De aken van Kuperus



Het gaat er op lijken dat, als je tegenwoordig mee wilt tellen, je niet meer kunt zonder lemsteraak, liefst met een loefbijter als een leugenbank, een scheg als een schuurdeur en een gepiekte kont die het bij de VKSJ goed zou doen. Met het stijgen van de beurskoersen is de vloed van deze Koninklijke inheemse racers niet meer te stelpen. Maar er worden niet alleen 'rule cheaters' gebouwd die de criteriumbewakers van de Stichting Stamboek Ronde- en Platbodemjachten slapeloze nachten bezorgen. Er zijn ook opdrachtgevers die behalve willen (wedstrijd)varen ook gewoon willen wadkrabben en een aak naar traditioneel model bestellen, vaak zelfs als 'visserman', met slechts een verblijf onder het voordek. Een werf die in de afgelopen twintig jaar vermaard is geworden om zijn stoere aken, is 'De Boeier' te Makkum, grotendeels 'single handed' gedreven door Eeltje Kuperus. Een gesprek met een botenbouwer die in stilte goed doet.

VAN VISAKEN EN LEMSTERS

Zoals in het Verre Oosten iedere schuit een 'sampan' heet, zo heet in ons land alles dat vaag afstamt van de opgeboeide boomstam een 'aak'. Zelfs etymologisch valt die stam te herleiden, via het Indo-Germaans, met oud-Indische 'nága' en het oud Germaans 'nakuan' als woorden voor boom, evenals 'nako' (oud-Saksisch), 'naca' (oud engels) en 'nahho' (oud hoog-duits). Wat voor scherpslijpers echte aken zijn, zoals de Keulenaar, de Hasselter aak of de Hagenaar, tonen in hun stevenloze snuiten nog inderdaad het restant van de heve, het voor en achter opgetrokken uiteinde van het zware vlak, dat oorspronkelijk een boomstam was. Dat schepen met stevens, zoals lemsteraken ook aak werden genoemd zou erop kunnen duiden hoe losjes men destijds met typenamen omging, maar wie de inhouten van houten tjalken en Wieringer aken bekijkt, ziet nog steeds de heve van de aak terug, in de leggers die tot bovenin de boeg doorgaan. Op die toer kun je natuurlijk iedere Nederlandse platbodem een aak noemen en dat gebeurde ook: zo werden zelfs de tweemastschokkers van Paesens 'aak' genoemd. Hoe het ook zij, vroeger was een aak een werkschip, nooit een pleziervaartjacht.

De Friezen bouwen al eeuwen diverse ronde scheepjes: van eenvoudige tjotters tot geraffineerde ronde jachten en boeiers. Op de binnenwateren werden visaakjes gebruikt, wat forser in de kop dan het Fries jacht, maar van vergelijkbare bouworde. De visserman vond een verblijfje onder een 'tent', een omhoog scharnierend voordek met driehoekige zijflappen. Van zo'n visaak maakte de bekende belastinggaarder, graanhandelaar en schepenverbeteraar F.N. van Loon in 1825 een tekening zoals het volgens hem gebouwd moest worden. De beroemde Eeltje Holtrop van der Zee, die veel werkte met de adviezen en tekeningen van Van Loon, schijnt zich in 1868 door deze visschuit te hebben laten inspireren bij de bouw van de *Dolphijn*, een Fries jacht met visaakkenmerken.

In de tweede helft van de 19e eeuw deden visaken mee als klasse in wedstrijden van de KZV 'Oostergoo'. Het type kreeg kennelijk anabole steroïden in het breeuwsel, want al snel verdween de maximummaat van 7,5 m. Rond 1877 verschenen forsere ronde schepen, botaken genoemd, kennelijk bedoeld voor open wateren. Dergelijke schepen werden gebouwd bij verschillende werven, onder andere Zwolsman (Workum) en Croles (IJlst), maar kregen toch gaandeweg op de werf De Boer te Lemmer het duidelijkst de kenmerken van wat rond 1900 in ijzer verscheen en, vanwege De Boer, lemmeraak ging heten. De werf werd in 1874 gesticht door Pier de Boer. In de eerste helft van de 20e eeuw werd het bedrijf, nog steeds enthousiast lemmeraken bouwend maar steeds meer voor pleziervaart, gedreven door Piers vier zoons. Arie de Boer (derde generatie) ontwierp in 1956 de 15 m lange *Groene Draeck* van Hare Majesteit.

