



# LEMSTERAKEN

## van visserman tot jacht

door Mr. Dr. T. Huitema

*'Waar zijn onze aken gebleven?*

*Deze vraag van de oud-Lemster Jan Wouda in 'Zuid-Friesland' van 28 februari 1980 vormde de aanleiding tot onderstaand overzicht.*

*Maar nu luidt de vraag: Wáár zijn de in de zeiltijd gebouwde vissersmansaken die nu nog als jacht in Nederland varen?*

### *De Zeiltijd?*

Het duurt in Lemmer tot halverwege de twintiger jaren alvorens de eerste motor door een visserman wordt gebruikt.

Het was Liekele Poepjes die achter in de LE 69, een botter met de onmogelijke naam 'Schön wiederein zal nooit de leste zijn', een ijzeren koker had laten maken waarin hij als het windstil was een zware Penta ahangmotor kon laten zakken.

Dit voorbeeld vond uiteraard navolging en na verloop van tijd werd bij de bouw van een nieuw schip al rekening gehouden met een te plaatsen motor.

De echte zeiltijd was daarmee voorlopig voorbij en voor het doel van ons artikel leggen we de grens – overigens vrij willekeurig – bij het einde van de twintiger jaren.

### *De aak*

In feite kun je in het geheel niet spreken van 'de' aak. Met dit woord, dat in ieder geval reeds in de 17e eeuw voorkomt, worden immers een aantal

geheel verschillende scheepstypen aangeduid, en het woord komt in allerlei verbindingen voor, zoals vis-aak, botaak, mosselaak, palingaak, Wieringer-, Enkhuizer-, Workumer-, Lemster-, Hasselteraak, IJsselaak, boieraak, zandaak, stevenaak en aak zonder meer.

Nu eens worden er ronde schepen mee aangeduid, dan weer platbodems, vaak zijn het vissersschepen maar ook vrachtschepen, meestal zijn het schepen met een kromme, min of meer gebogen voorsteven, maar uit een beschrijving van de bij uitstek deskundige F.N. van Loon zou kunnen worden afgeleid dat althans in het begin van de vorige eeuw ook voor overnaads gebouwde schepen van het schokkermodel de naam aak werd gebruikt.

Met andere woorden, het woord aak biedt als zodanig geen enkel houvast als het gaat om een typebeschrijving.

### *Lemmer*

Reeds in 1511 lag bij de Lemmer een sluis in het belangrijkste 'binnen-

duynse' vaarwater dat van Amsterdam over de Zuiderzee, door deze sluis via Sloten, Sneek en Dokkum naar Hamburg voerde.

Het scheepvaartverkeer en alles wat met de bouw en onderhoud van schepen te maken heeft vormde dan ook vanouds het voornaamste bestaansmiddel van de Lemsters. 'Wee binne Lemster jongens, wee leve fan de see'. En al in 1719 was er de bekende veerdienst op Amsterdam.

In 1888 wordt een nieuwe zeesluis en haven, zoals wij die nu kennen, in gebruik genomen.

Het inwoneraantal van het 'vlek' de Lemmer neemt sedert de 18e eeuw voortdurend snel toe. In 1714 zijn het er slechts 1104, in 1850 reeds 4752, in 1930 gestegen tot 7249 en thans telt de Lemsterbevolking rond 8100 zielen.

De Friese dichter Fedde Schurer, zelf Lemster, brengt in zijn 'Liet foar de Lemmer' de onderlinge verbondenheid van mens, plaats en zee aldus onder woorden:

*Dû ynleaf plak fan ús komôf en berte  
Ferneamde haven oan de Sûdersee  
Foar dy o Lemmer slacht aloan ús  
herte,  
En ta dyn lof en leafde bin' wij ree...*

*De skippen dy't fersile mei de weagen  
Yn nacht en needtij doarmen her en der  
Oant hja it ljochtsjen fan dyn fjúrtoer  
seagen,  
Se fynt ús hert syn Lemster haven  
wer...*

De visserij was merkwaardig genoeg tot de tweede helft van de vorige eeuw nauwelijks van enige betekenis.

In een officieel rapport van 1819 wordt gewag gemaakt van 7 binnen-



*De ondergeteekende, Burgemeester van  
verklaart dat het <sup>(1)</sup> schip, genaamd  
eigenaar  
in het register der visschersvaartuigen ingeschreven met het  
onderscheidingsteeken n.°, is een Nederlandsch  
visschersvaartuig.*

*, den 18*

*De Burgemeester van*

(1) Hier in te vullen de soort van het schip:  
**logger, kottor, enz.**

vissers die zich soms op zee wagen om onder de wal met fuiken op paling te vissen, terwijl zegge en schrijve 2 personen de botvisserij beoefenen, maar ook weer vlak langs het strand op geringe diepte: 'zij gebruiken daarvoor aakjes die zij alleen bevaren'.

In de tweede helft van de vorige eeuw beleefde de visserij echter een opleving. In 1867 zijn er 10 botaken op de Lemmer, in 1870 dertien en in 1882 – als de wettelijk verplichte registratie van vissersschepen wordt ingevoerd – blijken op de Lemmer in totaal 37 schepen (scheepjes) bij de visserij te zijn betrokken, welk aantal in 1889 is gegroeid tot 53 vaartuigen. De hier bedoelde wet is die van 21 juni 1881 waar in artikel 2 en 4 het volgende wordt bepaald:

art. 2 Alle schepen, schuiten of booten, in Nederland te huis behoorende en die tijdelijk of voortdurend de zeevisserij, van welken aard ook, hetzij buiten of in de zeegaten, hetzij in de Zuiderzee, uitoefenen, moeten het letterteeken voeren van de gemeente, waar zij te huis behoren, en het nummer waaronder het vaartuig in het bij art. 4 bedoelde register is ingeschreven.

art. 4 De burgemeesters der gemeenten, waar de vaartuigen te huis behooren, zorgen voor het aanleggen en geregeld bijhouden van een register, waarin die vaartuigen onder een doorlopend nummer worden inschreven, met vermelding van den naam van het vaartuig en van den eigenaar.

Uit de redactie van het art. 4 blijkt ook nog dat vissersschepen wel degelijk allemaal een naam hebben, hoewel een visser bij mijn weten deze naam nooit aan de buitenkant van het schip aanbrengt zoals dit bij binnenvaartuigen en jachten gebruikelijk is.

Het Centraal Visserij Register bij het



Ministerie van Landbouw en Visserij in Den Haag bevat een compleet overzicht van alle sinds 1911 geregistreerde vissersschepen. We vinden daarin het visserijnummer, de eigenaar, de naam van het schip, maar helaas zelden bouwjaar, bouwwerf of afmetingen.

In het weekblad Zuid-Friesland van 7 februari 1980 publiceerde D. van Dijk een uitvoerig overzicht van de namen van de Lemster vissersschepen.

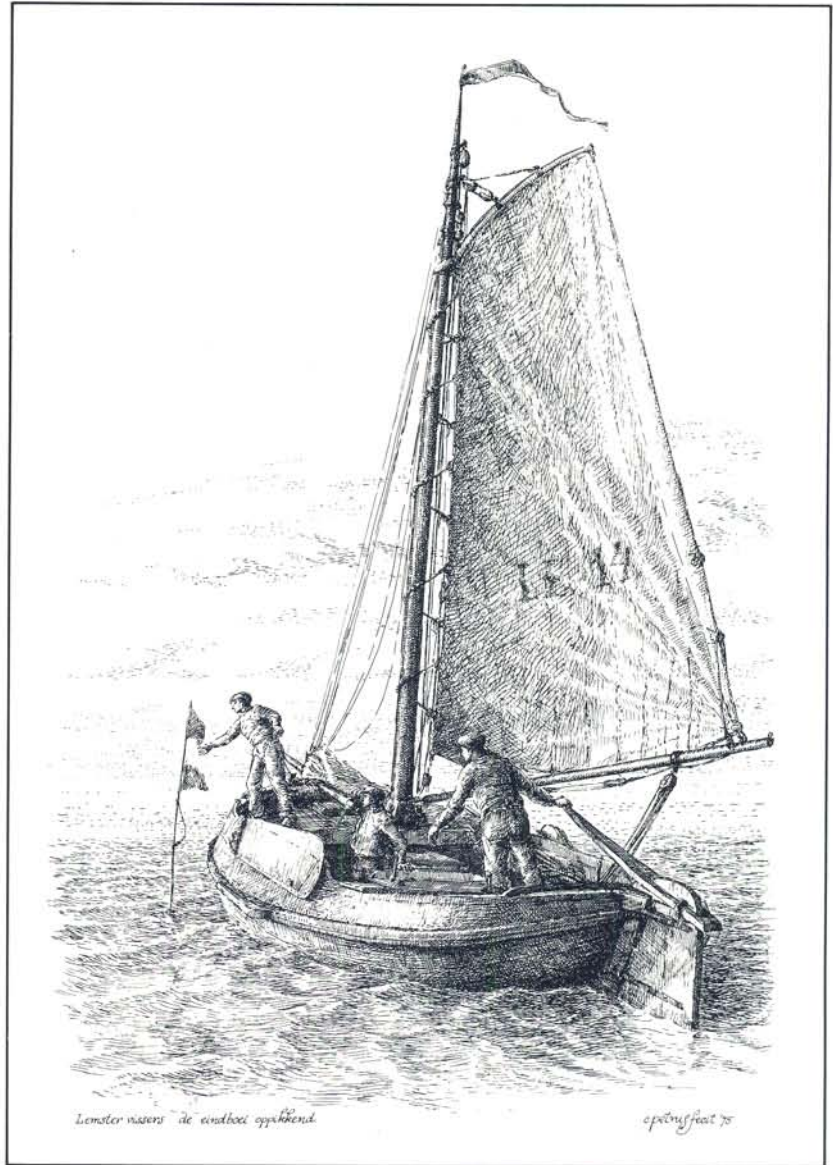
#### *Gebouwd in de Lemmer*

Het curieuze is nu – hoewel anderszids ook weer een logisch gevolg van de geringe betekenis van de visserij – dat volgens de gemeente verslagen pas in 1877 voor het eerst vissersschepen in de Lemmer zelf worden gebouwd. Het zijn twee aken, waarvan in ieder geval één is gebouwd door Pier de Boer: een 36 voets botaak (= 10,20 m).

In de door Durk Hak in het Rijksarchief te Leeuwarden teruggevonden snijboeken van zeilmakerij de Vries – in 1871 zelfstandig gevestigd – vinden we nauwkeurige gegevens over de tuigage van deze nieuwe botaak 'uitgehaald bij de scheepsbouwmeester Pier de Boer te Lemmer door Jan Blou': een grootzeil en stagfok van 'best Hollands zeildoek 2 draads', alsmede een linnen kluijfok en bezaan.

Deze snijboeken – ook die van Molenaar bevinden zich in het Rijksarchief – vormen een uiterst waardevolle bron van informatie. Niet alleen staat er duidelijk in welk jaar een bepaald schip door een bepaalde visser bij een bepaalde werf is 'uitgehaald', maar ook wordt heel vaak door de Vries de lengte van het betreffende schip aangegeven.

Daardoor is het mogelijk gebleken heel wat aken nauwkeurig te determineren.



#### *Nieuw model?*

Over de vorm van deze eerste door de Boer gebouwde botaak is niets bekend. Maar, zo schrijft Durk Hak in zijn 'verslag naar aanleiding van zijn cultureel-antropologisch leeronderzoek naar aspecten van de zuiderzeevervisserij op de Lemmer' (1980), een scheepsmodel komt niet uit de lucht vallen. Met hem lijkt het redelijk aan te nemen dat de eerste aak die de pas gevestigde, 40 jaar oude scheepsbouwmeester te water laat, niet al te veel van de dan gebruikelijke modellen afwijkt ook al

#### *Lemster Visserman.*

Tekening van P. Dorleyn (uitg. Z.Z.M.).

brengt (bracht) iedere bouwer van houten, op het oog gebouwde schepen altijd iets eigens in zijn produkt.

Alle schrijvers over Lemsteraken, zoals van Waning, Vroom, van der Molen, Petrejus, Halbertsma, Zwart en Hak, leggen een verband tussen de tjotterachtige, Friese binnenaken en de allengs 'groter gegroeide' schepen die de vissers op de Zuiderzee gingen gebruiken en die aangepast



waren aan het ruimere water en de zich wijzigende vismethode (botslepen).

Een verschil vormde daarbij volgens Hak ook de grootte van de gaten in de bun. Botaken hebben een bun met grote gaten omdat anders de bot, een platvis, de gaten van de bun afdekt. Visaken, met kleinere gaten in de bun, worden door binnenvissers gebruikt.

De betrekkelijk kleine binnenaken werden door alle werven in Friesland gebouwd. Vroom heeft nagerekend dat bijvoorbeeld Eeltjebaes alleen tussen de jaren 1848 en 1907 in totaal 67 schepen heeft afgeleverd die met de naam 'aak' werden aangeduid en in lengte varieerden van 22 tot 42 voet (6 tot 12 meter).

Het verband tussen de binnen- of vis-aak en de buiten- of botaak lijkt dus wel vast te staan. Verschillende werven (Croles, Bos, de Boer, van der Zee, Zwolsman) bouwden beide typen, maar Pier de Boer en zijn zonen bouwden verreweg de meesten en zij hebben aan dit scheepstype geleidelijk de lijnen en vormen gegeven die we daaraan zo zeer bewonderen.

Het is dan ook een compliment aan de scheepsbouwersfamilie de Boer dat dit scheepstype tenslotte de naam Lemsteraak krijgt, zoals met de aanduiding 'Jouster boeier' Eeltjebaes en zijn zoon Auke worden geëerd.

In Lemmer zelf sprak men echter uitsluitend van aken of botaken en het is dan ook in de snijboeken van Molenaar te Grouw van 1899 dat Hak de naam 'Lemsteraak' voor het eerst tegenkomt.

Molenaar levert in dat jaar namelijk een grootzeil en fok – 'van eerste soort karlboek halve breedte met blinde naden' – aan Gustaaf Steurbout te Gent voor diens 'Lemsteraak of Boeyer'.

Dit schip is in 1898 bij de Boer ge-

bouwd en in dat jaar levert de Vries reeds de zeilen er voor, maar hij spreekt van een 'pleziervaartuig'.

Deze Steurbout bestelde overigens in 1906 al een derde tuig te Grouw, maar dan noemt Molenaar het scheepstype niet.

En in 1904 vermeldt Auke van der Zee de bouw van een ijzeren 'Lemsteraak' voor de Lemster visser Hoekstra. Dan is de benaming blijkbaar al ingeburgerd, hoewel in 1927 de Waterkampioen nog van botaken spreekt als men het heeft over de bekende wedstrijden voor de Lemmer.

#### *De werven*

Waar het ons uitsluitend gaat om nu nog als jacht gebruikte oude aken, beperken we ons hier dan ook tot die werven waar deze aken vóór 1930 regelmatig werden gebouwd: de Boer, Bos, Croles, Holtrop van der Zee en Stapel in Enkhuizen.

#### *De Boer*

Grondlegger van de werf op de Lemmer is Pier Klaas de Boer, 1837-1904. Volgens familie-overlevering werkte hij als knecht op de werf in zijn geboorteplaats Woudsend, op de werf van Bos in Echtenerbrug en waarschijnlijk eveneens op de werf van Bakker in Lemmer.

In 1867 hertrouwt hij te Lemmer met Sjoerdje Visser (zijn eerste vrouw is te Woudsend in het kraambed overleden).

In december 1874 kopen de scheepstimmerknechten Pier de Boer en Thijs van de Vaart een groot stuk land waar Pier samen met zijn vrouw Sjoerdje een scheepshelling opzet die in 1876 begint te draaien. De compagnon van de Vaart blijkt snel van het toneel verdwenen te zijn.

In 1877 gaat de eerste 'botaak' te water, volgens familie-overlevering – waar Durk Hak veel uit heeft kunnen putten – 36 voet lang. Over de vorm is niets bekend.

Daarna wordt tot 1882 merkwaardigerwijs noch in de gemeenteverslagen noch in de snijboeken van zeilmaker de Vries melding gemaakt van bij de Boer gebouwde schepen. In 1882 worden dan twee (bot-)aken gebouwd en dat gaat vervolgens zonder onderbreking door, tot 6 schepen per jaar toe. De namen zijn meestal aak, botaak en aakschip, met daartussen een tweetal botters en een boot of kleine aak.

