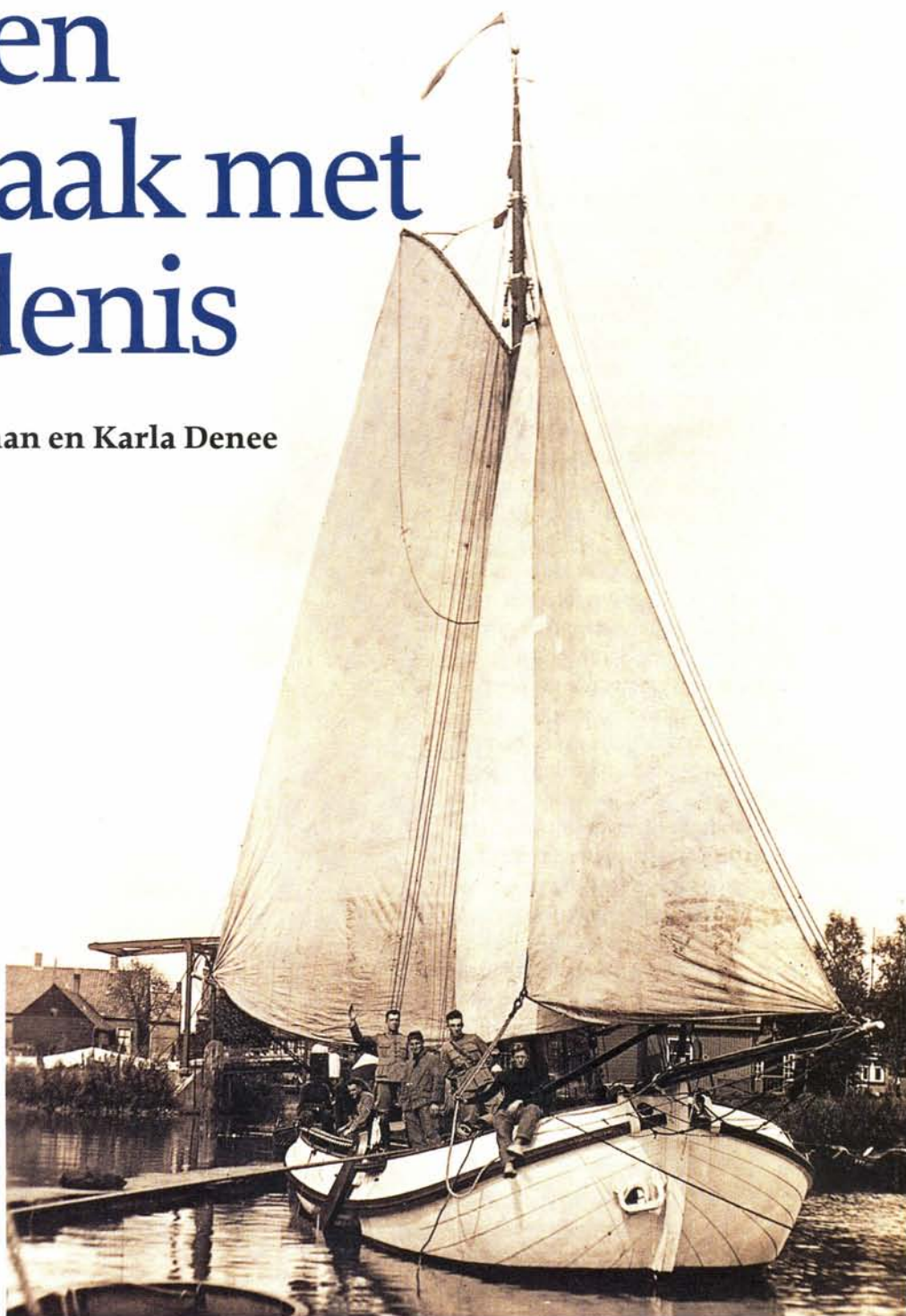


Nettie: een Lemsteraak met geschiedenis

Tekst en research: Jan Brilleman en Karla Denee

Vorig jaar hoorde Jan Brilleman van de vorige eigenaar, Dick Denee, dat zijn Lemsteraak *Nettie* te koop was. Daarop is hij met Karla Denee, echtgenote van, in beider archief gedoken om dit torpedistenjacht op papier te zetten. In SdZ 1994.2 heeft Ron de Vos al een groot deel van haar geschiedenis beschreven. Nieuw zijn de gegevens uit het archief van Karla Denee over de naamgeving en verhalen van opvarenden die boven water kwamen.



