 1980 weer naar Nederland. In de loop van 1985/86 werd de aak gerestaureerd en

ingericht voor de chartervaart. Onder de naam ‘De Brave Hendrik’ wordt deze boeieraak geëxploiteerd vanuit de Zuiderhaven van Harlingen.



Drachten, 1917. De nieuwe boeier ‘Marva’ wordt in de vaart voor het Buitenstvallaat vaarklaar gemaakt.

Werfbaas Jan Oebeles van de scheepswerf De Nijverheid op het Buitenstvallaat was in 1898 over geschakeld op de ijzeren scheepsbouw. Daarbij moet wel bedacht worden, dat de buurtschap Buitensvallaat tot in het midden van de jaren vijftig verstoken bleef van elektriciteit. Het Provinciaal Elektriciteits Bedrijf in Friesland vond het in het begin van de 20e eeuw niet rendabel om zulke afgelegen plekken te elektrificeren. Tot die tijd moesten de bewoners er zich dus behelpen met olielampen, petroleumstellen en kachels om op te koken. De scheepswerf bouwde en onderhield schepen zonder gebruik te maken van elektrische energie. Alles gebeurde met handkracht en eenvoudige mechanische hulpmiddelen.

Anders dan bij de bouw van houten schepen, werden ijzeren bij de kleine werfjes in Friesland niet binnen, maar buiten gebouwd. Op de oever, aan de rand van het water. Daar werd op klossen een waterpas grondvlak opgezet. Zonder dat kan een schip niet gebouwd worden. Buiten werken had bij ijzerbouw twee voordelen: het ijzer kon er goed roesten, zodat de walslaag op de platen gemakkelijker te verwijderen was en het

maakte het mogelijk de relatief grote, zware schepen te water te laten. Een schip moest met eenvoudige mechanische middelen in het water gekieperd worden en daarom moest het vlak aan het water staan. Er werden daarvoor twee lange balken dwars onder het schip aangebracht met in het midden een kantelpunt. De klossen aan de waterkant werden verwijderd en vervolgens kon bijvoorbeeld een skûtsje of de grote boeier Marva bij het Buitensvallaat zo, met slechts geringe moeite, dwarsscheeps het riviertje de Drait inglijden.



De boeier 'Marva' uit 1917 op de foto als Lemsteraak 'Brave Hendrik' tijdens een chartertocht op het IJsselmeer. (Foto: Platbodemverhuur Harlingen)



Drachten, scheepswerf Van der Werff op het Buitenstvallaat: De (ver)bouw en de tewaterlating van een skûtsje langs de oever van de Drait.

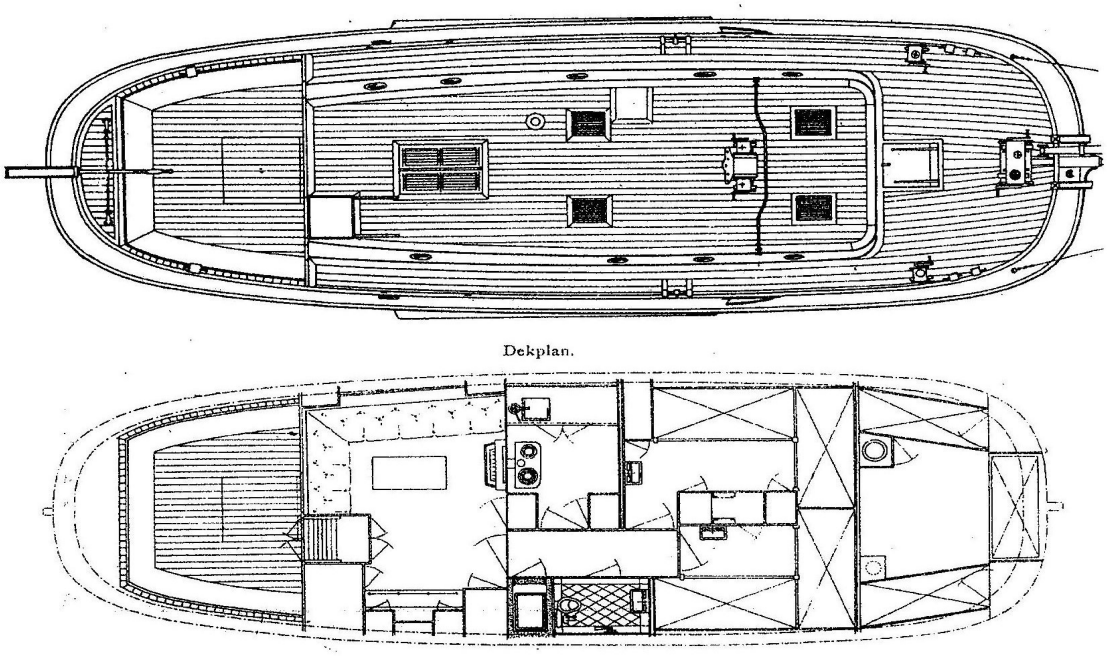


Lemsterjacht Annie Lavinia

Ontwerp: **Douwe Zijlstra, Amsterdam, 1919**
Opdrachtgever: **F.W.H. van Beuningen, Rotterdam Bouw: Akerboom, Boskoop, 1920**
Afmetingen: **15 x 4.25 meter**

Geschiedenis

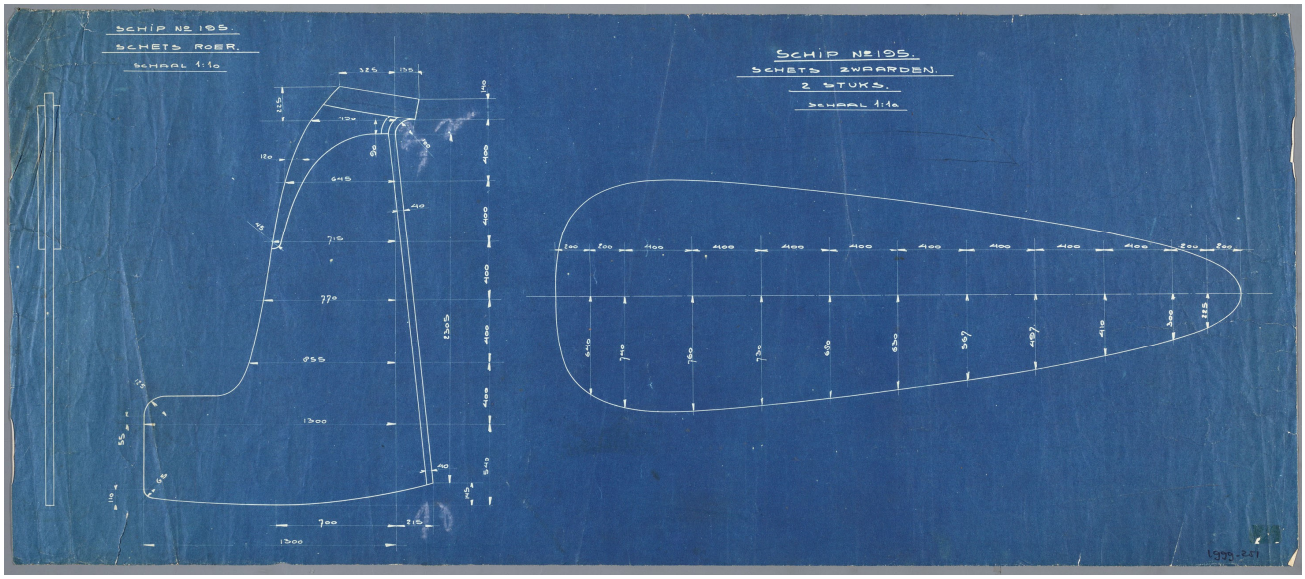
In het blad 'De Watersport' werd in 1928 het Lemsterjacht Annie Lavinia zeer positief beoordeeld. Opmerkelijk is daarbij dat dit schip op dat moment een Lemsteraakjacht wordt genoemd, in navolging van Van Kampen en Kersken (1927) die dergelijke boeieraken ook als Lemsteraak betitelen, in een tijd dat dergelijke schepen ook nog gewoon boeier werden genoemd. Overigens heeft het blad het verder niet over een Lemsteraak, maar over een 'boeier'. De Watersport' besteedt vooral aandacht aan de inrichting van het schip. Onder de voorplecht het schippersverblijf voor de schipper met zijn knecht, die via het luik op het voordek toegang hebben tot hun verblijf. Onder het roefdek bevinden zich de ruimtes voor de eigenaar en zijn eventuele gasten. Geheel achter is de kuip van 2.50 meter lengte. 'Zoals over het algemeen bij boeierjachten, zijn ook hier in de stuurkuip rondlopende banken aangebracht, die geheel in teakhout zijn uitgevoerd'.



Onder de kuipvloer bevindt zich een 24 pk. benzine 'hulpmotor' om het schip bij windstilte thuis te brengen. Het jacht is getuigd met 'een prima boeiertuig, waarvan fok en grootzeil te samen een oppervlakte van 127 m2 hebben.'

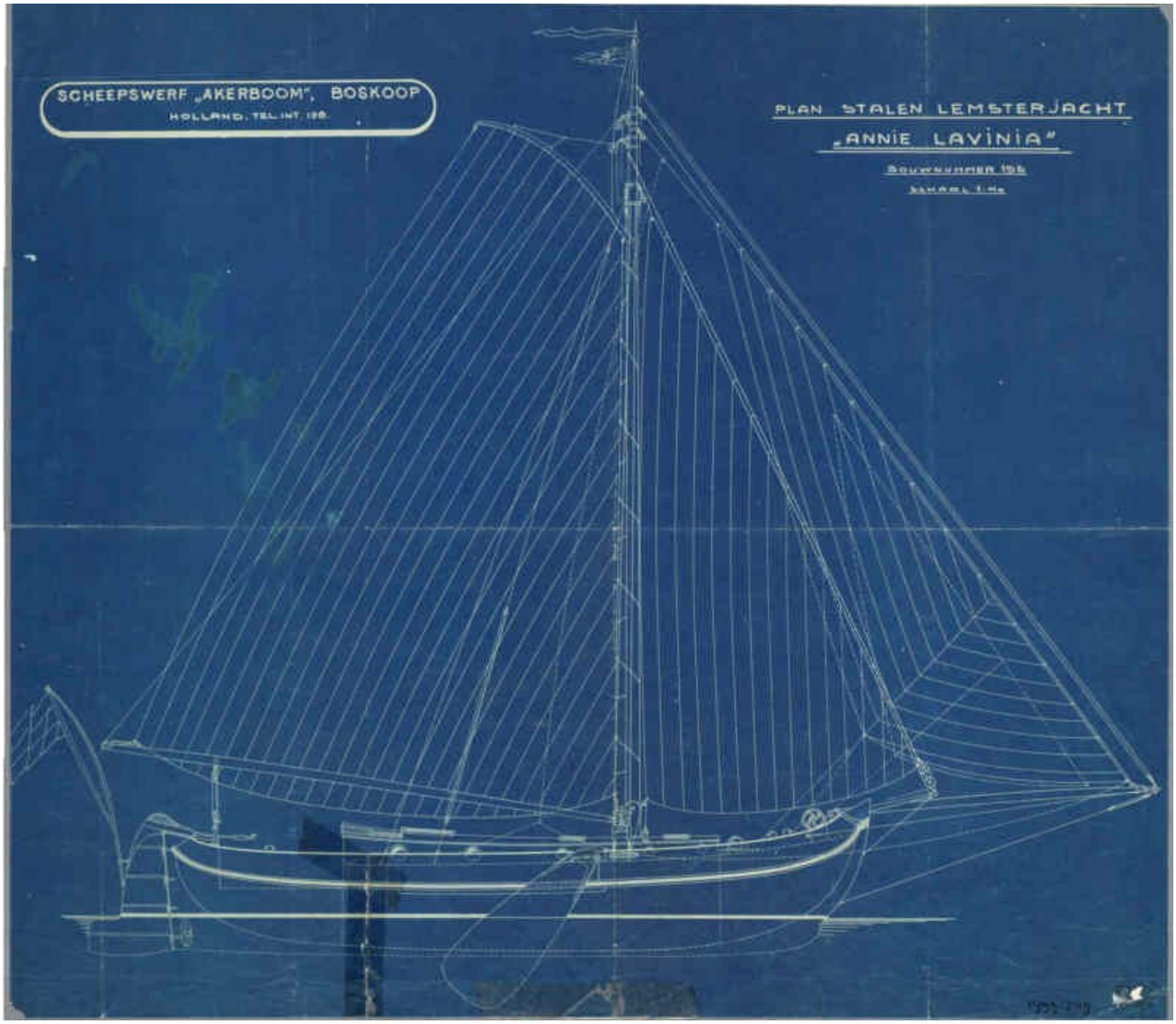


De Lemsteraak 'Annie Lavinia'. Opvallend is de geringe zeeg. (Foto: Hielke Roelevink)



De Annie Lavinia werd in 1933 verkocht naar België, waar ze diverse eigenaren heeft gehad. In 1958 werd de aak in De Waterkampioen te koop aangeboden en waarschijnlijk verkocht naar Zweden. In 1978 dook het schip weer op. In Bremen liet de Duitser Von der Tüsen het ijzerwerk van het schip restaureren en vier jaren later werd er een nieuwe kajuit op geplaatst en het houtwerk vervangen. In 1989 lag de aak, nu met de naam Sindbad, in Kiel aan de Oostzee. In 1990 koopt Erik Pluimers de aak en brengt het schip weer naar Nederland, laat de aak restaureren en geeft het schip een ligplaats in Rotterdam. Twintig jaar later neemt TVM-Verzekeringen in Hoogeveen het jacht over en krijgt het een zomerligplaats in Grouw.





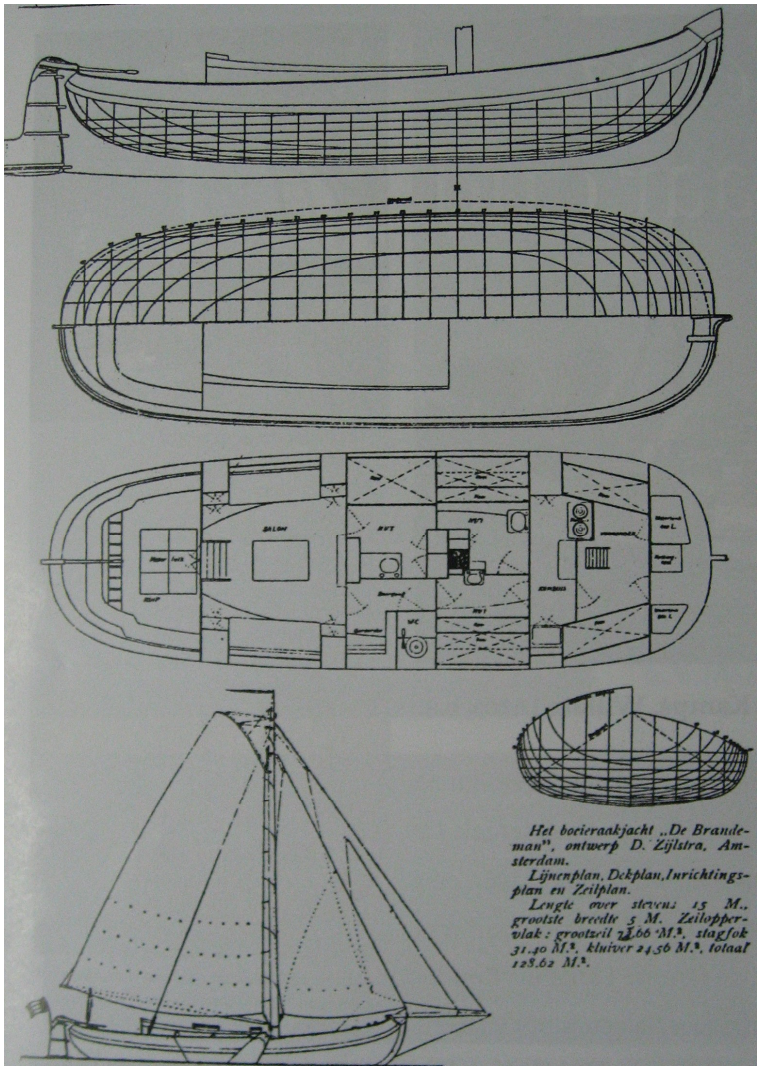
Het stalen Lemsterjacht 'Annie Lavinia'uit 1920, dat vooral lijkt op de stalen boeiers uit diezelfde tijd.(FSM)



Aakjacht Brandeman

Ontwerp:	**D. Zijlstra Amsterdam**
Bouw:	**Antwerp Engineering Company, 1922**
Opdrachtgever:	**A. van de Gehuchte**
Eerste naam:	**'Argus'**

Lengte	*15.09 m*
Breedte	*5.25 m*
Diepgang	*1.05 m*
Waterverplaatsing	*35 ton*
Grootzeil	*85 m2*
Fok	*42 m2*
Kluiver	*28 m2*
Masthoogte	*21.70 meter*
Zeilnummer	*VA 26*



Lijnenplan van de Brandeman (Afb. uit: Waterkampioen, 1928, p. 611)

De boeieraak ‘Argus’ kwam in 1922 in de vaart. Het schip was voorzien van een flinke kielbalk die duidelijk onder het vlak uitstak. Zeg maar een ondiepe kiel. Die was nodig omdat met de ‘Argos’ vanuit Antwerpen op zee zou worden gevaren. Ook als de zijzwaarden het om een of andere reden zouden laten afweten, zou het schip toch weerbaar blijven.

In 1928 werd de aak verkocht aan T.A. Waghte te Rijswijk, die de aak ‘De Brandeman’ noemde, naar het vuurtorentje op het eiland Tholen. De familie Waghte kwam oorspronkelijk van Tholen.

In 1933 kocht de werfeigenaar G. de Vries Lentsch uit Amsterdam de aak voor eigen gebruik en verhuur. Van 1948 tot 1965 was mw. A.J. Stork te Weesperkarspel de eigenaar. Daarna werd de aak verkocht aan E.W. Spears uit Bexley in Engeland. Die verkocht de aak in 1973 aan R.J. Kimber in Gloucester.
Vijf jaren later, in 1978, zag Gerard de Vries Lentsch jr. het schip in Bristol liggen. In overleg met Pim Stofberg van de Fa. Stofberg uit Leimuiden werd De Brandeman naar Leimuiden overgebracht. De Fa. Stofberg verhuisde dat jaar naar Enkhuizen en verkocht de aak door aan J. Landsman uit Breukelen. In 2007 kwam De Brandeman in bezit van W. Laros. In 2010 bleek het schip toe te zijn aan een grondige opknapbeurt, die werd uitgevoerd door de Fa. M. van Duivendijk in Tholen. (Meer informatie: *Spiegel der Zeilvaart,* mei 2010, nr. 4, p. 7 – 11)



Dordrecht, de boeieraken Brandeman (links) en de Halley.

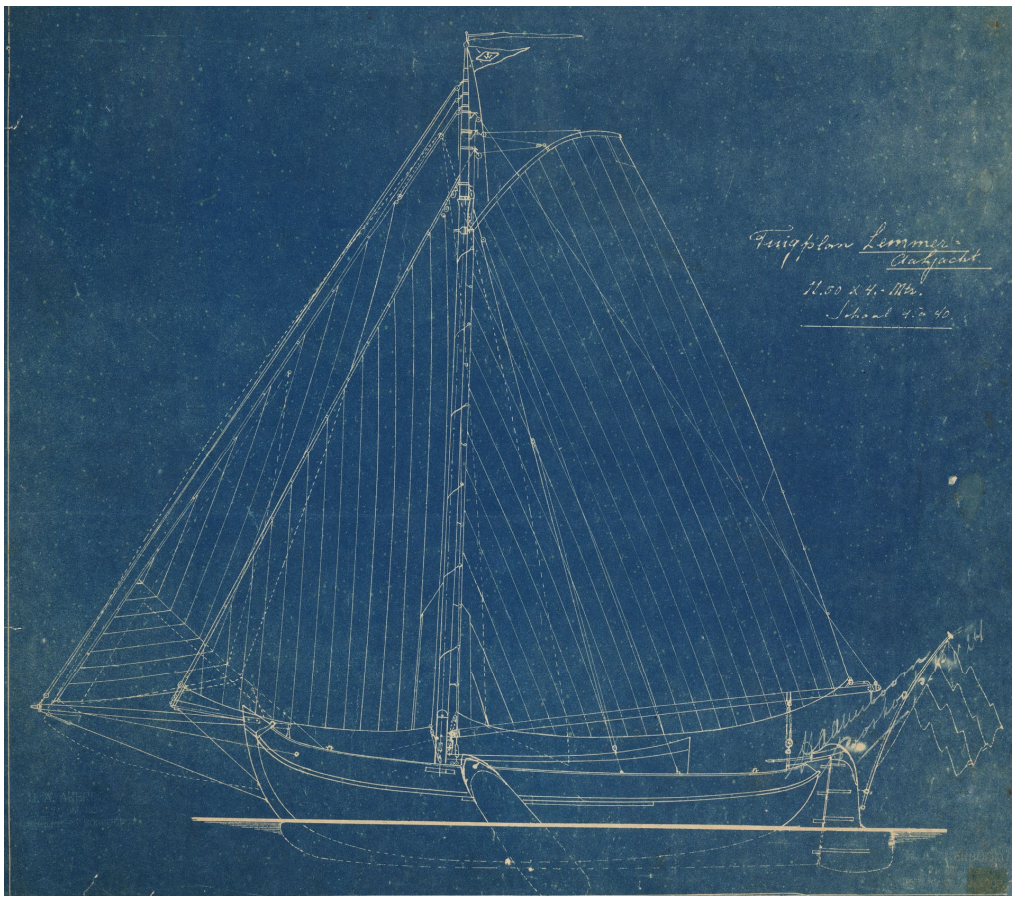


Lemsteraak 'De Brandeman' (Foto H. Roelevink)



Lemmeraakjacht Wielewaal

Ontwerp: **D. Zijlstra**
Bouw: **Akerboom, 1924**

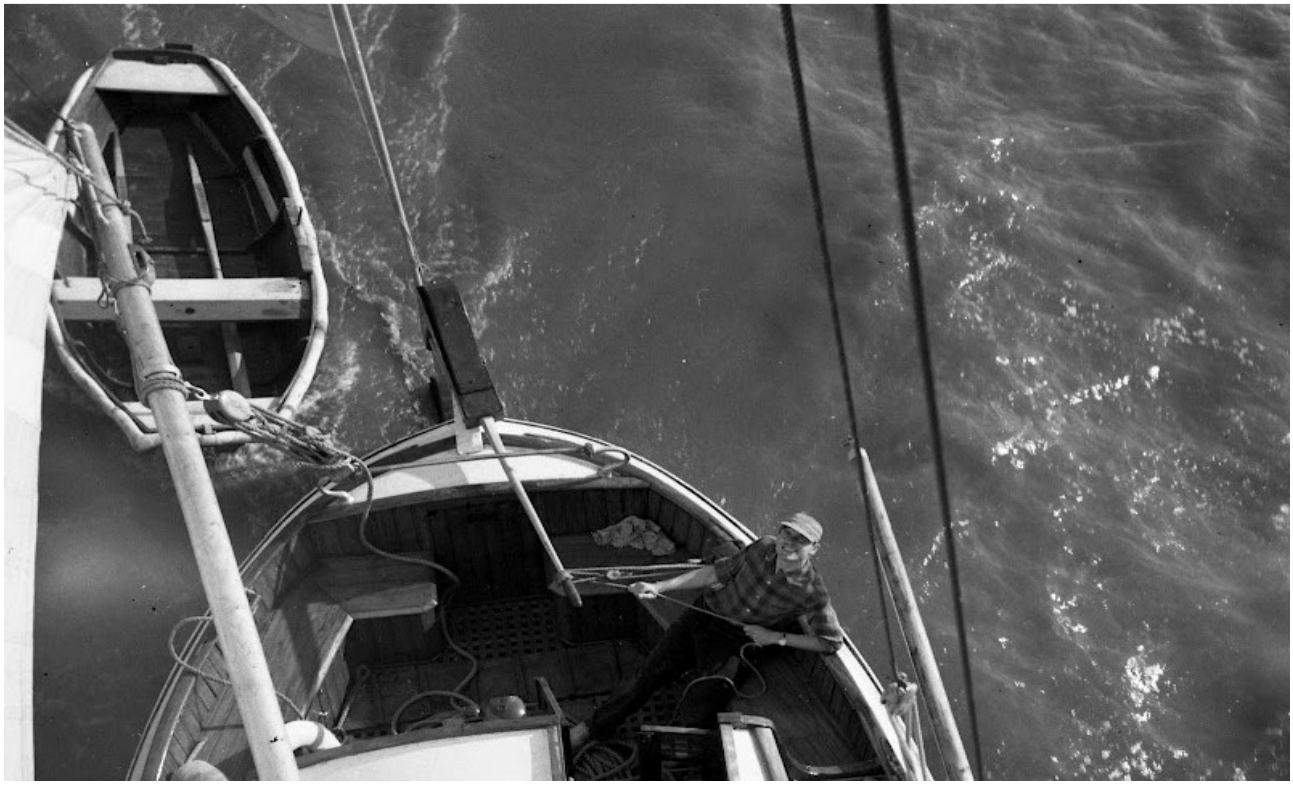




Uitdam 1957, Het Lemmeraakjacht de 'Wielewaal' van Willem Bon. Bouw Akerboom 1924, ontwerp waarschijnlijk Douwe Zijlstra.



De Wielewaal, ontworpen in 1924 als 'Lemmeraakjacht' met het zeilplan van een boeier.



Lemmeraakjacht 'Wielewaal' in 2010 met Ewoud Bon aan het roer.