Van bijna al deze schepen zijn de lengten, variërende van 35 tot 45 voet, bekend uit de snijboeken van de zeilmaker.

Volgens mededelingen van vissers aan Durk Hak zijn de schepen die voor Lemsters gebouwd werden steeds iets smaller dan de aken die aan vissers in andere plaatsen werden geleverd.

Het schijnt dat vrouw Sjoerdje, die 'de broek aan had met een leeren kont', een belangrijk aandeel had in de bouw en de vormgeving van de aken. De naam 'Lemsteraak' komt in de gemeenteverslagen nergens voor, maar is zoals gezegd door Durk Hak voor het eerst gevonden in 1898 in de snijboeken van zeilmaker Molenaar en dan voor een voor Belgische rekening gebouwd plezierjacht.

In 1899 besluit de Boer ook ijzeren schepen te gaan bouwen en worden 'op risico' een tweetal aken opgezet. Ze worden gekocht door de vissers Willem van der Bijl (LE 28) en Steven Visser (LE 74).

Het merkwaardige is nu dat deze – en alle volgende – ijzeren schepen niet meer op het oog en met behulp van oude mallen worden gebouwd, maar volgens tekening.

Arie de Boer vertelt namelijk in een





*Pier de Boer - 1837-1904.*



*Harm de Boer - 1869-1939*



*Klaas de Boer - 1873-1950*



*Dirk de Boer - 1877-1961*



*Hendrik de Boer - 1885-1972.*



*Arie de Boer - 1900-1978*



brief dat zijn vader – Dirk de Boer – in opdracht van de oude Pier de Boer tekenles moest nemen, en wel in Papendrecht, de geboorteplaats van z'n vrouw.

De ongeduldige Pier de Boer vroeg na zo'n 4 weken echter al 'of hij het al kon'. Zoon Dirk moest terugkomen omdat hij niet langer op de werf kon worden gemist.

En op basis van deze beperkte kennis werd toen de eerste ijzeren aak getekend en gebouwd. Het werd een breed, zwaar schip, met – zoals de vissers zeiden – te veel kop en te weinig kont. Het tweede schip werd al iets beter beoordeeld. Beide schepen varen thans nog als jacht.

In dat zelfde jaar 1900 wordt zelfs een derde schip te water gelaten,

maar dan is er inmiddels heel wat gebeurd.

Niet het minst als uitvloeisel van drankmisbruik, dat ook later het trieste levenseinde van Pier de Boer beïnvloedde, wordt het huwelijk ontbonden en de werf wordt tussen de voormalige echtelieden gedeeld. Sjoerdje laat nog in datzelfde jaar 1900 op haar gedeelte van de werf de derde ijzeren aak te water. En ook deze LE 56 vaart nog als jacht.

Al gauw wordt de vader echter door vier van zijn acht zoons die zich in de scheepsbouw bekwaamd hadden,

---

*Drie generaties De Boer voor de oude houtwerf. Tegen de loods naamplankjes van schepen.*



uitgekocht en hetzelfde gebeurt iets later met de moeder, nadat ze inmiddels nog 3 aken had gebouwd. De gebroeders beginnen dan in 1901 naast de oude helling een nieuwe ijzeren werf. Nu is het Hendrik de Boer die tekenles neemt in Leidschendam bij zijn zwager Johannes Meyer, die in die jaren in Leiden een werf had op het z.g. Waard eiland, naast de vroegere Kon. Ned. Grofsmederij.

Hendrik heeft kennelijk een goede 'hand' want als in 1902 vier aken te water worden gelaten, naar zijn tekeningen, worden ze om het hardst geprezen. In het bijzonder de LE 6 voor Auke Bakker, die nu nog steeds in Lemmer, als jacht met kajuit, bij de sluis ligt.

Tenslotte, als derde generatie, is het Arie de Boer die zich bekwaamt in het sloopsteken door privélessen te nemen in Rotterdam. Daarna werkt hij ook nog een tijdlang als sloopstekenaar in Groningen en in Frankrijk. Door de ongunst der tijdsomstandigheden overweegt hij – pas getrouwd – naar Amerika te emigreren. Zijn vader, Dirk de Boer weet hem echter over te halen met hem samen de werf, die na de eerste wereldoorlog een periode van sterk verminderde activiteiten door maakte, over te nemen en voort te zetten. Klaas en Hendrik de Boer verlaten dan het oude familiebedrijf.

Wanneer Arie de Boer geen opvolger heeft en slecht ter been wordt, doet hij de werf in 1960 over aan de firma Poppen.

Het zou overigens onjuist zijn te denken dat Gebr. de Boer in hun 25-jarig bestaan alleen maar vissersschepen in allerlei maten bouwden. Het tegendeel is waar.

In de door Dirk de Boer verzorgde werfboeken, die ik dank zij de welwillendheid van mevrouw Arie de Boer uitvoerig kon napluizen, staan vanaf 1904 vele tjalken, klippers, spitsen,



*Personeel De Boer, 1911.*

sleepkasten, pramen, vletten, punters en natuurlijk vischaken en moselaken vermeld. De grootste opdracht die werd uitgevoerd was waarschijnlijk een 32 meter lange 3-mast motorschoener voor de Zeevaartmij Groningen, die in December 1918 voor f 685.500,— werd afgeleverd. De originele tekeningen van Dirk of Hendrik de Boer heb ik helaas niet kunnen ontdekken. De laatste houten aak werd bij De Boer omstreeks 1906 gebouwd voor D. Coehoorn (LE 23).

*J.J. Bos - Echtenerbrug*

Helaas is van deze werf nauwelijks iets bekend. De stichter, Jan J. Bos was een tijdgenoot van Pier de Boer en leefde van 1840 tot 1910.

Naar verluidt was Bos een begaafd vakman die 'in ijzer geloofde'. Naast een kleine houten werf richtte hij dan ook reeds in 1893 een ijzeren werf op waar skûtsjes, aken, rijnaken en ook een loodsboot voor de Koninklijke Marine werden gebouwd. Op het hoogtepunt waren zo'n 40 man personeel in dienst. In een ingezonden stuk in het Nieuw Advertentieblad van 6 september 1899 stelt Bos dat dit de eerste ijzeren werf in Friesland is.

Ook bij hem speelde drankmisbruik een rol en kort na zijn dood werd de werf geliquideerd. Zijn drie zoons hadden geen belangstelling of bleken niet in staat de werf voort te zetten.

Uit berichten in Schuttevaer en de

*Jan J. Bos (1840-1910) en echtgenote.*





J.J. Croles, 1826-1900.

reeds eerder genoemde zeilmakersboeken vinden we dat sinds 1899 een zestal aken aan Lemster vissers werden geleverd, 'mooie schepen en goede zeilers'. Ze zijn alle zes nog in de vaart!

#### Croles - IJlst

In het 'Genealogysk Jierboekje 1969' publiceerde Jhr. drs. M.J. van Lennep een uitgebreide genealogie van deze IJlster vroedschapsfamilie, teruggaande tot 1650.

Daarin wordt Jelle Pieter Croles (1753-1830) als eerste 'scheepstimmerman en bootjesmaker' genoemd, die een groot aantal coffeschepen en tjalkschepen bouwde tot 68 voet (20 m) lengte. Voor die tijd zeker

respectabele afmetingen.

Jelle Jelles Croles (1792-1851), een 'doorkundig en zeer bekwaam man in zijn vak' bouwde eveneens een groot aantal snikschepen, tjalken, kofschepen en schuiteschepen. Tezamen met zijn zoon verdrong hij op 1 maart 1851 op het Heegermeer.

Een andere zoon, eveneens Jelle Jelles geheten (1826-1900) zet de werf voort en krijgt in 1895 vergunning van de gemeente voor een uitbreiding van de werf ten behoeve van de ijzeren scheepsbouw. Hij bouwt, als eerste, in 1898 een botaak van 40 voet in ijzer, ten behoeve van de Lemster visserman Siemen Spaan. Het schip was, zoals in meer gevallen, gefinancierd door T.H. de Rook die het schip samen met Spaan uit IJlst ophaalt.

Een aantal jaren later is het schip verkocht aan S. Zandstra en sindsdien is geen enkele informatie over deze eerste ijzeren botaak gevonden. Wel is me verteld dat deze aak in 1900 aanwezig was bij de formidabele vlootschouw bij Pampus van niet minder dan 1600 vissersschepen voor Koningin Wilhelmina en Koningin-moeder Emma.

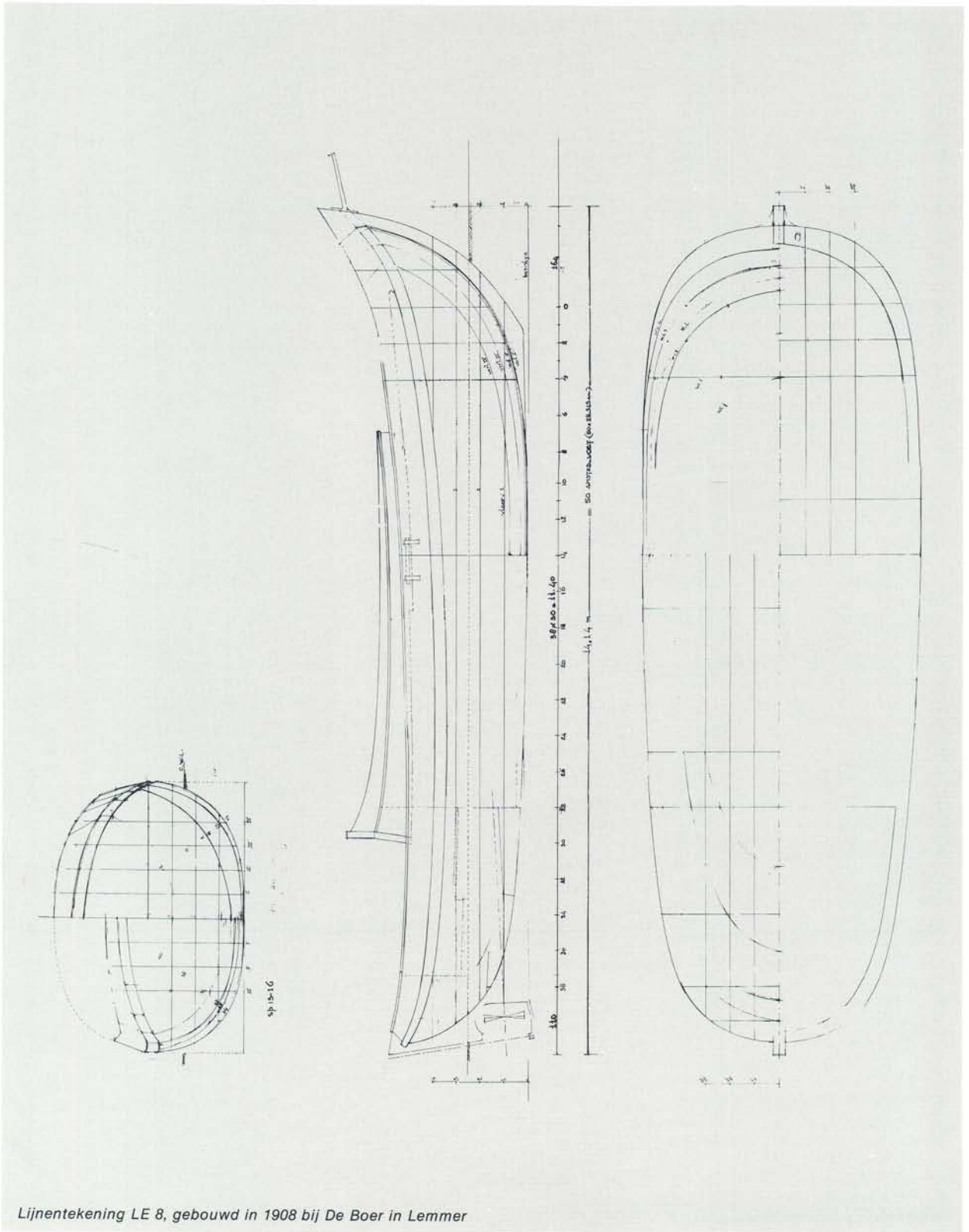
Taede Wouda, voorzitter van de vissersvereniging, leidde met de aak LE 2 de Lemster delegatie en ontving de beide vorstinnen aan boord.

Nadat Jelle Jelles in ieder geval nog twee, thans nog varende aken en het verdwenen grote jacht Rommerswael heeft gebouwd, blijkt na zijn overlijden in 1900 dat de zoon geheel andere belangstelling heeft. Weliswaar aanvankelijk opgeleid voor de scheepsbouw, verkiest hij de rechtenstudie en de werf wordt overgedaan en na een aantal jaren geliquideerd.

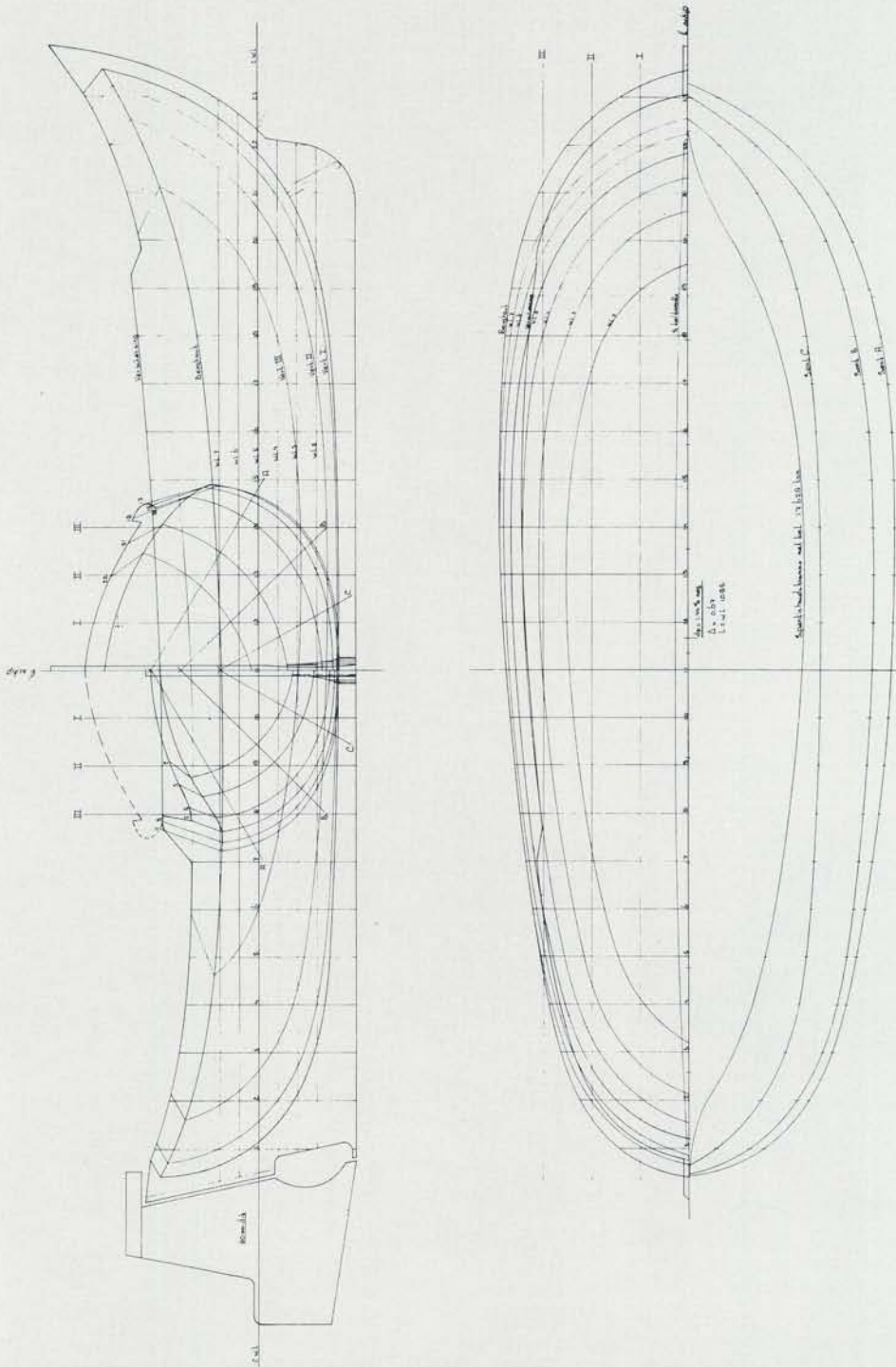


Croles, werf en woonhuis te IJlst.