De zeilen van de Nettie hangen te drogen in Papendrecht, 1931. Foto W.J. Van Oosten.

In het werkboek van Auke Holtrop van der Zee te Joure staat vermeld: 'Van November 1910 tot Juni 1911 gebouwd voor rekening van het Rijk een staalijzeren oefeningsvaartuig model "Lemsterjacht" ten dienste van het Korps Torpedisten te Brielle. Commandant overste J.E. Fabius.'

De grootste lengte is 13,30 m. (de grootste breedte wordt niet beschreven, red.), de holte midscheeps bij de waterlijst 2 m. over 't boord.

De prijs die in 1911 aan het rijk voor Nettie werd berekend was:

Werkloon 1.386 + 10.621 uren à 10 tot 15 cent	
15 man	f 1.621,90
IJzer	f 1.439,54
Tuigage	f 770,-
Zeillage	f 435,-
Vurenhout voor betimmering	f 100,-
Eikenhouten roer met leeuw, 2 eiken zwaarden	f 165,-
Schilderwerk	f 89,99

Smid	f 175,-
Van Geldrop	f 62,43
Schilder	f 130,18
Totaal	f 4.989,04

Alle vijftien mannen die aan het schip hebben gewerkt worden met name genoemd. Voor het casco werden staalplaten gebruikt van de volgende diktes: staalplaten 6 en 7 mm 7.791 kg à f 7,75 (per 100 kg, red.);

staalplaten 4 en 3 mm 1.011 kg à f 7,75 (per 100 kg, red);
nopjesplaten van 5 mm

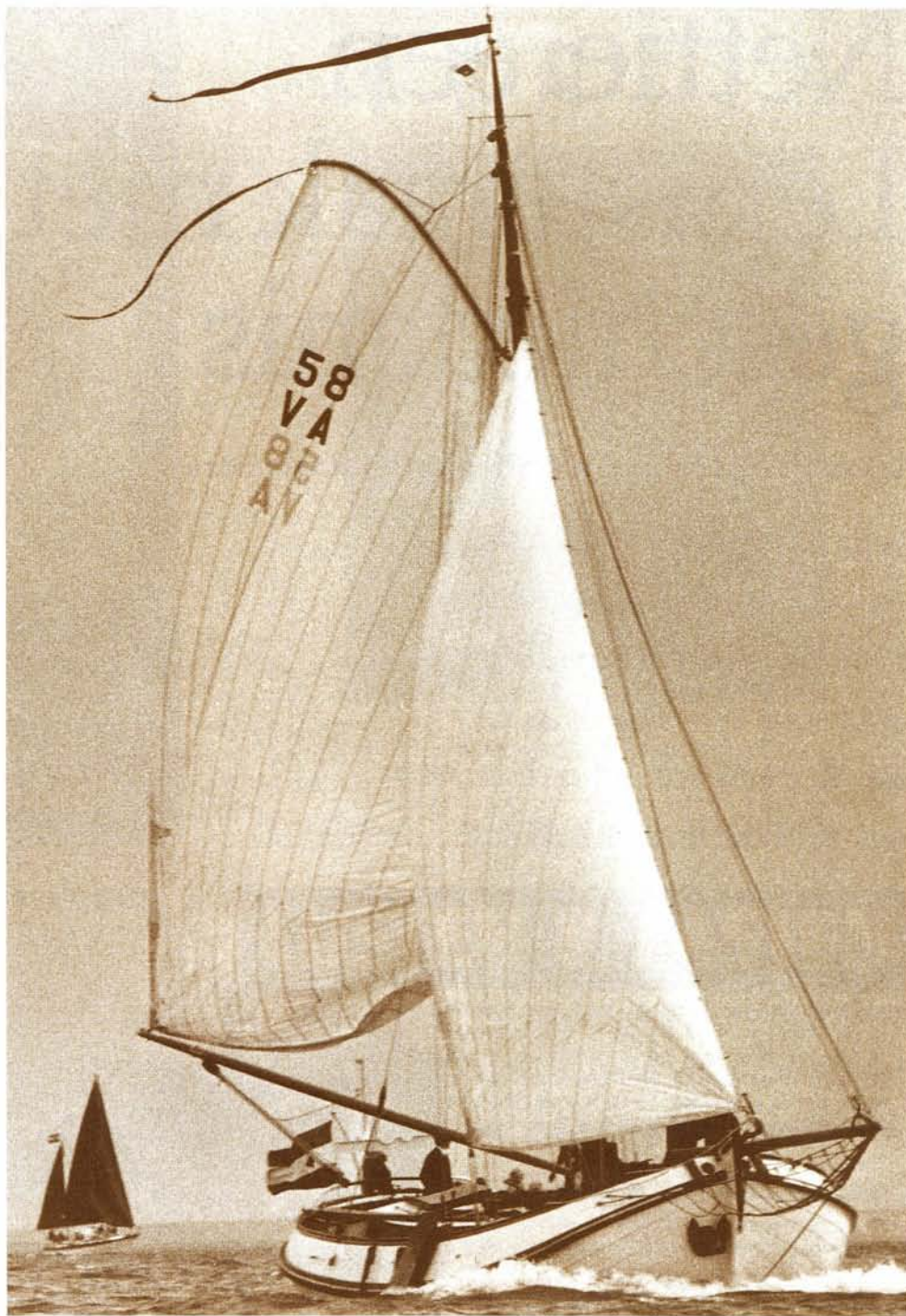
Aangezien Auke niet zo'n schrijver was, heeft zijn oomzegger Eelke Romkerna deze gegevens in het werfboek geschreven. Ook heeft hij het lijnenplan van de *Nettie* getekend.