Aakjacht Groote Beer (ex-Zeemeeuw)

Ontwerp: **D. Zijlstra. Opmerkelijk zijn de sterk gepiekte spanten in de kont van de aak, de S-vorm is zelfs boven water te zien. In 1915 maakte D. Zijlstra reeds een vergelijkbaar extreem gepiekte boeier 'Novum' . Zijn boeieraken voor Akerboom zijn niet gepiekt. De 16-meter lange aak 'Senta' uit 1927 echter wel. Niet zo extreem als bij 'De Groote Beer', maar wel vergelijkbaar door de aansluiting op de achtersteven.**

Opdrachtgever: **Het Ministerie voor Landbouw en Visserij.**

Functie: **Visserij-inspectie**

Bouw: **De scheepswerf H. Schouten in Muiden, ca. 1928**

Geschiedenis

Vlak voordat de Zuiderzee volledig wordt afgesloten, laat de Visserij-Inspectie een groot inspectievaartuig bouwen bij de scheepswerf Schouten in Muiden. Een aak van 16 meter lengte, die sneller zeilt dan de op de Zuiderzee in gebruik zijnde vissersvaartuigen. Wellicht speelde voor dat besluit mee, dat binnen enkele jaren de Zuiderzee zou zijn afgesloten en de vissers die bleven vissen zouden vallen onder de wet- en regelgeving van de binnenvisserij. Het precieze bouwjaar is niet bekend. Genoemd worden de jaren 1926, 1928 en 1932.
In 1965 koopt De Goede de aak van de rijksoverheid en verbouwt het schip voor een recreatieve functie. De aak kreeg van hem de naam 'Zeemeeuw'. In 1969 stond de aak in Amsterdam als publiekstrekker voor het RAI-Gebouw in verband met de watersporttentoonstelling van de HISWA. In diezelfde periode was het Grand Gala du Disque in Amsterdam en het Franse zangeresje Mireille Mathieu werd op de aak rondgeleid, wat natuurlijk de nodige aandacht trok.

In die jaren heette het schip 'Zeemeeuw' en had het een stevige meeuw als ornament op het roer staan. Eind jaren zeventig is de aak verkocht aan Van Rootselaar, die het schip omdoopte in 'Groote Beer'. De meeuw op het roer had sindsdien geen functie meer en ook is de vaste steun voor de giek verwijderd. Rootselaar was een gedreven zeiler, die met de aak op het IJsselmeer wedstrijden zeilde en door de jaren heen bezig was het op zich zwaar gebouwde schip sneller te laten varen. Bekend van hem is dat hij niet bang is voor een wat harde wind en nooit reden zag om te reven. Als er zo fanatiek gezeild wordt, kunnen attributen als een ornament op het roer en een vaste steun voor de giek gevaarlijk zijn, omdat de grootschoot er achter kan blijven hangen. De 'Groote Beer' en werd vooral bekend als succesvolle wedstrijdmachine, niet alleen dankzij het moderne zeilplan dat de aak kreeg, maar zeker ook dankzij een goed ingespeeld team aan boord.



Lemsteraak 'Zeemeeuw' (met de meeuw op het roer) rond 1970. Onder als 'Groote Beer' in moderne outfit.





Amsterdam, Hiswa 1969. De Lemsteraak 'Zeemeeuw' als blikvanger. Dhr. De Goede verwierf de aak in 1965. Hij knapte het schip op en zeilde er ruim 10 jaren mee. De aak werd verkocht aan Van Rootselaar en omgedoopt in 'Groote Beer'. Na het overlijden van Van Rootselaar Sr. in 2007 zetten zijn zoons de wedstrijdtraditie voort. (Foto Cor Out)



Amsterdam, 1969. De Franse zangeres Mireille Mathieu verlaat het aakjacht ' Zeemeeuw'. (Foto: Cor Out)



Stavoren, 1971. Lemsteraak 'Zeemeeuw' van De Goede verlaat de oude haven. (Foto: Dirk Huizinga) Anders dan Van Rootselaar die niet van reven hield ("dat is voor doetjes"), vond De Goede reven blijkbaar wel nodig. In 1964 liet De Goede door H. Lunstroo een aak ontwerpen op basis van het model van de 'Zeemeeuw'. Van dat ontwerp zijn nog drie aken gebouwd. *(Zie p. 312)*





Het kwartmodel van de boeier 'Novum', een ontwerp van D. Zijlstra uit 1915. De gepiekte vorm die naar achteren doorloopt tot de achtersteven, is bijzonder en is ook kenmerkend voor de inspectieaak 'Zeemeeuw'. Voor Douwe Zijlstra een opmerkelijke aanpak, aangezien zijn boeieraken in de regel niet gepiekt zijn, in tegenstelling tot de aken die Hein Kersken ontwierp.



De 'Groote Beer' in moderne outfit, met een hoog, smal tuig, waarbij vooral de fok laag op het schip staat. Opvallend is tevens de steil staande gaffel . Dergelijke hoge tuigen zijn mogelijk geworden door toepassing van een lichte, holle mast, waardoor er geen stabiliteitsproblemen ontstaan.

In 1927 werd bij Schouten in Muiden een vergelijkbare 16-meter aak gebouwd, eveneens naar een ontwerp van Douwe Zijlstra: de 'Senta', die op dit moment gebruikt wordt als charterschip op de Waddenzee. Ook de spanten in de kont van de 'Senta' zijn gepiekt. Niet zo extreem als bij de 'Groote Beer', maar wel op vergelijkbare wijze boven de waterlijn overgaand in de achtersteven.



De 'Senta', nog een 16-meter aak van ontwerper Douwe Zijlstra, die in 1927 bij Schouten in Muiden is gebouwd. Opvallend is het houten berghout. Onder: chartervaart voor schilders van het wad.

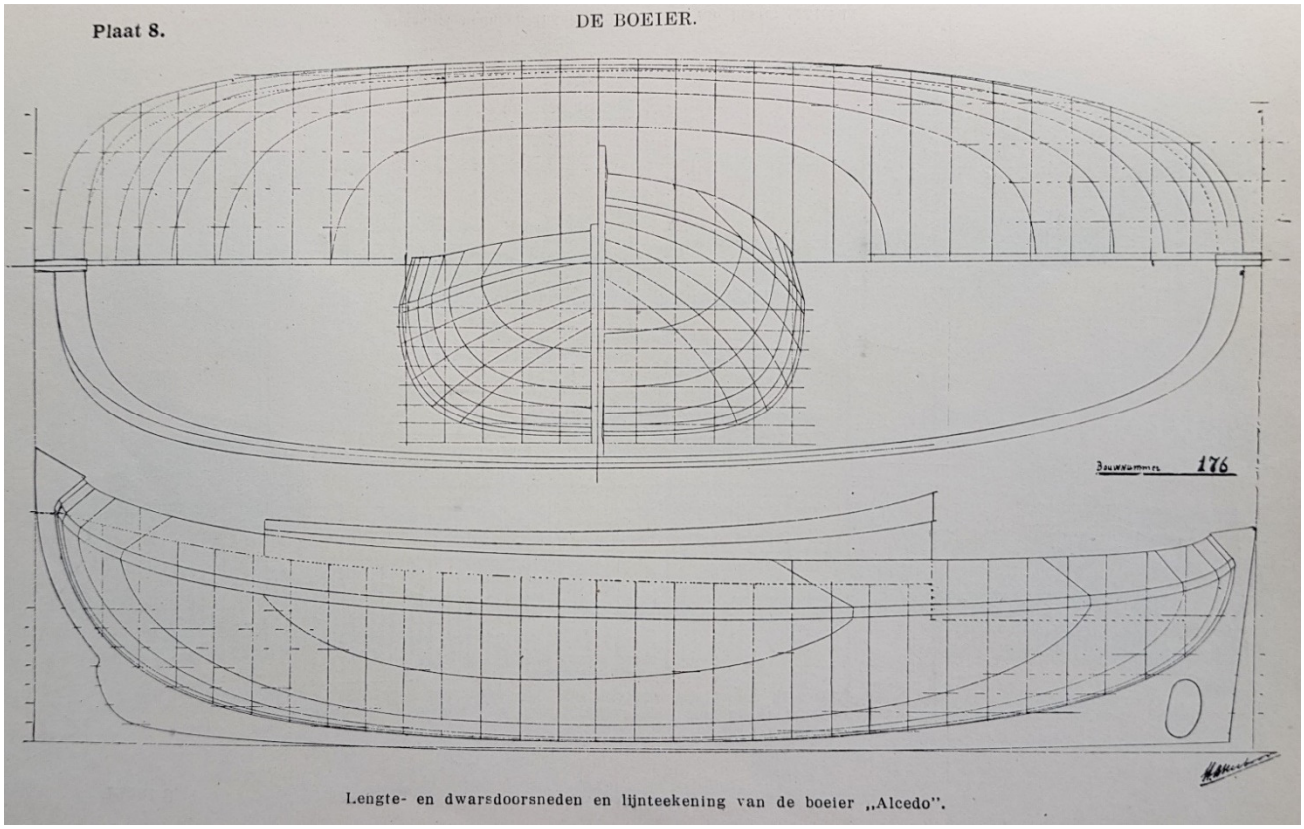


Aakjacht Alcedo (I)

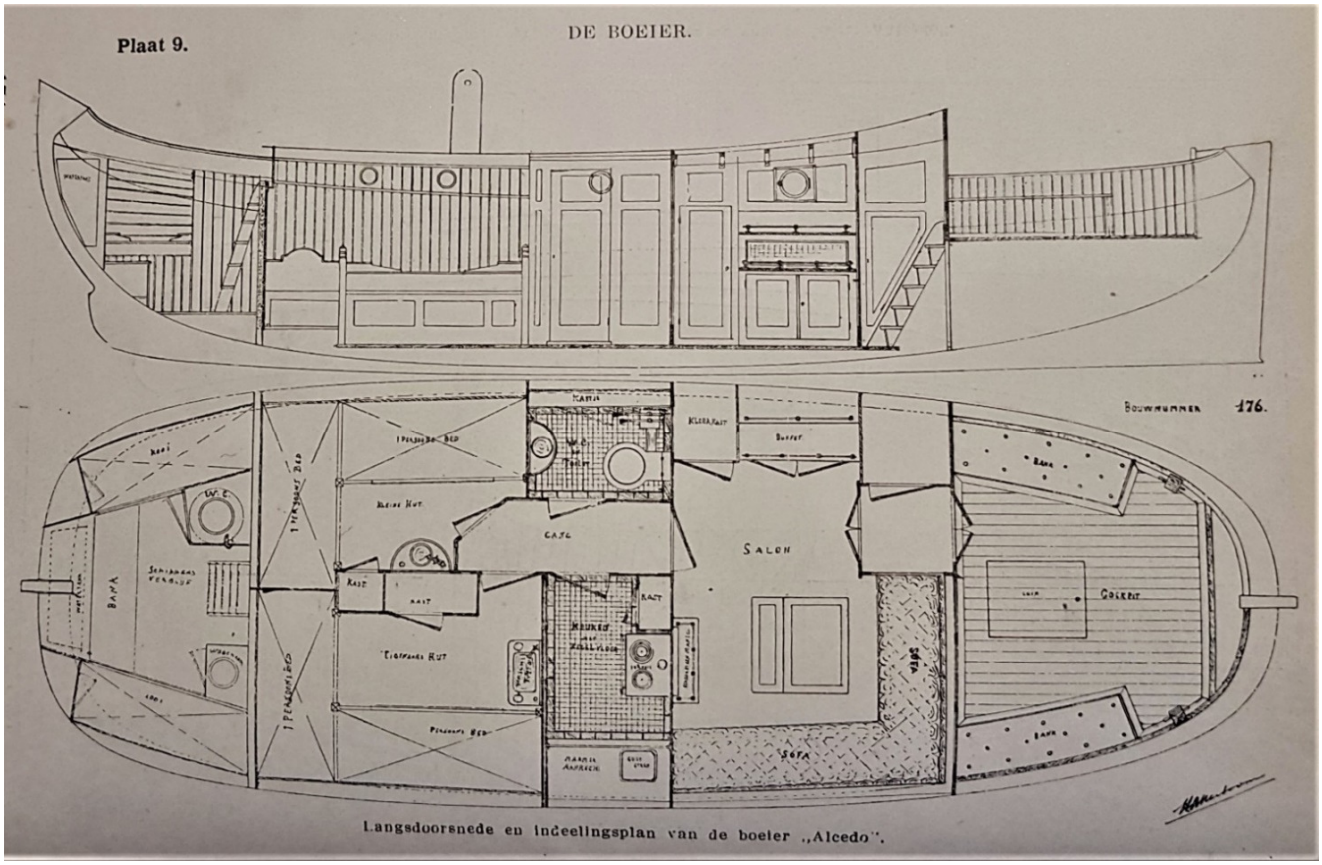
Ontwerp	**Douwe Zijlstra**
Bouw	**H.A. Akerboom in Boskoop, 1918. Opdrachtgever: E.H. Vinke uit Rotterdam**
Lengte	**ruim 12 meter**

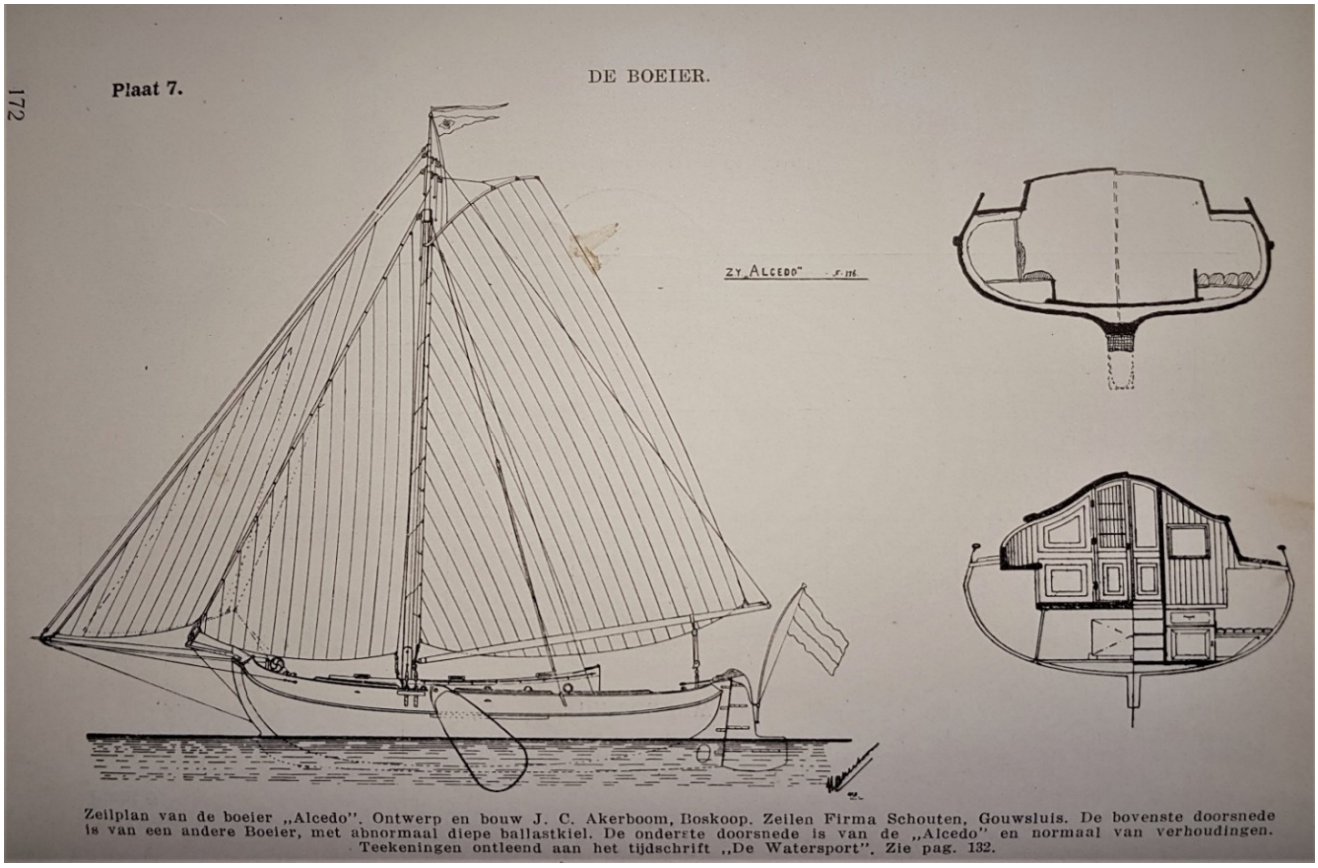
Geschiedenis

Onderstaande illustraties komen uit het standaardwerk 'Van kano tot oceaanjacht' van C.H.M. Philippona, uitgave Nijgh & Van Ditmar, Rotterdam, 1931. Philippona schreef een voorloper van het boek De Zeilsport van H.C.A. van Kampen.
Opmerkelijk voor ons is, dat hij bij zijn beschrijving van platbodemjachten de Lemsteraak niet kent. Hij ziet de boeier als meest voorkomende platbodemjacht, waarbij het niet mogelijk is een standaardmodel aan te wijzen. "Er zijn lange, smalle, korte, brede, ronde en hoekige boeiers, waarvan de in Friesland gebouwde korte modellen IJlster- of Lemmeraakjacht genoemd worden." (p. 133) Als meest voorkomende afmeting geeft Philippona de lengte van 10 – 15 meter aan. Dat is inderdaad voor de houten Friese boeiers erg lang. Zo lang zijn er slechts enkele gebouwd.
Voor Philippona is het voorbeeld van een boeierjacht echter een schip als de Alcedo, ontworpen door Douwe Zijlstra



Lengte- en dwarsdoorsneden en lijnteekening van de boeier „Alcedo".





Tevens illustreert deze plaat, dat bij deze boeiers geëxperimenteerd werd met een verdiepte ballastkiel, zoals ook de ontwerper Kersken zal doen.

Aakjacht Alcedo II

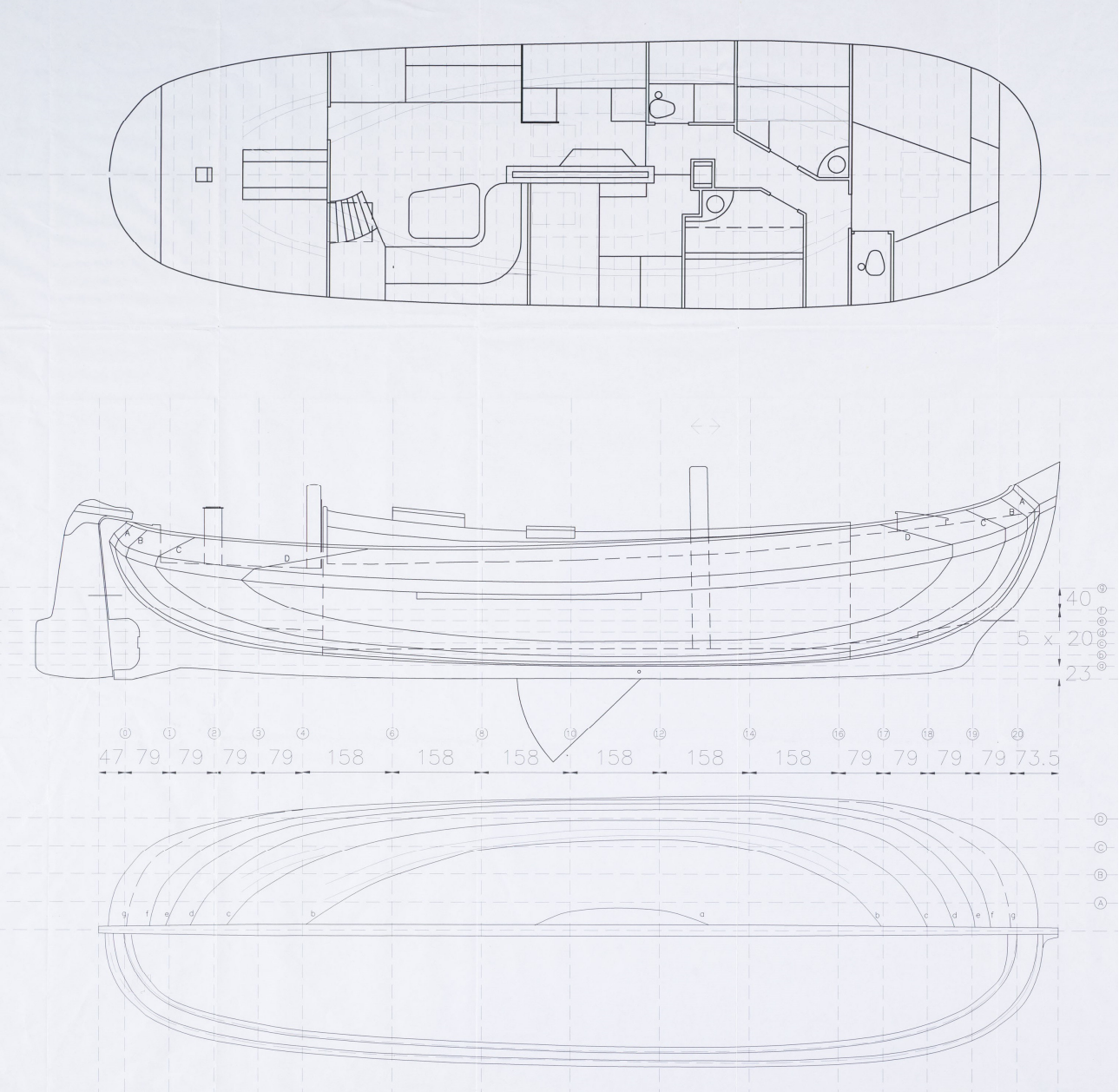
Ontwerp	**Douwe Zijlstra**
Bouw:	**H. A. Akerboom in Boskoop, 1927. Opdrachtgever: E.H. Vinke uit Rotterdam**
Thuishaven:	**Rotterdam, Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas**
Afmetingen:	
Lengte:	*17.05 meter*
Breedte:	*5.0 meter*
Diepgang:	*1.25 meter*
Zeiloppervlak:	*ca. 150 m2*

Geschiedenis van de aak:

1927 – 1963	Fam. Vinke, Rotterdam
1963 - 1966	C. Sol met thuishaven Toulon aan de Middellandse zee
1966 - 1985	P.J. Zwart ('De lachende Beer')
1985 - 1996	R.D. Köhn, thuishaven Enkhuizen (Stofberg)
1996 – heden	F. Koch



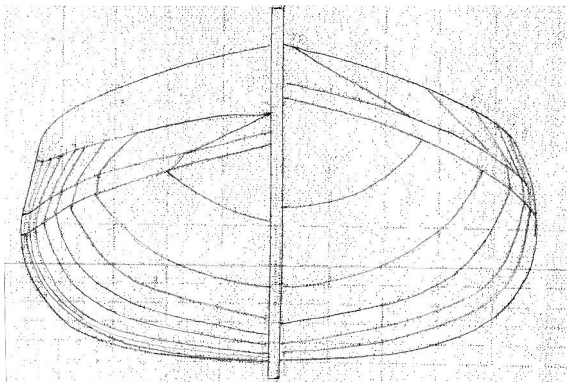
Jachtwerf Akerboom in Boskoop, sinds 1882. Hier werden vooral luxe boten gebouwd. Aanvankelijk vooral salonboten ('notarisbootjes' etc.), later ook Lemsteraken. (Op de foto de tewaterlating van de Wielewaal, 1924)



Lijnenplan Alcedo II, gemaakt door Fred Koch t.b.v. de restauratie in 1998, met het omstreden midzwaard. (Bron: Fries Scheepvaart Museum, Sneek)

Een bijzonder Lemsteraakjacht uit de vooroorlogse periode is ongetwijfeld de Alcedo II uit 1927. Het schip van ruim 17 meter lengte is een ontwerp van D. Zijlstra voor de familie E.H. Vinke, die deze aak een ligplaats gaf bij de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas in Rotterdam. De naam 'Alcedo' is de Latijnse naam voor het ijsvogeltje en heeft vanuit de Griekse mythologie dankzij Ovidius een bijzondere betekenis gekregen als scheepsnaam. De wonderschone Alcyone was de dochter van Enarete en Aeolus, de god van de Winden. Zij was getrouwd met Ceyx, zoon van Lucifer. Ceyx verdrinkt tijdens een storm op zee als straf van de oppergoden. Alcyone wenst niet langer te leven, maar wordt veranderd in een ijsvogel op het moment dat zij zich in de golven werpt. Ook het dode lichaam van Ceyx komt weer tot leven als ijsvogel en zo, als Alcedo's, zorgde Aeolus dat ze zeven dagen per jaar rustig weer

kregen om te broeden. Tijdens de Alcyondagen worden de woeste stormen tot bedaren gebracht. Aeolus houdt dan zijn zonen Boreas, Zephyros, Notos en Euros opgesloten in hun hok.
Eerder, in 1918, had E.H. Vinke bij Akerboom het Lemsteraakjacht 'Alcedo I' laten bouwen. Ook een ontwerp van D. Zijlstra, maar wel een schip dat bijna 5 meter korter was. Toen de nieuwe aak, bij Akerboom spraken ze van een "boeierjacht", klaar was, werd de 'Alcedo I' verkocht. Na het overlijden van E.H. Vinke ging het grote Lemsteraakjacht over naar diens zoon. Die liet de aak na de oorlog, toen de familie Vinke er twintig jaren mee had gevaren, grondig verbouwen. Het was de bedoeling dat er vaker met de aak op zee zou worden gevaren en voor dat doel was het grote schip niet handzaam genoeg voor de nieuwe eigenaar. Veel zeegaande jachten werden in die tijd om praktische redenen getuigd als kits of voorzien van een bezaan. Een groot zeiloppervlak was gemakkelijker te bedienen, als het verdeeld werd over twee masten. Tegenwoordig wordt dat nauwelijks meer gedaan. We kennen nu op scherpe jachten rolsystemen om zeilen binnen te halen en ook op platbodems lieren die hydraulisch aangedreven worden. In de visserij kwam het kitstuig bij Lemsteraken weliswaar niet voor, maar bij de grote blazers en oude schokkers wel. Ook was het in die tijd niet ongebruikelijk om een tjalkjacht te voorzien van een kitstuigage. Voor de Alcedo werd daarom een aangepast ontwerp gemaakt, waarbij overigens niet alleen het zeilplan opnieuw werd ontworpen, maar ook het lateraal plan, het onderwaterschip. Een aak van 17 meter heeft zijzwaarden met een aanzienlijk gewicht, die evenmin gemakkelijk met de hand te bedienen zijn. Er werd een ingrijpende stap genomen: de aak werd voorzien van een midzwaard. Een midzwaard op een Lemsteraak was nieuw. Ook deze aanpassing was zowel uit praktische overwegingen als zeiltechnisch goed te verdedigen, maar betekende wel een fundamentele verandering aan het schip. Uitvoeringstechnisch was de inbouw van een midzwaard nog helemaal niet zo eenvoudig. De hoge, stalen zwaardkast kwam immers in het midden van de kajuit op een onhandige plek. Zo ingrijpend als het besluit was een Lemsteraak uit te rusten met een midzwaard, zo beperkt was echter het zichtbare gevolg van die ingreep. Als de zijzwaarden op de aak gehandhaafd bleven, zou het niemand opvallen dat er een midzwaard was aangebracht. Vinke jr. vond deze aanpassingen aan het schip belangrijk, want hij wilde op zee geen onnodige veiligheidsrisico's lopen.