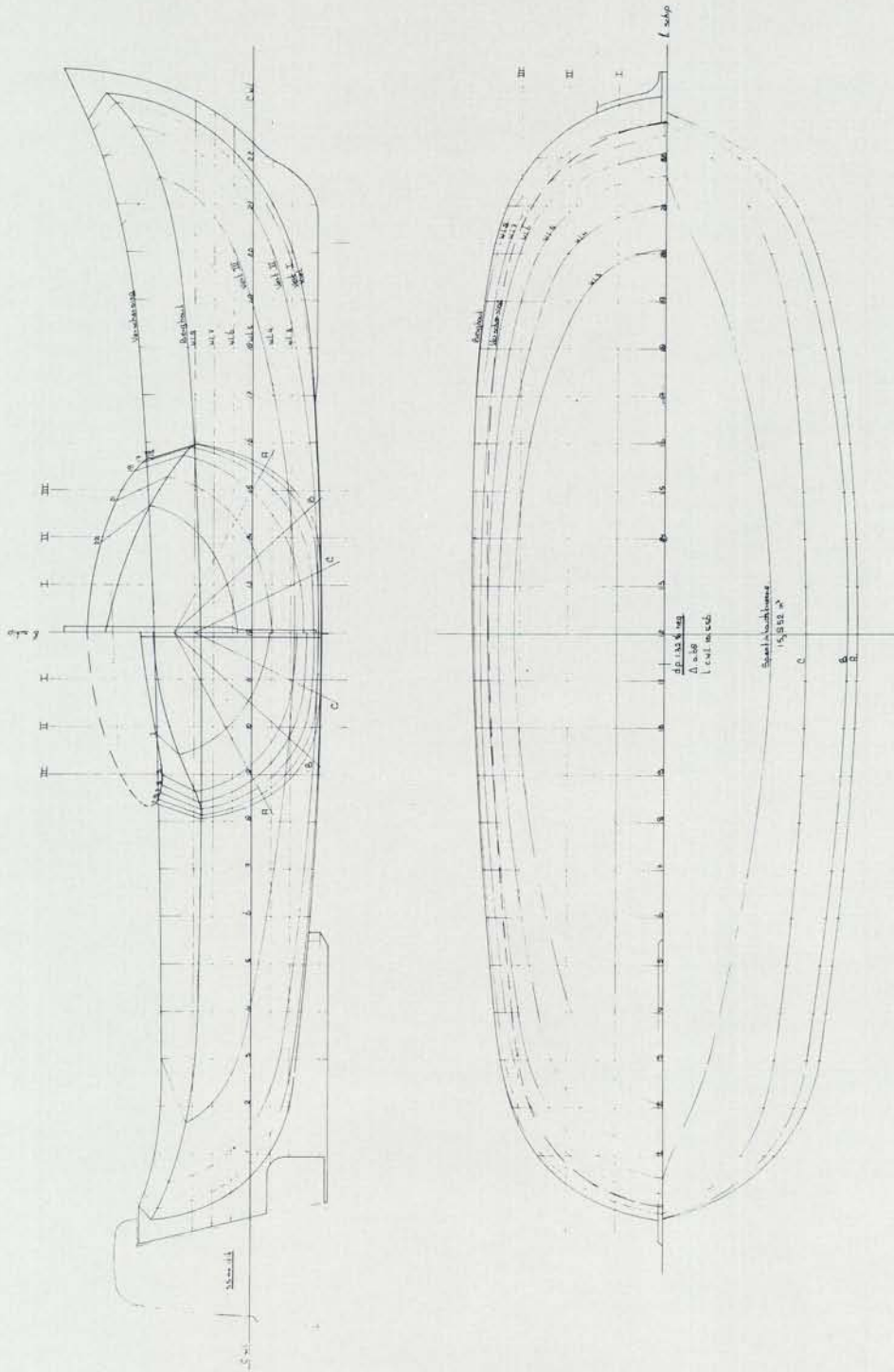


Lijntekening LE 8, gebouwd in 1908 bij De Boer in Lemmer

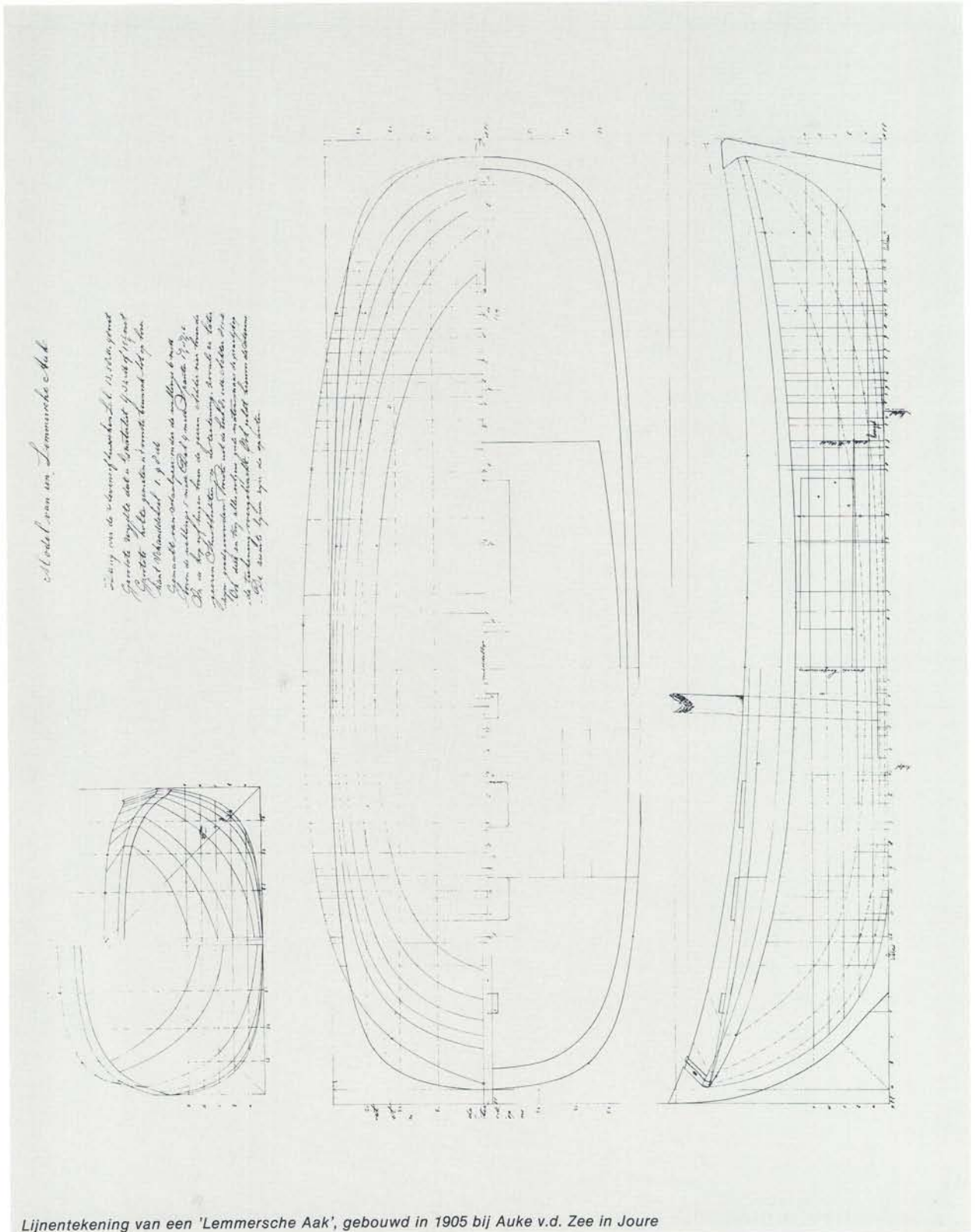


Lijntekening LE 170, gebouwd in 1899 bij Croles in IJlst





Lijntekening LE 21, gebouwd in 1901 bij J.J. Bos in Echtenerbrug



Lijntekening van een 'Lemmersche Aak', gebouwd in 1905 bij Auke v.d. Zee in Joure



*Rommerswaal (?) na tewaterlating in 1901 bij Croles voor de werf.*

Waar Croles in de eerste plaats bedrijfsvaartuigen bouwde en wanneer men bedenkt dat in dezelfde periode als die waarin de aken te water werden gelaten de werf grotere schepen, waaronder het IJlster stoombootje, bouwde, lijkt het niet onverantwoord aan te nemen dat ook Croles volgens tekening, en niet op het oog, z'n aken bouwde.

*Eeltje Holtrop en Auke van der Zee*

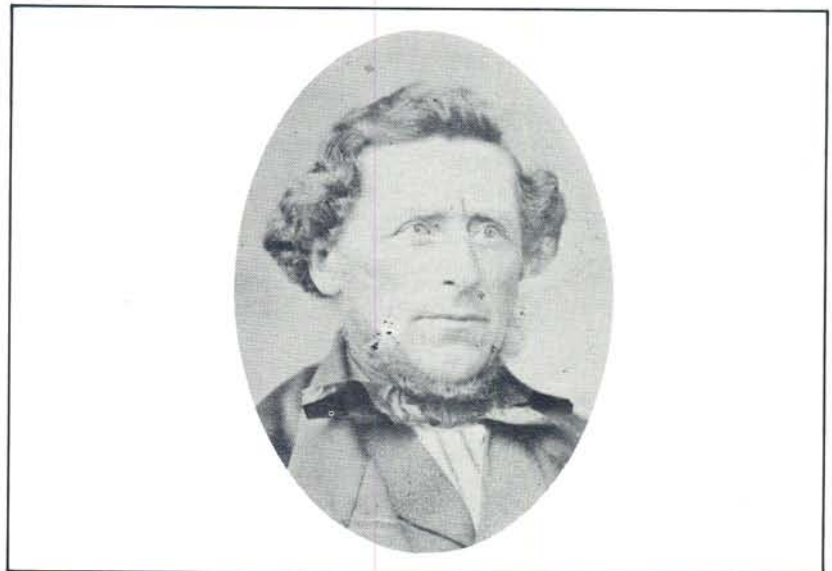
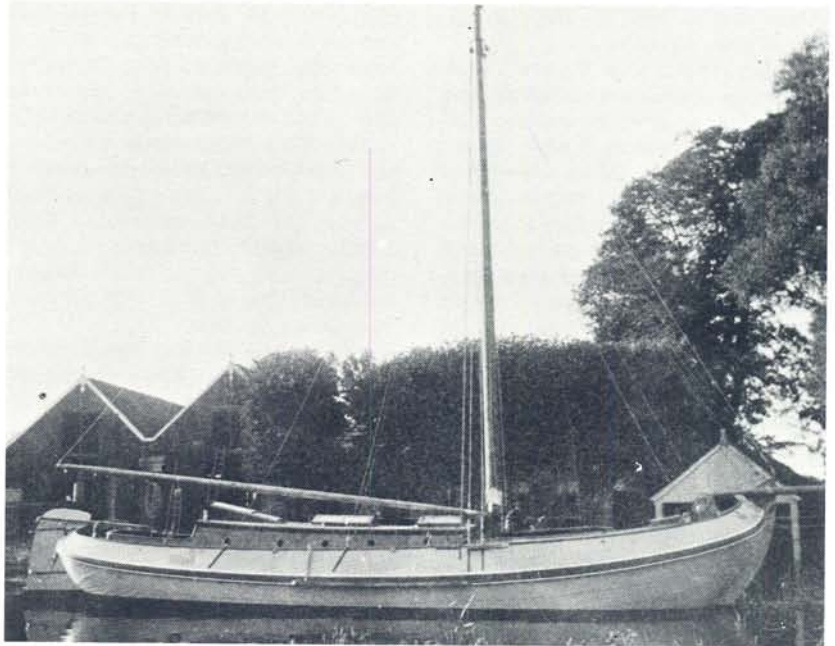
Over deze twee bekende Friese bouwers, vader (1823-1901) en zoon (1854-1939) is reeds zoveel geschreven dat een herhaling hier geen zin heeft.

Op de Jouster werf zijn heel wat aken gebouwd. Durk Hak geeft een lijst van 9 houten aken (van 23 tot 40 voet) gebouwd door Eeltjebaas en 4 aken (van 43 tot 50 voet) gebouwd door Auke in de periode 1864-1917, alle voor Lemster vissers.

Zoals eerder vermeld komt in 1904 bij Auke van der Zee de naam Lemmersche aak voor het eerst voor, als hij een opdracht uitvoert voor de Lemster visser Wouter Hoekstra. Voorzover bekend varen van de Jouster aken nu nog twee houten aken en 3 ijzeren aken als jacht.

*Stapel*

Het was voor mij een verrassing in het jubileumboek '75 jaar op Stapel' te lezen dat de werf 'Vooruit' in Enk-



*Eeltje Holtrop van der Zee (1823-1901) scheepsbouwmeester te Joure.*

huizen tussen 1910 en 1926 een vijftiental aken bouwde.

Daarvan gingen vier 'visaken' naar vissers in Enkhuizen en Wieringen, terwijl de overige 11 'mosselaken' alle naar Philippine in Zeeuws Vlaanderen – aan de thans afgesloten Braakman – gingen, met uitzondering van één aak bestemd voor Yerseke. Er was overigens geen verschil tussen deze visaken en mosselaken. Het zijn grote schepen, groter dan de Lemster vissers gebruikten. De lengte/breedte verhouding is daardoor ook wat kleiner, terwijl de grootste breedte en de achterkant mast wat meer naar voren liggen dan bij andere aken. Van deze 15 aken varen er thans in ieder geval nog drie als jacht.

Wanneer de aannemer Stapel in 1903 de failliete houtwerf van Lastdrager koopt – waar onder meer Wieringer bollen werden gebouwd – is het de bedoeling het terrein voor huizenbouw te bestemmen. Maar (ook) in die periode lijkt de bouw van huizen geen perspectieven te bieden, zodat wordt besloten de werfactiviteiten voort te zetten waarbij snel op ijzer wordt overgeschakeld. In 1936 stopte de werf in Enkhuizen en werd verplaatst en voortgezet als Spaarnammer Scheepswerf Stapel N.V. te Spaarndam.

Het onvolledig archief van de werf 'Vooruit' berust bij het Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam.

#### Onderlinge verschillen

Het is geen eenvoudige zaak de onderlinge verschillen tussen de aken, die bij bovengenoemde werven zijn gebouwd, aan te geven.

De visserman ziet het verschil op een afstand maar om dat wat hij 'ziet' ook onder woorden te brengen valt niet mee.

Lijntekeningen kunnen daarbij helpen. De Stichting heeft daarom twee aken resp. gebouwd door Croles en door Bos doen opmeten, terwijl de heer Lucas een tekening van de LE 8 van de Boer beschikbaar stelde en het Zuiderzeemuseum tekeningen bewaart van schepen gebouwd door A. van der Zee, vervaardigd door diens zwager E. Romkema.

Uitgangspunt voor de thans volgende vergelijking is de in 1908 gebouwde aak van *De Boer*.

Duidelijk is te zien dat hier, evenals bij de aken van de andere werven, de bodem werkelijk geheel rond is en de lijn van de spanten zonder knik van bakboord overgaat naar stuurboord. Deze vorm heeft de visserman nodig want het geeft ruimte n de bun. Bij latere jachten wordt vaak van deze vorm afgeweken.

Deze de Boer-aak vertoont de voor een Lemsteraak kenmerkende vorm van een volle, ronde kop, die bij de steven vrij hoog is opgetrokken. De hier getekende botteloef hoort niet thuis op een Lemsteraak en zat ook niet op de oorspronkelijke vissermansaak, zoals blijkt op de foto van het model dat Ige Blom van deze aak maakte.