De originele tekening, waarvan er maar één gemaakt was, is in het bezit van de Ottema-Kingma-Stichting te Leeuwarden en uitgeleend aan het Zuiderzee Museum te Enkhuzen. Als Jachtontwerper Dick Boon eind jaren zestig van een klant een verbouwoopdracht voor de *Nettie* krijgt, heeft hij de originele tekeningen nodig. Hij informeert ernaar bij het Zuiderzee Museum te Enkhuzen. Ze zijn echter in slechte staat en moeten gerestaureerd worden. Er wordt besloten dit door de heer Boon zelf te laten doen.

De zeilen zijn gemaakt bij de Fa. Molenaar te Grouw, aldus de snij- en werfboeken van Molenaar. De zeilgarderobe bestond uit grootzeil, fok, grote kluiffok, kleine kluiffok en jager. Wanneer deze Lemsteraak te water is gelaten wordt niet genoemd, maar dit zal ongetwijfeld in de maand juni van 1911 zijn geweest, aangezien de bouwmaanden tot juni worden beschreven.

In Het Nederlandsche Zeewezen, juli 1911 wordt melding gemaakt van de 'tewaterlating in Joure van een oefeningsvaartuig genaamd *Nethe*', waarschijnlijk een verschrijving. Het Lemsteraakjacht *Nettie* was een luxe schip bestemd voor de officieren van het Torpedisten Korps te Brielle, waar werkzaamheden mee verricht werden, maar vooral om de officieren te varen naar de werkschepen van de Genie en hun bezigheden te controleren. Bovendien werden er door de officieren en hun dames sportieve reisjes mee gemaakt.

Deze Genietroepen hadden de beschikking over vier grote schokkers, die dienst deden als werkschepen en heden ten dage nog varen. De vaste bemanning bestond in de meeste gevallen uit twee man: een schipper en een kok, die tevens dienst deed voor de mast. Eén van die kok/matrozen was de torpedist Akkermans, die de indeling van de aak als volgt beschrijft: "Eerst dan maar de roef, die was niet groot, maar wel gezellig met aan iedere kant een eenpersoons kooi. Daar sliepen de mannelijke gasten. Dan liep er vanuit de roef een gangetje naar het vooronder. In dat gangetje was de kooi van de schipper. Daartegenover was er nog een hut en daar maakten de dames van de officieren gebruik van. Vanuit het gangetje kwam men in het vooronder en daar had ik mijn kooi. Er waren aan boord ook nog twee w.c.'s, één voor de gasten en één voor de schip-