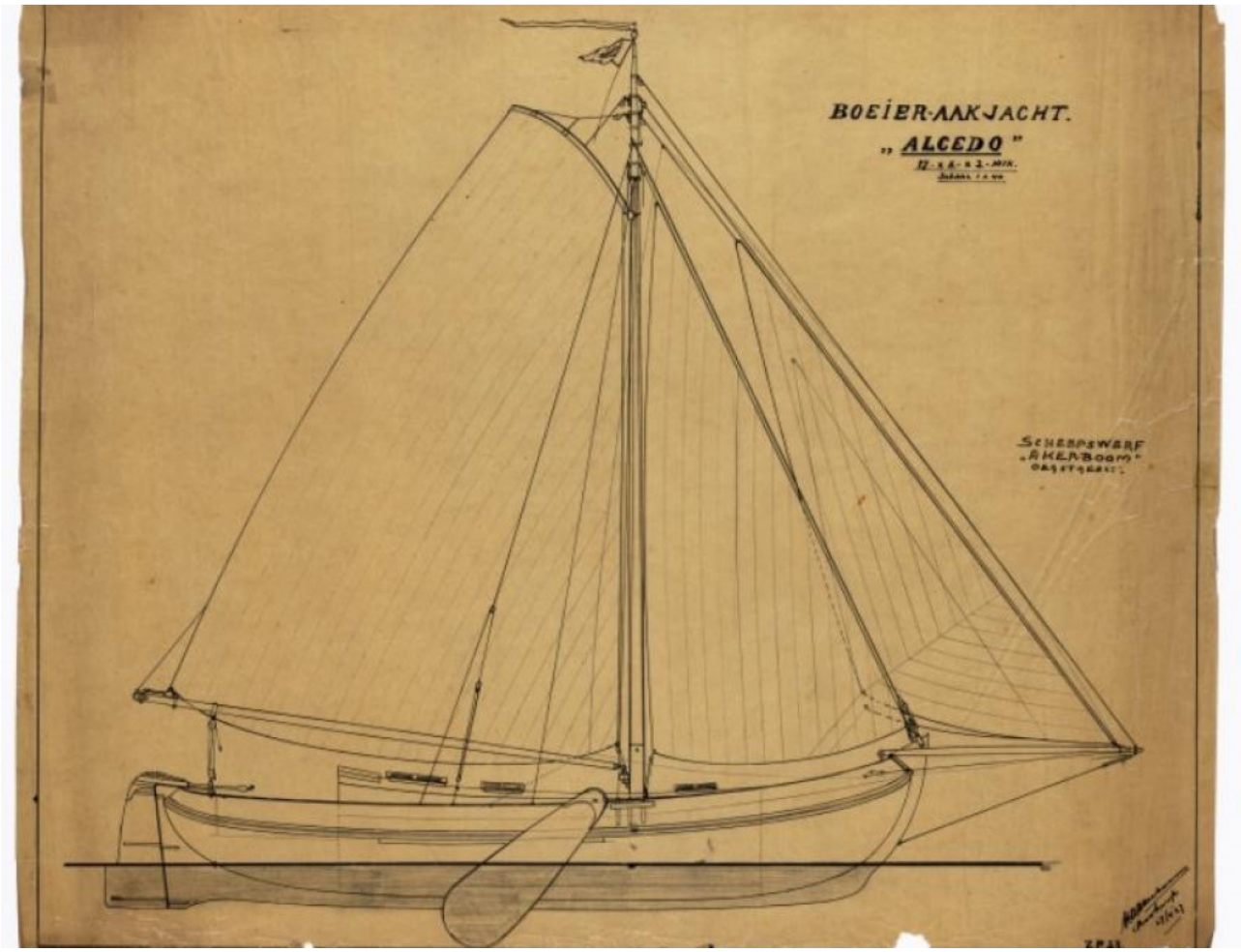


Alcedo II, spantenplan 1927. Naar de reconstructie ervan door Fred Koch.

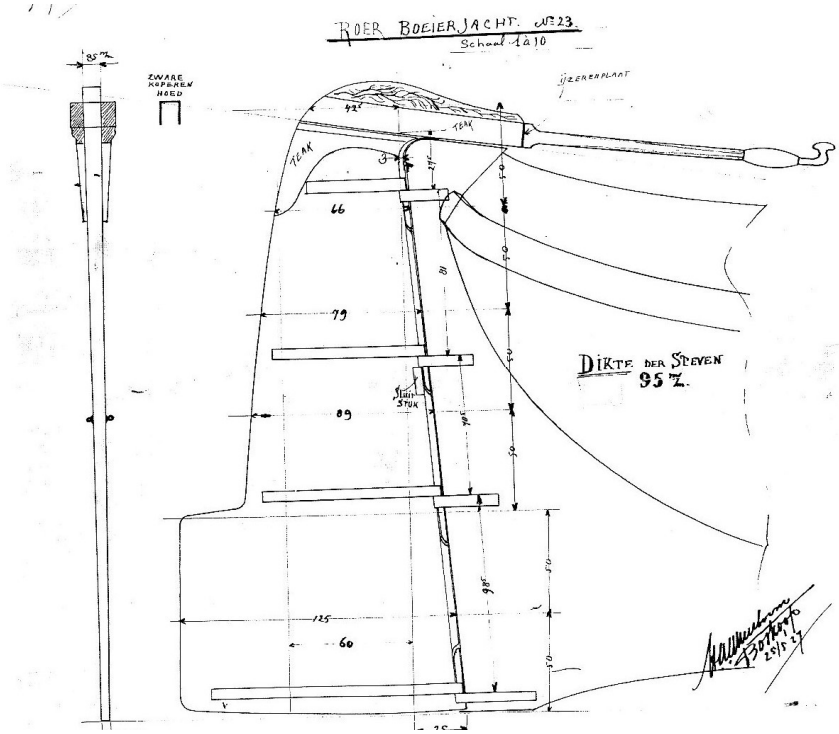
In 1951 werd de aak in nieuwe uitmonstering te koop gezet. Het was zo vlak na de oorlog echter niet de tijd dat kostbare jachten gemakkelijk van eigenaar wisselden. Het duurde tot 1963 voordat er een serieuze koper kwam: C. Sol. Deze liet het schip meten als zeeschip, waarna Toulon, aan de Middellandsezee in het zuiden van Frankrijk, de thuishaven werd. Twee jaren later kwam het schip al weer te koop en in 1966 werd P.J. Zwart de nieuwe eigenaar.

De familie Zwart heeft 19 jaren met de aak gevaren. Het schip heette nu 'De Lachende Beer'. Er werd vooral met de aak op de Middellandse zee gezeild. Na het overlijden van Zwart Sr. nam diens zoon de aak over en toen deze in 1981 overleed, werd het schip door de erfgenamen te koop aangeboden. Het lag toen weer in Nederland, ondermeer aan de Kaag en werd jarenlang verwaarloosd. Na vier jaren kwam er in 1985 eindelijk een koper: de Duitser R.D. Köhn. Deze liet de aak opknappen bij de werf van Stofberg in Enkhuizen en zeilde ermee tot 1996. Door omstandigheden moest hij de aak verkopen. Het schip was er op dat moment niet meer goed aan toe. In 1985 was een deel van het vlak gedubbeld, wat het probleem van een roestend vlak wel enige tijd verhielp, maar uiteindelijk geen afdoende oplossing bleek te zijn. Hoewel de aak niet meer in goede staat verkeerde, werd ze wel verkocht aan een koper die onder de indruk was gekomen van haar prachtige lijnen. Fred Koch werd in 1996 de nieuwe eigenaar, ondanks het feit dat de expert bij de aankoopkeuring zei: "Dit schip is in een zo slechte staat, u moet het maar niet kopen." (Fred Koch, SdZ). Koch liet zich niet uit het veld slaan. Hij kocht de aak en begon met een restauratie van zijn 'Alcedo' die 12 jaren zou gaan duren. Over de praktische en de formele problemen die hij na de koop moest zien op te lossen en de indrukwekkende restauratie van het schip publiceerde hij in de *Spiegel der Zeilvaart* (SdZ, 2011, nr. 9 , SdZ, 2011, nr. 10 en SdZ, 2012, nr. 1).

Tijdens die restauratie, toen het schip gestript was, bleek pas hoe het er werkelijk voor stond: "Alle landen van het onderwaterschip, de waterlijn en delen van het vlak waren gedubbeld. Van buiten zag het vlak er redelijk uit, maar was het van binnenuit doorgeroest. In de voorsteven zaten plekken waar (onder de verf) geen staal meer zat en waar je met je vingers doorheen kon prikken. De (mid)zwaardkast van 10 millimeter dik staal was op sommige plekken nog maar 2 millimeter dik. De geklonken stalen rand onder het houten potdeksel was doorgeroest. De geklonken wangen van de lieren, de zwaardophanging en de mastkoker waren doorgeroest. Het houten berghout was verrot. De houten bakskisten en de houten achterwand van de kajuit waren gammel. Aan de binnenbetimmering was te zien dat het schip een keer op de Kaag was gezonken. De wanden en kasten bestonden voor een groot deel uit gefineerd spaanplaat dat van onderen uit elkaar viel. De techniek (gas, water, elektriciteit en verwarming) was een chaotische troep." (Koch, 2011, nr. 10, p. 29)
Het was dus niet verwonderlijk, dat de keuringsexpert de koop van het schip afraadde. Tegelijkertijd liet Koch zien dat met een grondige restauratie van datzelfde schip weer een indrukwekkende aak te maken is, die door de verzekering als 'nieuw schip' werd geaccepteerd.



Alcedo II, zeilplan 1927 en het "roer van een boeierjacht" uit 1927, Ontwerp Douwe Zijlstra, Amsterdam. Bouw: Scheepswerf Akerboom, Boskoop. (Collectie FSM, Sneek, rechten SSRP)





'De Lachende Beer' onder Duitse vlag (Foto: SdZ, 2011, nr.9)



Alcedo in 2009. (Foto: Ruud Peter). Overigens is ook de aak 'Maria' (ex-Distel) later getuigd als kitsjacht.

Aakjacht Dolfijn

Ontwerp: **Arie de Boer 2 VA** *(zusterschip v. d. Trekvogel, 1913, 8 VA)*
Bouw: **Dirk de Boer, 1929**
Opdrachtgever: **M. Sanders te Amsterdam**

Afmetingen:

Lengte	*17.54*
Breedte	*4.40*
Diepgang	*0.90*

Zeilplan:	
Grootzeil	*88 m2*
Fok	*30 m2*
Kluiver	*32 m2*

Geschiedenis van de aak:

1929	M. Sanders, Amsterdam
1939	J.P. Carp, Rotterdam
1962	H.W. Grimm, Leverkusen
1991	J.W. van der Velden
1998	Mw. C.E. Möller-Nijenbranding-deBoer, Huizen
2011	C. en R. van der Leden, Drachten

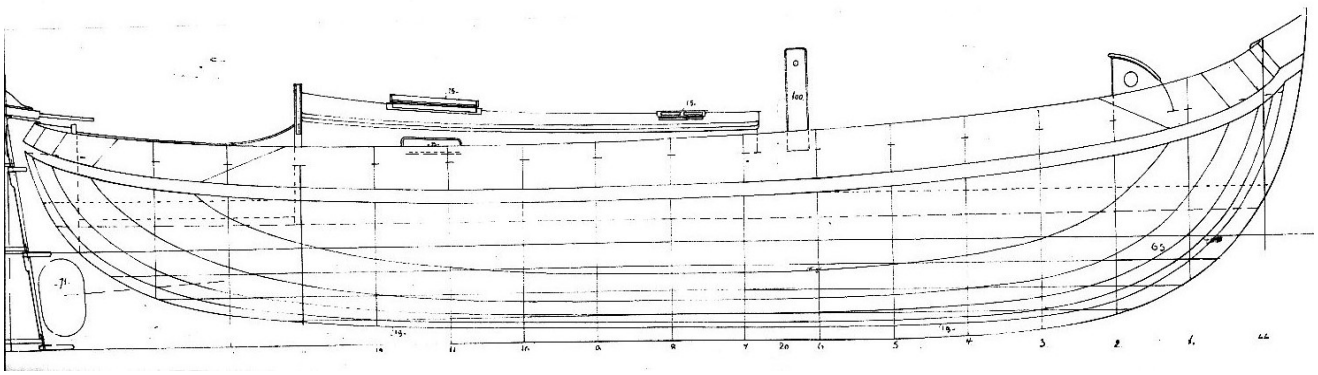
Het Lemsteraakjacht 'Dolfijn' werd in 1929 bij scheepswerf Dirk de Boer in De Lemmer voor f. 30.500.- gebouwd voor M. Sanders uit Amsterdam. De scheepswerf Gebroeders De Boer was in 1925 opgeheven. Dirk de Boer zette het bedrijf voort met zijn zoon Arie. Na vier jaar kregen zij de opdracht een groot aakjacht te bouwen volgens het lijnenplan van de 'Trekvogel' die de gebroeders De Boer in 1913 hadden gebouwd. De 'Dolfijn' zoals het nieuwe jacht ging heten, werd in 1939, tien jaar na de tewaterlating en vlak voordat de oorlog uitbrak, verkocht aan Mr. J.P.Carp, die de aak van 1939 tot 1962 in bezit hield. Hij noemde zijn aanwinst 'Neerlandia'.

De aak was voorzien van een interieur met in het zicht teakhout, met grenen in het zichtbare deel van kasten en alle delen die niet in het zicht vielen van vurenhout. Carp liet de scheepsarchitect H. Kerksen Sr. een ontwerp maken voor de verbouw van de Lemsteraak. Kersken schreef daar later als toelichting bij zijn werk als volgt over: "Het ontwerp van een ombouw van een aak, waarbij de opbouw en de dekken in teak werden uitgevoerd. Duidelijk blijkt uit de tekening hoeveel ruimte en comfort in een dergelijk schip bij verbouwing gecreëerd kunnen worden. Als motor is gekozen een MAN-diesel D 1246, 100 pk, die geplaatst werd onder de vloer van de stuurkuip, hetgeen een ingrijpende verbouwing eiste. Voorts werd ook hier de elektrische installatie aangebracht. Het jacht is uitgevoerd met motorankerlier voor beide ankers. Voor de bediening van alle zeilen zijn de nodige lieren aanwezig. Voor de vaart op de

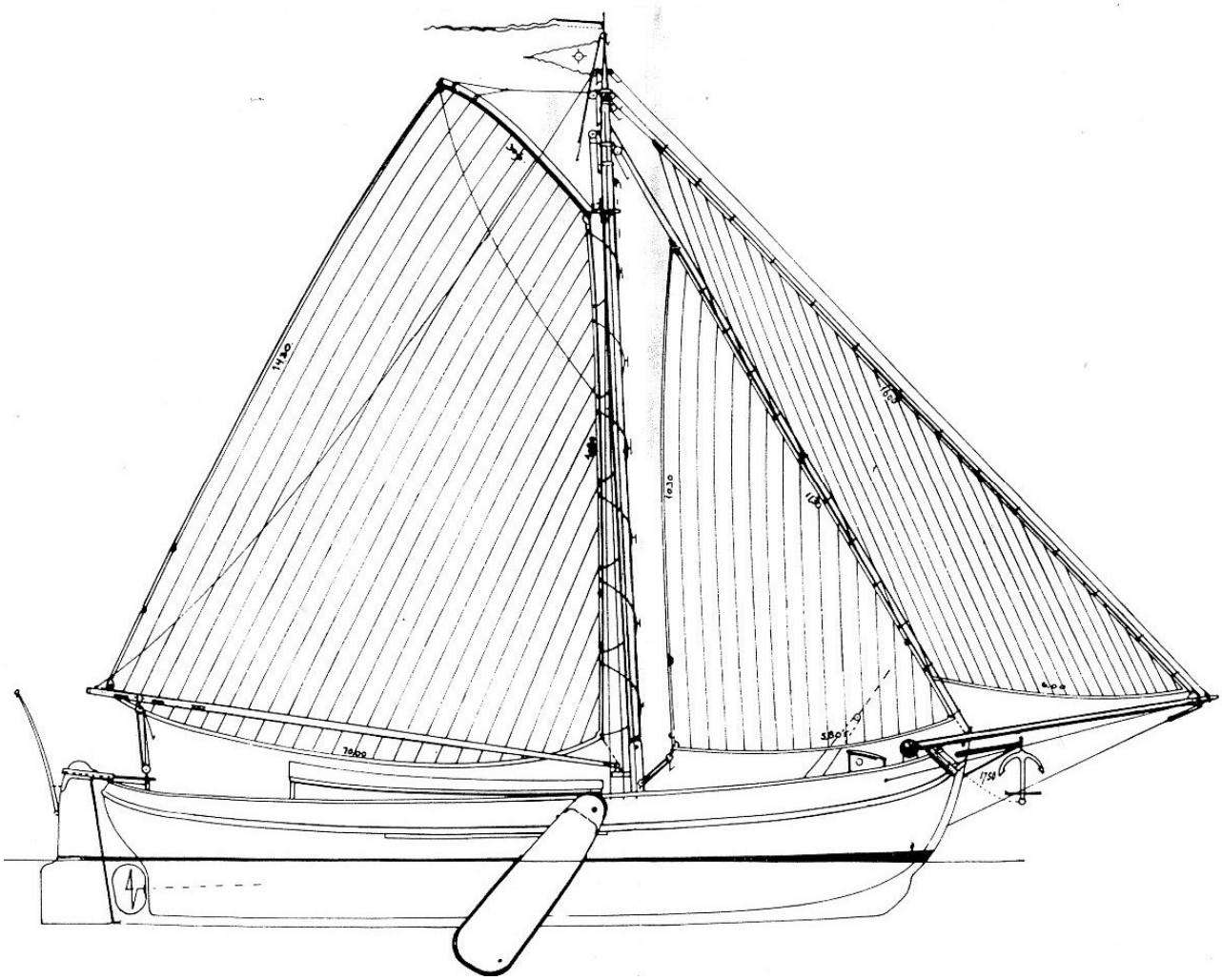
grote rivieren wordt onder motor een snelheid van 14 – 16 km verwacht." (Kersken, 1963).
De architecten F.A. en A. Warners uit Amsterdam werkten in 1942 het inrichtingsplan voor de aak concreet uit. Gedurende de oorlogsjaren zijn een luxueuze betimmering en een geïntegreerd geheel van technische voorzieningen in de aak aangebracht. Daarbij werd in de nieuwe teakhouten roef de salon met het buffet betimmerd met veel teakhout, opgeluisterd met maritieme motieven van ingelegd fineer.

Na de oorlog werd Mr. J.P. Carp beschuldigd van collaboratie met de Duitsers. De aak, die de oorlog in Rotterdam overleefd had, werd geconfisqueerd door de Staat en kwam onder beheer van het Nederlands Beheerinstituut. Jarenlang lag ze in een Amsterdamse gracht en werd ze verhuurd als woonschip. Met de nieuwe inrichting volgens het ontwerp van Kersken was de aak in de naoorlogse tijd van ernstige woningnood, zeker geschikt voor permanente bewoning door een gezin. Naast de ruime salon met buffet was er aan bakboord achter de mast de grote eigenaarshut met twee bedden, een ligbad, een WC en een wastafel. Aan bakboord direct voor de mast de gastenhut met twee bedden en een wastafel. Aan de andere kant van de centrale gang, aan stuurboord, bevonden zich achter de mast twee kleine slaapkamers, ieder voorzien van een wastafel, naast de mast een WC en voor de mast, in het ruime voorschip, het onderkomen voor de zetschipper en een knecht met zitbanken, kasten, twee bedden, bij de mast de grote oven met aan stuurboord de kombuis. Het schip was voorzien van stromend water, van centrale verwarming en elektrische verlichting en voorzieningen als een radio. Het hoefde ook permanente bewoners aan niets te ontbreken.

Na meer dan 15 jaren werd de ondertussen wel verwaarloosde 'Neerlandia' in 1962 verkocht voor f. 45.000.- aan H.W.Grimm uit Hitdorf am Rhein, de directeur van een scheepvaartbevrachtingskantoor bij Leverkusen. Het schip werd grondig verbouwd en opgeknapt. Uiteindelijk kreeg de aak Medemblik als ligplaats. Grimm gaf zijn jacht de naam 'Markab' (naar de heldere ster in het sterrenbeeld Pegasus, de 'bode der goden').



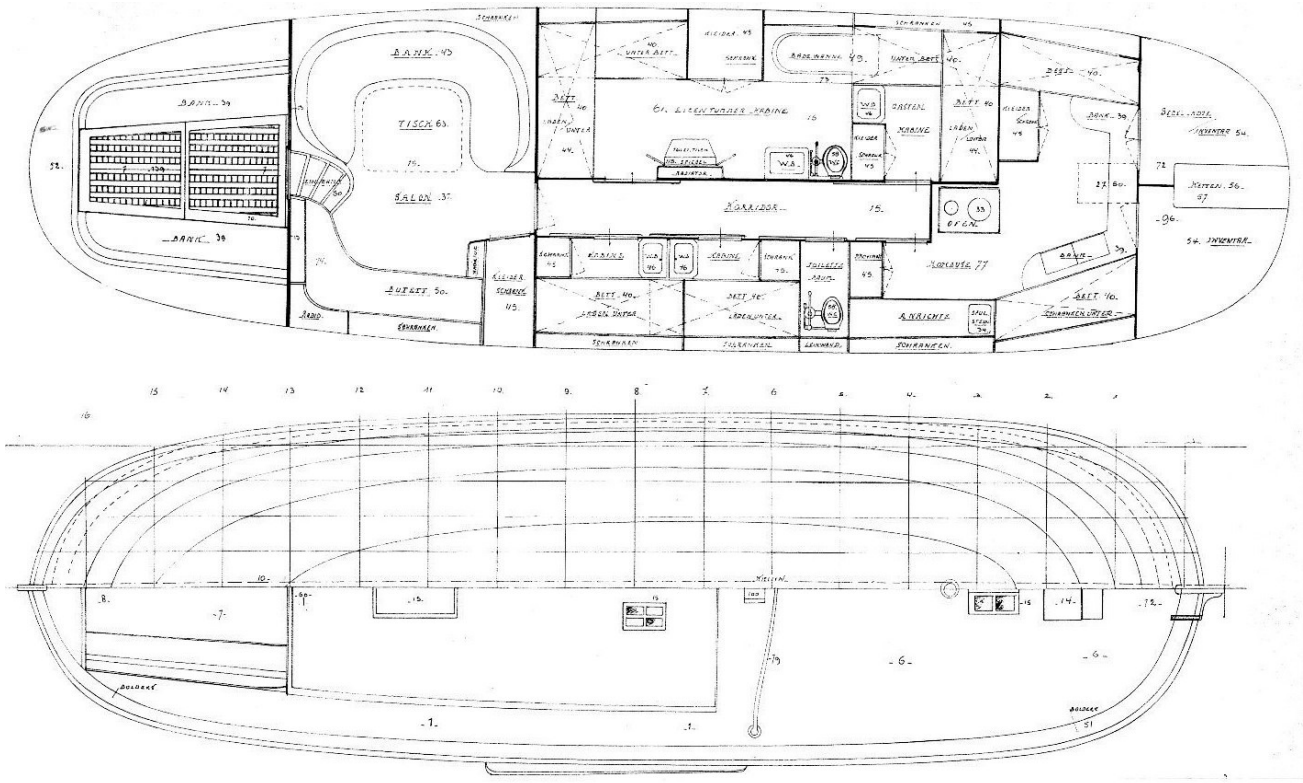
Lijnenplan van de 'Neerlandia': de verticalen laten een aak zien met de traditionele lijnen. Anders dan de snelle, 'geveegde' aken van tegenwoordig. Opvallend is het ontbreken van de loefbieter. Reconstructie: H. Kersken Sr. (Uit: Kersken, 1963)

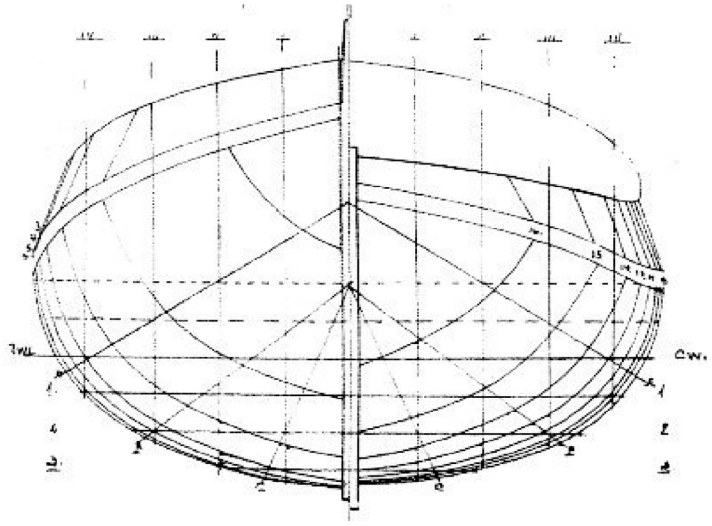


Lemsteraakjacht 'Nerlandia', zeilplan getekend door H. Kersken Sr. Grootzeil 88 m2, fok 30 m2, kluiver 32 m2. Totaal 150 m2.(Uit: Kersken, 1963) Opvallend is de kleine fok die royaal voor de mast blijft en de relatief grote kluiver. In 1997 kreeg de aak een nieuw tuig van 195 m2 (volgens de meetbrief van het KNWV).