De stuizen zijn krachtig; de waterlijn is vóór rond en breed: bij een beetje zeegang zal flink wat buiswater overkomen.

De romp is mooi gevormd, naar achteren wat versmallend, terwijl berghout en boordrand harmonisch met elkaar meelopen. De lijnen van de berghout en boeisel lopen zowel bij de voor- als de achtersteven vrijwel zonder knik van stuurboord naar bakboord in elkaar over. Dit typische lijnenverloop zien we bij de huidige 'Blom-aken' nog duidelijker. Het achterschip is laag, vrij breed en goed weggesneden.

De aak van *Croles* komt het meest

overeen met die van de Boer. Ook bij dit schip zien we de typerende lijnenvoering van de Lemsters met een brede, oplopende boeg. Hier is de steven echter wat minder hoog opgetrokken. Wel is de boeg wat smaller gehouden en loopt de berghoutslijn naar de voorsteven toe steeds meer omhoog. Bakboord en stuurboord maken daar dan ook een duidelijke hoek met elkaar.

Deze vorm geeft het schip een fraai en vlot gezicht. Ook bij de waterlijnen is te zien, dat de boeg wat minder vol is, dan de Boer-aak. Door die vormgeving is waarschijnlijk geprobeerd een wat minder buizend schip te verkrijgen.

De romp is zeer gestrekt, wat versmallend en vertoont een rechtere lijn dan de Boer-aak. Ook hier is het achterschip vrij breed gehouden maar, evenals de boeg, wat toegespitst. Zeker is, dat deze lijnen het water achter gemakkelijk loslaten, zodat een snelzeilend schip kan worden verkregen. Bijzonder bij deze aak is het hoog opgetrokken achterschip. Hoewel het vrijboord achter (waar de netten ingehaald werden) de normale hoogte van ca. 90 cm. heeft, zien we bijna nooit, dat het schip bij de achtersteven hoger wordt opgebouwd; hetgeen hier wel het geval is.

Ongewoon is de diepstekende scheg voor het roer, daar meestal de visserman zo gemaakt wordt, dat hij gemakkelijk op een slede op de helling kan worden getrokken. Met dit schip zal dat echter wat moeilijker gaan. Opmerkelijk is ook dat bij deze aak een uitgesproken loefbijter is aangebracht, die we bij de Boer-aak missen. De loefbijter is wel in goed evenwicht met de diepe scheg achter. De roervorm is fraai.

De aak van *Bos* vertoont duidelijk eigen kenmerken en doet enigszins



denken aan een botter. Immers, we zien bij dit schip een hoog oplopende voorsteven en een vrij spitse boegvorm. De vorm van de boeg is veel 'weker' en met minder krachtige stuizen, dan bij de Lemster gebruikelijk is. Ook de waterlijn vertoont niet de sterke ronding als bij de andere aken. Tevens is de aanwezigheid van een diepe kielbalk en een loefbijter voor een aak ongewoon. Maar deze zijn aangebracht, toen de aak tot jacht werd verbouwd ter verbetering van de koersstabiliteit. Datzelfde geldt voor roervorm en schroefraam die ongunstig op de snelheid werken, terwijl de LE 21 als visserman een fameuze wedstrijdzeiler was! De sterk oplopende lijnen naar de voorsteven van berghout en boord (verschansing) zijn ongewoon voor een aak.

Bij het achterschip zien we ook een overeenkomst met de botter. Dit geldt zowel de vormgeving van het bovenaanzicht, als de onderwaterform. Een zo sterk opgetrokken achterschip komt daarentegen bij een botter weer niet voor.

Tenslotte het 'model van een Lemmersche aak' in 1905 gebouwd door Auke van der Zee voor A. Poepjes en thans nog varende onder de naam Halve Maen. En dan blijkt opnieuw welk een verscheidenheid van vormgeving in een en hetzelfde scheepstype – de Lemsteraak – verenigd is. Eenheid in verscheidenheid geldt zeker hier.

Het waterlijnenplan van deze aak, zo schrijft mij J.K. Gipon – met wie over deze tekeningen uitvoerig overleg werd gepleegd, evenals met G.W.W.C. Baron van Höevell – en die beiden veel in de tekeningen 'lazen – geeft een contour van berghout en boord te zien met voor een aak vrij harde stuizen. Daardoor en eveneens door het verloop van diezelfde lijnen van berghout en boord

in de spantentekening heeft deze aak voor een Zuiderzeeschip vrij hoekige vorm en doet enigszins aan een tjalk denken. Het middendeel van de romp is duidelijk vlak gehouden met het oog op de 'leefruimte in de bun',

terwijl de spanten in voor- en achterschip merkwaardig genoeg sterk V-vormig verlopen.

Tot slot enkele 'kengetallen' voor de hierboven behandelde aken:

	de Boer	Croles	Bos	A.v.d.Zee	Stapel
B : L	31.5%	32.5%	32.4%	31.8%	30.6%
Sprong van de zeeg/L	4.6%	3.7%	6.5%	4.6%	4.9%
Grootste breedte van voren/L	42.5%	39.8%	38.3%	41.9%	33.0%
Achterkant mast van voren/L				41.9%	31.6%
Waterverpl.		25.8 m <sup>3</sup>	17.6 m <sup>3</sup>		
Zwaartepunt		1.32%	1.44%		
		neg.	neg.		
Slankheidsgraad		0.68	0.67		

#### De aken

Thans – te lang en leste – een opsomming van de 'thans nog als jacht in Nederland varende vissermansaken'.

Daaromtrent is met ieder der huidige eigenaren contact geweest en de beschikbare gegevens werden zoveel mogelijk nagetrokken en soms aangevuld. Geraadpleegd werden tevens het Centrale Visserijregister, het Nederlandsch Jachtregister 1924/1925, jaarboekjes van de K.N.Z. & R.V., Gedenkboek van 'de Maas', de tijdschriften Ons Element, Watersport en Waterkampioen waaruit F.G. Spits reeds jaren geleden een uitreksel maakte. Overleg met Mevrouw de Boer, Mr. Croles, B.A. Kok (achterneef van J.J. Bos), J. Wouda, D. Hak, H. Kingma, J. Zetzema en anderen voltooide het geheel.

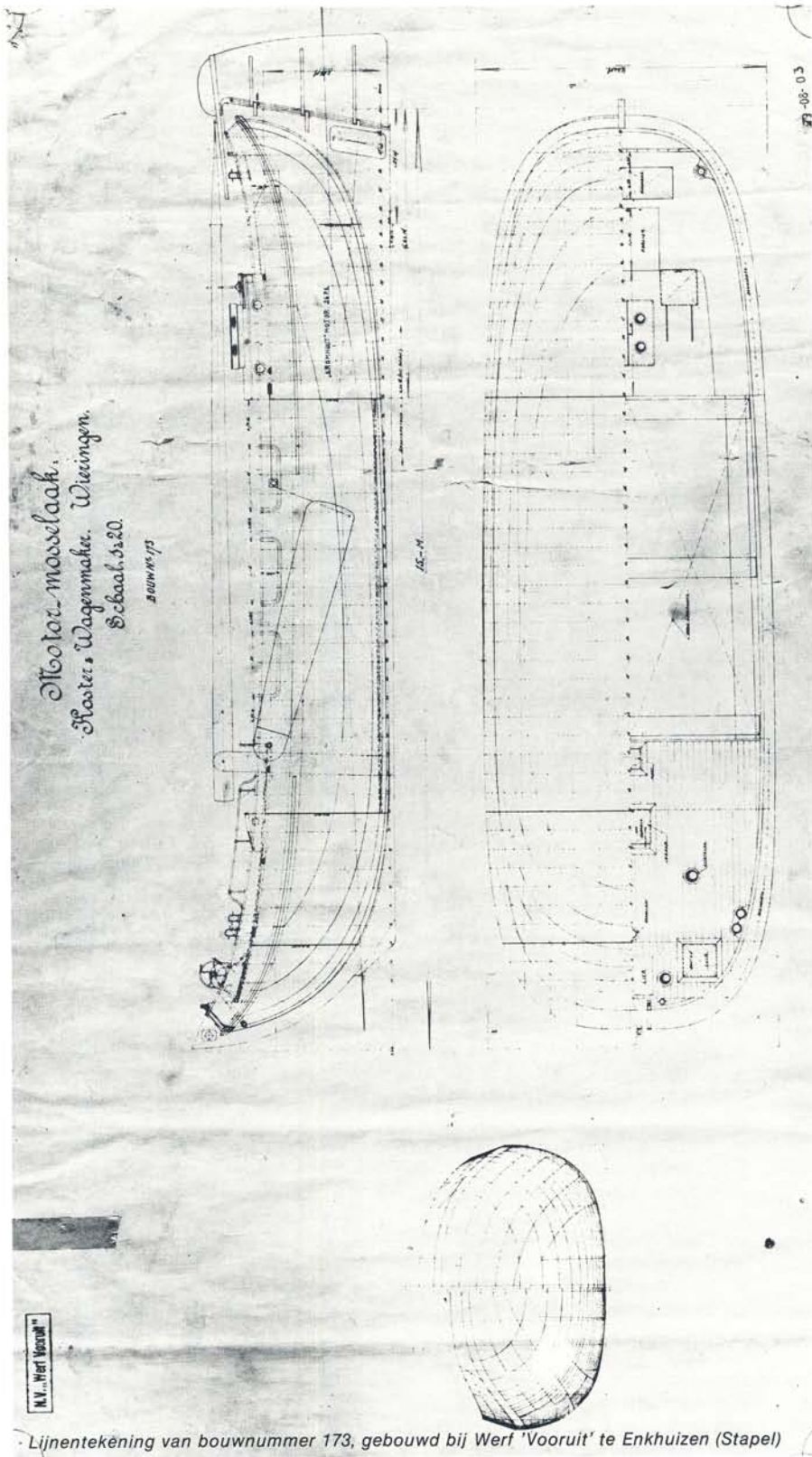
Het was een voorrecht al deze contacten te leggen en te ervaren hoe intens een ieder was geïnteresseerd in

de geschiedenis van deze schepen, hoe veel er van is uitgezocht en hoe goede relaties worden onderhouden met soms nog de eerste eigenaar of zijn familie.

Met een enkele uitzondering heb ik mij beperkt tot een opsomming van nuchtere feiten. Er bestaan natuurlijk talloze anecdotische en smeuge verhalen met betrekking tot deze aken, hun eigenaren en hun bemanningen. Maar het zou te ver voeren al die verhalen, belevenissen en gebeurtenissen weer te geven.

Ik wil niet nalaten op te merken onder de indruk te zijn gekomen van het grote aantal oude vissermansaken dat nu nog als jacht vaart. Te beginnen met de bouwers en de eerste eigenaren getuigt de staat waarin deze schepen verkeren van een soliede constructie en van een zorgvuldig onderhoud.

Jan Wouda schrijft daarover dat de





vissers er als de kippen bij waren wanneer er ergens aan de aken – meestal eigen bezit – ondanks het zoute water een roestplekje ontstond.

Onder de plecht en achter de betimmering zat een dikke laag cylinderolie.

Dan kwamen de aken niet minder dan drie keer per jaar op de helling en werden na te zijn schoongemaakt, twee keer in de teer gezet en, om geen plekje over te slaan, werden ze na de eerste toerbeurt met handen vol cement bestoven.

Er zijn verschillende indelingen en rubriceringen mogelijk maar hieronder is gekozen voor een chronologische volgorde overeenkomstig de datum van tewaterlating van de schepen. Aan het slot is een overzicht per bouwer opgenomen.

*Ik heb een schip mij laten maken,  
D'een zal het prijzen, d'ander laken,  
Maar wie het prijst of wie het laakt,  
Het schip is naar mijn zin gemaakt.*

Nieuwsbl. v. Friesland 1903



1. 1898 – LE 39 – Zevija – E.H. v.d. Zee

Eeltjebaes levert deze houten 40-voet aak, de jonghe Hans, aan Pieter Poepjes voor f 1.800,—. Een snelle zeiler, die vaak als jager dienst deed. Na het sluiten van de afsluitdijk wordt het schip verkocht voor f 500,— aan Dirk Bos te Harlingen. De dan HL 42 vist op het wad. In 1943 wordt het schip door een vliegtuigbom getroffen op de voorsteven.

Na de oorlog in het blik gezet en verkocht aan een handelaar. In 1949 verkocht aan 4 Delftse studenten: Six van Hillegom, Homan van der Heyde, van Lookeren Compagne en van Heek voor de prijs van f 875,—. Men maakt zelfs een hachelijke reis naar Duinkerken.

In 1951 gekocht door Tj. Sluese voor f 600,—, Muiden wordt de thuisha-

LE 39 - Zevija – in 1898 gebouwd door 'Eeltsjebaes', gerestaureerd door A. Kok te Huizen (1963-1970).  
(foto: Dieter Heitzer)

ven. De aak is in slechte toestand en in september 1953 wordt bij slechte weersomstandigheden op het nippertje de haven van Huizen bereikt. Voor het bergingsloon van ca. f 400,— wordt de aak aan de scheepsbouwer Janus Kok gelaten.

Na enkele jaren in de verhuur te zijn geweest onder de naam Maartje, gaat de aak op de wal en raakt volledig in verval. Bij brand gaat zelfs een deel van het schip verloren. Het lijkt een roemloos einde. Maar in 1963 neemt de inmiddels gepensioneerde Janus Kok het besluit om een aak van Eeltjebaes niet zo maar verloren te laten gaan.

Gedurende een periode van 7 jaar heeft hij aan de aak gewerkt en deze volledig gerestaureerd. Voor deze prestatie werd hem door de Stichting in 1971 de W.H. Vos-prijs uitgereikt. In 1970 gekocht door G. Verwelius, naam Zevija (64 VB). De Zevija maakte deel uit van de 7 ronde en platbodemjachten die Nederland in 1976 in New York vertegenwoordigen bij de 'Operation Sail 200'.

## 2. 1900 – HD 82 – Op Hoop van Zegen – A. van der Zee

Ook deze houten aak is in Joure gebouwd maar het juiste jaar heb ik ondanks intensief speurwerk niet met zekerheid kunnen vaststellen. Vroegere eigenaren menen dat de

---

HD 82 - Op Hoop van Zegen – in 1900 (?) gebouwd door A. v.d. Zee te Joure.



aak in of omstreeks 1894 gebouwd zou zijn voor de visserman Rayer in Hoorn. Dan zou dit dus de oudste aak zijn. Maar de Jouster werfboeken vermelden in die jaren geen enkele aak van deze afmetingen, terwijl een inschrijving in het visserijregister van Wieringen uitdrukkelijk 1900 als bouwjaar aangeeft.

Daar houden we het voorshands dan ook op, hoewel... er ook voor dat jaar niets in de werfboeken staat.

De vissersfamilie Rayer was in ieder geval een bekende afnemer van de Jouster werf en reeds in 1888 kochten ze een kleine, zogenaamde Friese aak van 25 voet.

Ook viste R. Rayer met de aak HN 53, maar of dat ons schip is?

Na de Hoornse visserijperiode werd de aak op een gegeven moment voor de visserij uitgeschreven. Misschien was dit in 1929. Toen R.P.H. Rayer van de Zuiderzee steunwet gebruik maakte en de visserij er aan gaf. De aak werd daarna respectievelijk gebruikt voor de visserijinspectie, voor groente- en turfvaart en voor opslag van visserijbehoeften. De bun werd er daarbij uitgehaald.

In 1935 wordt de aak vervolgens opnieuw ingeschreven als W.R. 215 door Hendrik de Boer uit Anna Paulowna. Naam: Drie Gebroeders.

De aak 'havent' – zo zegt de kaart – in Den Helder en krijgt dan ook in 1939 de registratie HD 82.

Dan zijn de broers Hendrik en Pieter de Boer eigenaar die de aak grondig laten opknappen bij Douwe Wybrands in Hindeloopen ('6 weken hard werken').

In 1970 wordt de dan ongetuigde aak gekocht door de marineofficier Oldenboom. Een nieuw grenen dek wordt geplaatst en de beschieting in het vooronder vernieuwd. Een oud tuig van de botter de Jonge Jaap werd aangeslagen. Tijdens ijsgang

in de haven van Den Helder gezonken.