ZEEBOEIER

De spoelvormen van de lemmeraak - de lijnen mogen nergens 'stil' staan, het volume van het voorschip moet groter zijn dan het volume van het achterschip, met de mast op een derde van voren - zorgden voor een snel schip dat niet alleen in de Zuiderzee werd gewaardeerd. In werfboeken van Holtrop van der Zee te Joure, treffen we 'mosselaken' voor Bruinisse die verdacht veel op lemmeraken lijken; Zeeuwse hoogaarsen en hengsten kregen de ronde kont van de lemmeraak om ze 'op te voeren'. De Boer en Auke van der Zee bouwden lemmeraken zonder loefbijter en met de kielbalk binnen; Croles bouwde met flinke loefbijters en uitstekende kielbalken. In veel oude aken zag je afgeronde loefbijters en flinke scheggen.

Reeds vóór de Eerste Wereldoorlog bouwde De Boer te Lemmer lemsteraakjachten, zowel hele kleintjes, zoals de 8,60 m lange *Antje*, als joekels zoals de 17,50 m lange *Trekvogel*. Deze was het snelste ronde jacht onder de clubvlag van de KR&ZV 'De Maas' te Rotterdam, maar met die lengte was dat ook geen wonder. Jachtlemmeraken groeiden in uiterlijk naar de boeier toe, met een jachtroer, gezeegde opbouw en een bollestal, en met hun wulpse rondingen zou, scherpslijpend in typenamen, 'zeeboeier' een duidelijker naam zijn dan 'aak' - zowel vanwege die boomstam als vanwege de werkachtergrond van het begrip aak.

AANDELEN-AKEN

Voor de crisis van de jaren dertig toesloeg vulden de jachthavens zich met een mooie vloot lemsteraken en boeiers. Niet alleen in Nederland trouwens, ook in Antwerpen begonnen de lemmeraak- en botterjachten de hoogaarzen te verdringen. De beurscrash van Wallstreet in 1929 betekende echter het einde van die bloei; we moesten wachten tot, na de Tweede Wereldoorlog en de wederopbouw, de aandelen weer even spectaculair zouden stijgen als ze in 1929 waren gekelderd. En dat hebben we geweten. De na-oorlogse lemsteraken hausse begon onschuldig met de *Groene Draeck*, waarop tegenwoordig een Argentijnse bemanning (nou ja, *man*!) wordt ingewijd in de fijne kneepjes van het watermanagement. Henk Lunstroo ontpopte zich alras als verdienstelijk lemmeraken ontwerper die her en der werden gebouwd. Werven zoals de Vries Lentsch en Kooijman & De Vries stortten zich op de aken. Alras ontstond er een soort tweedeling: werven langs de Friese westkust waar '*workmanlike*' aken, als visserman of als jacht afgebouwd, vandaan kwamen, en de echte jachtaakbouwers zoals Van Rijnsoever en de veelzijdige werf Stofberg. Tegenwoordig wordt het veld beheerst door werven waarop de lemmeraken, gedreven door de zweepslag van het zilver, steeds groter en luxer worden: Claasen Jachtbouw (betimmering) en Holland Jachtbouw. Als ontwerper van mooie, steeds grotere, aken maakt André Hoek furore. Er is een keuze uit tekeningen pakketten van Lemsteraken van 9,5 m tot maar liefst 18,5 meter!