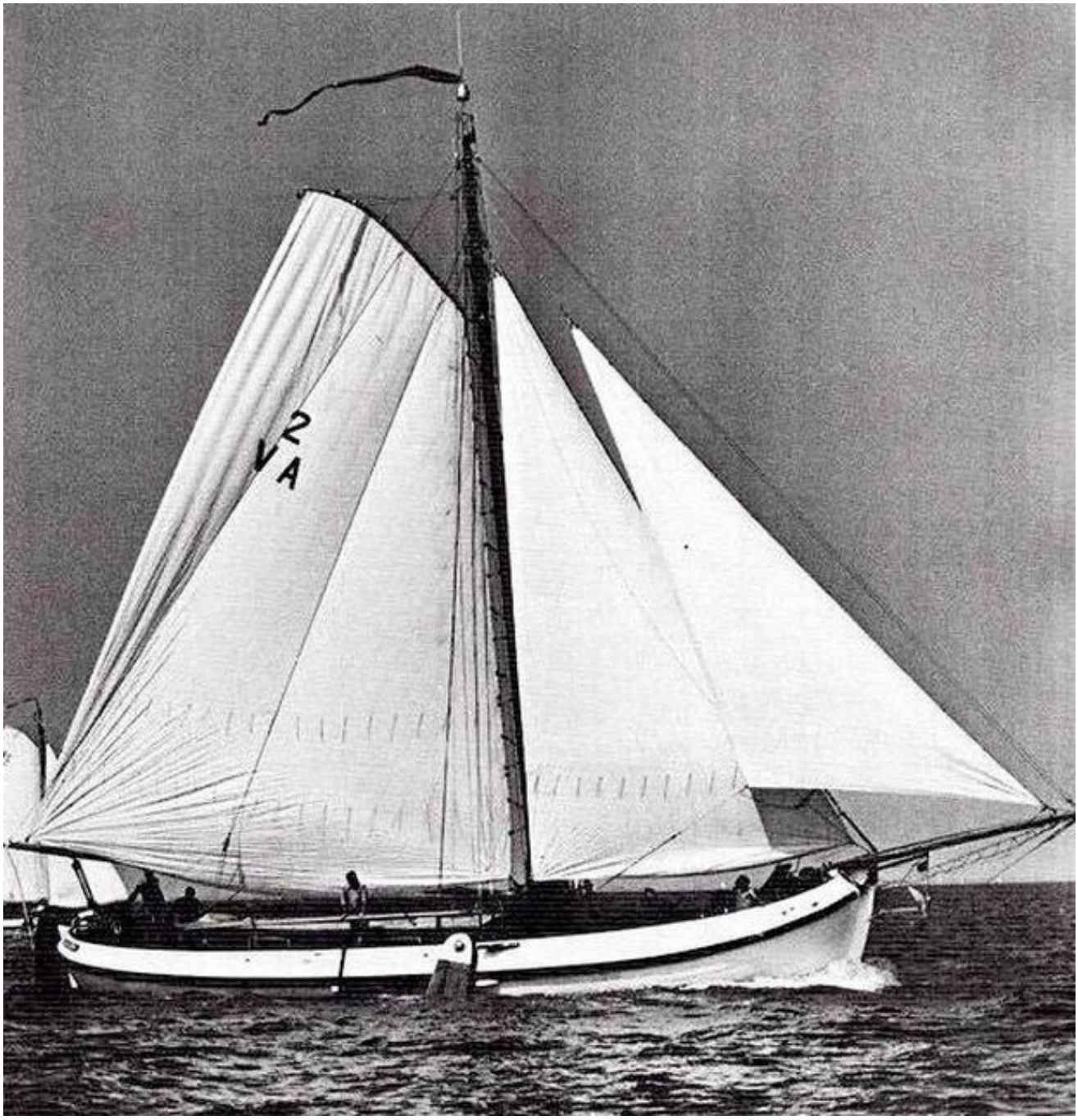
Drachten, 2011. Ook de teakhouten kajuit komt in aanmerking voor een grondige opknapbeurt. (Foto: D.H.)


BANK
TISCH
SALON
BANK
BANK
SLAAPKAJUIT
KAJUIT
KAJUIT
K



Lemsteraakjacht 'Neerlandia': het spantenplan met het halfronde grootspant, dat zo kenmerkend is voor de grote De Boer aken. Reconstructie H. Kersken Sr. (Uit: Kersken, 1963) Ook het plezieraakje Orion heeft deze halfronde spantvorm zonder kim. Dat geheel in tegenstelling tot de visaken van de Gebroeders De Boer. Die hebben een plat vlak met duidelijke ronde kim. De visaken hebben daarmee een grotere vormstabiliteit en steken minder diep. Ook illustreert het mijn stelling dat de plezieraken van De Boer niet afgeleid zijn van de visaken, maar zelfstandige ontwerpen zijn ('pleziervaartuigen', 'boeiers', 'Lemsterjachten'). Zij komen voort uit de grote boeieraken en zijn geen luxe visaken. Onder: De Dolfijn tijdens een wedstrijd in 1934.





De 'Markab' (2 VA) in de wedstrijd. Het tuig lijkt daarvoor allesbehalve optimaal getrimd te zijn.

De romp was bij aflevering in 1929 onder water twee keer in de koolteer gezet. Boven water was de romp van vier lagen verf voorzien en van binnen één maal in de ijzermenie. De roef werd aan de buitenkant gevernist. De stuurstoel was voorzien van teakhouten banken met kastjes. De vloer was van vier cm. dik teakhout en daaronder werd een 25 pk. sterke vier cylinder Sterlingmotor geplaatst.
De voorkajuit (voor het personeel) was iets eenvoudiger afgetimmerd met vurenhout. De kombuis was voorzien van een geëmailleerde gootsteen, een kunstgranieten aanrecht, een fornuis, een waterpomp en een onderwaterlijncloset.



Het Lemsteraakjacht 'Neerlandia' (ex-Dolfijn) met het voor die tijd kenmerkende lage, brede tuig.



De Lemsteraak 'Trekvogel' (de oudere zus van de Dolfijn).

In 1991 werd de 'Markab' verkocht aan J.W. van der Velden. Deze liet in 1996 het jacht taxeren i.v.m. een financiering en assurantie. De aak werd beoordeeld als 'een perfect gerestaureerd vaartuig'. De dagwaarde werd op f. 1.100.000.- gesteld.
In 1997 werd een zeilprestatieberekening voor de aak gemaakt door Ir. P. van Oossanen. Bij de computerberekeningen werd het lijnenplan gebruikt dat H. Kersken Sr. van de aak had gemaakt. De 'Markab' bleek een zeer stabiel schip te zijn. De aanvankelijk berekende waterverplaatsing van 65 ton werd gecorrigeerd naar 41.9 ton. Met een aanzienlijk groter zeiloppervlak zouden de zeilprestaties volgens Van Oossanen zondermeer verbeteren. Dat jaar kreeg de 'Markab' een nieuw tuig dat 30% groter was dan het oude tuig.
In 1998 liet Van der Velden het schip nogmaals taxeren i.v.m. eventuele verkoop. De waarde werd op niet meer dan f. 300.000.- gesteld. Uiteraard was de jachtmakelaar het niet eens met deze 'lage' taxatie. Hij bestreed de getaxeerde waarde niet, maar vond dat een jacht met deze statuur een positie in de markt had dat het niet door de prijs 'in handen van doe-het-zelvers' mocht kunnen vallen. Hetzelfde jaar werd de aak verkocht aan mevr. C. E. Möller-Nijenbranding-de Boer voor f. 800.000,- Zij liet het aakjacht voor f. 250.000,- grondig opknappen. De reservezwaarden van het Lemsteraakjacht 'Trekvogel' werden geruild voor de iets aangetaste zwaarden van de 'Dolfijn'. Die zouden 5 jaar bewaard blijven (bij de gerenommeerde jachtwerf Stofberg, aan de zuidkant van Enkhuizen) als reservezwaarden voor beide jachten. De 'Trekvogel' is immers een aakjacht van de Gebroeders de Boer uit 1913 met dezelfde afmetingen als de Dolfijn uit 1929. De 'Dolfijn' kan gezien worden als het jongere zusje van de

'Trekvogel'. Toen de restauratie in 1999 voltooid was, werd er een groot feest gehouden. Mw. Cornélie Möller gaf de aak de eerste naam 'Dolfijn' terug.



Zaandam, 2000. De pas gerestaureerde aak 'Dolfijn' wordt gewogen voor de nieuwe TVF van de KNWV.

De nieuwe eigenaresse was de weduwe van de Amsterdamse vioolbouwer Berend Max Möller, die in 1989 bij een roofoverval in zijn villa in Huizen om het leven kwam. In 1999 meldde zij de grondig opgeknapte 'Dolfijn' aan bij de Stichting Stamboek van Ronde en Platbodemschepen. De 'Dolfijn' kreeg een ligplaats in Muiden, bij de Koninklijke Nederlandse Zeil- & Roeivereniging. In de winter werd het schip onderhouden bij Van Leest Scheepsbouw BV in Warmond.

Na de grote opknapbeurt in 1998/1999 bleken er jaarlijks nog flinke sommen geld nodig te zijn voor het onderhoud van de aak. Die kosten bedroegen gemiddeld zo'n € 50.000,- per jaar inclusief het liggeld voor de zomer en de kosten van de winterberging. De investeringen in de aak waren sterk gericht op de uiterlijke aspecten van het jacht, op het schilderwerk, de voorzieningen en installaties aan boord en het instrumentarium. Er werd relatief weinig geld uitgegeven om de bij technische taxaties geconstateerde gebreken aan de romp afdoende te verhelpen. Al spoedig waren er opnieuw problemen met roestvorming achter de houten kluisborden, onder het teakhouten potdeksel, achter het houten berghout en onder de betonballast op het vlak werden niet grondig genoeg aangepakt, evenmin als de lekkage van de teakdekken door krimpscheurtjes in het rubbercompound van de deknaden. Dat alles ondanks de toch vrij grondige restauratie bij Van Leest.

De 'Dolfijn' kwam weer in de verkoop, toen in 2006 de nieuwe partner van mevr. Cornélie Möller, Ariën van Vemde uit Zürich met wie zij met de aak voer, kwam te overlijden. Eerst lag het schip bij de Jachtwerf Van Leest in Warmond, maar nog

datzelfde jaar ging de aak naar de akenmakelaardij van Dirk Blom in Workum. Mevr. C.E. Möller-Nijenbranding-de Boer liet in 2007 in Workum een conditiekeuring uitvoeren, waarbij werd vastgesteld, dat de aak in een matige conditie verkeerde. Er was sprake van ernstige roestvorming en van lekkages door de naden van de teakdekken van het dek en de opbouw. De vraagprijs voor de aak werd gesteld op € 300.000.- Vervolgens duurde het enige jaren voordat er kopers waren. In 2011 was het zover. Cock en Ria van der Leden uit Drachten kochten de aak voor de helft van de vraagprijs. Ze voeren het schip naar Drachten, waar het een grote opknapbeurt krijgt waarbij tenminste ook het vlak vernieuwd zal worden.



Drachten, 2011. De 'Dolfijn' ligt voor de kant bij de scheepswerf 'Het Buitenstvallaat'van Haiko van der Werff. In 1917 liep hier de 17 meter lange Lemsteraak 'De Brave Hendrik' (ontwerp D. Zijlstra) van stapel. Nu zal de werf de restauratie van het vlak aan de aak 'Dolfijn' uitvoeren. (Foto: Dirk Huizinga)

De betonballast werd verwijderd van het vlak, zodat de kwetsbare plekken in de staalplaten gerepareerd konden worden. Vooral in de kop zaten de zwakke delen. Daar zijn meters staalplaat van het vlak vernieuwd. In het achterschip was het staal onder het beton beter dan was ingeschat. Vooral langs de randen waar het beton had gezeten tot aan de waterlijn waren diverse plekken die weggesneden moesten worden en vervangen werden door nieuwe staalplaat. Het berghout werd op de zwakke plekken verwijderd evenals de kluisborden met de slemphouten. Het staal achter het hout werd tegen roest behandeld en het hout waar nodig vervangen. Ondertussen werd het gelakte hout van kajuit, kuip en potdeksel ontdaan van oude laklagen, waar nodig gerepareerd en opnieuw in de lak gezet. De ijzeren romp werd van binnen tegen corrosie beschermd en geïsoleerd met PUR-schuim, waarna de wederopbouw van het interieur kon plaatsvinden.



Drachten, 2011. Het verwijderen van de betonballast van het vlak van de Dolfijn wordt bemoeilijkt vanwege de stroken ijzer en de ponsdoppen in het beton en de later aangebrachte laag epoxyhars op deze ballast. (Foto: Dirk Huizinga)

Cock en Ria van der Leden werkten de hele winter aan de afwerking van het schip. Toen de romp gerefit was, kon begonnen worden met de inbouw van nieuwe installaties, van een hydraulisch systeem en van het gedeeltelijk vernieuwde interieur. In het voorjaar van 2012 kon de aak weer te water en werd daar verder afgewerkt. Na deze grote opknapbeurt kon het schip weer bewonderd worden. Bijvoorbeeld om het opvallend fraaie messingbeslag en de opnieuw van bladgoud voorziene details bij onder meer de kluisborden, het uiteinde van de giek, de vlaggenstok en de mastwortel. Het klassieke Lemsteraakjacht in luxueuze uitvoering is hiermee voor de komende decennia als cultureel erfgoed behouden gebleven. Die zomer werd met het schip de havens bezocht waar het voorheen zo'n bekende verschijning was. De oudere watersporters herkenden de 'Dolfijn' ogenblikkelijk. In 2020 werd de Dolfijn verkocht en verhuisde naar Amsterdam.



Drachten, 2011, de hak van het roer was toe aan nieuw hout.



Drachten, april 2012. Het restauratiewerk aan de romp is voltooid. Jachtwerf Van der Werff heeft ongeveer de helft van het vlak vervangen. Alle betonballast is verwijderd. De romp is van binnen schoon gemaakt, geschilderd en geïsoleerd. Het buitenwerk is opnieuw in de lak gezet. Zonder ballast ligt de aak 30 centimeter hoger in het water. Als het schip is opgetuigd, moet er dus weer ballast aangebracht worden. Ondertussen worden de installaties vernieuwd en wordt alle bedrading vervangen. Ook is er een boegschroef aangebracht.







Drachten, Buitenstvallaat, april-mei 2012. De Dolfijn wordt afgewerkt en opgetuigd. (Foto's Dirk Huizinga)









Aakjacht Schollevaer II

Opdrachtgever: **W. Bruynzeel, Zaandam**
Ontwerper: **H. Kersken Sr. , Aalsmeer**
Bouw: **Gebroeders De Vries, scheepswerf De Vlijt, Aalsmeer**
Afmetingen:

Lengte 13.85 m.
Breedte 4.35 m.
Diepgang 0.97 m.

Zeilplan 112 m2

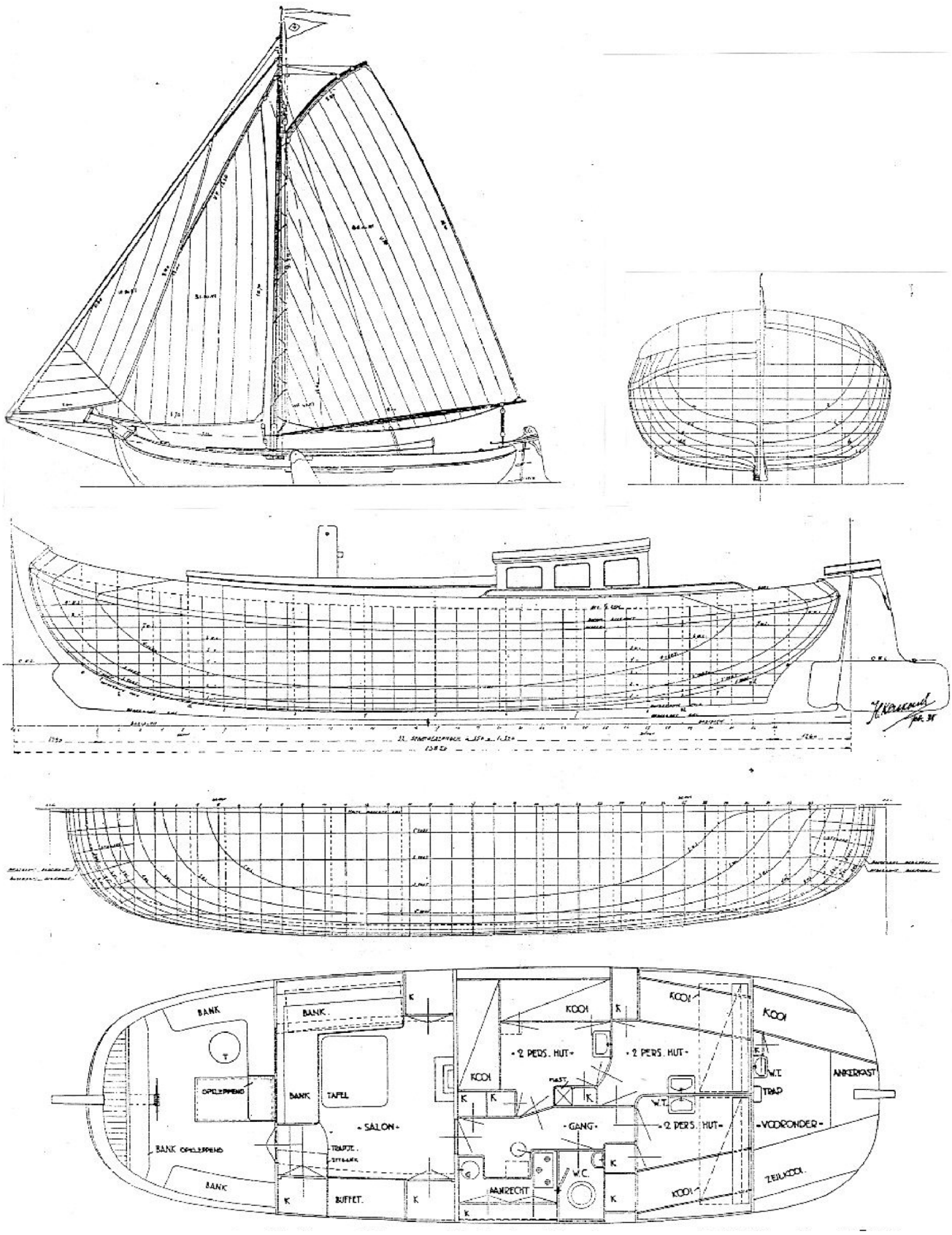
Grootzeil	*65 m2*
Fok	*31.5 m2*
Kluiver	*15.5 m2*
Vissermansfok	*43 m2*

Bouw: *De gangen waren boven de waterlijn 5 mm dik en onder de waterlijn 6 mm. Onder de waterlijn is het schip gelast en boven de waterlijn geklonken, een keuze die aan het einde van de dertiger jaren vaker werd gemaakt. Niet omdat lassen een gladder onderwaterschip geeft, want dat is niet zo. Lassen zorgt wel voor een waterdichte romp, waar geklonken schepen wel eens problemen willen geven.*

Geschiedenis van de aak:

De eerste Lemsteraak van de familie Bruynzeel, die ook de naam 'Schollevaer' droeg, was gebouwd in 1930. Dit schip was voor de eigenaar W. Bruynzeel uit Zaandam wat te klein geworden. Hij liet de ontwerper van zijn eerste aak, H. Kersken Sr. uit Aalsmeer, daarom in 1938 een iets grotere aak ontwerpen die de naam 'Schollevaer II' kreeg. Kersken stond bekend om zijn bijzondere ontwerpen van Lemsteraken. Het waren schepen met grote, doorgetrokken kajuiten, schepen met een V-vormig grootspant en een ondiepe kiel, schepen die volwaardig als motorschip gemotoriseerd waren en altijd tekende hij zijn aken met gepiekte spanten in de kont. Dat maakte het gemakkelijker de schroefaskoker diep in het schip aan te brengen, om de schroef voldoende diep in het water te krijgen.

Zijn eerste ontwerp van de 'Schollevaer II' werd iets aangepast. Het dekhuisje dat Kersken tekende, vond de opdrachtgever wel een bijzonder idee, maar minder goed passen op zijn nieuwe aak. Dat idee is daarom weer geschrapt. Wel bleef de bijzonder ver doorgetrokken kajuit gehandhaafd. Doordat de Schollevaer II geheel van staal is gebouwd, werd het mogelijk de mast op de kajuit te plaatsen en de kajuit tot ver op het voordek door te laten lopen.
De 'Schollevaer II' werd gebouwd door de Gebroeders De Vries van scheepswerf De Vlijt in Aalsmeer. De familie Bruynzeel verkocht de aak in 1963 naar Amerika. Eind jaren tachtig kwam het schip terug naar Nederland.



Lemsteraak 'Schollevaer II', ontwerp H. Kersken Hzn. Lengte 13.85 m., breedte 4.35 m., diepgang 0.97 m. Zeilplan 112 m2. Grootzeil 65 m2, fok 31.5 m2, kluiver 15.5 m2 (Uit: Van Kampen, 1945, p.262,263) Kenmerkend voor aakontwerpen van Kersken is de gepiekte spantvorm in de kont, alleen zichtbaar onder water.



Aalsmeer, 1938. De Schollevaer II na de tewaterlating. (Foto: Gebr. De Vries, scheepswerf De Vlijt)



Lemsteraak 'Schollevaer II' van W.Bruynzeel.



Amsterdam, 1938. Lemsteraakjacht 'Schollevaer', ontwerp H. Kersken. De kajuit is tot ver op het voordek doorgetrokken. (Foto: Gebroeders De Vries, Scheepswerf De Vlijt)



De Schollevaer II met een modern, hoog en vlakgesneden tuig. (Foto: Theo Kampa)

Aakjacht De Pijlstaart, een teakhouten aak

Ontwerp: **J.P.G. Thiebout**

Afmetingen: Lengte: 15,35 meter breedte 4,90 meter
Eerste eigenaar: **J.M.C. Brugma, Den Haag**

Bouw: Werf **De Ouder Amstel,** (van Thiebout): 1918 – 1919
Geschiedenis:

De ontwerper Thiebout staat bekend om zijn eigenzinnigheid. Hij ontwierp tal van bijzondere jachten, waarbij hij steeds zocht naar ongebruikelijke verbeteringen. Een zeeschouw met een midzwaard, een schoenertje met spriettuig, een soort platbodem om solo mee te zeilen of ….een aak van teakhout… Die houtsoort was zeker ook in die tijd zeer kostbaar, maar ook sterk en duurzaam. De traditionele platbodems werden echter van eikenhout gebouwd en niet van teak en dat had een reden. Eikenhout was voor Nederlandse scheepsbouwers niet alleen gemakkelijker te verkrijgen, maar ook heel geschikt voor de bouw van ronde jachten, doordat de eiken gangen zich goed met de techniek van 'branden' laten buigen. Dat lukt niet met teakhoutengangen. De teakgangen bogen niet, maar braken. Ten einde raad heeft Thiebout het ontwerp zo aangepast, dat de aak wel van teakhout te bouwen was. Het werd dus een aak met wat minder rondingen dan wij van een Lemsteraak verwachten.

J.M.C. Brugma, de opdrachtgever van de aak, overleed voordat het schip werd opgeleverd. De nieuwe eigenaar werd L. Pieters die er diverse wedstrijden mee zeilde. Hij deed het schip in 1931 van de hand, toen de economische recessie zich deed gelden. Een Engelse firma was de koper en de aak kwam te liggen in de Middellandse zee bij Monte Carlo. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het schip rond Sicilië gebruikt en na de oorlog werd de aak gerestaureerd op de werf van de Italiaanse marine. Het boeisel werd verhoogd, evenals de kajuit en geheel witgeschilderd vaart ze rond 1950 weer op de Middellandse zee. Eind zestiger jaren werd ze gekocht door M. Rademakers die een woning en een motorjacht had in Cap d'Antibes, waar de aak aanmeerde. Ze was te koop en tot die koop werd snel besloten. Rademakers bracht de Pijlstaart terug naar Nederland voor een opknapbeurt. Die renovatie werd uitgevoerd door Stofberg. In 1972 kocht P.P.J.M. Erens uit Hilversum de gerestaureerde Thibaut-aak en hij liet er een beter passend tuig opzetten door Van der Neut en Molenaar. De aak werd drie jaren later verkocht aan J. Boel uit Kraggenburg. De nieuwe eigenaar wilde het jacht in laten schrijven bij het SSRP, het was immers een Lemsteraak, maar dat lukte niet direct. Bij de criteriumcommissie van het Stamboek was men niet erg gecharmeerd van de eigenaardigheden van dit Thieboutontwerp. Echter, in 1920 was de aak officieel als 'Lemsteraak' ingeschreven bij de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging De Maas in Rotterdam. Op grond daarvan mocht de Pijlstaart uiteindelijk toch in het stamboek worden opgenomen. Ondanks de diverse

opknapbeurten die deze aak had ondergaan, bleef het een schip dat veel onderhoud nodig had. In 1989 overleed Joannes Boel en bleef de aak liggen bij Werf Het Kromhout in Amsterdam. Doordat niemand meer voor het schip zorg droeg, geraakte het in een deplorabele toestand. Ivon en Rob van Leyenhorst hebben zich tenslotte over de aak ontfermd en begonnen aan een enorme restauratieklus, die echter met succes werd afgerond. In 2004 ging de aak weer over in andere handen. Karen en Robert Adrichem uit Heeg werden de nieuwe eigenaars. In 2020 was het echter weer zover, dat het schip in zwaar verwaarloosde toestand op een nieuwe eigenaar wachtte. Die zomer werd het schip op de Langeweerderwielen achtergelaten op een ondiepe plaats in een bedroevende toestand. Opgeruimd in 2021 door PWS.



De Pijlstaat in de twintiger jaren en de Pijlstaart honderd jaar later, te koop.





De Pijlstaart in 1999 tijdens de Harlingen - Terschellingrace. (Foto: Hajo Olij)



De Pijlstaart werd in de zomer 2020 op de Langweerder wielen als wrak achtergelaten. (Foto: D.H.)





Langweerder wielen 2021. Het wrak van de Pijlstaart wordt door PWS opgeruimd. Kosten 6500 euro.

7. Lemsteraakjachten na de Tweede Wereldoorlog

De traditionele platbodemjachten waren bedoeld als 'plezierjacht'. De boeier heeft historisch gezien daarin een voortrekkersrol gespeeld. De maatschappelijke elite die zich een boeier kon veroorloven, gebruikte het schip (met zetschipper en knecht) voor dagtochtjes bij mooi weer. Het ging niet alleen maar om gezelligheid en pronkzucht. De watersportverenigingen organiseerden ook zeilwedstrijden, 'hardzeilerijen', waarbij met ondermeer de boeiers gezeild werd op het scherp van de snede. Zo'n zeilwedstrijd was niet voorbehouden aan de welgestelden die zich een plezierjacht konden veroorloven. Beurtschippers, vrachtzeilers en vissers deden evengoed mee met hun veerscheepjes, hun visaken en skûtsjes.
Die traditie van wedstrijdzeilen raakte na de oorlog wat in de vergetelheid, toen grotere groepen watersporters zich een platbodemjacht aanschaften om vooral lekker te varen en langere tijd op het water rond te trekken. Er ontstond een kloof tussen wedstrijdzeilers en toerzeilers, die ook met woorden werd onderbouwd. Toerzeilers voelden zich completere schippers. Zij spiegelden zich aan de schippers van de binnenvaart. Veiligheid ging voor hen boven snelheid. Bij de wedstrijdzeilers zou het om een meer eenzijdige vorm van varen gaan. De wedstrijdzeiler wilde in een krachtmeting op het water met zijn boot de snelste zijn, waarbij de snelheid wel eens belangrijker was dan de veiligheid. Na de wedstrijd was voor hem het varen in beginsel weer afgelopen.