Nadat daarna J. van Baalen te Utrecht nog kort eigenaar werd behoort deze oude aak van Aukebaas thans toe aan H.J. Jansen te Schiedam.

## 3. 1899 – LE 170 – Murnzerklif – Croles

Deze 41-voet aak werd gebouwd voor Jan R. Visser en gefinancierd – zoals zovele aken – door T.H. de Rook. De zoon van deze 'Jan van Fetje', zelf dertig jaar als jachtschipper gevaren op de Schollevaer van W. Bruynzeel, vertelde dat het een best schip was, 'maar geen hardzeiler'.

Dat kon ook niet, volgens hem, want 'de zes Gebroeders' was iets breder dan de aken van de Boer, en boven-

---

LE 170 - Murnzer Klif – gebouwd in 1899 bij Croles te IJlst.





dien klein getuigd met een heel grote bun om de bot in leven te houden. Ook was de diepgang 30 cm minder dan bij de andere Lemsteraken.

De aak werd later verkocht aan S. Kooistra (LE 37) en daarna aan A. Riemersma ('Reade Aant' genaamd want iedere Lemster had een bijnaam).

Onder de naam Murnzerklif werd het schip – nog steeds in vissermans uitvoering – eigendom van P. de Jong en H. Koopman te Balk en thans van Jhr. ir. Q. van Swinderen in Wijk bij Duurstede.

Ten behoeve van dit artikel is het schip dit jaar opgemeten en in tekening gebracht.



De LE 75 als visserman en als jacht.



LE 171 = LE 75 - Breehorn – gebouwd in 1899 bij Croles te IJlst.

4. 1899 – LE 171 – Breehorn – Croles

Dit zusterschip van de LE 170, de jonge Schelte, werd eveneens gefinancierd door T.H. de Rook ten behoeve van A.S. Rottiné.

In 1913 wordt het gekocht door H. Wouda ('Manus van Mette') voor f 1.250,— en krijgt het no. LE 75.

Na 1928, als de Wouda's naar Medemblik zijn verhuisd, vaart de aak tot ongeveer 1950 als ME 6.

De zoon van Wouda uit Medemblik, een man met een onvoorstelbaar geheugen die heel wat informatie voor dit artikel heeft aangedragen, vertelt dat de aak slecht zeilde en laveerde. Vader Manus liet er daarom een 1 meter langere mast opzetten, de fok vergroten en een scheg van 15 cm aanbrengen. Toen zeilde de aak goed en de kop viel bij het laveren ook niet meer weg.

Dus ging men ook meedoen aan de wedstrijden voor vissersvaartuigen die ieder jaar door de 'Koninklijke' voor Amsterdam werden georganiseerd.

Daarvan het volgende verslag:

Hermanus Wouda, 1878-1966.  
Kocht de LE 75 op 9-7-1913.



Oorkonde uitgereikt aan Hermanus Wouda, bemanning van de LE 74, bij een reddingsoperatie in 1906. (zie pag. 243)



'In 1913 gingen we er mee te hardzeilen naar Amsterdam. Er was een dikke topskoelte. Toen we in de Oranjesluizen lagen hoor ik de oude nog zeggen: 'Maar ik zeil er de mast niet af'. Want zo'n Amerikaanse grenen mast was niet goedkoop. Maar toen we in de wedstrijd lagen en het maar net ging voor de volle zeilen dacht hij niet meer aan de mast, maar moest een beetje 'vlokesgud', dat was een borrel. Want we lagen voor. We lagen in het lange rak van de Knar bij de wind op Marken aan en o, wee, daar brak het voorste ijzerwerk van de gaffel en het zeil zakte tot de blokken in de mast tegen elkaar kwamen. Ome Liekele de mast in met een stuk ketting, een sluiting en een takeltje en hij kon het zeil weer zo hoog krijgen en dat we met de giek op het boord verder konden zeilen. Maar de tweede ging ons mooi voorbij, maar we werden toch tweede.

Dat was niet slecht voor zowat de slechtste zeiler van de Lemster vloot'.

Het schip komt vervolgens terecht in Wieringen, vaart onder de no.'s WR 24 en WR 27 en wordt dan door de scheepsbouwer Stofberg gekocht die de aak in de jaren 1964/65 verbouwt tot jacht.

Sinds 1967 eigendom van mr. J.R. Carp onder de naam Breehorn (59 VB). Ook dit schip heeft evenals de LE 170 een wat platter vlak en werd nogal eens bij reddingsacties gebruikt, omdat door de brede vorm en het kleine tuig de aak zich daarvoor goed leende.

De jonge Schelte was altijd makkelijk te herkennen aan twee ogen voorop waaraan de netten werden vastgemaakt.

#### 5. 1899 – LE 15 – Maria Johanna J.J. Bos

Deze 'Albatros' – een 45-voet aak gebouwd voor Andries de Blaauw – gold als een snelle zeiler en werd daarom vooral als 'haler' gebruikt. Het verhaal gaat dat Andries de Blaauw het achterschip iets liet veranderen om toch maar sneller te kunnen zeilen. In 1908 werd een derde en in 1909 werd een tweede prijs behaald in de wedstrijden van de 'Koninklijke' voor Amsterdam.

In 1915 wordt de Albatros verkocht aan Hidde Koornstra (HA 75) en wordt daarna eigendom van de

*Voorheen en thans: LE 15. Merkwaardig hoe op de oude foto de kop is vertekend, je vraagt je af of het inderdaad hetzelfde schip is.*



Noordhollandsche Tram Mij. te Amsterdam (thans NZH te Haarlem). De directie van de NZH heeft zich niet verwaardigd op herhaalde verzoeken om informatie te reageren.

De naam werd veranderd in 'Juliana' en het oude vissersschip deed tot 1940 dienst als motorpassagiersschip (!) tussen Monnickendam en Marken.

In 'de aak' – zoals het schip algemeen werd genoemd – waren zelfs zitplaatsen voor de passagiers aangebracht, namelijk brede planken dwars over de bun (de trog was er doortoe afgehaald).

De exploitant van deze veerdienst heette Koster, en was behalve veerman tevens visserman en kapper. Daarop is de aak verkocht aan de Marker visser de Waard ('Ka van Jaat'), die echter voor zich en zijn schoonzoon geen visvergunning kon bemachtigen.

In de strenge winter van 1940 werd het schip door mr. W.A. van Dorp – schaatsend op de Gouwzee – gekocht en de naam gewijzigd in Bonaire. Bij Kok in Muiden werd een kleine kajuit gebouwd die later werd vergroot tot voor de mast.

In ± 1957 kwam het schip in handen van de heer N. Elemans te Zwolle, die de mast liet inkorten om onder de bruggen door te kunnen.

De daarop volgende eigenaren waren D. van der Schoot uit Harlingen (naam weer Albatros), L.W. Landa uit Bergen op Zoom (naam Vrouwe Cornelia) en thans E.H.G. Pelger uit Meerle (B), die het vanuit Tholen vaart onder de naam Maria Johanna (49 VA).

#### 6. 1900 – LE 28 – Vrouwe Jacobine P. de Boer

Deze 40-voet aak, de 'Eersteling' voor Willem van der Bijl ('Bleeke Willem'),



is de eerste ijzeren aak die door Pier de Boer werd gebouwd en wel naar een tekening van zoon Dirk.

Van der Bijl zelf was van oorsprong een binnenvisser uit Idskenhuizen.

De opvolgende eigenaren van deze aak zijn:

Willem en daarna Abe v.d. Bijl 1900-1935

Rein en Ige Blom, Hindelopen, 1935-1948 (HI 8)

K. van der Meulen, Staveren, 1948-1949

Jaap Schilder, Volendam, 1949-1954

Fred Spaulding Dunbar, 1954

Driessen, Veghel

H.S. Schneider, Ede, 1978 naam Almere

Th.A. Kruis, Zevenbergen, 1978-heden.

Dit eerste ijzeren schip van de Boer was 'moeders mooiste niet', zoals de vissers zeiden. Het was bijzonder zwaar gebouwd, altijd groen in de verf en zeewaardig.

De laatste eigenschap en het feit dat de zeilen nieuw waren, was de oorzaak dat de pas afgeleverde LE 28 uitverkoren werd om met een man of tien aan boord de bemanning van een in nood verkerend schip veilig aan wal te brengen.

Bij stormweer is de LE 28 tengevolge van een krabbend anker eens op de strekdam van de spuisluisen te Kornwerderzand terecht gekomen. Het enige gevolg was een deukje in het vlak, zo zwaar was de aak gebouwd. In 1935 kochten de gebr. Blom in Hindelopen het schip voor f 1.000,—, nadat in 1934 een T-ford motor was ingebouwd.

De registratie werd H.I. 8 en de naam Arend.

In 1938 werd nog eens een reddingsactie ondernomen vanuit Hindelopen en de bemanning van de tjalk Morgenstond (man, vrouw, 6 kinde-

ren en een hond) in veiligheid gebracht.

In 1940 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.

Met weemoed, zo schrijven Rein en Ige Blom, werd de aak in 1948 verkocht, voor f 8.000,—. Via Staveren komt de aak in Volendam terecht en wordt in 1954 gekocht door de Amerikaanse scheepsarchitect Fred Spaulding Dunbar. Deze Amerikaan had zich tijdens het bezichtigen van de in aanbouw zijnde Groene Draeck, kritisch uitgelaten over de

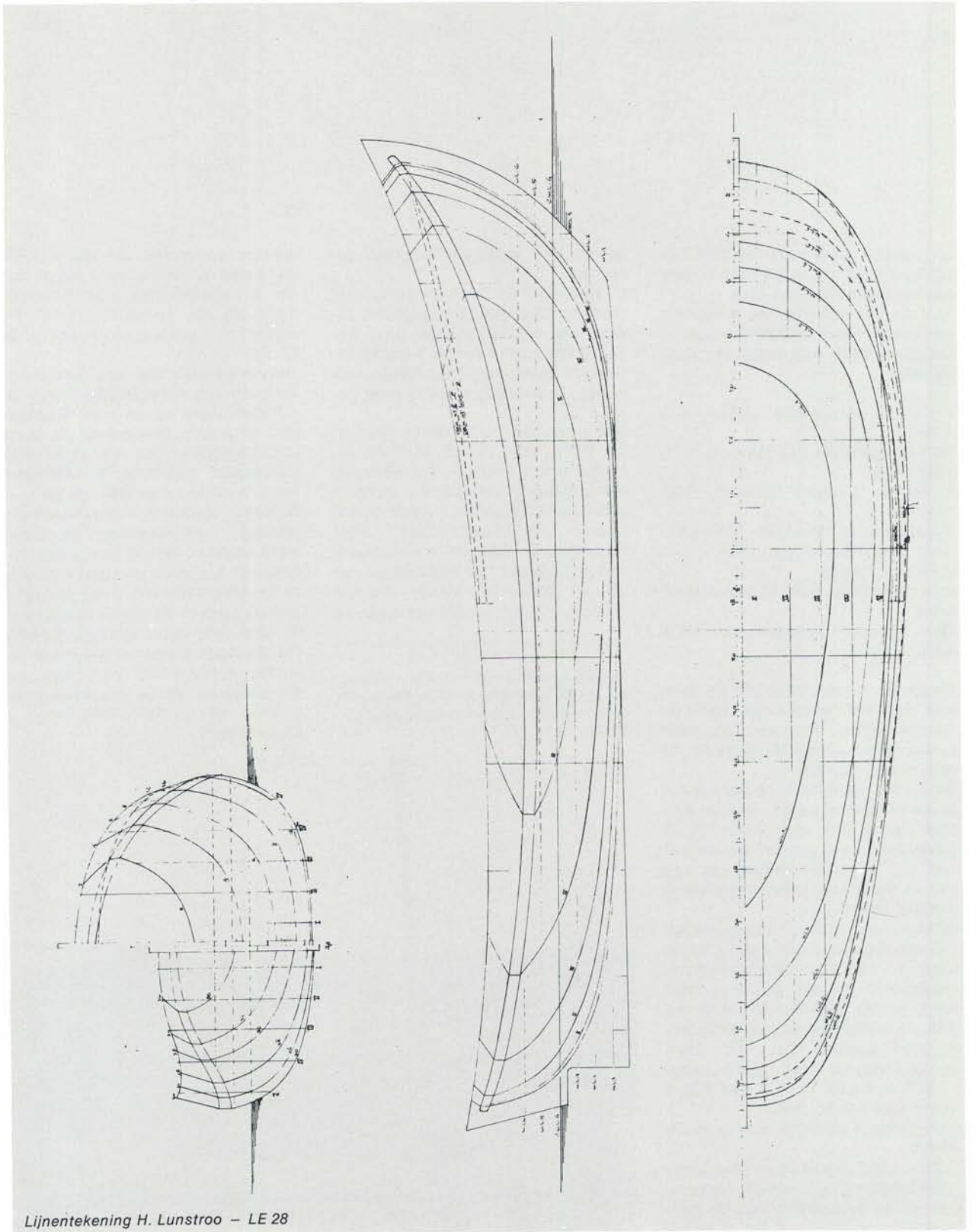
zeileigenschappen van de oud-Nederlandse schepen. Toen hij echter een proeftocht mee mocht maken, werd hij zo enthousiast dat hij prompt zo'n schip zocht en kocht: de LE 28.

Helaas ontbrak het deze Amerikaan kennelijk aan ieder begrip voor onze schepen want op de werf 'Westhaven' te Amsterdam liet hij de oude aak verprutsen tot een jacht met midzwaard, torentuig, andere roerform, preekstoel en wat niet al.

Gelukkig bleken 's mans financiële middelen onvoldoende, het schip werd opnieuw verkocht en onder leiding van Lunstroo zo goed mogelijk in de oude toestand teruggebracht, met name door de goede zorgen van de heer Schneider uit Ede. Daarbij vervaardigde Lunstroo bijgaande tekeningen. Het schip vaart thans onder de naam Vrouw Jacobine in eigendom van de heer Th.A. Kruis te Zevenbergen.

*De eerste ijzeren aak van Pier de Boer, de LE 28, gebouwd in 1900, thans als jacht varende na een bewogen geschiedenis.*





Lijntekening H. Lunstroo – LE 28



7. 1900 – LE 74 – 't Kan Verkeren  
– P. de Boer

Deze 'Vijf Gebroeders' van Steven Visser (Steven van Koosje) was het tweede ijzeren schip van Pier de Boer. Het model was al beter, zodat we moeten aannemen dat hetzij Dirk z'n tekening heeft verbeterd, hetzij het 'oog' en de ervaring van de oude Pier z'n invloed deed gelden.

Steven Visser, ook nú nog in alle Zuiderzeehaventjes herinnerd als 'Grote Steven', had opdracht gegeven voor 'een handzaam aakje' om met m'n jongen te kunnen varen'.

En jaarlijks komen velen bij de huidige eigenaar langs, om te vertellen dat zij nog op 'die aak van Steven' gevaren hebben, naast jonge Steven en Frans Visser, die na 1935 eigenaar waren.

Frans Visser schreef hem over een redding. '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, en ging andere vissers kloppen, en zorgvuldig de schuit voorbereiden. Gereefd, en onder halve fok, gingen ze met de grote haringvlet er achter aan, zeewaarts. Na anderhalf uur zeilen vonden ze van het wrak van de stoomboot Leeuwarden II nog het topje van de mast, 3 meter boven water, met 5 mensen er in.

Er stond toen nog geen motor in de aak, en ze zijn boven het wrak ten anker gegaan, en hebben toen de vlet boven het schip laten vieren, en zodoende mochten ze het genoeg beleven de vijf mensen te redden. 'Zwarte Jan' stond al gloeiend in de roef, en ook de machinist, die alleen een hemd aanhad kwam weer bij van de kou. Natuurlijk zijn getuigschrift en medaille van deze redding een ge-

waardeerd familiebezit!

Voor Grote Steven gaat het verhaal dat hij midscheeps in de aak staande beide zwaarden gelijk kon optrekken!

In 1959 besloot de familie, onder andere omdat de motor voor het soort visserij niet groot genoeg meer was tegenover de concurrerende kotters, het schip te verkopen.

We zagen het schip aan het havenhoofd in de sneeuw, zo schrijft de heer F. Schreuder uit Bloemendaal, opvallend met z'n hoge kop en sterke zeeg, gaaf op alle spanten, en in de roef was zelfs het zout droog!