Een oude opname van de Nettie.

per en mij. Er was dus gerief genoeg. Voor het koken was er geen kachel aan boord, maar wel een paar petroleumstellen. Er werden geen maaltijden klaargemaakt van drie of vier gangen, maar een gewone burgerpot. De inkopen daarvoor deed ik zelf. Ik haalde bij de majoor-administrateur zoveel geld als ik nodig dacht te hebben en tekende daarvoor. Een boekhouding was er verder niet. Het was een kwestie van vertrouwen. Zo was het ook aan boord. Het contact met de officieren en hun dames was gezellig. Rangen en standen bestonden er niet; we waren onderweg één grote familie."

Particuliere eigenaren

In 1922 wordt het Korps Torpedisten te Brielle met het Korps Pontonniers te Dordrecht samengevoegd. Vanaf dan heet het Korps Pontonniers en Torpedisten te Dordrecht (tegenwoordig Genie Korps). De *Nettie* krijgt nu Dordrecht als thuishaven. Daar blijft ze tot de Tweede Wereldoorlog dienst doen voor officieren. Als de Duitsers haar in 1940 in beslag willen nemen, wordt ze voor Makkum - vermoedelijk door Friezen - tot zinken gebracht. Na de oorlog wordt ze gelicht en door het rijk verkocht. Luitenant W. Buyk te Dordrecht

wordt in 1945 de eerste particuliere eigenaar en verandert haar naam in *Boukje*.

In 1954 wordt de Lemsteraak gekocht door de antiekhandelaar/acteur W.Th. 't Hart te Groningen, die de naam in *Maartje* verandert. De aak had als thuishaven Stavoren en voer veel in Friesland. De oorspronkelijke grenen mast was door de lijnolie helemaal zwart geworden en ze werd dan ook omschreven als 'Maartje met de zwarte mast'. Het schip verkeerde inmiddels in slechte staat van onderhoud.

In 1969 wordt de Lemsteraak eigendom van de heer C. van der Schie uit Baarn. In 1970 wordt het schip in Stavoren bij de werf De Volharding gestraald en wordt het vlak gedubbeld. Bovendien wordt er een nieuw interieur met een andere indeling in gemaakt. Daarbij wordt helaas een lange rechthoekige houten koekoek met koperen patrijspoorten van de roef verwijderd. Daarvoor in de plaats komen twee houten koekoeken, zoals wij die tegenwoordig van de Lemsteraken kennen. Jachtarchitect Dick Boon ontwerpt op het voordek een lage opbouw, die optisch wegvalt achter het potdek, met daarop eenzelfde houten koekoek als op de roef en een ijzeren vluchtluik. Bovendien wordt de kajuitdeur in de kuip versierd met houtsnijwerk. De naam wordt opnieuw gewijzigd, ditmaal in *Albiobola*, afgekort tot *Albis*.

In 1977 wordt ze doorverkocht aan de heer W.E. Verhagen uit Akersloot. Hij brengt enkele gemakvoorzieningen aan, betreffende de lieren. Nog onder de naam *Albis* leert Jan Brillleman het schip in 1982 kennen, als zij in de kom in Lemmer ligt.

Haar oorspronkelijke naam weer terug. In het voorjaar van 1983 wordt de Lemsteraak gekocht door de heer Bouw van Wijk te Woubrugge. Ook hij brengt wijzigingen aan het schip aan. Zo verlaagt hij de waterkering in de kuip en verandert hij de achterzijde van de kajuit: er wordt een groot raam met bijpassende deur in geplaatst en het houtsnijwerk van de heer Verhagen wordt hierbij uitgebreid in dezelfde stijl. In de kajuit wordt beton van het vlak gehaald, waardoor er meer stahoogte komt. Maar het belangrijkste: de Lemsteraak krijgt haar doopnaam terug: *Nettie*! De schoonvader van Bouw van Wijk, Cor Schot, diende vroeger op het schip. Hij zegt dat haar naam *Nettie* is en niet *Nethel*. Dit kunnen ze nergens officieel terugvinden, in tegenstelling tot *Nethel* (*Zeewezen* 1911). Het schip heeft het wedstrijdnummer 58 VA en met harde wind wordt er in de wedstrijden regelmatig gewonnen.