Hoe herkenbaar ook in de zestiger jaren, het onderscheid tussen toerzeilers en wedstrijdzeilers vervaagde, toen toerzeilers zich helemaal niet afkerig betoonden om ook eens een wedstrijd te zeilen. Ook met hun platbodems. Ook met hun Lemsteraken. Bovendien ging de identificatie van toerzeilers met de beroepsschippers zo vanaf 1970 geleidelijk verloren. De jongere schippers van de vrachtvaart kwamen niet meer voort uit de zeilerij. De massaliteit van de recreatievaart maakte de plezierschippers bovendien anoniem. Er groeide tijdens de zomermaanden door de drukte op het water zelfs een spanningsveld tussen enerzijds de beroepsvaart die voer met steeds grotere en snellere schepen en anderzijds de pleziervaart die tijdens de zomermaanden in steeds grotere getale, maar zonder al te veel ervaring, het water op ging. Het was al spoedig niet langer vanzelfsprekend dat schippers van beroepsvaart en pleziervaart elkaar op het water groetten. Wie voor z'n plezier met een jachtje het water op ging, die behoorde voor de beroepsschippers tot een categorie varensgasten waar hij zich, met alle sympathie, ook wel eens aan ergerde. Ook de traditionele toerzeilers waren daarmee willekeurige watersporters geworden.

De groep van akenzeilers kwam uit een traditie van voornamelijk toerzeilers, maar dat veranderde. Deze zeilers wilden met hun nieuwe schepen de krachten onderling wel eens meten en daarmee opende zich een nieuwe wereld. Bovendien kwamen er nieuwe akenzeilers op het water die geen band hadden met de traditie van toerzeilen. Zonder gebondenheid aan tradities zorgden zij voor een open toekomst met nieuwe mogelijkheden. Als wedstrijdzeiler wilden zij winnen, anders hoefden ze niet mee te

doen. Het schip moest dus in optimale staat worden gebracht. Glad onder water, het tuig goed getrimd en de bemanning getraind.

Al spoedig werd duidelijk dat een goede trim alleen niet genoeg was. Bij weinig wind kon je meer zeil voeren dan bij harde wind. Weinig wind vroeg ook om andere zeilen dan harde wind, licht en bol in plaats van stevig en vlak. Om goed aan de wind te zeilen, moest het voorstag snaarstrak staan, wat op platbodems zonder bakstagen niet gebruikelijk was. De schootogen van de fokkenschoot moesten verplaatsbaar zijn om de spanning op onder- en achterlijk van de fok bij alle koersen optimaal te kunnen reguleren.

Ook dat was op platbodems niet gebruikelijk. Bovendien bleek het rendement van een smal en hoog tuig bij gelijk zeiloppervlak duidelijk hoger te zijn dan van een laag en breed tuig, terwijl de traditionele tuigvorm juist laag en breed was. Er kon met het tuig dus nog flink geëxperimenteerd worden om het schip zo snel mogelijk te laten varen. Moderne ontwerpers van Lemsteraken voorzien hun schepen van smalle, hoge tuigen, waardoor hun aken er fundamenteel anders uitzien dan de traditionele aken met hun lage, brede tuigen. Zelfs de effectiviteit van het roer kwam voor verbetering in aanmerking. Er varen nu wedstrijdaken waarbij de vingerlingen volledig verticaal zijn geplaatst, waardoor het voorste deel van het roerblad voor de roerkoning draait. Zo wordt een modern effectief balansroer gerealiseerd op een traditioneel jacht. Ook werden de rompvormen kritisch met elkaar vergeleken. Het was als bij het skûtsjesilen in Friesland. Er waren schepen die snel zeilden en schepen die onder alle omstandigheden langzamer waren. Dat lag niet aan de schipper, maar aan de vorm van het onderwaterschip. Schepen die gemakkelijk over het water gleden, deden het beter dan schepen die er doorheen ploegden.

De zeiler die met zijn Lemsteraak wel eens een wedstrijd wilde winnen, die moest dus zorgen voor een schip met een geveegd onderwaterschip, waarvan de lengtelijnen soepel meegaan met het wateroppervlak. Bij een snel skûtsje leek het wel of het schip boven op het water lag. Het kwam zo vlak uit het water omhoog, dat het punt waar de romp in het water verdween en achter het water weer losliet nauwelijks vast te stellen was. Een Lemsteraak met zulke soepele vormen zou dus ook sneller moeten zijn dan een aak die de kop meteen diep in het water steekt en waar de kont vrij abrupt uit het water omhoog komt.

Met zulke overwegingen werd het tijd voor proefondervindelijk onderzoek. Hoek Design uit Edam was het eerste jachtarchitectenbureau dat de zeilprestaties van Lemsteraken probeerde te verbeteren door verschillende ontwerpen te testen en de resultaten daarvan met elkaar te vergelijken. De tuigvormen konden getest worden in de windtunnel, de rompen in een sleeptank, maar de tijden waren ondertussen veranderd. De computer had in de jaren tachtig zijn intrede gedaan. Er werd speciale software ontwikkeld, afgestemd op de typische vormen van de Lemsteraak, waarmee virtueel, op de computer, de prestaties van een bepaalde vorm berekend konden worden. Een en ander mondde uit in 'Velocity Prediction Programmes' (VVP).



Lemmer, 2011.De Lemsteraak 'Papegaai', ontwerp: Hoek Design. Lengte 16.50 meter. (Foto: Hajo Olij)

Daarmee werden de effecten van vormveranderingen in het ontwerp doorgerekend en kon een onderbouwde inschatting worden gemaakt van de vaareigenschappen als het schip volgens dat ontwerp gebouwd zou worden. Belangrijk was ook een

berekening te maken van de rompweerstand onder helling. Een zeilschip vaart immers lang niet altijd rechtop en kenmerkend voor aakachtigen is, dat onder helling de brede boeg in het water wordt gedrukt. Om de weerstand daarvan zo gering mogelijk te maken, moet de ontwerper vooral de kop van een aak zorgvuldig vormgeven. Computers kunnen daarbij goede diensten bewijzen. Met dergelijke hulpmiddelen is het mogelijk redelijk betrouwbare inschattingen te maken van de prestaties van een ontwerp, zonder eerst een duur schip te laten bouwen. Overigens wordt daarmee vaak bevestigd, wat vanuit de praktijk al jaren bekend was, maar nog niet gekwantificeerd kon worden. Bijvoorbeeld dat het vaarwater van invloed is op de kwaliteiten van een scheepsvorm. Snel varen op ondiep water vraagt een andere scheepsvorm dan snel varen op diep water. In smal en ondiep water kan een schip met veel waterverplaatsing alleen maar langzaam varen. Bovendien blijkt de optimale rompvorm afhankelijk te zijn van de feitelijke snelheid van het schip. Bij lage snelheden spelen andere factoren een rol dan bij hoge snelheden. Bij lage snelheden is de rompvorm niet zo belangrijk. Iedere zeiler weet dat bij blakte iedereen stilligt en dat bij weinig wind de voortgang meer te maken heeft met het gewicht van het zeilschip en het nat oppervlak, dan met een spitse kop. Bij harde wind en hoge snelheden ligt dat totaal anders.
Met dergelijke inzichten begon een nieuw tijdperk bij de Lemsterakenbouw, wat vooral aantrekkelijk was voor wedstrijdzeilers die steeds sneller wilden, maar waar ook de toerzeilers van profiteerden. Ook voor hen blijft het aantrekkelijk met een goed en snel zeilende aak te varen. Op het water door ieder ander jachtje voorbij gelopen te worden, vindt geen enkele schipper leuk.

Dè Lemsteraak bestaat niet

De eerste Lemster vissers gebruikten voor de Zuiderzeevisserij aakjes die ook op het binnenwater werden gebruikt. Botaken van 7 tot 8 meter lengte. Daarmee werd met netjes langs de kust bot gevangen, maar daarmee kon ook met het nieuwe staande want in het vroege voorjaar haring en daarna ansjovis worden gevangen. Die botaken waren voor de vissers vertrouwde scheepjes. Om ze zeewaardig genoeg te maken voor de Zuiderzee, werden ze in de loop der jaren groter gebouwd en kregen ze wat meer zeeg. Ze werden door de werfbaas botaken of visaken genoemd. De vissers zelf noemden hun schip eenvoudig ‘aak’. Voor hen was het vanzelfsprekend dat ze het dan over een visaak hadden.
Veel houten visaken werden gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Vanaf 1876 begon Pier de Boer in Lemmer een scheepswerf en vooral hij werd bekend door de bouw van visaken voor de Lemster vissers. Zijn houten aken waren zeewaardige uitvoeringen van de traditionele visaak van het Friese binnenwater. Zoals de werfbazen die Staverse jollen bouwden deze scheepjes nooit zo noemden, ze adverteerden met ‘visschersjollen’, zo werd de visaak uit Lemmer door de bouwers ervan nooit Lemsteraak genoemd. In de werfboeken van de Gebroeders De Boer staan de benamingen botaak, visaak en vissersvaartuig. Nooit tref je de benaming Lemsteraak aan. De vissers zelf hadden het over hun aak, zoals de Staverse vissers spraken over hun jol. Dat daarmee gevist werd, was voor hen vanzelfsprekend.

De maatschappelijke elite die in de 19e eeuw voor het plezier ging zeilen op de Zuiderzee, maakte vooral gebruik van grote houten boeiers. Die schepen werden in de vroege 20e eeuw voor het eerst in staalijzer gebouwd en kregen toen ook wel eens een verwijzing mee naar de goed zeilende Lemsterjachten die bij De Boer werden gebouwd. Opdrachten voor nieuwe boeierjachten bij ontwerpers als Hein Kersken en Douwe Zijlstra uit Amsterdam werden vanaf die tijd niet meer altijd 'boeier' genoemd, maar ook wel 'boeieraak' en zelfs 'Lemsterjacht' of 'Lemster-aakjacht'. Kersken en Zijlstra lieten hun ontwerpen aanvankelijk ook wel bouwen bij Friese werven (Zwolsman in Makkum, Zijlstra bij J.O. van der Werff, Drachten)



De werkscheepjes van de lemster vissers waren geen inspiratiebron voor de ontwerpers van luxe boeiers.

In 1914 werd van Douwe Zijlstra een artikel over ronde- en platbodemjachten geplaatst in het tijdschrift 'De Watersport' (p. 293-295), waarin hij schrijft zich te verbazen over de belangstelling van zeilers voor de aanschaf van een botter, een schokker of een blazer met voorbijgaan van de boeier. In zijn ogen is de moderne boeier met wat hogere kop en een geballaste kiel als jacht te prefereren boven die visschuiten met hun lage, smalle achtereind en die hoge kop, die het uitzicht van de stuurman belemmert. Ook staat bij een vissersschip de mast zo ver naar achteren, dat de onderdekruimte voor een jacht te groot wordt, de hogere kajuit te klein en de

stuurstoel te krap. Ook het tuig met de grote botterfok zonder overloop vindt hij voor een jacht "niet begeerlijk". Vooral de brede fok geeft moeite in de behandeling. Als ontwerpers proberen bijvoorbeeld een botter geschikter te maken voor de pleziervaart, is het resultaat volgens Zijlstra meestal een misvormde botter. De vissersschepen zijn volgens hem als scheepstype niet geschikt om als jacht te gebruiken, terwijl door aanpassingen het model er meestal niet op vooruit gaat. 'Ere daarom bovenal de boeier! (…) Ere daarna ook de aak, omdat zij in schoonheid van lijn 't meest nabij onze boeier komt.'

Zijlstra presenteert bij zijn artikel 'een model van een Lemster-aakjacht' van zijn hand. Zijn model toont een fraai gevormde aak, getuigd als een boeier en voorzien van een boeierroer, met half brede zwaarden en een sterk gepiekte kont onder de waterlijn. Voor ons is mede interessant, dat hij de benaming 'Lemster-aakjacht' gebruikt bij een model dat hij in 1910 heeft gemaakt. Hij noemt zijn model een 'aakjacht', omdat hij de visaak uit Lemmer heeft gebruikt als inspiratiebron om een aantrekkelijke, moderne boeier te ontwerpen. De benaming Lemsteraakjacht werd door Zijlstra niet gebruikt om een nieuw type plezierjacht te introduceren. Hij gebruikt de benamingen 'boeier', 'boeieraak', 'Lemmeraakjacht', 'Lemsterjacht' of 'Lemsteraakjacht' naar willekeur door elkaar. Wel van belang is, dat hij de naam 'Lemster-aakjacht' in 1914 gebruikt onder verwijzing naar de visaken uit Lemmer. Dat was in 1927 namelijk niet het geval bij zijn collega Hein Kersken.
Vooral de ontwerper Hein Kersken was creatief bij het benoemen van zijn schepen. In de tijd dat Philippona (1931)de Lemsteraak nog niet als scheepstype onderscheidde en alleen over boeiers sprak, hadden Van Kampen en Kersken (1927, p. 183-193) het onbekommerd over Lemsteraak(jachten). Zij waren daarin voorlopers. Hun naamgeving werd pas 15 jaren later gemeengoed. Opmerkelijk daarbij is, dat zij grote overeenkomsten zagen tussen de grote aakjachten en de Friese tjalk (1927, p. 183). Ze refereerden daarbij niet aan de visaak uit Lemmer. Dat hun Lemsteraken van rond de 15 meter lengte eigenlijk helemaal niet leken op de Lemster visaken van rond de 11 meter, was voor hen blijkbaar helemaal niet belangrijk. Hun Lemsteraakjacht was een luxe pleziervaartuig, een soort boeieraak. Zij hadden met hun 'Lemsteraken' helemaal niet gekeken naar de geteerde werkscheepjes van de vissers uit Lemmer.

Vermeld moet worden, dat Auke van der Zee in 1904 een grote visaak voor de Lemster visser Wouter Hoekstra (LE63) bouwde en op de tekening die zijn neefje Eeltje Romkema maakte voor deze bouw, staat "Model van een Lemmersche Aak". Die benaming blijkt een incident te zijn geweest. De term 'Lemmersche aak' werd niet vaker gebruikt. De doorbraak kwam pas meer dan een halve eeuw later, met de bouw van het prinsessejacht 'De Groene Draeck' . Dat schip werd gepresenteerd als Lemsteraak en was meteen de norm waar alle andere aakjachten aan moesten voldoen om een Lemsteraak te mogen zijn.
Toen HKH Prinses Beatrix in 1956 voor haar 18e verjaardag had gekozen voor een Lemsteraak als nationaal geschenk, schreef C.J.W. van Waning, mede-oprichter van het Stamboek, in *De Waterkampioen* (1956, p. 185-189) een lang artikel getiteld 'De

Lemsteraak'. Hoewel het verjaarscadeau van de prinses helder en concreet aan het Nederlandse volk was gepresenteerd, een Lemsteraak, zat Van Waning daarmee aardig in z'n maag. Want wat was nu precies een Lemsteraak? De constatering van Philippona dat de deskundigen het niet met elkaar eens waren, werd door Van Waning in 1956 nogmaals bevestigd. Zo schrijft hij: "Zelfs over de naam van dit scheepstype bestaat geen eenstemmigheid." Om vervolgens uit te weiden over de bekende benamingen Lemmeraak/Lemsteraak en Lemmerjacht/Lemsterjacht. Hij zag dat Auke van der Zee ook de benaming Lemsterjacht gebruikte. De Nettie is in 1911 door Van der Zee voor de Marine gebouwd als 'staalijzeren oefenvaartuig model Lemsterjacht'. Hij moest echter vaststellen, dat de benaming 'Lemsterjacht' nooit 'burgerrechten had gekregen'. Een probleem voor Van Waning was ook de aanduiding 'aak', die in Friesland weliswaar werd gegeven aan vissersvaartuigen, maar buiten Friesland toch vooral de naam was voor een vrachtschip. Zijn betoog wordt vervolgd met een uiteenzetting over de ontwikkeling van de Lemsteraak als vissersschip bij De Lemmer. Dat de benamingen Lemsterjacht en Lemsteraak reeds in de twintiger jaren ook wel eens werden gegeven aan grote schepen die tevens boeier of boeieraak werden genoemd (en die in vorm dan ook overeenkwamen met de boeiers uit die tijd), werd door Van Waning niet opgemerkt. Voor hem had het Lemsteraakjacht scheepsvormen en eigenschappen die afgeleid waren van de Lemsteraak als vissersvaartuig. Na een beschrijving van de vormkenmerken van de Lemsteraak stelt hij: "Bovenstaande kenmerken moet men zeker niet te dogmatisch opvatten. Aan de scheppingsdrang van scheepsbouwer en –ontwerper kan men geen dogmatische grenzen stellen. Deze vrijheid geeft hem of anderen nog niet het recht elke tjalk met een verhoogde boeg een Lemsteraak te noemen."
Van Waning was vooral ingenomen met de keuze van de Kroonprinses voor dit scheepstype. Hij zag daarin terecht een erkenning voor de activiteiten van zijn Stichting Vrienden van het Ronde- en Platbodemjacht.

Lemsteraken kennen een dubbele oorsprong, gescheiden van elkaar

Gescheiden van elkaar hebben zich twee soorten 'Lemsteraken' ontwikkeld:

A. De ijzeren **visaken** van de gebroeders De Boer uit De Lemmer hadden een herkenbare vormgeving, waardoor ze als bijzonder scheepstype konden worden gezien. Ze werden voor de oorlog gewoon (vis)aak genoemd en nooit Lemsteraak. Achteraf werden deze visaken door watersporters Lemsteraak genoemd.
B. Voor de pleziervaart werden de grote houten boeiers in de eerste decennia van de 20e eeuw vervangen door grote staalijzeren **boeieraken**. Pas vanaf de Tweede Wereldoorlog ging men die laatste aken Lemsteraakjacht noemen.

Doordat de boeieraak 'De Groene Draeck' de norm werd voor de vormgeving van een Lemsteraak, was er een gecompliceerde situatie ontstaan. Nu kon het gebeuren, dat een originele visaak uit De Lemmer bij het Stamboek werd afgekeurd, omdat de verhoudingen van het casco afweken van die van 'De Groene Draeck'. Omgekeerd

zorgden de grote boeieraken ervoor, dat een Lemsteraak niet alleen een eenvoudige visaak was van ca. 12 meter lengte, maar ook een luxe plezierjacht kon zijn van meer dan 17 meter lengte. Door scheepstypen die historisch eigenlijk geen band met elkaar hebben, samen te brengen onder de noemer van 'Lemsteraak', werd in de praktijk ruimte gecreëerd om te experimenteren met de vormgeving. Het schip kon immers klein zijn als de LE 10, een aakje van ruim 8 meter, maar ook zo groot als de Dolfijn, een boeieraak van 17.50 meter. Vooral bij de grote boeieraken was reeds flink geëxperimenteerd. Zo werd de 17 meter lange Alcedo II, een ontwerp van Zijlstra uit 1927, voorzien van een midzwaard en twee masten. Hein Kersken zag de grote Lemsteraken als comfortabele motorsailers en ontwierp ze desgewenst als kielschip zonder zwaarden, maar altijd wel voldoende gemotoriseerd. Door de normatiek die de SSRP invoerde, werd duidelijk dat een aak met een midzwaard of een kiel niet geregistreerd kon worden als een 'Lemsteraak'. Maar ook zonder dergelijke uitwassen bleven er nog veel variatiemogelijkheden over.

Op dit moment zijn de volgende categorieën Lemsteraak te onderscheiden:

I: Originele, meestal gerestaureerde aken van Lemster vissers, zoals de LE 50.
II: Originele visaken die verbouwd zijn tot jacht, zoals de LE 12.
III: Pleziervaartuigen van voor de Tweede Wereldoorlog, die veelal gebouwd zijn als boeier, als boeieraak of als Lemsterjacht. Later werden die schepen Lemsteraakjacht genoemd. Toen de Lemsteraak niet langer als werkschip werd gebruikt, verviel de aanduiding 'jacht' en zei men kortheidshalve Lemsteraak. Voorbeelden zijn de Rommerswael en De Brave Hendrik.
IV: Lemsteraken die na de oorlog als modern jacht zijn ontworpen binnen de traditie van grote boeieraken van voor de oorlog (Zie III). Voorbeelden zijn 'De Groene Draeck' van HKH prinses Beatrix en de 'Visotter' van A. Sterk.
V: Lemsteraken die vanaf ca. 1970 als jacht zijn gebouwd naar het model van de originele Lemster visaak. Vele als roefschip, maar ook diverse als 'visserman', half gedekt, met een ruime, open kuip. De Skipshelling Blom in Hindeloopen heeft hierin een voortrekkersrol vervuld.
VI: Grote aken naar ontwerpen van jachtarchitecten als André Hoek, Peter van Oossanen, Martijn van Schaik en Niels Moerke. Deze wetenschappelijk ontwikkelde ontwerpers tekenden vanaf 1980 snelle aken met behulp van sleepproeven, windtunnelproeven en computersimulaties. Zij maakten daarbij gebruik van de beste eigenschappen van zowel de grote boeieraken als de halfopen visaken, aangevuld met moderne inzichten, om een optimaal schip te creëren. Het meest extreme voorbeeld is de Buikschuiver 2, gebouwd in Hindeloopen, op Skipshelling Blom.

Zo'n diversiteit onder één noemer betekent natuurlijk wel, dat er moeilijk gesproken kan worden van 'de' Lemsteraak. Lemsteraken zijn er in soorten en maten. Als zodanig is dat niet bezwaarlijk, zolang de gebruikers van die naam in eigen kring, onderling, maar weten waar ze het over hebben. Het relativeert echter wel de discussie die sommige akenliefhebbers tot op de dag van vandaag voeren over 'de essentie van de Lemsteraak'. De vraag "wat is een Lemsteraak?" is een formulering

die tot niets leidt. De vraag is niet te beantwoorden, tenzij het antwoord luidt, dat een Lemsteraak diverse verschijningsvormen kan hebben die allemaal Lemsteraak mogen heten.
De verscheidenheid aan aken is echter ook positief te waarderen en niet alleen vanuit het onvruchtbare perspectief dat sommige aken "eigenlijk" geen Lemsteraak zijn. Diversiteit betekent, dat het scheepstype leeft en eigenaren en ontwerpers mobiliseert om het model verder tot ontwikkeling te brengen. De Lemsteraak is zo bezien het enige klassieke platbodemjacht in Nederland, waar tot op de dag van vandaag veel in wordt geïnvesteerd. Van de andere scheepstypen kan alleen de Schokker bogen op enige belangstelling bij ontwerpers die willen innoveren, maar die innovatie valt in het niet vergeleken met de investeringen in de Lemsteraken.
Na de Tweede Wereldoorlog kwam er in Nederland de periode van wederopbouw. Er werd ook toen natuurlijk wel gevaren, maar de wederopbouw richtte zich uiteraard niet primair op de bouw van jachten. Er werd wel gebouwd, maar dat was vrij uitzonderlijk, mede door het gebrek aan materiaal. Werfbazen moesten het benodigde ijzer bij elkaar sprokkelen. Uitzonderingen waren er ook. Al spoedig na de oorlog, in 1947, werden er bijvoorbeeld bij de jachtwerf G. de Vries Lentsch in Amsterdam drie grote Lemsteraken van 16 meter gebouwd. Het topsegment in de jachtbouw was altijd al minder conjunctuurgevoelig dan het middensegment. Die grote opdrachten kwamen echter niet uit Nederland. De schepen gingen naar het buitenland. Hun geschiedenis is onbekend. In z'n algemeenheid ging het vlak na de oorlog in Nederland helemaal niet goed met de jachtbouw. De eerste tien jaren gaven een neerwaartse trend te zien. Pas aan het einde van de vijftiger jaren, toen het leven geleidelijk weer wat normaler en overzichtelijker werd, kwam ook de watersport weer tot leven. Wat de bouw van nieuwe jachten hielp, was de afschaffing van de weeldebelasting (tot 40%) op de aanschaf van nieuwe pleziervaartuigen. Vanaf 1919 werd reeds Personele Belasting geheven over zeilschepen met een zeiloppervlak van 16 m2 of meer, wat in die tijd bij diverse watersporters leidde tot het afstoten van grotere zeiljachten. In 1939 werd deze vorm van weeldebelasting uitgebreid door de aanschaf van alle nieuwe pleziervaartuigen te belasten. In 1956 werd deze Personele Belasting echter weer afgeschaft. Dat was nodig ook, want in het midden van de jaren vijftig was de jachtbouw in Nederland voor de eigen thuismarkt op sterven na dood.
Voor de akengeschiedenis was de oorlog een keerpunt. Nieuwe visaken voor de Zuiderzee werden al vanaf 1913 niet meer gebouwd. Wel werden in De Lemmer voor Zeeuwse mosselvissers nog enkele aken op stapel gezet. De oude aken voor zover die nog gebruikt werden in de visserij, werden ontdaan van hun tuig en omgebouwd tot motorschepen. In de jaren dertig, nog voor de oorlog, waren veel grote Lemsteraakjachten verkocht naar Engeland. De aandacht voor de Lemsteraak als jacht kreeg echter een positieve wending, toen in 1957 HKH Prinses Beatrix voor haar 18e verjaardag namens de Nederlandse bevolking een groot Lemsteraakjacht kreeg aangeboden: 'De Groene Draeck'. Dat schip trok in brede kring aandacht en werd een ambassadrice voor de traditionele Nederlandse platbodems. Tegelijkertijd was het een schip dat technisch een nieuwe tijd inluidde. Het was niet meer geklonken zoals de grote aak 'Onrust', een 15 meter lange aak van De Boer uit 1915,

die model had gestaan voor het 'Prinsessejacht'. 'De Groene Draeck' was een voor die tijd moderne aak die gelast was in plaats van geklonken en die van moderne hulpmiddelen was voorzien. Tegelijkertijd was het ontwerp van 'De Groene Draeck' wel vooroorlogs, maar dat viel pas op toen decennia later heel andere aken op het water verschenen. Opmerkelijk was vanaf de jaren zestig, dat jachtbouwers de schoonheid ontdekten van de originele Lemster visaak en het model van dit werkschip gebruikten bij jachtbouw voor de pleziervaart. Een voortrekker bij deze ontwikkeling was Iege Blom uit Hindeloopen.