Begin april ging de aak bij de Boer op de helling. 'Hij is onder water nog

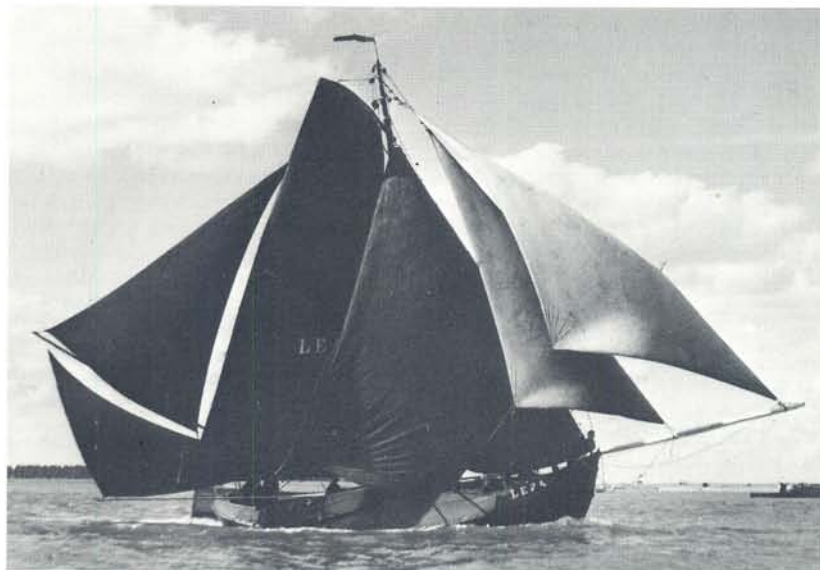
mooier dan er boven, zo glad als een aal' zei de Boer. Die laatste aal werd uit de bun gespoten, en onder het schip zie je hoe direct achter de bun de scheg van hout, met ijzeren slof erop, begint. Ook de stevens zijn nog steeds (na 80 jaar!) van hout tussen de ijzers. Maar het houten berghout hebben we laten vervangen.

't Was de tweede aak die de Boer van ijzer bouwde, het eerste zusterschip werd door Steven Visser niet genomen, hij wilde een hogere kop.

5 April '59 voeren we met dit stuk van het hart van Lemmer weg, in 7 uur naar het Buiten IJ, aldus Schreuder. '59 Was een mooie zomer, we genoten van de ruime kuip, 3½ x 5 m, en van de nog origineel beschilderde roef, met het zwarte schouwtje waar 'Zwarte Jan' zijn warmte geeft, en we besloten dit mooie interieur niet te veranderen.

Ook nu blijkt de oudste in originele staat gehouden ijzeren aak van de Boer al een paar maal als voorbeeld voor nieuwbouw gediend te hebben,

*LE 74 in de wedstrijd. Onder de giek de 'blien'; bij het door de wind gaan werd het schootblok van de andere kant weer ingepikt 'met zo veel vloeken als er nageltjes in het schip zaten.'*  
(foto Arti Lemmer)





en ook voor gebruik op de oude manier, zij het niet met een diesel die na indraaien van lontjes met handkracht op het 400 kilo zware vliegwiel moet worden aangeslingerd.

Ook wij hadden belevenissen genoeg:

De Gouwzee eens uitzeilend vraagt een opstapper waar hij alzo op moet letten.

Toen ik zei dat alles wat hij rondom in het water zag mogelijk van belang was, keek hij eens rond en zei: dus die bal daar zou een hoofd kunnen zijn? Hoewel een ander schip er net vrij dicht langs gevaren was, verlegden we dus koers en zien een kleine zwemmende Volendammer naast een eigengeknutseld volgelopen kano'tje met de wind de Gouwzee uitdrijven. Kano'tje aan dek, 'en' zeggen we 'wou jij alleen gaan varen?' terwijl we koers Volendam gaan liggen. 'Daar liggen er nog twee' zegt 't joch, en jawel een groter, even lek bouwsel met nog twee 9-jarige Volendammers. Allemaal aan boord en in een Waddenzeetruï. Wat bleek? De weg was vernieuwd, en van wat afvalhout en een rest teer in een vat hadden ze snel twee kano's gebouwd! Ineens duiken ze weg als er een bootje langs komt: 'hem z'n zus zit er in' zegt de grootste! In de haven laten we 't kano'tje te water en zeggen nou spring er maar naast, je kan toch zwemmen! 'Maar ik kan niet springen' huilt de kleinste.

Mooier nog zijn de verhalen van onze Visser's zelf, en ook die zijn waar gebeurd! Zo gingen Frans en Steven in de jaren '30 met de LE 74 richting Urk voor een lange trek met de dwarskuil, maar al gauw woei 't zo hard, dat ze voor het kleinste puntje fok al te hard lensden. Maar ze zagen kans om Oost van 't Vormt en Urk te komen.

Min of meer in 't oppertje lag daar een grote aak al voor anker, maar hij

lag zo te slingeren, en 't oppertje was zo smal, dat ze geen zin hadden daar met kans op een schiftende wind te gaan liggen. Dus werd het tweede rif gestoken, wat maar héél zelden gebeurde!, en met twee ringen fok gekruist naar de haven van Urk toe.

Voor ons onbegrijpelijk, maar ze kwamen bij het havenhoofd, waar veel volk stond. Het tegen wind gooien van een lijn lukte niet, dus de haven uit, en opnieuw er weer naar toegekruist, en aangelegd. Nou lagen de vissers van Lemmer en Urk bepaald niet bij elkaar over de vloer, maar dit had gemaakt dat de bekende reeder Lankhorst naar ze toekwam en zei: 'daar neem ik mijn hoed voor af', en hij deed het ook. Daarna vroeg hij ze om mee te gaan naar zijn huis, en bood ze droge kleren aan. 'Nou meneer, graag wat droge sokken', zeiden ze, verder was 't niet nodig. Ze hebben koffie bij hem gedronken, en gingen kijken hoe het verder er buiten uitzag. De schepen die geankerd waren, waren tot bij Nijkerk weggezet, en er was veel averij maar vergaan is er niemand'.

Hier is er nog één: 'een vijf jaar geleden liggen we in Makkum voor de steiger, waar een oude visserman met hoedje, naast onze LE 74 komt staan. Na een tijd veert hij rechtop, schopt met z'n klomp bij de mast tegen het boeisel, en roept: Daer, jong, daer zat ik er bovenop, op het Krabbersgat! en Steven skreeuwen jong!' Het was de oude Poepjes, die in de jaren '30 met z'n botter de Enkhuizer haven uitkruisend, de aak van Steven niet onder de fok had gezien', en nu de oude deuk in het boeisel weer herkende.

#### 8. 1900 – LE 56 – Sanfirden – P. de Boer

Deze derde ijzeren aak uit het jaar

1900 werd – na de echtscheiding – (af)gebouwd door de ex-vrouw van Pier de Boer, Sjoerdje Visser voor de Lemster visser S. Zeldenthuis (Lytse Siemen). De naam: Drie Gezusters. Onder visserij nummer LE 91 werd de aak eigendom van Jan van Saakes Visser en behoort thans toe – nog steeds in oorspronkelijke uitvoering – aan de erven C. Maters te Beverwijk onder de naam Sandfirden.

#### 9. 1900 – LE 41 – De Jonge Steven – J.J. Bos

In mei 1900 levert zeilmaker M.F. de Vries de zeilen voor dit – zoals hij schrijft – 'aakje'. Het was dan ook maar 36 voet lang.

Vandaar dat de visser in wiens opdracht de bouw plaats vond, er van afzag en zijn knecht, Jan Visser, de aak overnam voor ongeveer f 800,—. De oudste zoon van Jan Visser heette Steven Visser, en naar deze laatste werd het schip vernoemd: De Jonge Steven. Volgens een jongere broer van Steven Visser, Andries Visser, was Steven een 'roekeloos' schipper die meer aandacht voor vogeltjes had dan voor zijn koers. Vandaar dat later voornamelijk Andries met het schip viste.

In 1911 werd het schip in Echtenerbrug verlengd, van de oude 36 voet naar 41 voet (de verspringende klinkassen zijn nu nog zeer goed te zien, in het midden van het schip; ook de bun werd door deze ingreep verlengd). Hierdoor ontstond het eigenaardige lange, smalle karakter van het schip.

Naar verluidt vond deze verlenging (ook) plaats om sneller te kunnen zeilen.

---

LE 41 – De Jonge Steven – gebouwd in 1900 bij J.J. Bos in Echtenerbrug. De geschiedenis in het zeil geschreven.





len. Bij de wedstrijden van de 'Koninklijke' voor Amsterdam kwam de LE 41 in 1907 ongeveer als laatste binnen en in 1909 werd opgegeven. In 1912 echter – dus na de verlenging – werd de 3e prijs behaald.

Rond 1945 werd de aak verkocht aan een neef, Rense Visser. Deze verhuisde van Lemmer naar Hindeloopen, en zeilde vervolgens onder het nummer HI 58. Daar er 'geen 7 maar wel een 13 (5+8) in het zeilnummer zat, had hij weinig geluk met vissen'.

Na ongeveer 5 jaar verkocht hij 't schip aan De Graaf in Bunschoten/Spakenburg. Die hoekte en kuilde ermee onder het nummer BU 191, gedurende 10-15 jaar. Hij verkocht 't schip aan Willem de Haas te Harderwijk, die ermee viste onder nummer HK 59.

Deze ging in 1967 over op een kotter, en verkocht de aak in 1968 aan F. Cladder en J. Schepel, de eerste niet-vissers onder de eigenaren. Deze zeilen ermee tot 1981, en verkochten de aak aan Wouter Baart te Huizen, de huidige eigenaar.

De LE 41 bevindt zich nog geheel in oude staat. De enige wijziging bestaat uit de strijkinrichting van de mast: in de zeventiger jaren maakte Y. Blom te Hindeloopen de mast strijkbaar middels een loden contragewicht en een 'tjalkenluik' (tussen het oude luik middenin het voordek en de mast).

**10. 1901 – LE 21 – Vrouwe Elisabeth – J.J. Bos**

De uit Ossenzijl afkomstige Jan Pieters Poepjes (1850-1939) viste begrij-

---

*LE 21. Natuurlijk in een wedstrijd, en dan ook een foto van de bemanning. Uit de Friese Koerier van 6 januari 1965.*





pelijkerwijze eerst met een punter, maar liet in 1901 deze 41-voet 'rode aak' bouwen bij Bos in Echtenerbrug voor ongeveer f 2.000,—. Zeilnummer LE 78.

De verdere geschiedenis is in het Centrale Register bijzonder duidelijk vermeld:

'Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:

15-12-42 VN 46; in '24 gekocht te Enkhuizen.

19-6-47 LE 21; 5-11-46 gekocht van A. Oldenhof, Vollenhove.

21- 5-52 LE 21; wijz. motor.

16-11-59 LE 21; 13-11-59 overgegaan v. Andries Fleeer, Lemmer.

25-4-61 LE 21; 24-4-61 wijz. motor.

16-5-62 LE 21; 15-5-62 van nieuwe motor voorzien.

26-1-65 doorgehaald en verk. als pleziervaartuig P. v.d. Werf, Sluis Lemmer'.

De hier genoemde Oldenhof was een broer van de eigenaar van de LE 99 = huidige Zeekalf en samen visten ze dikwijls 'in span'.

Andries Fleeer en later de zoon waren verwoede wedstrijdzeilers en behaalden met de LE 21, de Jonge Jan, zowat iedere keer de eerste prijs bij het hardzeilen voor de Lemmer.

In 1965 kocht de scheepsbouwer van der Werff op de Lemmer de aak en verbouwde het vissersschip tot jacht. Thans is dit jacht eigendom van J.L. Zeeuw van der Laan uit Eemnes, die enige jaren gelegen een groot aantal afstammelingen van de eerste eigenaar aan boord ontving tijdens de 'Poepedei' op de Lemmer. Naam: Vrouwe Elisabeth (48 VB).

Ten behoeve van dit artikel is de aak opgemeten en zijn de lijnen vastgelegd in de tekening op pagina 231.



LE 64 - De Jonge Andries – gebouwd in 1901 bij J.J. Bos in Echtenerbrug.

11. 1901 – LE 64 – Brack – J.J. Bos

Deze 40-voet aak, de Jonge Andries, is steeds in het bezit van de familie Visser gebleven waarbij ook het nummer LE 58 werd gevoerd. Daarna gekocht door Ir. Koolhaas, die het schip na de oorlog per vrachtschip naar Hongkong liet transporteren. Daar werd in 1960 de aak opgemeten bij de HongKong Whampoa Dock Co. en tot jacht verbouwd.

Van deze verbouwing zijn uiterst gedetailleerde tekeningen aanwezig. Daarna terug naar Nederland en thans eigendom van de heer S.J. Henstra in Tynje (Fr.) Naam: Brack.

12. 1902 – LE 6 – Gebr. de Boer

Deze 41-voet aak 'Vier Gebroeders'

voor Auke Bakker, is naar verluidt de eerste aak die de vier gebroeders de Boer als zelfstandige firma – nadat ze vader en moeder uitgekocht hebben – bouwen naar een tekening van Hendrik de Boer (1885-1972).

Verteld wordt dat Auke Bakker een bij Bos in Echtenerbrug in aanbouw zijnde schip wilde kopen, deze bleek inmiddels aan een ander verkocht en op de terugweg werd toen de bestelling bij de Boer geplaatst. Financier was J. Sterk, een van de Lemster 'hangbazen'.

De LE 6 is een trouwe deelnemer aan de wedstrijden voor vissersvaartuigen van de 'Koninklijke' voor Amsterdam en wint in 1905 een derde prijs. In 1916 naar Harlingen gegaan en in 1918 wordt de aak aan Jelle Zwaan in Staveren verkocht en vaart dan onder nummer St. 10.

Later gaat het schip over aan Gebr. Hoekstra te Emmeloord en vervolgens aan J. Jorritsma aldaar.

Deze brengt zelf een kajuit aan en neemt met succes deel aan de éénmanswedstrijden, georganiseerd door Reid in Workum. De aak is thans eigendom van D. Schirm te Lemmer.

LE 6, eerste schip, gebouwd volgens tekening van Hendrik de Boer in 1902.





LE 12 - Rosshouck – gebouwd in 1902 bij De Boer, als visserman en als jacht.

13. 1902 – LE 12 – Rosshouck – Gebr. de Boer

Deze 45-voet aak voor Johannes Visser ('Johannes van Antje') werd wat breder gebouwd dan de meeste Lemster aken, terwijl de kop aan die van een boeier herinnert.

Het schip voer een groen schild waarop de naam De Hoop.

De LE 12 had de reputatie een snelle zeiler te zijn, die veel wind en zee kon doorstaan. Daarom zou zij ook gebruikt zijn als jager voor het thuisbrengen van de vangst, en soms als sleepschip voor een tweede vaartuig hebben gediend.

In het najaar 1940 namen de Duitsers het schip tijdelijk in beslag, terwijl in 1945 Duitsers met het schip naar Enkhuizen vluchtten nadat een kanon op het voordek was geplaatst.

In datzelfde jaar nog werd bij de eerste hardzeilerij voor de Lemmer 'de prijs' gewonnen, een 'zilveren' krans van eikebladen, nu nog in bezit van de dochter van de eerste eigenaar.

In 1955 is het schip tot jacht verbouwd, waarschijnlijk op een kleine werf in de buurt van Enkhuizen. Het schip kreeg de naam Rosshouck en was achtereenvolgens eigendom van Gorter uit Enkhuizen, T. Koopman te Wassenaar en sinds 1968 van Ir. W. Croon te Rotterdam (59 VA).

14. 1902 – LE 81 – Roggebot – Gebr. de Boer

Er is wel eens aangetwijfeld of de Roggebot (28 VB) een schip van Gebr. de Boer is, omdat het model zou afwijken en aan de aken uit Jou-







LE 81 - De Jonge Wietske, thans Roggebot – gebouwd in 1902 bij De Boer.



LE 95 - Vino Frog – gebouwd in 1903 bij De Boer.