Toch wordt de *Nettie* in het voorjaar van 1988 doorverkocht aan de heer Hendrik (Dick) Denee uit Harderwijk. Het schip is weer aan een grondige restauratie toe. Bij de werf Fa. W. Stofberg & Zn. in Leimuiden, gespecialiseerd in monumentale rond- en platbodems, bekijkt men haar kritisch en stelt een werkplan I op. In het najaar van 1988 gaat de *Nettie* naar Enkhuizen, waar de werf Stofberg inmiddels gedeeltelijk naar toe is verhuisd. Daar wordt zij volledig ontmanteld en waar nodig gerestaureerd: het berghout, het half-rond op het berghout wordt totaal vervangen, het ijzeren potdeksel wordt vervangen door rvs, waterkeringen en mastkoker worden

gerestaureerd en de zwaardophanging wordt vernieuwd. De overloop van het grootzeil en de ronde pijp van de helmstok worden vervangen door rvs, maar geïntegreerd in de originele zeskantige ijzeren houders van de overloop en de verlenging van de zeskantige helmstok. De dubbelingen blijven zitten; die zijn nog goed. Het schip wordt rondom gestraald bij Kalfsveld in Zaandam en terug bij Stofberg wordt ze gedeeltelijk met nieuw teakhout bekleed en opgesierd en in een nieuw verfsysteem gezet.