Die Friese werven zijn voor dit artikel van belang. De ene is Blom in Hindeloopen, wiens aken de vleesgeworden wulpse rondigheid uitstralen die voor velen de lemsteraak een orgie van libidineus plezier maakt. De andere is Kuperus, die aken bouwt welke je zo in de visserij zou verwachten en die dan ook in Lemmer erg in trek zijn. Het visverleden vergeet je overigens snel zodra je naar boven kijkt en een tuig ontwaart dat niet ophoudt hemelwaarts te prikken. Een vriendje van me ervoer tot zijn schrik het effect daarvan toen Kuperus in eigen aak, ongereefd in een frisse bries, rondjes voer om zijn *Curlew*.

LOF DER ONAFHANKELIJKHEID

Eeltje Kuperus is een rustig heer die de onafhankelijkheid diep in zijn genen lijkt te hebben. Na de ambachtsschool raakte hij, via de Blomaak van zijn schoonvader, zo onder de indruk van het type dat hij besloot zelf lemsteraken te gaan bouwen. Via een bijscholingscursus bekwaamde hij zich verder in het lassen, werkte een jaar bij een scheepswerf en anderhalf jaar bij een jachtwerf. Het werken met de dunne platen die in jachtbouw gebruikelijk zijn bleek toch wel heel andere koek dan het lassen aan de dikke huid van echte schepen, maar ook dat vak kreeg hij onder de knie en 28 jaar geleden begon hij voor zichzelf in een boerderij tussen Leeuwarden en Sneek.

Kuperus begon met tjotters, friese jachten en boeiers, en al doende ontwikkelden zijn ontwerpen zich. Na een jaar of acht knalde het bedrijf uit de boerderij en verhuisde het gezin Kuperus met werf en al naar Makkum. Eeltje beheerste tegen die tijd het métier voldoende om zich aan de lemsteraken te wagen. De eerste werd een vissermanaak voor Winfried Jansen, jarenlang voorzitter van de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer. In dezelfde periode werd Eeltje fokkenist op het skûtsje van Woudsend en dat is'ie nog steeds.



Een 12 m aak in vissermanuitvoering.

EFFICIENCY PER COMPUTER

In de tijd dat platen nog met de hand werden afgeschreven bouwde Kuperus met vijf man personeel zo'n vijf schepen per jaar. Naast aken ook een 20 m sloop ontworpen door André Hoek, diverse Deense kottertjes van de hand van Martin Bekebrede, twee 19 m lange schoeners ontworpen door Klaas Bes en nog zo het één en ander. Sinds de computer een jaar of zes geleden het leven is komen verrijken is de bedrijfsefficiency sterk



Eeltje Kuperus op de tractor met weer een nieuw casco op de bootwagen, klaar om afgeleverd te worden.



Eeltje Kuperus aan het roer van zijn eigen aak met kajuitopbouw.

toegenomen en kon Kuperus met steeds minder mensen toe. Tegenwoordig verzorgt Jan Visser te Heeg de uitslagen en snijdt collega Blom de platen. Het in vorm walsen doet Kuperus zelf. 'Het is overigens wel een beetje jammer dat, nu alles zo in de computer en platenpaketten vastligt, je minder vrij bent een beetje te experimenteren met de vorm' zegt Kuperus wat spijtig. In zijn eentje bouwde Eeltje drie lemsteraken per jaar, waarvan de vorm in de afgelopen 20 jaar onmiskenbaar is geëvolueerd: de kop is minder vol geworden, de kont laat mooier het water los, boeisel en berghout verlopen vloeiender. De kielbalk is intern, zodat rechtop drooggevallen wordt. Het vlak is doorgaans van 10 mm staal, de huid van 6 mm en de platen worden overnaads gelast. 'Die overnaadse bouw geeft een enorme stijfheid, maar we bouwen toch op spanten, ook al is dat eigenlijk niet nodig.' De vissermannen hebben een opboeisel, om op één oor door het sop springend het water uit de grote kuip te houden, en dat staat ze allemachtig stoer. Kuperus-aken hebben loefbijters en scheggen maar van een vorm die rond 1900 ook accepté zou zijn geweest.