LE 3 / LE 50 - Presto – gebouwd in 1903 bij De Boer.

re doet denken. In 1964 echter waren Hendrik de Boer en zoon Arie beide aan boord en bevestigden dat de aak door hen gebouwd was voor Poppe Bootsma. Naam: de Jonge Wietske. Bootsma was een wat eenzame stille man die spoedig naar Harderwijk verhuisde. De aak werd verkocht naar Enkhuizen, daarna naar Volendam en Urk. In 1958 gekocht door Stofberg in Leimuiden, tot jacht verbouwd en een jaar later verkocht aan G.A. van der Sluis in Kampen. In 1969 werd L. Vrijenhoek te Leiden eigenaar en in 1974 W. Poelman te Haren. Naam: Roggebot (28 VB).

15. 1902 – LE 95 – Vino Frog Bos

Deze 40-voet aak werd door Bos afgeleverd aan Corn. Kramer te Enkhuizen die als nummer EH 1 voerde, en het schip de naam De Vrouw Geurtje gaf.

Deze verkocht de aak aan de gebroeders Uilke, Anne en Hendrik Visser, die het schip onder het nummer LE 95 ingeschreven.

In 1962 gekocht door S. Goedhart te Wormer die de aak tot jacht liet verbouwen en in 1972 door H.J. Schulz-Le Fèvre te Kortzenhoef. Het wedstrijdnummer is thans 47 VB.

16. 1903 – LE 50 – Presto – Bos

De eerste eigenaar van deze 40-voet aak was Sake Visser, bijgenaamd de Rus. Omstreeks 1908 gekocht door Lubbert Coehoorn. Hij blies piston bij Excelsior, vandaar waarschijnlijk deze naam voor de aak. Het visserijnummer was toen LE 3.

Ongeveer 1950 werd de aak verkocht aan Gebr. Poepjes en het nummer werd gewijzigd in LE 50. Het was de laatste echte aak die nog aan de visserij op het IJsselmeer deelnam. In 1974 verkocht aan de huidige eigenaar F. Kroon te Hillegom.

17. 1904 – LE 63 – Kievietshorne – Auke van der Zee

Gebouwd onder de naam Elisabeth voor Wouter Hoekstra. Later hebben

LE 63 - Elisabeth – gebouwd in 1904 bij A. van der Zee te Joure.



de zoons Renze en Wiebe met de aak gevist.

Daarna verkocht aan Mulder te Stavoren, en het nummer gewijzigd in ST 49. Deze verkocht de aak op zijn beurt aan Teerling te Usquert, waardoor het nummer wijzigde in UQ 1. In 1971 gekocht door J.H.J. Donia Nota, die enige jaren daarna een roef liet aanbrengen door I. Blom te Hindeloopen. Het wedstrijdnummer is 88 VB. De naam: Kievietshorne.

19. 1905 – LE 104 – Halve Maen – Auke van der Zee

Arend Poepjes, een bekend elfsteden-schaatser, liet deze 48-voet aak in Joure bouwen met een vast dek. Hij wilde zeebloemen gaan vissen bij Ameland en mosselen halen voor verkoop aan eendenhouders.

Willem Bootsma heeft later de aak gekocht en er mee gevist, LE 25. Daarna eigendom van de palinghandel W.A. Visser te Heeg onder de naam 'Harmonie'.

Het schip komt bij de firma Visser voor het eerst voor op de balans van het jaar 1922 en wel voor een bedrag van f 8.000,—. (De rekeningboeken van de Heeger firma berusten bij het Fries Scheepvaart Museum).

In die balans is de naam 'Morgenster' doorgestreept en vervangen door 'Harmonie', aldus is de verbinding weer gelegd met de aak van Arend Poepjes die die naam droeg en in de wedstrijden van de 'Koninklijke' een paar keer zeer snel voer. Schipper op de Harmonie was Gerke Mulder die met de aak paling haalde uit Oost-Friesland en het Eemsgebied. Er zat, zo vertelde me Jan Zetzema, een erg grote bun in die zich voor het palingvervoer goed leende. Vervolgens kwam de aak in diplomatieke dienst en werd eigendom van



Tijdens het Admiraalzeilen en Saluut, Sneekermeer. Reünie Sloten – Sneek – Grouw (1965), links de Halve Maen.

een Amerikaanse en van twee Canadese gezanten (Seldon Chaprie en T.A. Stone). Het schip werd tot jacht verbouwd en Half Moon gedoopt. Het werd een Nederlandse Halve Maen toen G. van Nieuwenhuizen te Amersfoort in 1965 het schip van de Canadezen kocht. De volgende eigenaar werd Drs M. de Jong te Zwartewaal/Huizen terwijl thans H. Poppe te Nieuwendam eigenaar is.

20. 1908 – LE 8 – Vrouwe Antoinette Elizabeth – Gebr. de Boer

Tezamen met zijn vier zoons bezat de omstreeks 1850 geboren visser Jan

de Blauw naar verluidt in totaal 6 houten aken. In 1908 werden twee daarvan verkocht om een ijzeren 50-voet aak bij Gebr. de Boer te kunnen bestellen voor f 3.700,—.

LE 8 – Model gemaakt door Y. Blom te Hindeloopen, eigendom Z.Z.H..







LE 8 - De Vrouwe Antoinette Elizabeth  
— gebouwd in 1908 bij De Boer.

Toen het schip bijna klaar was ontdekte zoon Gerrit dat de boeisels bij de voorsteven niet geheel symmetrisch waren. Na correctie daarvan was een ieder tevreden en werd de LE 8 dan ook 'Weltevreden' gedoopt. Schipper werd genoemde zoon Gerrit die — als zovele Lemster vissers 50-voet eigenlijk te veel vond voor een handzame aak. Toen hij in 1911 trouwde, stapte hij dan ook over op de hierna te noemen 45-voet aak: de LE 67 (de huidige Noordster). Zoon Andries werd toen schipper op de LE 8, tot 1914.

In 1914 ging de aak over aan Lub Bakker op Urk: UK 99, voor f 2.500,—. Na ook nog als UK 203 te hebben gevaren werd in 1933 van der Heiden in Elburg eigenaar: EB 50. Deze verkocht de aak in 1947 aan

Kwakman te Vollenhove waarna de VN 41 op 29 maart 1959 door D.J. Lucas te Voorburg werd gekocht voor f 10.000,—. In Delft bij de werf Vrijenban en ook in het eigen bedrijf werd de aak onder toezicht van H. Kersken Sr. tot jacht verbouwd. Daarbij werd de mast ongeveer een meter verplaatst en bleek de bun zo'n 8 m<sup>3</sup> water te bevatten of anders gezegd 8 ton ballast. Zie ook de Waterkampioen 1962-205. Huidige naam Vrouwe Antoinette Elizabeth (42 VA).

21. 1909 — EH 64 — De Gouden Engel — Apello Zwartsluis

De Enkhuizer visserman Jan Goos was de opdrachtgever van deze aak, waarvan het model, en met name de kop, afwijkt van de normale Lemster-aak. De koopprijs was rond f 3.300,—, naam: De Drie Gezusters, naar de drie dochters van Goos.



Jan Goos, Enkhuizen, 1877-1950.

Uit het dagboek van Jan Goos (1877-1950), bewerkt door K. Boonenburg en uitgegeven door P.N. van Kampen & Zoon, blijkt dat Goos niet alleen met de Drie Gezusters op haring, ansjovis en bot viste, maar het schip ook verhuurde en tochten met gasten maakte.

Daartoe werd eerst een soort overkapping van zeildoek over het ruim gemaakt en later zelfs een vaste roef aangebracht. De andere vissers vonden dat maar gek, doch Goos schrijft: 'Wat zou het dat er een roef op staat? Op een tjalk staat ook een roef en er wordt toch ook mee op ansjovis gevist!'

Eind 1915 wordt de aak als pleziervaartuig gekocht door O.M. Fürst te Amsterdam, die de naam wijzigde in Razende Bol.

In 1920 wordt de transportondernemer W.H. Kersken uit Gendringen eigenaar, maar in 1927 koopt O.M. Fürst het schip terug en laat de roef



*EH 64 - De Drie Gebroeders – gebouwd in 1909 bij Apelo in Zwartsluis.*

van Jan Goos verbouwen tot een royale salon, drie slaaphutten en een – niet erg fraaie – dekhut. Tevens wijzigt hij de naam in Vlieland. In 1939 wordt vervolgens P. Schoen eigenaar. Na diens overlijden gaat de aak in 1968 naar Zuid-Frankrijk en vaart onder de naam Adagio II en Loleil. Eigenaren respectievelijk Bouchier, Mangematin en Sevestre. In 1981 terug in Nederland en gekocht door F. de Vos in Amsterdam; de naam gewijzigd in De Gouden Engel. (29 VA).  
Publ.: *Ons Element* 1920-328, 437; *Waterkampioen* 1927-304, 339; 1939-564; 1950-164.

**22. 1910 – EH 69 – Tweestrijd – Gebr. de Boer**

De visserman Willem Lub in Enkhui-zen werd de eerste eigenaar van deze 45-voet aak voor de somma van f 2.160,— zeilklaar.



*EH 69 - Tweestrijd – gebouwd in 1910 bij De Boer.*

Later werd de aak overgenomen door Piet Lub die hem in 1934 verkocht aan drie broers Teunis, Klaas en Riewert Goos te Enkhui-zen. Op hun beurt verkochten deze de schuit in 1946 aan Gerke Mulder te Hindeloopen (HI 6). Deze herkende vele jaren later de aak onmiddellijk hoewel er een kajuit op zat en de kleuren anders waren. In 1955 gekocht door H.W. Tilanus te Geervliet die in 1956 bij de Boer de deken liet weghalen en een kajuit plaatste. Voorzover mij bekend is dit het enige geval dat bij de Boer zelf een vroeger gebouwde vissersaak tot jacht werd verbouwd. De naam van het schip is thans 'Tweestrijd'.

**23. 1910? – Elck syn sin – Gebr. de Boer**

De geschiedenis van deze aak is (nog) niet met zekerheid bekend. Als

bouwjaar is wel 1904 genoemd en als opdrachtgever Maarten Blauw. Maar deze naam komt niet in Lemmer voor en in 1904 is de bouw van een 42-voet aak nergens terug te vinden. Gezien deze maat van 42-voet zou het de aak kunnen zijn die in 1910 werd afgeleverd aan L. van der Veen te Urk. Later was Symen Brouwer te Urk eigenaar. Het schip is in opdracht van G.L. van Iterson te Landsmeer tot jacht verbouwd door Stofberg. De huidige eigenaar is L.C. de Groot te Arkel.

**24. 1911 – LE 67 – Noordster – Gebr. de Boer**

Deze 45-voet 'vischaak', zo staat het in de werfboeken, werd aangenomen op 7 januari 1911 voor de somma van f 2.310,— en op 15 april 1911 aan G. de Blauw afgeleverd. We komen de Noordster maar één keer tegen in de wedstrijden van de 'Koninklijke' voor Amsterdam, namelijk op 2 september 1911. Resultaat: 'uitgesloten'. Misschien dat men





Gerrit de Blaauw, Lemmer, opdrachtgever van de LE 67.

LE 67 - Noordster – gebouwd in 1911 bij De Boer.



daardoor nooit meer is teruggekomen?

Na er 47 jaren mee te hebben gevaren verkocht de Blaauw in 1958 de aak naar Terneuzen, waar Vermeulen er mee op garnalen viste. In 1960 gekocht door de architect Romke de Vries onder wiens toezicht het schip tot jacht werd verbouwd. De Noordster ( 36 VA) is sinds 1971 eigendom van de 'verzamelaar van Lemsteraken' W.H. Stofberg te Leimuiden.

25. 1912? – Wybigjen – Gebr. de Boer

Vermoedelijk, maar zekerheid daarentrent is er niet, is dit het 'kleine aakje' dat in 1912 werd afgeleverd aan J. Steenstra (te Lemmer?)

Naar model is het een typisch binnenaakje. Het schip heeft lang in de Heerengracht te Leiden gelegen als eigendom van kleermaker Biesot. De huidige eigenaar, P.J. Nobel te Leiden heeft de aak grondig doen restaureren.

LE 88 - Zwerver – gebouwd in 1913 bij De Boer.



26. 1913 – LE 88 – Zwerver – Gebr. de Boer

Deze Spes Salutis gebouwd voor Jilling Kingma was een snelle zeiler die in de wedstrijden van de 'Koninklijke' voor Amsterdam vele prijzen veroverde.

De LE 88 werd veel gebruikt voor het hoekwanten, waarbij de bemanning in een half uur 225 haken moest aanzazen, dat wil zeggen er een gekookte garnaal aansteken.

De Spes Salutis werd later verkocht aan Egbert Visser en voer toen onder het nummer LE 1. De volgende eigenaar, Polderman, liet de aak tot jacht verbouwen. Thans eigendom van de heer L. Sliggers te IJmuiden onder de naam 'Zwerver' (71 VA).

27. 1913 – PI 37 – Avontuur – Stapel

Als bouwnummer 90 werd deze aak van 13.36 m. op de werf 'Vooruit' te Enkhuizen gebouwd voor Gustave Rammeloo-de Zutter in Philippine en begin januari 1914 afgeleverd.

In 1923 kocht deze visser een grotere 16 m lange aak in Enkhuizen en kwam de Avontuur in handen van Th. Rammeloo onder het registratienummer PI 31.

De omschrijving van het soort vaartuig is bij de eerste inschrijving wel merkwaardig, namelijk 'motorbun-sloep (vischaak)'!

Zoals zovele Zeeuwse schepen werden ook beide schepen van de familie Rammeloo door de Duitsers in het begin van de bezettingsjaren gevorderd. In juli 1945 aan de Belgische kust teruggevonden en aan de rechtmatige eigenaars teruggegeven.

De Zeeuwen gaan jaarlijks naar de Wadden om mosselzaad te halen en dat verklaart dat in februari 1945 de aak werd gekocht door J.P. Visser,



PI 37 - Avontuur – met links eigenaar G. Rammelo, gebouwd in 1913 bij Stapel in Enkhuizen.

een garnalenvisser uit Moddergat. En als herinnering aan de vroegere vloot van Paessens Moddergat werd de aak toen als motorblazer ingeschreven onder nummer WL 18. In hetzelfde jaar werd het schip echter al weer verkocht en wel aan Giljam Verkamman, bijgenaamd de Pelgrim uit Tholen: TH 19. Naam Drie Gebroeders. Nadat ook diens broer Arie enige jaren met de aak had gevist werd zij in februari 1967 als pleziervaartuig verkocht en in het visserijregister doorgehaald.

Na een jaar gebruikt te zijn voor de sportvisserij vanuit Bruinisse werd in 1968 de aak door de Machinehandelaar Maaskant verkocht aan D. Kloos te Leiden. Deze – zelf werkzaam bij een werf – verbouwde het schip in eigen beheer eerst tot motorjacht, maar in 1972 weer tot zeiljacht onder de naam Lady Jane (82 VA). In 1982 werd de aak gekocht door de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging te Muiden om als begeleidingsschip te worden gebruikt bij de zeilopleiding van jeugdigen van eigen en bevriende verenigingen. De oude naam Avontuur werd in ere hersteld.



KP 10 - De Kamper – in 1914 gebouwd bij Van Goor te Kampen. (foto: Dutilh)

28. 1914 – KP 10 – de Kamper van Goor – Kampen

In 1914 werkte E. van Goor nog alleen (kort nadien tezamen met B. Schepman) en bouwde toen onder meer twee aken van 45 voet. Een daarvan was voor de visser Sybren Reumer, een opkoper van paling. Deze liet een grote bun aanbrengen om z'n voorraad paling te bewaren. De aak bleef tot 1967 in bezit van Reumer en werd toen verkocht aan T. Jansen. Deze zag tegen de verbouwingkosten op en deed het schip nog hetzelfde jaar over aan G.A. van der Sluis te Kampen. De verbouwing werd uitgevoerd door Y. de Jong te Durgerdam. De opstaande kuiprand die de Jong (overleden in augustus 1981) bij al zijn schepen aanbracht vinden we ook bij 'de Kamper' (55 VA) terug.

29. 1915 – LE 10 – De Drie Gebroeders – Gebr. de Boer

Deze kleine aak, De Drie Gebroeders,



LE 10 - De Drie Gebroeders – gebouwd in 1915 bij De Boer.