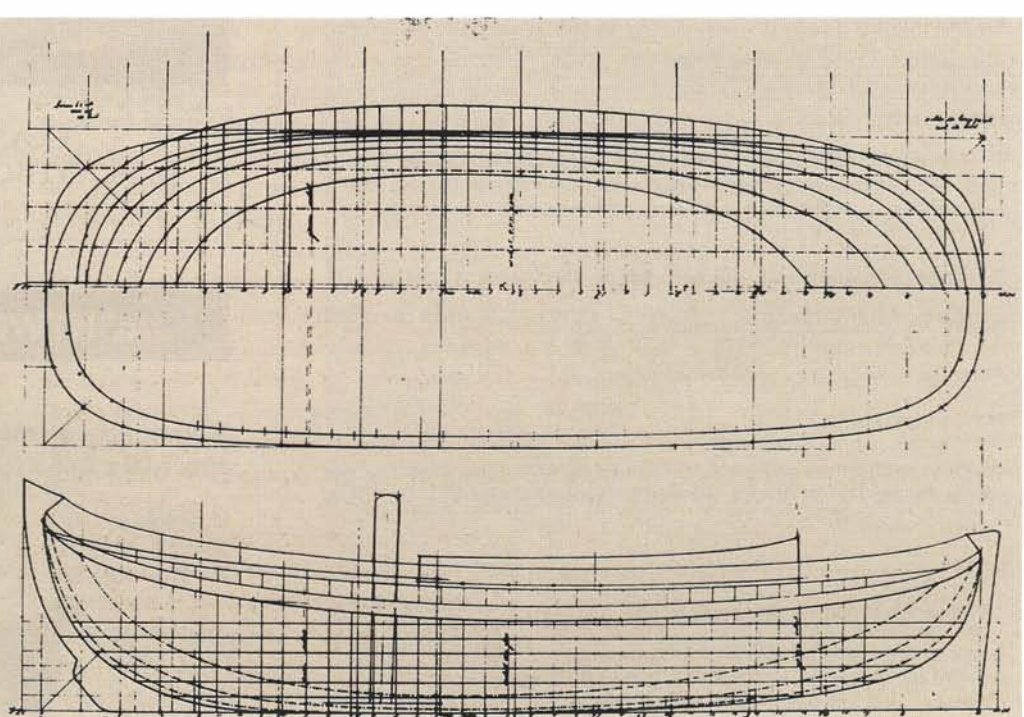
Nieuwe gegevens

Tegelijkertijd ontstaat er, door onderzoek van Karla Denee naar de *Nettie*, een archief met nieuwe gegevens en nieuwe verhalen. Kadastrale nummers worden gevonden: nr.R 11526 N op de SB achterplecht met daarbij enkele officiële papieren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, afdeling scheepsmetingsdienst: o.a. een aanvraag om een meting van K.P.T. *Nettie* in mei 1938 en een meting van Rie ex. K.P.T. *Nettie* in juli 1938 (over de naam *Rie* is verder niets bekend). Dit zijn scheepsmetingen voor 1945 en nr. 3254 B Gron. 1954 op het achterhuisje - midden aan SB-zijde - een scheepsmeting van na 1945 van het Kadaster in Groningen, dat nog steeds bestaat. Alleen de privé-eigenaren dhr. Verhagen en dhr. Van Wijk hebben de *Nettie* niet op hun naam bij de scheepsmetingsdienst te Groningen in laten schrijven.

In Weekblad *Schuttevaer* van 26 februari 1983 beschrijft Frits Loomeyer de *Nettie* uit-

Lijnenplan van de *Nettie*,
getekend door Eelke Romkema.

Maatschap gebouwd in het najaar van
1911 voor het bergverzekeren van den
Beziel commun' den pastoor G. G. G. G.
J. B. B. B. B. B. B. B. B. B. B. B. B.
G. G. G. G. G. G. G. G. G. G. G. G.
G. G. G. G. G. G. G. G. G. G. G. G.



voorig. Ik ontleen hieraan het volgende: 'De *Nettie* bracht het grootste deel van haar leven door op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren. Anders dan de schokkers is zij van achteren vrij volgebouwd, zodat zij met slecht weer en ook voor de wind een prettig schip is. Voor een jacht is deze aak vrij zwaar gebouwd en zij kon zeker niet op tegen de 16 meter lange schokkers. Tot de jaren dertig van de vorige eeuw werd de *Nettie* voor allerlei sportieve reisjes ingezet. Na de oorlog kwam zij niet meer in actieve dienst'.

Doordat er nogal veel dienstplichtigen hebben gediend bij het Torpedisten Korps en later de Genie zijn er natuurlijk ook verhalen over dit schip. Het moet ook geweldig zijn geweest om tijdens je dienstplicht op deze Lemsteraak te varen. Het mooiste verhaal komt van Hannes aan 't Goor, een gedeelte ervan: "Ik herinner mij de reis die we maakten in september 1933 van Dordrecht naar Vlissingen. We voeren af van Papendrecht met aan boord schipper Troost. Hij was een rustige, kundige man van erg weinig woorden. Twee dekknechten gingen mee voor deze bijzondere reis, te weten W. Bouwman, een Rotterdamse havenwerker, en ondergetekende H. aan 't Goor, Elburger visserman. Passagiers waren Grootmajoor Mussert, een broer van de N.S.B.-er, kapitein Asselberg en 1^e luitenant De Jongh. De route die we voeren was als volgt: Papendrecht, Dordtse Kil, Hollands Diep, Volkerrak, Krammer, Oosterschelde en verder via Veere, het kanaal door Walcheren en Middelburg naar Vlissingen. Het weer was goed en er gebeurde niks bijzonders, met weinig wind en een goede stemming aan boord. Na twee dagen begonnen we volgens plan aan de terugreis en die liep van Vlissingen over de Westerschelde naar Hansweert en het Kanaal door Zuid-Beveland, Wemeldinge en aldus via de Oosterschelde, Krammer, Hollands Diep en Dordtse Kil naar Papendrecht. Het traject Vlissingen naar Hansweert ben ik nooit vergeten. Zelfs 55 jaar na dato kan nog een reisverslag schrijven. Er waaide een harde N.W.-wind (storm) en er liep een vrij sterke ebstroom. Dus, stroom en wind tegen elkaar in. De schipper had er erge zin in en vroeg mij: 'Zullen we het er maar van top op zetten? Dan kunnen we eens zien wat er kan met dit schip en deze mensen'. Buitengaats merkten we al gauw dat we het toch wel iets onderschat hadden, maar voor ons besef ging het machtig mooi. De heren officieren doken al gauw onder in de kajuit en mijn collega dekknecht was al snel zeeziek en verdween naar zijn kooi. Met permanent water in het gangboord en soms ietsje meer, bonkten en stampen we in de zee en voor de schipper en mijzelf was