Elektrisch lassen als nieuwe constructietechniek

Lemsteraken van voor de oorlog werden geklonken. Er werd weliswaar in de dertiger jaren een voorzichtig begin gemaakt met het lassen van schepen, maar gebruikelijk was dit nog lang niet. Wel gebeurde het dat een schip voor een deel gelast werd en voor een deel geklonken, zoals de 'Schollevaer II' uit 1938. De doorbraak van het elektrisch lassen kwam na 1950, toen er staalplaten op de markt kwamen die goed lasbaar waren dankzij een zeer laag koolstofgehalte. De periode van 1900 tot 1950 is bij de akenbouw de periode dat de schepen geklonken werden. Na 1950 werden nieuwe schepen gelast. Met het elektrisch lassen van schepen kregen scheepsbouwers niet alleen te maken met nieuwe technische mogelijkheden, maar ook nieuwe technische problemen. Door de enorme warmteontwikkeling tijdens het lassen zette de staalplaat naast de lasnaad sterk uit om daarna nog sterker te krimpen. Het resultaat was dat er ribbels in de plaat trokken, haaks op de lasnaad, zodat het resultaat minder strak werd dan men bij klinken gewend was. Het ontstaan van krimpribbels in de plaat kon de lasser tegengaan, door de randen van de plaat van tevoren wat op te rekken. Eenvoudig door er met de moker of de pers wat meer ruimte aan te geven. Bij de krimp van de plaat werd die extra ruimte gebruikt en ontstonden er minder ribbels. Wel konden tijdens het lassen deze delen van het casco door uitzetten en krimpen van het staal iets uit het verband getrokken worden. Bij de moderne lastechniek van de laatste jaren is er sprake van minder warmteontwikkeling, maar de problemen van krimpribbels en verwringingen bestaan nog steeds. Dat neemt niet weg, dat nieuwe stalen schepen vanaf 1950 vrijwel zonder uitzondering gelast werden.

Voor het lassen van schepen bestaan er drie constructietechnieken: glad, zoomwerk en gejoggeld. Bij glad werk worden de platen tegen elkaar geplaatst en wordt de lasnaad van binnen en van buiten gelast, daarna van buiten bijgeslepen, met als resultaat dat er een glad oppervlak ontstaat. Na plamuren en schilderen is de lasnaad onzichtbaar.
Bij zoomwerk ligt de rand van de ene plaat iets over de andere, zoals bij de overnaadse bouw in hout, en worden de delen van binnen en buiten vast gelast. De lasnaad binnen is niet dezelfde als de lasnaad buiten. Door deze dakpansgewijze opbouw wijkt de huid bij de overlapping even iets af van het spant. Bij het joggelen wordt de overlap die nodig is voor het zoomwerk in een walsmachine iets omhoog gezet, ter dikte van de staalplaat. De plaatrand wordt in een wals gejoggeld, zodat de

platen ondanks de overlap aan de binnenkant wel strak aansluiten en steeds contact houden met de spanten. Bij een gelast schip staan de spanten niet langer met een brede kant (van het hoekijzer) tegen de huid. Dat voorkomt roestvorming tussen het spant en de huid.

Alle drie constructietechnieken kunnen bij het elektrisch lassen van Lemsteraken worden toegepast. Een geheel gladde romp onder het berghout en vooral in kop en kont wordt echter minder fraai gevonden. Te glad. De voorkeur gaat uit naar zoomwerk in kop en kont, waardoor de opbouw van de gangen zichtbaar wordt. Net als bij houten platbodems worden door een mooi harmonisch verloop van de gangen in kop en kont het karakter van het schip positief versterkt. Bij de bouw van aken wordt zoomwerk daarom vooral om esthetische redenen geprefereerd. Werfbazen en opdrachtgevers waren zoomwerk bovendien gewend uit de tijd dat schepen geklonken werden. Bij de geklonken ijzeren aken was die techniek van smalle, overlappende gangen in kop en kont noodzakelijk om de gangen te kunnen klinken.

Er zijn vanaf 1950 dan ook maar weinig aken glad gelast. Zoomwerk is uiteraard wel bewerkelijker, omdat het verloop van de gangen precies komt en aan esthetische eisen moet voldoen. Het verloop van de gangen moet in beide boegen bovendien symmetrisch zijn. Het joggelen is een techniek die iets duurder is dan zoomwerk. Voor joggelen moet de werf over een walsapparaat beschikken waarmee de plaatrand gejoggeld kan worden. Deze techniek levert het sterkste resultaat op en wordt vaak toegepast bij wat kleinere, zeegaande werkschepen. Er zijn ook enige aken met deze lastechniek gebouwd, maar om esthetische redenen kiest men meestal voor zoomwerk. Bij een gejoggeld schip zijn de lasnaden namelijk te zien als brede ribben, wat een minder verfijnd lijnenspel in kop en kont van de aak oplevert dan de plaatranden, de landen, van het zoomwerk.



Gejoggeld en geklonken. Tegenwoordig worden gejoggelde gangen uiteraard gelast. Een sterke verbinding, maar voor een jacht niet sierlijk, in tegenstelling tot het zoomwerk.



Lemsteraakjacht 'De Visotter'(VA 114) met zoomwerk van gelaste gangen onder het berghout. Modern ontwerp op basis van tekeningen van Gebroeders De Boer door jachtwerf Gebroeders Hummel, De Lemmer.



Medemblik. Een stalen bottertje uit de vijftiger jaren met gladgelaste romp. Zoomwerk geeft structuur aan de romp.

Een opmerkelijke eigenschap van gelaste schepen is, dat deze bij goed laswerk direct waterdicht zijn. Dat was bij geklonken schepen niet het geval. Die lekten door de naden van het klinkwerk, totdat optredende corrosie (roest) in de overlappende naad, al dan niet vermengd met teer, het lekken deed stoppen. Bij oudere geklonken schepen staat men er niet meer bij stil dat deze aanvankelijk niet echt waterdicht waren.

Lemsteraakjachten als grote motorsailers?

De naoorlogse Lemsteraken waren de eerste decennia qua ontwerp niet anders dan de aakjachten van voor de oorlog. Er werd na de oorlog voortgeborduurd op het vooroorlogse werk van ontwerpers als Douwe Zijlstra, Hein Kersken Sr. , Hendrik de Boer en Gerard de Vries Lentsch Sr. De in 2011 overleden jachtontwerper Henk Lunstroo, opgeleid op de tekenkamer van de Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch in Amsterdam, had in 1957 meegetekend aan het ontwerp van 'De Groene Draeck'. Toen hij in 1961 voor zichzelf begon, was de Lemsteraak voor hem een vertrouwd scheepstype. In 1964 tekende hij een aak van 16 meter, met als voorbeeld de 'Zeemeeuw' van D. Zijlstra. Daarvan zijn er vijf gebouwd bij Schouten in Muiden: de 'Wadwaai', 'Kaatje', 'Marie Charlotte', 'Het Bruine Leven' en de 'Zeemeeuw'.



Lemsteraakjacht 'Wadwaai', een ontwerp van H. Lunstroo uit 1964. Voorbeeld was de Zeemeeuw van Douwe Zijlstra, gebouwd bij Schouten in Muiden. (Foto: Hielke Roelevink)



Lemsteraak 'Het bruine leven'. Ontwerp H. Lunstroo op basis van een ontwerp van Douwe Zijlstra.



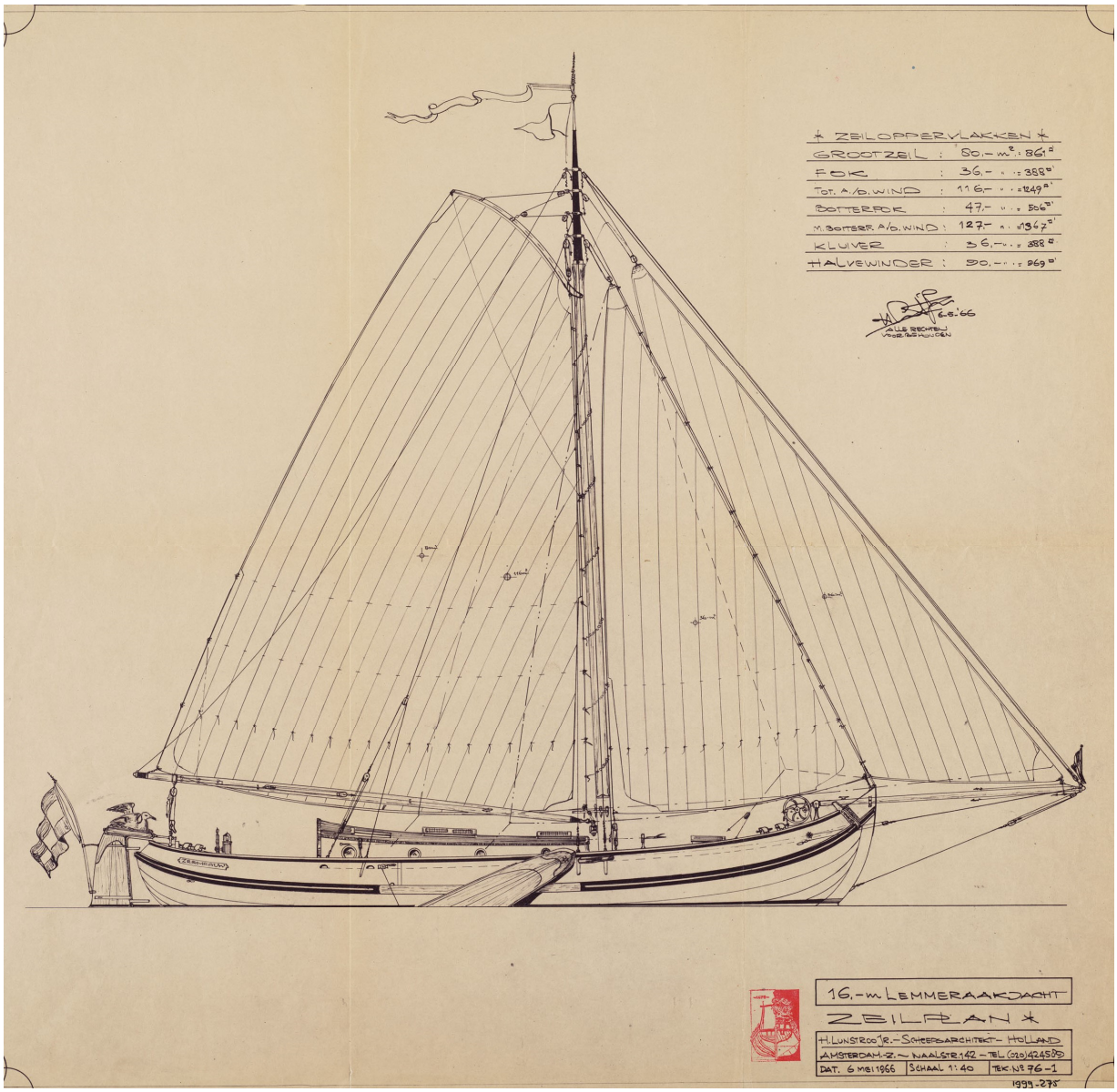
Gepiekte kont van de aak 'Het bruine leven', ontwerp H. Lunstroo. Lengte: 16.00 meter



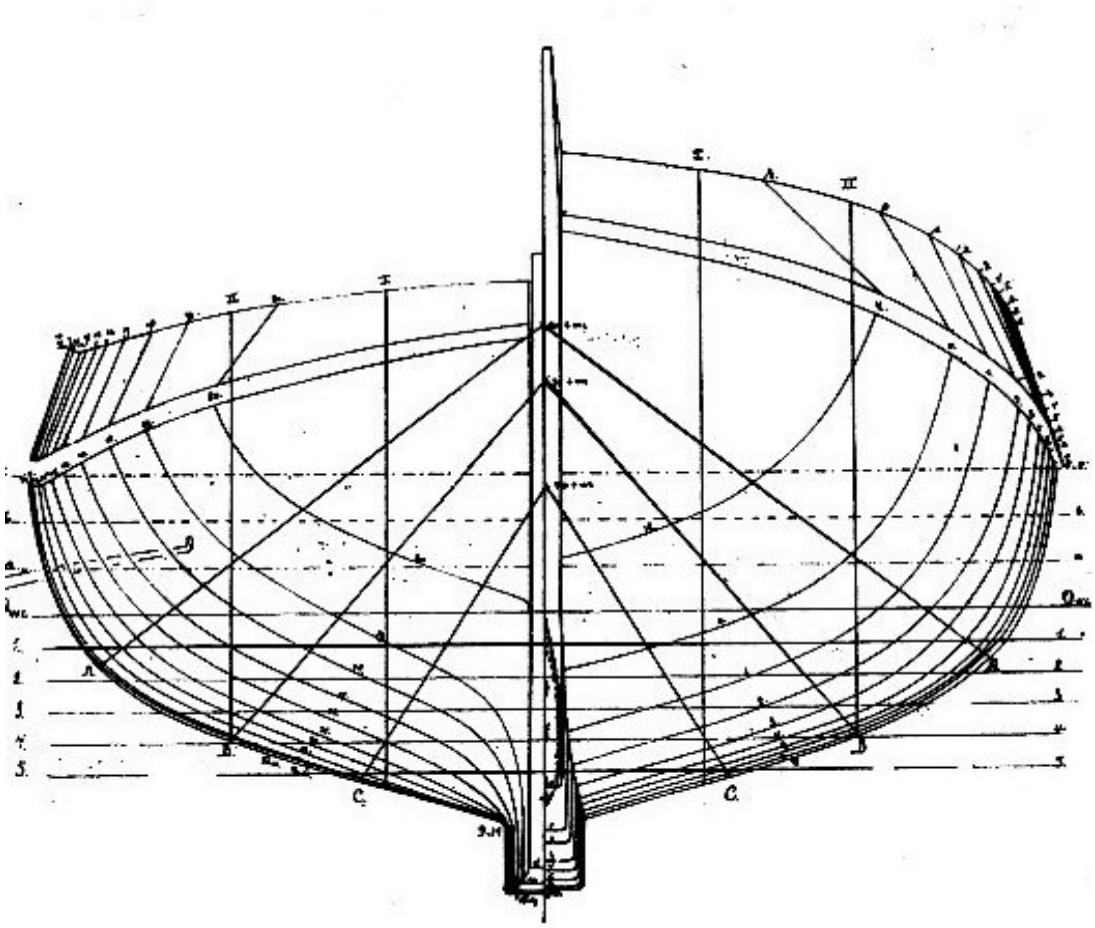
Lemsteraak Reynarde. Lengte 12,25 m. Ontwerp H. Lunstroo. (Foto: Hielke Roelevink)

Een beetje een buitenbeentje onder de ontwerpers was H. Kersken Sr. uit Amsterdam/Kudelstaart. Hij ontwierp naast fraaie traditionele Lemsteraken ook aken die volgens hem geschikter waren voor de toekomst. De grote platbodemjachten moesten in zijn ogen handzamer worden. Hij wilde ze beter geschikt maken voor een kleine bemanning om er comfortabel mee te kunnen varen. Zijn aken werden een soort motorsailers. Ze werden niet voorzien van een hulpmotor, maar waren volwassen gemotoriseerd. De gedachte was, dat er in de praktijk toch alleen maar gezeild werd onder gunstige omstandigheden. Dat gedoe met de zijzwaarden was

Kersken ook een doorn in het oog. Hij ontwierp een aantal aken die voorzien waren van een ondiepe kiel en liet zelfs de zwaarden geheel weg. Dat kwam hem natuurlijk op kritiek te staan, want zonder zijzwaarden ziet een aak er volgens velen niet goed uit. Ook als een aak van een ondiepe kiel is voorzien en functioneel gezien geen zwaarden nodig heeft, is het om esthetische redenen eigenlijk noodzakelijk wel zwaarden aan te brengen. Dat deed Kersken niet altijd. Om de ondiepe kiel die over de gehele lengte van het schip liep, effectief te laten zijn, veranderde hij het grootspant. Bij een relatief vlak spant verdwijnt de kiel bij een beetje helling achter de kim en zal het schip verlijeren alsof er geen kiel was. Door het grootspant op het vlak V-vormig te maken, blijft de lange, ondiepe kiel ook bij enige helling effectief. Bovendien steekt het schip met een V-bodem iets dieper en wordt het mogelijk de ballast mooi diep in de aak aan te brengen. Kenmerkend voor veel van de aken die Kersken ontwierp, waren ook de gepiekte spanten in de kont.



Zeilplan van de Lemsteraak 'Zeemeeuw' van 16 meter lengte. Ontwerp Henk Lunstroo, 1966 op basis van de Zeemeeuw van Douwe Zijlstra, maar met een iets hogere kop. *(Zie p. 262)*



Spantenplan van een Lemsteraak met kiel en V-bodem, van H. Kersken Sr. (1963)

Kersken noemde op z'n oude dag, hij was al in de tachtig, zijn ontwerpen 'Hollandse jachten van de toekomst' (Kersken, 1963), maar dat was iets te voorbarig. De ontwikkeling zou juist een geheel andere kant op gaan dan Kersken had voorzien. De aanschaf van een boot kwam in de loop van de zestiger jaren binnen het bereik van grotere groepen liefhebbers van de watersport. Iets grotere zeiljachten waren niet meer alleen bereikbaar voor de maatschappelijke bovenlaag. De grote, luxe jachten zoals onder meer Kersken die ontwierp, bleven natuurlijk voorbehouden aan watersporters met enig vermogen.

Nieuw was, dat de maatschappelijke middenklasse in de loop van de zestiger jaren de financiële mogelijkheden en de vrije tijd kreeg om zich een nieuw zeiljachtje aan te kunnen schaffen. In die jaren ontstond daarom vraag naar wat kleinere, betaalbare jachten voor mensen met een redelijk gevulde spaarpot. Door het aanbieden van bijvoorbeeld bouwpakketten van hechthouten knikspantscheepjes werd het mogelijk dat deze mensen hun eigen bootje bouwden. Anderen kochten bij een werf een stalen of een polyester casco van een schip en bouwden dit eigenhandig af. De klassieke platbodemjachten leken aanvankelijk iets minder geschikt voor deze vormen van zelfbouw, maar dat bleek een misvatting te zijn. Spoedig werden ook diverse stalen zeeschouwen gekocht als casco en in de jaren daarna door de kopers zelf afgebouwd. Er was een groeiende behoefte aan betaalbare platbodem jachtjes, waaraan werd

voldaan met de bouw van grundels, schouwen en bolletjes. De wat grotere Lemsteraken bleven voorlopig buiten het bereik van de zelfbouwers, behalve waar het ging om het opknappen van voormalige vissersschepen. De tendentie was echter duidelijk. Het varen met grote platbodemjachten als Lemsteraken werd iets dat niet langer voorbehouden bleef aan de maatschappelijke elite. Ook het Lemsteraakjacht, met heel die uitstraling van luxe en comfort, werd langzaam maar zeker 'ein gesunkenes Kulturgut'. De belangstelling voor ronde en platbodemjachten nam in watersportkringen vooral in de breedte toe. Het slanke schokkerjachtje dat Vreedenburgh ontwierp, werd bijvoorbeeld in brede kring opmerkelijk gevonden en vond gretig aftrek. Zo kon een platbodem dus ook zeilen, bijna als een modern jacht.

Terug naar de oorsprong

In 1962 verscheen dankzij de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten het standaardwerk 'Ronde en platbodemjachten' onder redactie van T. Huitema, een boek dat in brede kring gelezen en zelfs bestudeerd werd. In die tijd trokken zeker ook de platbodemontwerpen van J.K. Gipon de aandacht. Gipon had voor de oorlog diverse werkscheepjes opgemeten en ontwierp na de oorlog stalen platbodemjachtjes op grond van die eerdere opmetingen. Zijn scheepjes vielen door hun beperkte afmetingen en eenvoudige opzet binnen het bereik van een grote groep watersporters. Jaap Gipon (1910-1999) was een schoonzoon van de zeilmaker en jachtontwerper H. Kersken Sr. (geb. 1880) die gedurende de hele eerste helft van de 20e eeuw een autoriteit was op gebied van zeilsport en scheepsbouw. Gipon was als ontwerper autodidact, wat aan zijn prestaties overigens niet is af te zien. Bij de jachtwerf van Kooijman en De Vries in Deil, aan de Linge, werden veel van zijn ontwerpen tot 1981 in serie gebouwd. Daarna werd de werf voortgezet door Van Rijnsoever. Gipon bleef zelf zijn hele leven zeilen in een Staverse jol, net als zijn collega Lunstroo. De platbodems van Gipon waren relatief eenvoudige, niet te dure jachten die qua vormgeving nog dicht bij de oorspronkelijke werkscheepjes bleven, hoewel de geheel stalen uitvoering van deze scheepjes een soberheid uitstraalde die men niet gewend was van een platbodem. De eenvoudigste uitvoeringen waren geheel van staal en waren meestal wit geschilderd. Deze scheepjes misten de natuurlijkheid en charme van een geteerd ijzeren werkscheepje, terwijl de opvallende schoonheid van een Lemsteraakjachtje als de 'Orion' uit 1907 eveneens ontbrak.
Bij de Orion hadden opdrachtgever Van der Mey en bouwer De Boer in 1907 een duidelijke keuze gemaakt. De kajuit was van hout en bleef laag. Zithoogte in de kajuit was genoeg en dat kwam de lijn van het scheepje zeer ten goede. In de jaren zeventig maakten veel klanten een andere keuze. Al die nieuwe platbodemjachtjes waren vanzelfsprekend voorzien van een flinke kajuit. Dat was in die jaren voor de meeste toerzeilers een 'must'. De kopers van die stalen platbodems wilden veel beschutte leefruimte en streefden zelfs naar stahoogte in de kajuit, ook als dat ten koste ging van de fraaie lijn van het schip. De tijden waren veranderd. Hoge kajuiten in combinatie met een 'low budget' leverden helaas niet altijd de fraaiste schepen op. Gelukkig zijn er daarnaast ook fraai afgetimmerde uitvoeringen van deze jachten gemaakt.



Noordpolderzijl, 2009. De 'Orion' bij hoogwater aan de kade tegen de vloedpalen. Dit Lemsteraakjachtje heeft ondanks z'n eenvoud een sjieke uitstraling, die bij veel stalen platbodemjachtjes uit de zeventiger jaren ontbreekt. (Foto: Van Douwen/Van Deen)

Gipon ontwierp ook enige Lemsteraakjachten en zoals dat bij hem paste in de iets kleinere maten. Schepen van 9.00, 9.30, 10.30 en 11.00 meter lang. Zijn aken zijn onder water wat vlakker dan de halfronde spantvorm die zo kenmerkend is voor de aken van De Boer. Een vlakkere bodem leidt tot meer vormstabiliteit en dat was voor een kleiner stalen schip ook heel verstandig. In de jaren zestig werd er af en toe zo'n aakje van Gipon gebouwd. In de zeventiger jaren werden die kleinere en relatief eenvoudige Lemsteraakjachten populairder, zeker nadat scheepsbouwer Iege Blom uit Hindeloopen in 1968 met een zeer fraai gevormd aakje op de markt was gekomen. Bij veel werven kon een klant in de jaren zeventig zijn aak ook als casco laten opleveren, waarna hij zelf zorgde voor de overige werkzaamheden. Het duurde niet lang of het werd tevens mogelijk een Lemsteraakje te kopen in vissermanuitvoering, dus zonder kajuit. Dat scheelde in de kosten, terwijl het karakter van het schip erop vooruit ging. Een kaal, stalen casco van zo'n Lemsteraakje bleek uiteindelijk niet eens zoveel duurder te zijn dan het casco van de toen zo populaire zeeschouw. Akenbouwers kregen in de jaren zeventig daarom geheel nieuwe mogelijkheden door deze ontwikkelingen op de afzetmarkt. De Lemsteraken werden vanaf 1960 niet (nog) groter, luxer en comfortabeler, maar juist kleiner en eenvoudiger en daarmee financieel bereikbaar voor grotere groepen zeilers. Tegelijkertijd betekende de terugkeer naar kleinere aken een terugkeer naar de oorspronkelijke afmetingen en vormen van de visaak van de Lemster vissers, waar alles mee begon.



De Lemmer, de visaak LE 2 ligt geankerd. De familie Wouda bekijkt een zeilwedstrijd met het grootzeil gehezen en met paraplu's op het voordek tegen de zon. De visaken werden in hun tijd door de vissers ook recreatief gebruikt, onder meer voor uitstapjes met de familie naar Amsterdam. (Foto: collectie Simon van der Meulen)



Hindeloopen. Twee moderne 10 meter aken van de gebroeders Hogeterp in vissermanuitvoering, gebouwd bij Eeltje Kuperus in Makkum.



De Vrijbuiter, een aak van 10 meter in vissermanuitvoering. Door het ontbreken van de kajuit staat het tuig mooi laag op het schip. Voor dergelijke ontwerpen stonden visaken model en niet de grote boeieraken van voor de oorlog. (Foto: Hielke Roelevink)

De grote aakjachten van voor de oorlog, met als bekendste vertegenwoordiger daarvan het naoorlogse prinsessejacht 'De Groene Draeck', ontberen met hun lengte

de kenmerkende eivorm van de visaak. Die grote jachten werden na de oorlog weliswaar Lemsteraken genoemd, maar die naamgeving was niet heel adequaat. De grote Lemsteraakjachten van voor de oorlog waren niet ontwikkeld uit de Lemster visaak, maar kwamen voort uit de traditie van grote, zeewaardige boeiers. De kleinere aakjachten uit de zeventiger jaren werden wel ontworpen met de Lemster visaak als voorbeeld. De (te) hoge kajuiten waarmee veel van die aken werden voorzien, gingen vooral opvallen toen diezelfde jachtontwerpen ook als 'visserman' werden gebouwd. De uitvoering als visserman had een reinigende werking op de beeldvorming rond de Lemsteraak. Dankzij de vissermanuitvoering kon iedereen zien hoe het fraaie aakmodel eronder leed als er een hoge, doorgetrokken kajuit op werd geplaatst. Bovendien kon bij de visserman het tuig weer mooi laag op het schip staan, wat niet alleen esthetisch, maar ook zeiltechnisch een verbetering was.
Bij de ontwerpen van grote, snelle Lemsteraken vanaf 1990 werd het mogelijk het beste van twee werelden te combineren: de afmetingen en de luxe van de grote Lemsteraakjachten van voor de oorlog, met de functionaliteit van de eenvoudige Lemster visaak. De snelle wedstrijdmachines die de afgelopen twee decennia als moderne Lemsteraken op het water verschenen, staan ondanks hun afmetingen als scheepsmodel dichter bij de originele Lemster visaak dan de grote Lemsteraakjachten van voor de oorlog. Dat waren eigenlijk 'boeieraken' die bedoeld waren om comfortabel mee te toerzeilen, terwijl bij de moderne wedstrijdaken de functionaliteit opvalt die ook kenmerkend was bij de visaken, om zo goed mogelijk te kunnen zeilen.