Daarmee ogen Kuperus aken zoals het hoort, terwijl ze stevig doorlopen. Geknipt voor sportief toeren en wedstrijdvaren dus, waaraan de hoge tuigen evenmin vreemd zijn. 'Het is inderdaad hoog', zegt Kuperus, 'maar ze is stijf genoeg, we hoeven pas laat te reven, tegen windkracht 6 aan'. Het is aardig Eeltjes eigen aak - met kajuit - te vergelijken met het in aanbouw staande casco van 13,20 m, een - overigens niet extreme- Hoek-aak! *Hoe dat zo?* 'Wij bouwen puur de stalen casco's, daar zijn we goed in, afbouw geschiedt bij jachtwerven of door de opdrachtgever. Deze aak is voor Holland Jachtbouw. De lijn van die Hoek-aken is wel in orde en deze zit duidelijk binnen de criteria'. Inderdaad: een bescheiden loefbijtertje, voor turbo-begrippen!

EIGEN KWEEK

Jarenlang heeft Kuperus in zijn eentje gebouwd, wat dankzij een geraffineerd arrangement van kranen niet al te zwaar werk was, maar sinds kort werkt zijn aanstaande schoonzoon mee. Volgend jaar komt misschien de jongste zoon in de zaak. 'er zijn eigenlijk geen goede opleidingen voor de jachtbouw' zegt Kuperus; 'je moet ze als bedrijf zelf opleiden'. En dat is met eigen kweek een dankbare taak. Het gehele bedrijf ademt overigens de familiesfeer: Marijke doet de boekhouding en het gezin heeft altijd op de werf gewoond.

In de eigen kweek blijkt het zeilvirus op meerdere manieren aangeslagen, wat natuurlijk geen wonder is als je het er van twee kanten inbrengt: Marijke Kuperus, zo blijkt tijdens het gesprek, heeft een sleutelrol vervuld bij de zeilactiviteiten van mijn zoon Victor bij de Watersportvereniging Makkum. Hun eigen zoons en dochter bemannen het skûtsje *Frisia* van Lemmer, de oudste, die daarvoor uit de VS moet terugkeren, als fokkenist, de jongste als peiler en de dochter bij het zwaard.

Het hart van Kuperus ligt bij gezin en aken en dat is te zien aan wat hij bouwt.

Hans Vandersmissen



Willem Hos bouwt zelf Lemsteraak af

Nadat hij in 1981 de botter HN 11 als wrak had gekocht en in twee jaar tijd geheel restaureerde, won Willem Hos uit Assendelft heel wat prijzen met deze voormalige koopschuit uit Hoorn. Nu is restaureren voor iemand met een timmerbedrijf niet vreemd. Maar Willem wilde toch een stalen schip en bestelde bij Kuperus een visserman aak. De 12,50 m aak werd verlengd tot 13 meter bij een breedte van 4,65 m en een diepgang van 0,85 m. Onder het voordek is de stahoogte minimaal 1,83 m en loopt op tot 1,90 m.

Inmiddels is Willem al weer een aantal jaren leraar bouwkunde op een VBO in Krommenie, maar achter zijn huis is een compleet ingerichte werkplaats waar hij mast en rondhouten, blokken en vele andere onderdelen prefab maakte om ze aan boord in te bouwen. Een ander voordeel is dat collega's staalbewerking hem kunnen helpen met het lassen van rvs beslag e.d.

In het vooronder zijn twee 2 persoons kooien en twee (slaap)-banken. Het voordek loopt nog twee spanten door voorbij de mast, en om de instap gemakkelijker te maken, werd er een klapluik gefabriceerd dat tijdens het zeilen vlak ligt in het voordek, maar in de haven een heel prettige toegang naar voren biedt.

De kuipvloer ligt ter hoogte van de waterlijn en wordt onderbroken door een grote motorkist met zitbanken er om heen. Het is de bedoeling dat er af en toe ook betalende gasten mee aan boord kunnen.

Grootzeil, fok, kluiver (tezamen 129 m^2), halfwinder (125 m^2) en aap (20 m^2) zijn weer door Theo Dokman gemaakt, want met zijn botterzeilen won hij vele prijzen.

In mei wordt weer een nieuwe, fraaie aak aan de vloot toegevoegd!