De Nettie anno 2006.

deze wijze van zeilen een buitenkans. We kregen de volle laag, zo wat je noemt de zee te barsten zeilen en dan niet reven, maar gewoon doorgaan. Het ging allemaal goed en we hoefden ten slotte niet te pompen, maar hielden ook geen droge draad aan ons lijf. Zonder brokken haalden we Hansweert en toen we gemeerd lagen, kwamen ook de passagiers weer voor de dag. De heren hadden maar één doel en dat was zo gauw het kon een auto uit Dordrecht en wegwezen. 'Met jullie gaan we nooit, maar dan ook nooit meer mee', aldus hun afscheid. Na 't vertrek van de heren officieren gingen wij naar binnen om alles wat van glas of porselein was bij elkaar te vegen, want daar was niets meer van heel. Niets aan boord was op zijn plaats gebleven. Vanaf die tijd was de *Nettie* wel het mooiste en het beste schip dat ik ooit bevaren heb en na 55 jaren voel ik dat nog".

In september 1988 heeft Hannes aan 't Goor, oud-havenmeester van Elburg (1942-1978), een emotionele ontmoeting. Na 55 jaren ziet hij de *Nettie*, het schip waar hij in 1933-lichting twee, als Elburger vissersman, zijn dienstdag op heeft verbracht, weer terug! Zijn verhalen en foto's uit 1933 zijn een verrijking

voor het archief van de *Nettie*. Vanaf die tijd vinden Dick en Karla Denee, wanneer zij met de *Nettie* in Elburg zijn, een bosje bloemen, uit eigen tuin geplukt, in het handvat van de deur van de roef: van Hannes voor *Nettie*.

Laatste nieuws

Van het Rotterdams Maritiem Museum ontvangen wij in 1990 een kopie van de Schuttevaer van zaterdag 1 Juli 1911, waarin onder andere staat dat het oefeningsvaartuig *Nettie* heet. Dat het schip koers zet richting Brielle, met aan boord overste J.E. Fabius, kapitein J.P.G. Verhoeff, een sergeant-schipper en een milicienschipper, alsmede een drietal dames, waaronder degene waarnaar het schip vernoemd is.

Uit het gemeentearchief van Brielle wordt de naam van de vrouw van de overste J.E. Fabius achterhaald: Anna Maria Johanna van Walcheren. In het woordenboek van voornamen van Dr. J. van der Schaar (inventarisatie van doop- en roepnamen met hun etymologie) is gebleken dat *Nettie* een afleiding is van Johanna. Hoogstwaarschijnlijk is het oefeningsvaartuig uit 1911 vernoemd naar de vrouw van de overste J.E. Fabius. *Nettie* is dus werkelijk de doopnaam van de Lemsteraak en *Nethe* is een verschrijving geweest!

In 1990-1991 kreeg de schroefas nieuwe lagers en er werd een nieuwe motor, een 4 cilinder 110 pk Yanmar geplaatst met nieuwe rvs dieseltank en twee rvs watertanks.

In 1991-1992 volgden nieuwe zwaarden en een giek. De nieuwe zeilen bleven zoals op het zeilplan, zoals "Auke 't had bedoeld!" In wedstrijden met veel wind worden regelmatig eerste prijzen behaald. In 1992 komt er een Witte Beer op de roerklik en op de mastplank komt een gedicht en een staande Witte Beer waarin een vrouwspersoon: Nettie. De Witte Beer op de roerklik en mastplank hebben betrekking op de eigenaar. In 1999 wordt de ankerlier gerestaureerd bij Machinefabriek Admiraal in Hasselt.

Op 1 juli 2006 wordt de *Nettie* gekocht door de heer Ab van Marrewijk uit Hondselersdijk. De Lemsteraak *Nettie* is voor de toekomst bewaard gebleven en... een sieraad op het water!

Gegevens uit:

Archief Jan Brilleman,

Archief Karla Denee,

Artikel Frits Loomeyer,

Monografieën SSRP van Visserman tot jacht,

Mr. Dr. T. Huitema.