Doeske

De Groene Draeck als modern geconstrueerde traditionele boeieraak

Bouw:	**G. de Vries Lentsch, Amsterdam 1957**
Ontwerp:	**Arie de Boer , Lemmer**
Opdrachtgever:	**Comité Varend Nederland, dat uitvoering gaf aan het plan HKH Prinses Beatrix namens het Nederlandse volk een zeiljacht aan te bieden als nationaal geschenk.**
Eerste eigenaar:	**HKH Prinses Beatrix**
Huidige eigenaar:	**Hare Majesteit Koningin Beatrix**
Thuishaven:	**Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging te Muiden**
Afmetingen:	
Lengte	*15 meter*
Breedte:	*4.70 m.*
Diepgang:	*1.00 m.*
Waterverplaatsing:	*ca. 27 ton*
Zeiloppervlak:	*128 m2*
Grootzeil:	*71 m2*
Fok	*30 m2*
Kluiver:	*27 m2*

Geschiedenis Nationaal geschenk

Het 15 meter lange Lemsteraakjacht 'De Groene Draeck' is het privéjacht van prinses Beatrix. Zij kreeg het schip als nationaal geschenk voor haar 18e verjaardag van het Nederlandse volk. Het zeilnummer van 'De Groene Draeck' is om die reden VA 18. Het schip is genoemd naar een oorlogsschip uit 1623, de 'Vlieghende Groene Draeck', wat het vlaggenschip was van Piet Hein. Op de versierde mastplank van de Lemsteraak is het originele oorlogsschip afgebeeld.
Het was natuurlijk niet zo, dat de nog jeugdige kroonprinses zomaar een Lemsteraak bestelde. Een en ander gebeurde in overleg tussen HKH en het Comité Varend Nederland. Ze kreeg het schip ook niet op haar achttiende verjaardag, die was 31 januari 1956, maar anderhalf jaar later. Bij de overdracht van de aak aanvaardde zij de functie van 'Beschermvrouwe van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten'. De prinses had te kennen gegeven, dat ze als cadeau graag een traditioneel Nederlands jacht wilde en dat ze van mening was dat de Lemsteraak het beste aan haar wensen tegemoet kwam. Met zo'n schip wilde ze niet alleen tochten maken over Nederlandse wateren. Het schip zou ook kunnen dienen als moederschip. Prinses Beatrix zeilde reeds enige jaren in een Valkjachtje. Als de prinses met vier tot zes vriendinnen en vrienden met een aantal kleinere zeilboten enige weken zou gaan varen in een waterrijk gebied als de provincie Friesland, kon de

Lemsteraak als moederschip dienst doen. Er moesten voor zo'n gezelschap daarom voldoende slaapplaatsen aan boord van de aak zijn. Het schip moest bovendien onderkomen bieden aan de twee beroepsschippers die nodig waren om onder alle omstandigheden verantwoord met de aak te kunnen varen.

Bouw

De Groene Draeck werd ontworpen door Arie de Boer in De Lemmer, maar is vervolgens gebouwd in Amsterdam. Dat lijkt merkwaardig, gezien de reputatie van de werf De Boer met de bouw van Lemsteraken, maar die praktische ervaring was wel van ver voor de oorlog. De laatste visaak werd in 1913 gebouwd. Het laatste grote aakjacht van De Boer was 'De Dolfijn' uit 1929. De laatste nieuwbouw vond plaats in het begin van de jaren dertig. De Gebroeders de Boer hadden hun scheepsbouwwerf beëindigd in 1925. Een van de broers, Dirk de Boer, zette de werf voort samen met zijn zoon Arie. In 1960 verkocht Arie zijn werf aan de firma Poppen. Het bedrijf was op dat moment hard toe aan een modernisering. De reden dat Arie de Boer er weinig voor voelde het Prinsessejacht zelf te bouwen, lag echter aan de eisen die gesteld werden aan voorzieningen bij zijn scheepswerf. Hij zou onverantwoord moeten investeren om deze eervolle opdracht naar behoren uit te kunnen voeren. Om koninklijk bezoek op zijn werf mogelijk te maken, moest hij (volgens de gebroeders Hummel uit Lemmer) zorgen voor voldoende voorzieningen (passende ontvangst, kantine, toiletten etc.). Daar voelde Arie weinig voor, want hij stond op het punt de scheepsbouwactiviteiten te beëindigen.

Arie de Boer liet de bouw van De Groene Draeck daarom over aan de 'Amsterdamse Scheepswerf' van De Vries Lentsch die wel over de gevraagde voorzieningen beschikte. Arie heeft wel de bouw van de aak in de praktijk begeleid.
Voor het Koninklijk Huis was de Amsterdamse Scheepswerf een vertrouwde werf. In 1937 was hier ook het koninklijk jacht 'Piet Hein' gebouwd. De gedetailleerde ontwerpen van de inrichting van de aak en de concrete bouwtekening met de uitvoerige bestekken werden daarom niet in De Lemmer, maar in Amsterdam vervaardigd. Vooral de hand van H. Lunstroo, die toen bij de 'Amsterdamse Scheepswerf' ontwerper was, is goed herkenbaar. Voordat met de bouw werd begonnen, is het ontwerp aan een kritische vergelijking onderworpen. Daartoe werd het Lemsteraakjacht 'Onrust', dat de Gebroeders De Boer in 1915 hadden gebouwd en dat zich had bewezen in de praktijk, opgemeten en werden de twee lijnenplannen van deze twee even lange aken met elkaar vergeleken. Daarbij bleken er tussen beide schepen slechts minimale verschillen te bestaan, wat de opdrachtgevers en de bouwer van het Prinsessejacht het vertrouwen gaf dat het resultaat niet zou tegenvallen.
Tijdens de bouw heeft Arie de Boer wel aangegeven dat het verloop van het berghout niet voldeed, waarna dit op zijn aanwijzingen is aangepast. Van de scheepsbouwfamilie De Vries Lentsch hebben gedurende honderd jaar drie generaties in Amsterdam-Noord bloeiende bedrijven gehad.
De grondlegger Gerardus de Vries Lentsch was een scheepstimmerman uit Nieuwendam die in 1875 voor zichzelf begon. Achter zijn woonhuis in Nieuwendam

bouwde hij sloepen en vletten. Zijn eerste werfje aan de Kleine Haven werd Het Fort genoemd. Twee van zijn zonen begonnen eigen scheepswerven. Zo stichtte Gerard de Vries Lentsch Jr. in 1917 de 'Amsterdamse Scheepswerf', die gunstig aan het IJ was gelegen. Daar werd in 1937 het koninklijk jacht 'Piet Hein' gebouwd. Op 1 januari 1954 had Gerardus de Vries Lentsch Jr. (die ondertussen Sr. was geworden) wegens het bereiken van de 70-jarige leeftijd deze werf overgedragen aan zijn zoon Gerard de Vries Lentsch Jr. Onder diens leiding werd de bouw van de Lemsteraak uitgevoerd en werd het schip in 1957 overgedragen aan HKH prinses Beatrix.

Onderhoud met de jaren

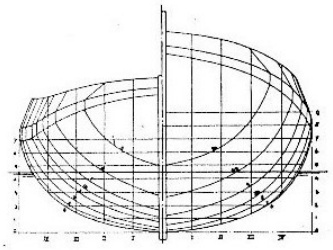
Evenals bij de grote Lemsteraakjachten die dertig tot veertig jaren eerder dan 'De Groene Draeck' waren gebouwd, was ook dit schip na ongeveer vijf decennia gebruik toe aan groot onderhoud. In de jaren vijftig was het nog niet mogelijk stalen jachten effectief voor langere tijd te beschermen tegen roestvorming. Na verloop van tijd zijn er daarom bij veel van die oudere schepen grote investeringen nodig om ze in goede staat te houden. Vooral de staalplaten onder de waterlijn bleken om begrijpelijke redenen te lijden te hebben van corrosie. Boven de waterlijn ging het vooral om plekken waar water kon blijven staan en daar waar hout bevestigd was aan ijzer, zoals bij de kluisborden, achter het houten berghout, bij de zwaardklampen en onder het potdeksel.

Ook bij 'De Groene Draeck' bleek het na ruim vijftig jaren nodig dat ondermeer delen van het vlak werden vervangen. Besloten werd de aak een algehele opknapbeurt te geven, waarbij niet alleen het stalen onderwaterschip werd gerestaureerd, maar ook de teakhouten dekken. De binnenbetimmering werd vernieuwd en er werden installaties aangebracht voor de beveiliging. In de periode van 2005 tot 2011 liepen de totale kosten van dat groot onderhoud op tot bijna een miljoen euro. Dat was reeds in 2008 voor politici in de Tweede Kamer aanleiding tot het stellen van vragen, toen vanwege bezuinigingen bij de overheid ook de kosten van het Koningshuis aan de orde kwamen.
Bij de overdracht van de aak aan HKH Prinses Beatrix in 1957 was echter toegezegd, dat het onderhoud van 'De Groene Draeck' voor rekening van het Rijk kwam. Koningin Beatrix maakte in 1910 aan deze discussie een einde, door duidelijk te maken dat zij de extra onderhoudskosten aan haar Lemsteraak zelf zou betalen. Het reguliere onderhoud bleef wel voor het rijk. Dergelijke restauraties worden ondermeer zo kostbaar, omdat voor deze werkzaamheden aan de romp ook altijd delen van de inrichting en de betimmering verwijderd moeten worden.

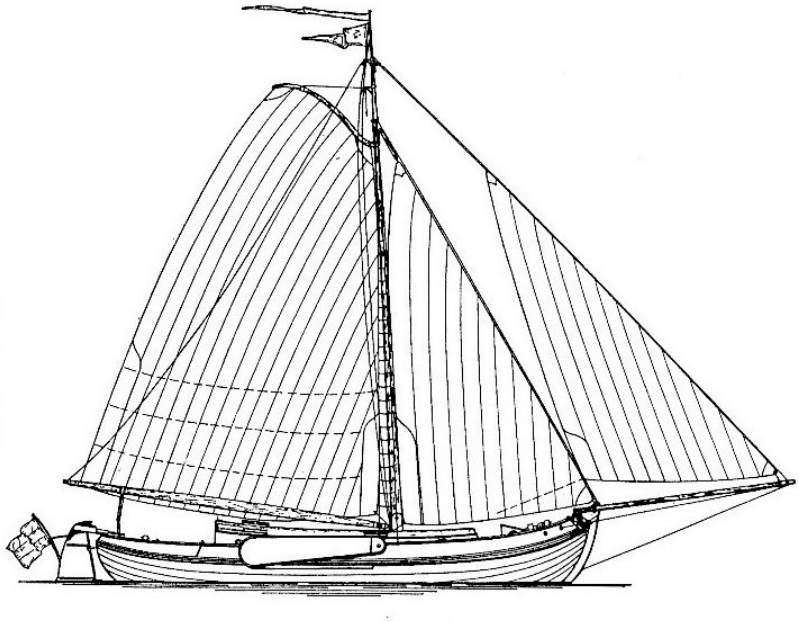
Overigens kwam vanuit de wereld van Lemsteraakwerven wel het geluid dat commerciële werven dergelijk onderhoud voor een aanzienlijk lagere prijs konden uitvoeren. Het groot onderhoud aan 'De Groene Draeck' werd evenals het normale onderhoud van de aak door de jaren heen uitgevoerd op de marinewerf in Den Helder.



Het Lemsteraakjacht 'De Groene Draeck' kreeg in 1957 een zeer positieve pers. De keuze voor een Lemsteraak werd ook met enthousiasme ontvangen in watersportkringen. Het duurde echter nog een tiental jaren voordat in het kielzog van dit Prinsessejacht meer aken op stapel werden gezet.

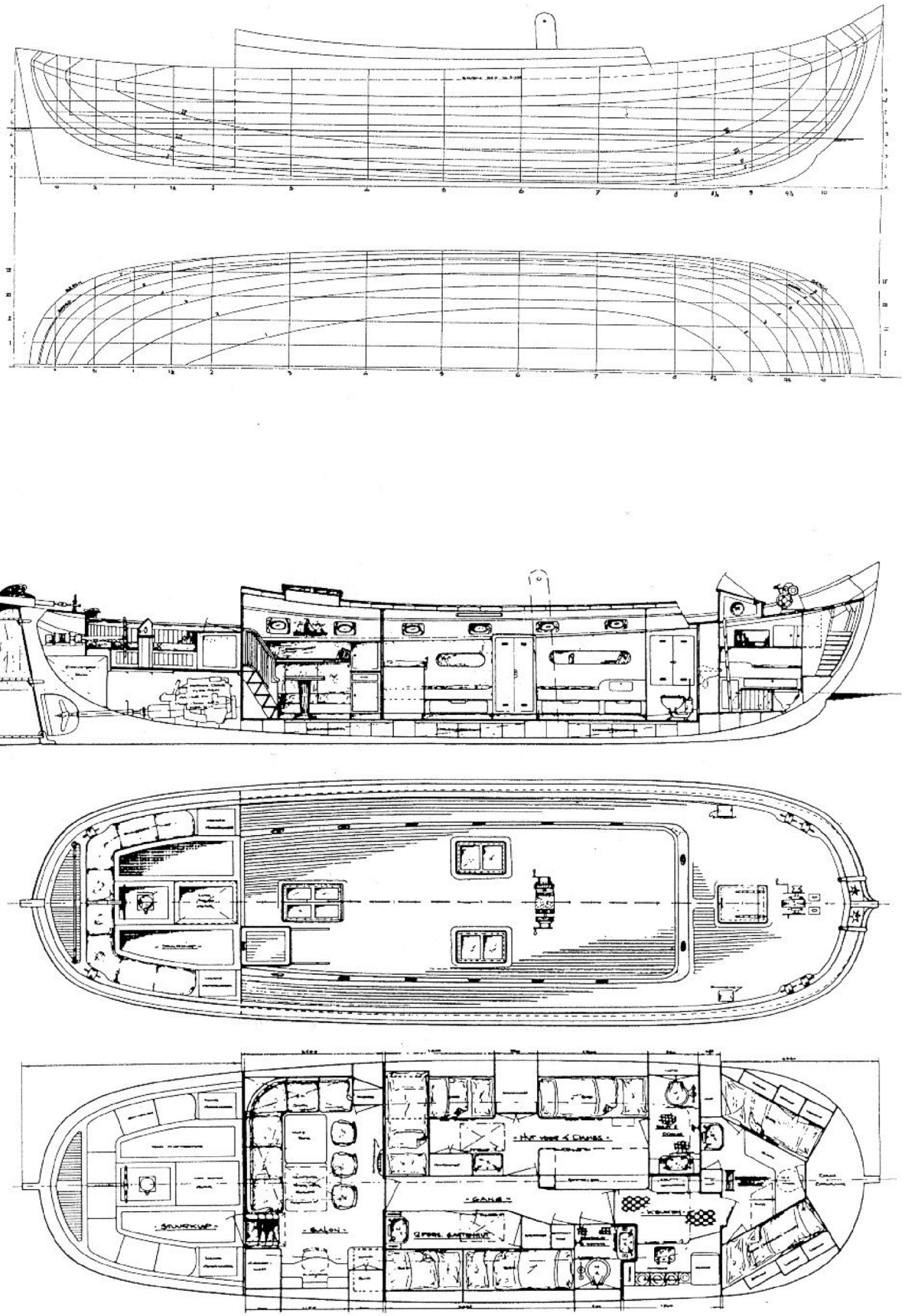


Lemsteraak-jacht De Groene Draeck, ontwerp A. de Boer, Lemmer. Lijnen- en inrichtingstekening schaal 1 : 100, zeiltekening schaal 1 : 200. Lengte over stevens 15 m, lengte waterlijn 14 m, breedte op spanten 4.50 m, over alles 4.70 m, holte 1.90 m, diepgang 1 m, waterverplaatsing ca. 27 ton, zeiloppervlak 128 m², grootzeil 71 m², fok 30 m², kluiver 27 m².



Bron: Waterkampioen, 1957

Opvallend bij de spantenplannen van De Boer-aken is de ronde kim en de ronde, iets V-vormige bodem. Veel andere aken hebben minder vlaktilling, dus een platter vlak, en een iets uitgesprokener kim. Het zeilplan komt overeen met dat van andere boeieraken. Een laag, breed tuig, waarbij de giek tot het einde van het roer komt. De fok blijft voor de mast en de schoot wordt belegd op een overloop. De Lemster visaken hadden op hun aken een smaller grootzeil en een fok die voorbij de mast kwam.



Inrichtingsplan en dekplan van De Groene Draeck. De gestrekte lijn maakt direct duidelijk dat deze aak afstamt van de boeieraken en niet van de Lemster visaken. Vergelijk ook deze gestrekte lijnen met die van de boeier Almeri van Auke van der Zee.



HKH Prinses Beatrix na de overdracht van 'De Groene Draeck' in 1957.



De Groene Draeck in 1959, overstag gaand bij een matige wind.



Drimmelen, 1968. De Groene Draeck in actie tijdens de opening van de jachthaven van Drimmelen, met gereefde zeilen. (Foto: Dick Coersen)



(Foto: RVD, 1958)



Grouw, 2010. (Foto: Marelle Hofstra, Grouw) De Groene Draeck aan de steiger bij hotel Oostergoo. Een fraai schip met alle kenmerken van een vooroorlogse boeieraak, een 'Lemsterjacht', zoals De Boer ze bouwde.

Lemsteraakjacht De Visotter van André Sterk



Lemsteraak De Visotter (VA 114) van Andre Sterk uit De Lemmer. Ontwerp A. de Boer, bouw Jachtwerf Hummel, De Lemmer. De lijnen van deze aak komen vrijwel overeen met die van de Lemsteraakjachten 'Onrust' en 'De Groene Draeck'. Dergelijke schepen missen de eivorm van de visaken. Ze zijn veel gestrekter, wat overigens onvermijdelijk is. Het is niet mogelijk de vorm van de visaak met zijn sterke zeeg en eivorm ongewijzigd zo sterk te vergroten. Dat zou leiden tot een schip met een onmogelijk hoge kop. Omgekeerd zijn grote schepen ook niet zomaar te verkleinen zonder aanpassing van de verhoudingen. Bijvoorbeeld een Volendammer kwak verkleinen met 60% zodat er een scheepje ontstaat van 6 meter lengte, leidt tot een veel te lage kont. (Foto: Hielke Roelevink)

Het laatste lemsteraakjacht van De Boer uit Lemmer

Voordat Arie de Boer de oude werf aan de Lemsterrijn in 1960 verkocht aan de fa. Poppen, leverde hij op 11 augustus 1959 nog een luxe Lemsteraakjacht af: de Vrouwe Hendrika. Het jacht was gebouwd op risico, dus voor eigen rekening, als bouwnummer 774. De houten opbouw is uitgevoerd door een bedrijf in Bergum. Op 25 november 1959 kocht A. Epen uit Amsterdam het schip van 11.60 meter lang en 2.80 meter breed. Het had 80 m2 zeil en een scheepsmotor van 51 pk. De prijs was 50.000 gulden. De KNWV gaf het schip de meetbrief met zeilnummer VB 187.



De Vrouwe Hendrika toen dhr. Melchert eigenaar van het schip was. Opvallend is de afwerking als jacht, met houten kluisborden en slemphouten, wat bij de ijzeren visaken van de Boer nooit het geval was. Het houtwerk is uitgevoerd in Bergum. In De Lemmer werd het stalen casco gemaakt. (Foto's: Melchert)



Opmerkelijk is ook de zeeglijn, die meer weg heeft van de Groene Draeck dan van een visaak. Met hogere kont. Het tuigplan is eveneens niet dat van een visaak, maar van een boeier, met breed grootzeil en smalle fok op een overloop voor de mast. Ook het roer is een boeierroer met vaste helmstok.



Blomaken uit Hindeloopen, geïnspireerd door de originele Lemster visaak

Iege Blom(1915-1995) uit Hindeloopen was een van de eerste hellingbazen van na de oorlog die bekend werd door de bouw van aakjachten naar het model van de originele Lemster visaak. (In dezelfde periode begon ook Stofberg in Leimuiden daarmee naam te maken.) Iege Blom was visser in Hylpen en viste samen met zijn oudere broer Rein. Toen die in 1956 stopte met de visserij, hield het ook voor Iege op. Hij kreeg echter in 1957 de kans de oude scheepswerf van Wijbrands over te nemen. Aanvankelijk deed hij samen met zijn broer Freerk vooral reparatie- en onderhoudswerk voor de beroepsvaart. In het begin van de jaren zestig liep die klandizie voor kleine werfjes echter snel terug. Net als vele collega's schakelde ook Iege Blom over op de jachtbouw.



Hindeloopen, 1921. De scheepswerf van Wijbrands die in 1957 gekocht werd door Iege Blom.

Zijn ideaal was om eens een Lemsteraak te bouwen. Zelf had hij van 1935 tot 1948 gevist met de HI 8, de eerste ijzeren aak van Pier de Boer (de ex-LE 28). Dat was weliswaar niet moeders mooiste, maar het model sprak hem aan. Iege had al eens de maten opgenomen van de houten visaak HA 42, de ex-LE 39 die in de 19e eeuw bij E.H. van der Zee was gebouwd. Die maten gebruikte hij om tot een eigen ontwerp te komen, daarbij geholpen door zoon Dirk die in Delft geleerd had om scheepstekeningen te maken. In Stavoren fotografeerden zij de vormen van de De Boer aak van Jelle Zwaan, de ST 1 (de ex-LE 6). Uiteindelijk maakte Dirk Blom met

behulp van die gegevens een eigen ontwerp van een Lemsteraak van 36 voet. Dat was in die tijd de handzame akenmaat, waarbij het schip met twee man nog goed te zeilen is. Wel moest er in de zestiger jaren een flinke kajuit op zo'n aakjacht en ook de mast moest gemakkelijk strijkbaar zijn. Dat waren zaken die in die tijd voor potentiële klanten eigenlijk niet ter discussie stonden. De Lemsteraakjachten in vissermanuitvoering kwamen pas later. In de loop van de jaren zestig kwam de jachtbouw snel tot ontwikkeling door de toegenomen welvaart. Toen ontstonden er ook voor Iege Blom mogelijkheden om een aakjacht te bouwen. Er waren mensen die voldoende geld hadden om zo'n schip te betalen en de tijdgeest leidde bij een aantal watersporters tot belangstelling voor oude, ronde vormen. Het lijkt tegenstrijdig, maar het 'terug naar de natuur', 'naar de oorsprong', werd ervaren als 'progressief'. Naast de vermogende watersporters die de grote, luxe boeieraken bleven kopen, ontstond er rond 1970 een nieuwe groep watersporters die over voldoende financiële middelen beschikte om een eenvoudige platbodem te kopen.



Hindeloopen, jaren zeventig. Iege bezig met de bouw van een Blomaak. (Foto: Skipshelling Blom)

In 1968 werd de eerste Blomaak te water gelaten. Vier jaren later kwam de werf met een iets langer schip. Niet 36 voet, maar 40 voet, dus 11.20 meter lang. De daarop volgende decennia werden de aken alleen maar groter, hoewel er ook steeds klanten bleven voor de kleine aak van 36 voet. Bij de grote aken van 15 meter en langer werd het mogelijk een comfortabel schip te ontwerpen met stahoogte in het vooronder en

een ruime, open kuip. De traditionele vissermanuitvoering, maar dan gecombineerd met het moderne comfort dat veel watersporters tegenwoordig op prijs stellen.
In tijden van economische voorspoed blijkt er een markt te zijn voor dit soort kostbare schepen en de *Skipshelling Blom* uit Hindeloopen heeft bij die ontwikkeling een belangrijke rol kunnen spelen. Naast de relatief kleine, originele aakmodellen van Blom heeft de werf in samenwerking met *Van Oossanen Naval Architects b.v.* en in het bijzonder met de ontwerper Niels Moerke twee grote wedstrijdaken gebouwd, de 'Warber' en de 'Buikschuiver 2', die in de wereld van de grote wedstrijdaken (de VA-klasse) voor het nodige rumoer hebben gezorgd. Om met andere aken uit die klasse een 'eerlijke' strijd te kunnen voeren, heeft men de TVF voor grote Lemsteraken moeten aanpassen, anders wonnen deze aken alles.



Een 10-meter Blomaakje op het wad. Kenmerkend is o.m. het ontbreken van slemphouten onder de kluisborden. "Slemphouten horen niet op een Lemsteraakaak", volgens Dirk Blom Sr.

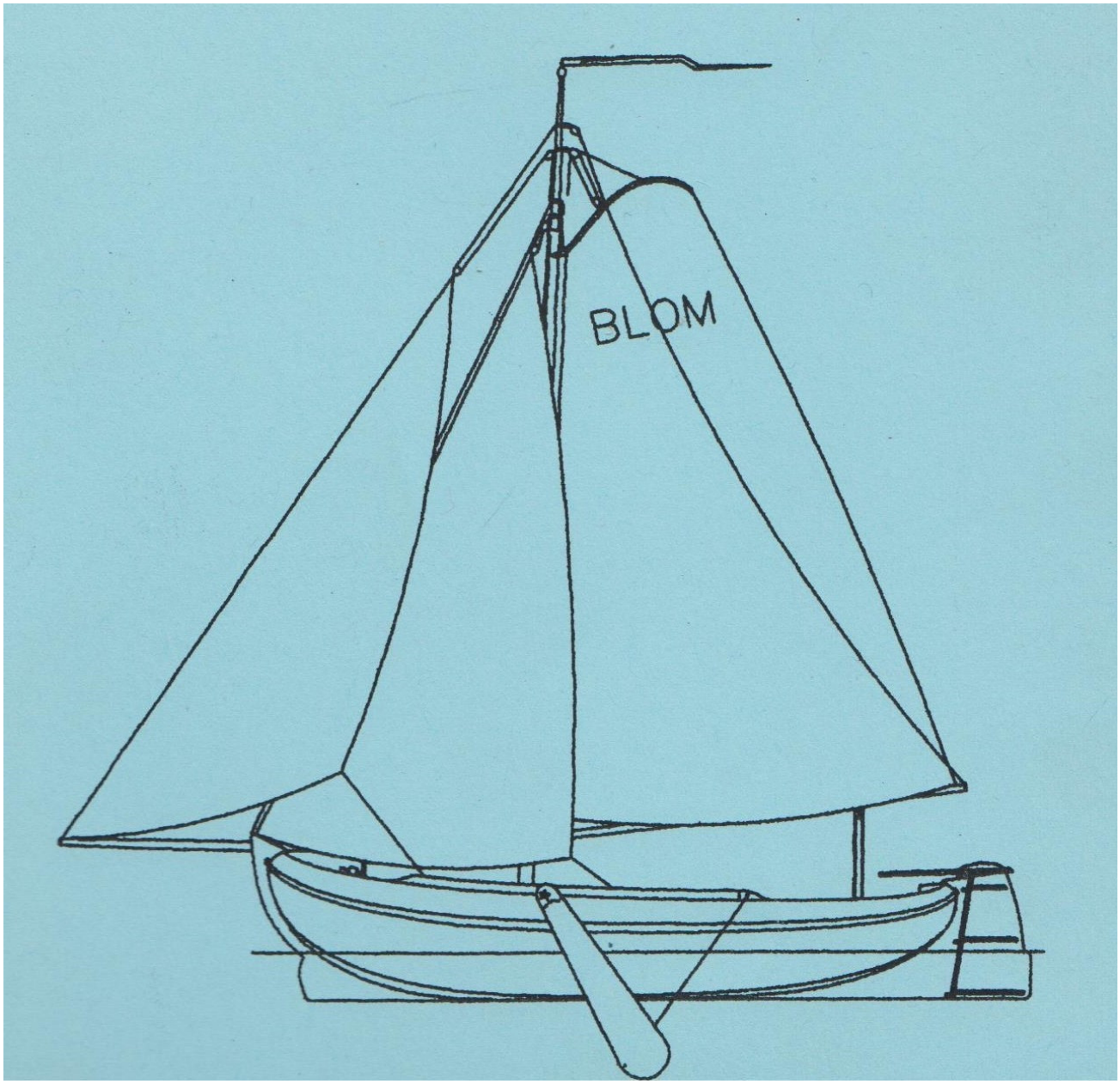
De *Skipshelling Blom* onderscheidt zich daarom op twee manieren: enerzijds door aakjachten te ontwerpen die duidelijk geïnspireerd zijn door de originele Lemster visaken van De Boer, Bos en Van der Zee, en anderzijds door grote wedstrijdaken op het water te brengen die qua ontwerp en technologie het neusje van de zalm zijn.
De oude werf die Iege Blom in 1957 overnam, was natuurlijk niet geschikt voor de bouw van dergelijke schepen. Reeds in 1964 had Iege Blom de oude helling van Wijbrands vervangen door een meer moderne loods, maar na bijna een halve eeuw bracht ook die voorziening te veel beperkingen met zich mee. In 2013 werd daarom een nieuwe werf betrokken in Hindeloopen, aan de Tölve 2.



Hindeloopen, de LE 47 van B. Postma ('Kentskele') van 12.80 meter lang. Een mooi voorbeeld van een Lemsteraakjacht dat geïnspireerd is door de vissermanaak. Ontwerp: Dirk Blom. Bouw: Blom, 1991.



De HI 3, de 'Struner', is een Blomaak uit 2006 van ruim 14 meter lang.



Hindeloopen, een Blomaak in vissermanuitvoering. (Afb. Skipshelling Blom)

Achteraf stellen we vast, dat de naoorlogse akenbouw tussen 1945 en 1980 gekenmerkt wordt door twee benaderingen:

- De bouw van Lemsteraakjachten die voortkomen uit de traditie van de grote **boeieraken**, met als belangrijk voorbeeld 'De Groene Draeck';
- De bouw van Lemsteraakjachten waarbij de ontwerper zich heeft laten inspireren door de **visaken** van de Lemster vissers.

Vanaf 1980 vindt er een nieuwe ontwikkeling plaats. Jonge ontwerpers proberen met moderne ontwerpmethoden het succesvol gebleken aakmodel te optimaliseren, waarbij ze moderne schepen ontwerpen op grond van empirisch- en computerondersteund onderzoek, daarbij vrijelijk gebruik makend van traditionele kenmerken van zowel de boeieraken als de visaken.



Hindeloopen, 2012. Napraten na de wedstrijd voor Lemsteraken uit de VA-klasse, waar veel grote aken bij zijn aangesloten. De oudere schepen zijn primair ontworpen als grote, comfortabele (boeier)aakjachten, waarvoor echter ook wedstrijden werden georganiseerd. Na 1980 werden vooral de eigenaren van dit soort jachten geconfronteerd met nieuwe ontwikkelingen. Jonge ontwerpers kwamen op basis van modern onderzoek en computersimulatie tot ontwerpen voor grote Lemsteraken die sneller waren dan de traditionele aken, wat voor veel discussie zorgde of deze nieuwe ontwerpen wel aan de normen voor "de" Lemsteraak voldeden. Uiteindelijk is er een nieuwe TVF ontworpen, om te voorkomen dat de nieuwe aken bij voorbaat de wedstrijden zouden winnen en er voor oudere aken geen eer meer aan te behalen zou zijn. De nieuwe aken zijn sneller, maar varen met een individuele handicap, zodat de snelste aak nog niet de winnaar van de wedstrijd hoeft te zijn. (Foto: Dirk Huizinga)

Optimaal zeilende Lemsteraken

Voor veel liefhebbers van platbodems gaan de moderne ontwerpen van snelle Lemsteraken wat (te) ver. Dat is de reden van de jarenlange discussie over deze ontwikkeling. Bij de wedstrijdzeilers is er uiteraard een belang in het spel, maar voor de 'gewone' liefhebber speelt vooral het uiterlijk.
Platbodemliefhebbers zijn van nature wat traditioneel ingesteld, dus zijn ze niet direct enthousiast over veranderingen. De innovaties bij de Lemsteraken zouden hen echter blij moeten stemmen, want dankzij die modernisering is de kans groter dat de akentraditie behouden blijft. Zonder vernieuwing dreigt de platbodemvloot vooral museale waarde te krijgen.

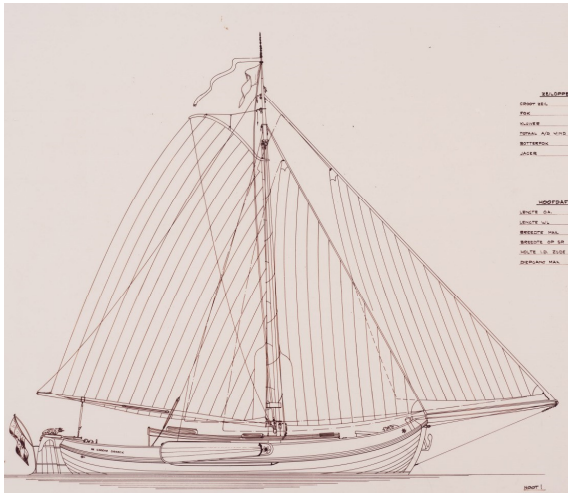


Bij een hooguit matige en wat ruimere wind zijn bolle zeilen effectief. Hier met een halvewinder van meer dan 200 kwadraat. (Foto: Hielke Roelevink uit Wapserveen)

De doorgevoerde veranderingen zijn natuurlijk ook positief te waarderen als zodanig. Steeds gaat het om technische verbeteringen die ertoe moeten leiden dat een Lemsteraak eenvoudiger, gemakkelijker en sneller gezeild kan worden. De ontwerpers hebben een heleboel vernuft gestoken in hun ontwerpen, die er zondermeer goed uitzien. Alleen de kenner ontdekt de afwijkingen van de traditionele aak, terwijl allerlei moderne inzichten en technieken op passende wijze vertaald zijn naar een traditioneel scheepstype als de Lemsteraak. Een aantal opvallende aspecten breng ik hier in beeld.



Het voordek van een moderne Lemsteraak van Blom met rails met verstelbare blokken voor de fokkeschoot, om de trim van de fok bij verschillende windrichtingen optimaal te kunnen houden.

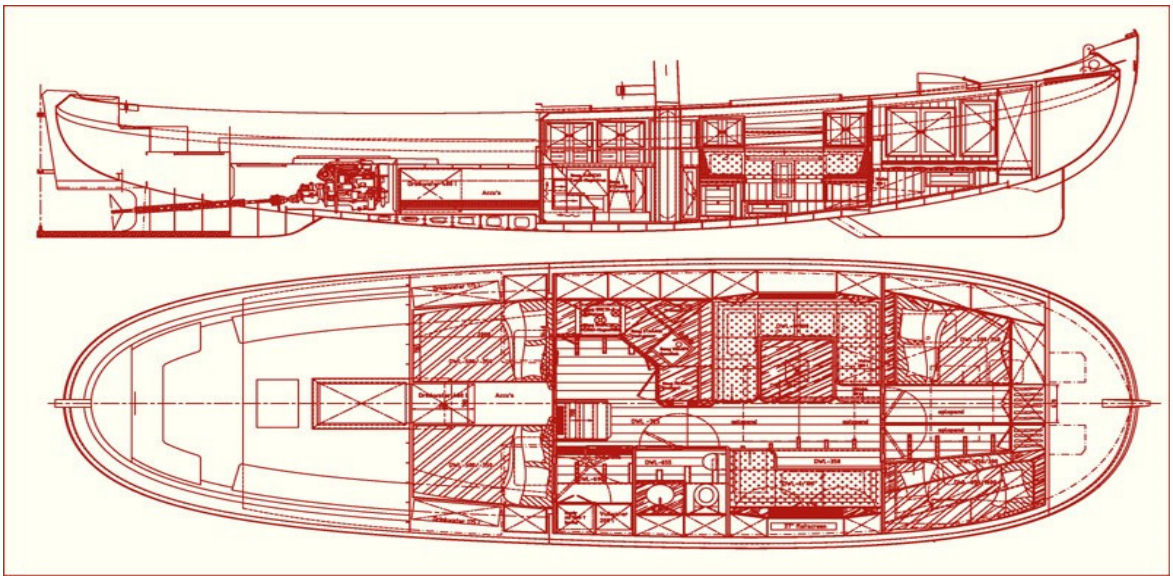




Links het zeilplan van 'De Groene Draeck', een typisch voorbeeld van een traditioneel laag en breed tuig, en rechts de wijze waarop bij Hoek Design in Edam 50 jaren later een moderne aak getuigd wordt. De mast bijna in het midden van het schip, met een smal, hoog grootzeil, de gaffel steil gepiekt en een brede fok die aansluit bij de deklijn. Het moderne tuig is niet alleen effectiever (bij gelijk zeiloppervlak), maar komt ook meer overeen met de tuigage van een vissersaak.



Drachten, 2012. Een Lemsteraak van Hoek Design. Met een 'geveegd' onderwaterschip glijdt de aak over het water, met een traditioneel onderwaterschip duwt ze het water voor zich uit. (Foto: D.H.)



Inrichtingsplan van een moderne Chris Beuker aak (ontwerp Martijn van Schaik): de Iduna (GR 4) uit 2009. Goed te zien is de geveegde lijn van het onderwaterschip, waarbij het diepste punt onder de mast ligt, die relatief ver naar achteren staat. De vingerlingen voor het roer zijn verticaal geplaatst, wat het roer effectief maakt en door de iets scheve stand van de achtersteven leidt tot een balansroer, waarbij een deel van het roer voor de roeras draait, wat de effectiviteit van het roerblad zeer bevordert.



Drachten, 2012. Een aak van Hoek Design met een relatief plat vlak: snel op rustig en relatief ondiep water.



Moderne Lemsteraak, met zicht op het voordek. Het blok van de fokkeschoot verstelbaar op een rail, de vallen bij de mast naar de lier bij de kuip geleid. Opmerkelijk is hoe vlak de fok is gesneden, waardoor de schoot binnen het potdeksel kan vallen. Traditioneel werden er op platbodems ronder gesneden zeilen gebruikt, met het schootblok op het potdeksel (i.p.v. erbinnen). Met de traditionele trim is minder scherp aan de wind te zeilen.

De grootste aak van Nederland

Bij de discussie over de moderne aken krijg je wel eens de indruk, dat het gaat om het ontwerpen van steeds lichtere en steeds snellere schepen, waarbij aanpassingen aan het aakmodel worden aangebracht die ertoe leiden dat deze schepen 'geen Lemsteraakjachten' meer mogen worden genoemd. Er zijn door dezelfde ontwerpers echter ook fraaie aakjachten ontworpen die eveneens modern zijn vormgegeven, maar die voor een relatieve buitenstaander gewoon fraaie aakjachten zijn die vooral bewondering en zeker geen gefronste wenkbrauwen oproepen. Een voorbeeld van die laatste categorie is zondermeer het grootste aakjacht van Nederland, de 'Groenevecht', uit het jaar 2000, ontworpen door Hoek Design Edam en in z'n verschijning en gebruik vergelijkbaar met de boeier Almeri van honderd jaar geleden. Een plezieraak van 18.50 meter lang en 5.50 meter breed, met een masthoogte van meer dan 27 meter. Een vaste schipper en een knecht zorgen voor het zware werk en de vaartechnische behandeling van het schip.



Drachten, 2016. Van Zadelhoff met zijn 'Groenevecht' voor de wal in jachthaven 'De Drait'. (Foto: Dirk Huizinga)


BABE-TWO
GROENE YACHT

Aakzeilen op het scherp van de snede niet zonder risico

In 2012 werd de discussie over de recente ontwikkelingen in vormgeving bij de ontwerpen van snelle wedstrijdaken vertaald in nieuwe richtlijnen en een nieuwe tijdcorrectiefactor voor wedstrijdschepen. De modernste ontwerpen bleven weliswaar formeel binnen de normen die in het verleden opgesteld waren voor een Lemsteraak, maar werden feitelijk uitgewerkt in een richting die in brede kring discussie opriep. Het onderwaterschip van een moderne wedstrijdaak is onvergelijkbaar met dat van een traditionele Lemsteraak. De tuigen werden zo smal en hoog, dat sommigen dachten dat de volgende stap een torentuig zou zijn. De koppen van de moderne aken werden lichter en smaller vormgegeven, wat het robuuste karakter van de aak aantastte. Met de aangescherpte normen moest aan die ontwikkeling duidelijke grenzen worden gesteld.



Hindeloopen, 2012. De Buikschuiver 2 , een lichtgebouwde aak met een smalle en extreem sterk geveegde kop.

Niet alleen de technische commissies van de SSRP en de klassenorganisatie stellen met hun normen, resp. handicapregels grenzen aan de ontwikkelingen. Ook de werkelijkheid op het water, de praktijk, doet van zich spreken. Een wedstrijdjacht in vissermanuitvoering geeft grote voordelen voor schip en bemanning. In de ruime kuip kan veilig gewerkt worden. Bovendien is het schip lichter en heeft een lager zwaartepunt dan een vergelijkbaar roefschip en is daarmee stabieler. Een open schip is echter kwetsbaar op ruw water en bij harde wind. De schipper moet voorkomen dat er veel water in het schip komt, want dan gaat de stabiliteit snel verloren. Als zo'n aak kentert, zal die ogenblikkelijk zinken.





Den Helder, Botterrace van 16 juni 2012. De aak LE 3, een pas opgeknapte 'Kuperusaak' van 10.6 meter, schept water bij het ronden van de boei en zinkt. Een bemanningslid raakt licht gewond. De aak is de volgende dag gelicht en is weer hersteld. (Foto's: Femke Berga)

Dat ook de traditionele Lemsteraken plat kunnen gaan, beleefde André Sterk met zijn 'Visotter'. Tijdens het zeilevenement *Lemmer Ahoy* , medio mei 2013, stond er stevige bries na enige dagen van harde wind. Tijdens de wedstrijd kwam de Visotter in de greep van een windvlaag die het schip bijna omdrukte. Ondanks die gevaarlijke schuiver, sommigen zeiden dat de vleugel het water raakte, maar dat was overdreven, zeilde Sterk de wedstrijd 'gewoon' uit. Er was het nodige water in het schip gekomen, maar gelukkig waren er bij de bemanning geen ongelukken. Iedereen had zich tijdig vast kunnen grijpen, niemand was overboord gegaan. Een aak van 15 meter kan niet omslaan, zo beweerde Sterk traditiegetrouw en dat bleek nu maar weer eens in de praktijk. Maar zonder gevaar is een hellinghoek van meer dan 45 graden natuurlijk niet. En omslaan kan een aak als de Visotter (met de lijnen van De Groene Draeck) wel degelijk. De statische stabiliteit van deze De Boer aak is net groot genoeg om bij 90 graden slagzij nog terug te komen. Op het water geldt echter een dynamische stabiliteit. Op relatief rustig water is de oprichtende kracht bij 45 graden helling nog groot genoeg. Bij hoge golven op zee zou een aak bij zo'n helling door een zee dwarsscheeps zomaar kunnen kenteren.



De Visotter tijdens de wedstrijd Lemmer Ahoy, mei 2013. Foto: Hielke Roelevink vanaf de Lemsteraak ZA 1.

Het belangrijkste in zulke situaties is, dat de bemanning niets overkomt en bij platbodemzeilen is dat minder zeker dan bij wedstrijden met scherpe zeegaande jachten. Die jachten kennen meer preventie zoals een zeereling van voldoende hoogte en lifelines voor de bemanning, zodat overboord vallen niet meteen ernstig is. Op

Lemsteraken is een zeereling echter ‘not done’ en is er meestal ook geen voorziening om de bemanning ‘aangelijnd’ over dek te laten gaan.
In de zeventiger jaren kozen toerzeilers die uit de open zeilbootjes kwamen, massaal voor kajuitzeiljachten. Hoewel open zeilschepen bij mooi weer fijner zeilen en meer ruimte bieden, was hun ervaring dat deze scheepjes bij regen en harde wind te weinig beschutting boden voor de bemanning. Bovendien konden kajuitjachten onkenterbaar zijn met een goede ballastkiel en een zelflozende, dichte stuurkuip. Bij de Lemsteraken zien we toerzeilers die kiezen voor een vissermanuitvoering, dus met open kuip, halfgedekt en toerzeilers die liever een roefschip hebben vanwege het comfort van een gezellige, droge kajuit. Bij de wedstrijdzeilers is om zeiltechnische redenen een voorkeur te vinden voor de vissermanuitvoering, maar de zeewaardigheid van de half gedekte aak is aantoonbaar geringer dan van een roefaak. Dat werd in 2012 voor iedereen duidelijk toen de visserman LE 3, een pas opgeknapte Kuperusaak van 10.6 meter, tijdens de Botterrace bij Den Helder kenterde, na het ronden van de boei. De schipper wilde wat te enthousiast oploeven, waardoor de aak water schepte en naar de bodem verdween. In een vergelijkbare situatie zou een roefaak een vervelende slagzij maken, maar geen water binnen krijgen en gewoon door kunnen zeilen.



De Lemsteraak VA 165 (‘Zuidwester’) Deze hellinghoek is voor een moderne aak niet fataal. (Foto:Jan Heuff)

De wedstrijdaken worden steeds lichter ontworpen, maar het eindresultaat is niet zondermeer een superieur schip voor alle omstandigheden. Veel schippers van een aakjacht willen naast de wedstrijden ook comfortabel kunnen toerzeilen en dan moet je concessies doen aan de eisen die de optimale racemachine stelt waar de laatste wedstrijdaken op beginnen te lijken.



De Buikschuiver 2 (ontwerp Niels Moerke, gebouwd bij Iege Blom in Hindeloopen), tijdens de Enkhuizer akendagen 2012. Dit schip is de moderne wedstrijdaak in optima forma. Details zoals de enorme overloop voor de grootschoot, maar ook de vormgeving van de kop en de ballast verdeling bij deze aak zorgden voor veel kritiek uit meer traditionele hoek. Een nieuwe Tijd Verrekenings Factor moest ervoor zorgen dat ook oudere aken een kans hielden om een wedstrijd te winnen. Het blijft overigens een spectaculair zeilende aak. (Foto: Hajo Olij)

Geraadpleegde literatuur en bronnen

Archief Scheepswerf Gebroeders De Boer, Lemmer. Dit archief werd in 2011 geschonken door mw. Van Rees-De Boer uit Naarden aan het Fries Scheepvaart Museum te Sneek (FSM)

Beylen, J. van: *De botter. Geschiedenis en bouwbeschrijving van een Nederlands vissersschip.*
Weesp, 1985

Brilleman, J.: *Persoonlijk archief met informatie over Lemsteraken en de visserij vanuit De Lemmer, met ondermeer de artikelenseries van de oud-Lemsters Jan Wouda (Medemblik) en Evert de Vries (Lelystad) uit het weekblad Zuid Friesland.* Sneek, collectie Fries Scheepvaart Museum.

Colijn, H. (red.): *De Zuiderzee.* Amsterdam, 1932

Dorleijn, P.: *Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee.*
Deel I t/m V. In het bijzonder *Deel V: Vollenhove en De Lemmer*, Franeker, 1996

Douwen, H. van, Deen, J. van,: *Honderd jaar Orion 1907 – 2007,* Den Haag, 2008

Dijk, D. van: *Persoonlijk archief met foto's en een overzicht van alle inschrijvingen van vissers bij de gemeente Lemsterland vanaf 1911.* De Lemmer, 2012

Dijk, W.J.: *De schoonheid onzer binnenschepen.* Amsterdam, 1977

Fries Scheepvaart Museum: *Werfgegevens, afbeeldingen en lijnentekeningen van visaken.* Sneek (FSM)

Hak, D.: *Lemmer 'forneamde haven oan 'e Sudersé.* Groningen, 1980 (Ingekorte doctoraalscriptie, beschikbaar via www.spanvis.nl), gepubliceerd in 1981 in 'Het Peperhuis', uitgave van de Vereniging Vrienden van het Zuiderzeemuseum en in 1990 nog een keer uitgegeven bij Repro-Holland BV-Alphen aan den Rijn.

Harten, J. van: *Kuilen in de golven.* Zaltbommel, 2008

Hielke Roelevink: *website met foto's van Lemsteraken en overzichten van de VA en VB klasse van de SSRP.* www.lemsteraakfotohielke.nl

Huitema, T.: *Ronde en platbodemjachten.* Amsterdam, 1962
Huitema, T.: *Lemsteraken van visserman tot jacht.* Weesp, 1982

Kampen, H.C.A. van: *De Zeilsport.* Amsterdam, 5e druk, ca. 1945.

Kampen, H.C.A. van, Kersken, H. Sr. : *Schepen die voorbijgaan.* 1927

Kersken, H. Sr.: *Hollandse jachten van de toekomst.* Amsterdam, 1963

Kooijman J.: *Platbodemjachten van J.K. Gipon.* Bunschoten, 1998

Leunen, P. van: *Terschelling en de visserij.* Harlingen, 1998

Loon, F.N. van: *Beschouwing van den Nederlandschen Scheepsbouw met betrekking tot deszelfs zeilaadje.* Haarlem, 1820 (in facsimile, Haarlem, 1980)

Loon, F.N. van: *Handleiding tot den Burgerlijken Scheepsbouw, met 22 platen.* Haarlem, 1838
(in facsimile, Haarlem, 1980)

Meulen, S. van der: *Persoonlijk archief met foto's, registraties en artikelen over Lemsteraken.*
Wartena, 2012

Petrejus, E.W.:*Oude zeilschepen en hun modellen.* Bussum, 1971

Philippona, C.H.M. : *Van zeilkano tot oceaanjacht.* Rotterdam, 1931

Salverda, J.: *Van turfvaart tot volksvermaak.* Leeuwarden, 1986

Schutten, G.J.: *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen.* Zutphen, 2004

Spanvis, *een platform op internet van mevr. Roelie Spanjaard-Visser, waar (oud)Lemsters hun informatie, hun foto's en herinneringen over het voorbije leven in de Lemmer openbaar maken:*
www.spanvis.nl .

Tomalin, H.F.: *Three vagabonds in Friesland,* New York, 1907

Vroom, U.E.E.:*Vracht- en vissersschepen van Eeltjebaas en Aukebaas.* Enkhuizen, 1968

Voordewind, H.: *Voor de wind.* Den Haag, 1951
Zee, Eeltje Teadzes Holtrop, Eeltje Holtrop van der & Auke van der,: *Werfboeken van de scheepsbouwersfamilie Holtrop van der Zee, scheepsbouwers te IJlst en Joure.* Leeuwarden, Nanne Ottema, 1934.

Verkrijgbaarheid van dit boek:

Dit boek wordt door mij in eigen beheer uitgegeven zonder winstoogmerk. Het is voor een ieder verkrijgbaar tegen kostprijs door het te bestellen bij www.lulu.com. Dit is een organisatie voor 'free publishing', waar het boekje in ongeveer twee weken tijd geheel elektronisch gemaakt wordt ("printing on demand"). E-books zijn gratis, maar voor papieren boeken kunt u het beste contact met mij opnemen.

U kunt de site van www.lulu.com het eenvoudigste bereiken via de website www.dirkhuizinga.com . Onder de kop Onderzoek & Advies is de link met www.lulu.com waarmee u mijn boekwinkeltje bij lulu betreedt.



Van de vele foto's in dit boek heb ik geprobeerd tenminste de naam van de maker van de foto te achterhalen en uit te zoeken of er rechten op de publicatie van een foto rusten. Dat is mij niet in alle gevallen gelukt. Vooral bij foto's uit verzamelingen van particulieren bleek dit niet eenvoudig te zijn. Wel heb ik van de bekende scheepsfotograaf Hajo Olij enige fraaie foto's gekocht met het recht ze in dit boek te publiceren en kreeg ik van hem voor dit boek een foto van de LE 10 naar aanleiding van de Verwaningprijs 2013, die de SSRP mij toekende voor mijn maritieme boeken. Tevens heb ik dankbaar gebruik gemaakt van foto's die Hielke Roelevink uit Wapserveen heeft gemaakt en van het historisch beeldmateriaal van Spanvis en van Dick van Dijk uit De Lemmer.
Op internet zijn ook tal van relevante foto's te vinden zonder nadere aanduiding over de maker of de rechthebbende. Het is dus mogelijk dat ik een fotograaf of een instantie niet heb kunnen traceren en met publicatie van de foto onrecht heb aangedaan. Mocht dat het geval zijn, dan verzoek ik de benadeelden om contact met mij op te nemen.

Behalve dit boek geef ik een aantal andere boeken uit over maritieme onderwerpen. Zie hiervoor mijn website.

Drachten, 18 oktober 2020