'een mooi scheepje van 8.60 meter lengte', werd door de opdrachtgever Maarten Raadsveld (Lytse Marten) later verkocht aan Jacob en Jan Wouda.

Daarna werd het overgedaan aan H. Kingma, eerst woonachtig in Oostzaan en thans weer in Lemmer. Stofberg haalde de bun er uit en later kwam er een soort kajuitje op. De aak werd vervolgens eigendom van J.J. de Korte in Aerdenhout onder de naam Grote Pier, die het schip in 1981 verkocht aan H. Hijdra te Leimuiden, die het aakje weer terugbracht in vissermansuitvoering. Deze restauratie wordt thans voortgezet door de nieuwe eigenaar, J. Brillleman te Leeuwarden.

30. 1917 – WL 18 – De Boer

Deze 50-voet aak is voor Belgische rekening gebouwd maar was in 1919 al weer terug in Nederland en eigendom van Leon Wijnen te Philippine: PI 48 Drie Gebroeders.

In 1924 ging de aak over in handen van Aug. van Hurck (PI 47) waarna in 1928 de Gebr. de Rooy in Yerseke eigenaar werden: YE 50.

In 1940 werd de aak gevorderd, in





WL 18 – gebouwd in 1917 bij De Boer.

1942 naar Duitsland afgevoerd en in 1945 weer teruggegeven aan de oude eigenaars.

Dan verhuist het schip van de Zeeuwse stromen naar de Wadden en wordt in 1951 S. Kroeze te Delfzijl de nieuwe eigenaar: DZ 78.

Drie maanden later wordt de inschrijving in het visserijregister echter gewijzigd, eigenaar wordt Ekkert de Vries terwijl S. Kroeze als schipper vaart op z'n vroegere schip. Dat duurt tot 1956, wanneer de aak wordt verkocht aan Jan P. Visser te Nes in de gemeente West-Dongeradeel: WL 18.

Dan wordt nog één keer – in 1959 – een andere garnalenvisser eigenaar, Monte Post die de aak verkoopt aan Stofberg in Leimuiden.

Via G. Portengen en H. Smit/P. Dekker komt het schip tenslotte in 1980 in bezit van de huidige eigenaar J.P. van Lohuizen te Weesp.

### 31. 1918 – LE 99 – Zeekalf – Apello Zwartsluis

Verteld wordt dat bij de bouw van deze aak deels oud, deels nieuw ijzer werd gebruikt.

Omdat de opdrachtgever tijdens de bouw overleed werd Andries Olden-

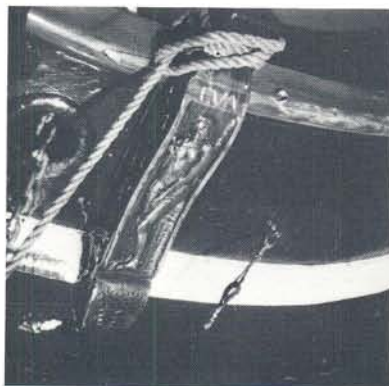


LE 99 - Zeekalf – gebouwd in 1918 bij Apello in Zwartsluis.

hof te Vollenhove de eerste eigenaar: VN 53 tot 1946. Dit was een broer van de 2e eigenaar van de LE 21 (zie aldaar) met wie vaak 'in span' werd gevist.

Het schip had bij de bouw een uitzonderlijke grote bun gekregen, die door Oldenhof direct werd verkleind. De volgende eigenaar was Feike Cnossen in Lemmer (LE 99) tot 1955, en daarna Jan Kes in Volendam (VD 24) tot 1962. Daarna kocht de heer Kalf uit Amsterdam de aak en liet haar in 1963 tot jacht verbouwen bij Y. de Jong in Durgerdam. Boven de

'Eva' op een 'Mannetje'.



kajuit is de veelbetekenende tekst uitgestoken:

*Een schipper die de tijd heeft heeft altijd een goede wind.*

De huidige eigenaar is G. Agema te Dokkum.

### 32. 1921 – Schokland – G. de Vries Lentsch

Tot op zekere hoogte hoort deze aak niet in dit overzicht thuis want het is immers van origine geen vissersschip maar een 'rijksvaartuig' dat in opdracht van Rijkswaterstaat de verbinding onderhield tussen het eiland Schokland en de vaste wal, met name Kampen.

Daarvoor gebeurde dit met een botter, maar toen deze na vele jaren dienst op was werd door Rijkswaterstaat aan Thiebout opdracht verleend tot het ontwerpen van een ijzeren aak met hulpmotor.

Van deze ontwerper is bekend dat hij de opvatting koestert dat ook in een tot perfectie uitgegroeid scheepstype nog veranderingen kunnen worden aangebracht en dienovereenkomstig week het ontwerp enigszins af van het gangbare model Lemsteraak.

Op Schokland had men dan ook nog al wat kritiek toen de aak voor het eerst de haven binnenvoer. Het lijkt wel een varken, zei de schipper van de botter – Gait de Bok – minachtend, vooral doelend op de zware kop. En dat werd zelfs de onofficiële naam van de aak: 't Verken.

Schipper Gáit (Gerrit Huisman) liep in 1927 bij een brand aan boord een derdegraads-verbranding op en de aak werd sindsdien weinig meer gebruikt.

Het schip werd later tot jacht verbouwd en vaart thans onder de toe-



De Schockland – gebouwd in 1921 bij G. de Vries Lentsch te Nieuwendam.

passelijke naam Schockland als eigendom van F.J. ten Berge, Heemstede - 68 VA.

De tekening van deze aak was niet te achterhalen, maar bevindt zich wellicht in het archief van de werf (1910-1926) dat bij het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam berust. Publ. Waterkampioen 1977 pag. 4356 ev.

### 33. 1924 – Stapel – PI 66 – Hilda

Op de werf 'Vooruit' van Stapel te Enkhuizen (thans Spaarndam) werden sedert 1910 verschillende visaken en mosselaken gebouwd. De aanvankelijke lengte van 12.60 m groeide allengs tot 16.30 m.

De op een na laatste aak was de PI 66, bouwnummer 181, die op 31 Mei 1924 te water werd gelaten voor Emile F.A. Abroscheer te Philippine. Schipper op de aak werd Omère Muytinck. De naam was Hilda.

Bekend is dat het schip in 1940 door de Duitsers werd gevorderd en naar



PI 66 - Hilda – gebouwd in 1924 bij Stapel te Enkhuizen.

IJmuiden vervoerd. Pas in 1946 weer vrij gegeven.

Op 27 juli 1953 werd de aak verkocht aan de visser J. Nachtigall te Husum (D). In de zeventiger jaren tot jacht verbouwd en thans eigendom van Th. Vermeulen te IJpendam (80 VA).

### 34. 1930 – ZZ4 – Saeftinge – A. de Boer

Reeds in 1887 'exporteert' Pier de Boer een aak naar Enkhuizen en in 1891 wordt de eerste mosselaak naar Bruinisse geleverd.

Deze 'Bruinisser jachten' waren snelle schepen, iets breder, achter iets voller en iets minder diepstekend dan de aken van de Lemster vissers. Wanneer in 1925 de Gebr. de Boer uit elkaar gaan, blijven Dirk de Boer en zoon Arie op de werf. Een enkele aak wordt gebouwd.

Op 12 oktober 1929 wordt een aak van 15.25 x 14.50 m voor P.J. Blom-

maert te Zierikzee aangenomen. Het werk begint op 28 februari 1930, de tewaterlating volgt op 2 mei en de oplevering op 13 mei. Naam: 'Op Gods vertrouwen'. Uitvoerige berekeningen, pagina's vol, zijn gemaakt betreffende de waterverplaatsing van de aak in verband met het te vervoeren gewicht aan mosselen. Op 8 mei, vlak voor de overdracht verzekert Arie de Boer dat met een lading van 30 ton mosselen het schip 'een gelijklastige diepgang van  $\pm 1.33$  m zal hebben of 12 cm beneden onder het berghout'.

Petrus Blommaert die, zoals de oude vissers zeggen, 'geen school heeft gehad', stond bekend als een zeer slim en onderlegd iemand. Hij maakte zijn eigen zeekaarten zo dat hij bij mist en donker de weg kon vinden. Hij was bovendien financieel een zeer succesvol visser en kreeg in Zierikzee de bijnaam: De Paus. Hij viste vooral mosselen op de Oosterschelde.

Toen een nieuw schip aan de orde kwam moest Blommaert 'een kapabel' schip hebben. Het zou een kotter of een Lemsterjacht worden. Na principiële bespreking heeft Arie de Boer zelf toen de vraag gesteld: Wat moet ge hebben, buiswater of pompwater? waarop Blommaert heeft geantwoord: dan maar liever buiswater. (Met dat pompwater werd bedoeld water in het ruim dat moet worden uitgedompt; algemeen werd aangenomen dat die kleinere kotters wel eens gemakkelijk onder de golven doken). Er zijn toen twee Lemsteraken gebouwd van dezelfde afmetingen; één voor Heine Baay uit Tholen die eind maart 1930 klaar was en een tweede voor P. Blommaert.

Op het eind van de bezetting is het schip gevorderd in Vlissingen. Met een paar kogelgaten in de romp is het teruggevonden in Flensburg.



Een sleepbootkapitein, die de ZZ-4 heel goed kende en het schip toeval-  
 lig zag liggen in Flensburg heeft het  
 meteen maar aangepikt en meege-  
 bracht.

In 1957 verkocht Blommaert het  
 schip aan zijn zwager Jan de Rooy  
 uit Paal (in heel Z-Vlaanderen be-  
 kend als Jantje Patat) voor f  
 15.000,—. Van toen af voer het schip  
 onder de letters GRA-2 (Graauw-2).  
 Omdat Jan geen mosselenpercelen  
 in de buurt had toegewezen gekre-  
 gen door de Coöperatie (alleen de  
 naam van deze instelling maakt hem  
 nog van streek) moest er op mosse-  
 len en mosselzaad gevist worden op  
 de Waddenzee, een heel eind van  
 huis dus.

Er werd continu dag en nacht geva-  
 ren. Intussen waren er krachtige mo-  
 toren op de markt gekomen. Om mee  
 te kunnen werd dan een schroeven-  
 draaier tussen de reguleur gesto-  
 ken zo dat de motor enkele klappen  
 meer maakte. Dat kostte elk jaar een  
 zuiger maar de prijs hiervan woog  
 niet op tegen een nieuwe motor.

Toen de bekende parasieten, de  
 wormpjes, in de mossel kwamen  
 werd overgegaan op de garnaalvis-  
 serij maar het ongelukkig toeval wil  
 dat er twee jaar geen garnaal zat zo  
 dat ook deze activiteit een verliesla-  
 tende zaak was.

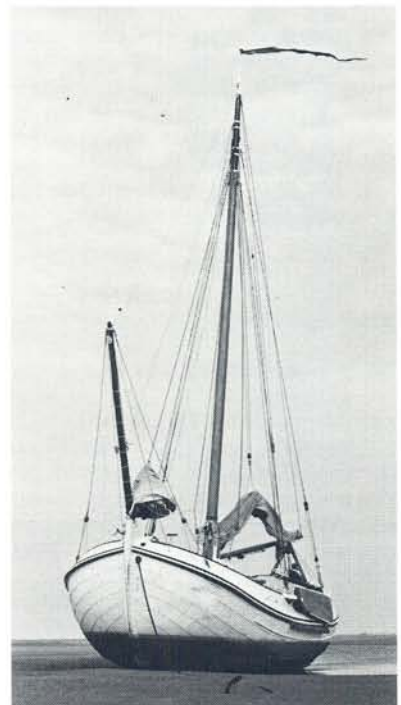
In 1961 werd de GRA-2 dan verkocht  
 aan een oesterteler uit Yerseke –  
 Jac. Kreyger – voor f 16.000,—. Het  
 kreeg de letters Ye-85 en werd uitge-  
 rust voor de oesterkwekerij.

Toen de oesters hier grotendeels ver-  
 nield werden, is ook het bedrijf van  
 Kreyger gesaneerd en in 1964 werd  
 de aak verkocht aan de huidige eige-  
 naar O.P.C. Werkers te Nieuw-  
 Namen, die er de naam Saeftinghe  
 aan gaf.

In Terschelling werd van Jan Doek-  
 sen gekocht al het rondhout, zwaar-  
 den, zeilen en verdere tuigage van de



*ZZ4 - Saeftinge – gebouwd in 1930 bij De  
 Boer. Van te water lating via de 'korven'  
 tot jacht.*



botter Zomerland, die een paar da-  
 gen daarna in opdracht van de eige-  
 naar tot zinken werd gebracht.  
 Op de werf van Verras te Paal werd  
 de aak vervolgens tot jacht ver-  
 bouwd in zijn huidige vorm.

*De eerste direct als jacht gebouwde aken*

Hoewel de opzet van dit geschrift is een overzicht te geven van de nu nog als jacht in gebruik zijnde *visseraken*, willen we toch ook de schepen die **in diezelfde** periode direct als jacht werden gebouwd en nu nog in Nederland varen, hierbij betrekken. In een aantal gevallen is de vormgeving van deze jachten enigszins afwijkend en duidelijk beïnvloed door de opvattingen van jachtontwerpers, met name Zeilstra en Kersken. Mede daardoor is zo nu en dan de benaming voor deze jachten verschillend en verwarrend en worden de namen Lemsteraak, botaak, boeier, boeieraak, Wieringeraak en zelfs blazer naast elkaar voor een en hetzelfde schip gebruikt.

Overigens, is dat niet een van de aantrekkelijkheden van onze oude scheepsvormen dat het geen eenheidsworsten zijn, maar dat iedere bouwer, iedere ontwerper er iets eigens in kan brengen waardoor we een schip vaak direct kunnen herkennen, ook al is het 'hokje' waarin het past niet altijd direct duidelijk.

1. 1907 – De Boer Lemmer – Antje – 8.70 m.

Dit is waarschijnlijk het eerste ijzeren plezierjacht dat Gebr. de Boer hebben gebouwd en wel voor W.Z. v.d. Mey te Leiden. Naam: Zeemeeuw. Na 5 jaar verkocht aan stalhouder Dieben, naam werd Johanna. Vervolgens verkocht aan Speelman te Sassenheim en daarna aan een onbekende eigenaar te Amsterdam. In 1930 gekocht door Bart Wilton, leerling van Instituut Wullings te Voorschoten op het landgoed Beresteyn. Het schip kreeg toen ook de naam Beresteyn. Een nieuw teak dek



*Antje – een van de oudste jachten, gebouwd in 1907 bij De Boer.*

aangebracht en een T.Ford geplaatst. In 1934 verkocht aan F. Kemper te Schiedam en daarna aan A.B.H. Vlieland te Numansdorp. Naam gewijzigd in Frothblower. In 1937 overgenomen door Mr A.B. Blussé van Oud-Alblas. Naam werd Orion. Sinds 1955 in het bezit van J.D. Wilton te Rotterdam en varende onder de naam Antje.

2. 1907 – A. van der Zee Joure – St. Michel – 13.75 m.

Gebouwd in opdracht van C. Bastet te Amsterdam. Oorspronkelijke naam: Nitchewo (laat maar waaien). In 1923 is het schip via België naar Engeland verkocht, waar het in 1928 in het Yacht Register werd opgeno-



*Nitchewo, thans St. Michel, op de Nieuwe Waterweg vóór 1923 (foto fam. Bohré).*

men onder de naam St. Michel. Sindsdien had de aak in Engeland 10



verschillende eigenaren tot J.C.H. van Yperen te Rotterdam haar in 1966 kocht van Rear-Admiral G.T.S. Gray, C.B., D.S.C.  
De St. Michel heeft het wedstrijdnummer 52 VA.

3. 1911 – *de Boer Lemmer – Salamander* – 14.92 m.

De opdrachtgever L. Herfurth te Antwerpen vluchtte in 1914 met dit schip naar ons land.

Opeenvolgende eigenaren waren:  
1918-1927 R. v.d. Arend, Rotterdam.  
1927-1942 R.S.P. Schuil, Rotterdam.  
1942-1965 H.W. Schalkwijk, Rotterdam.

1965-1982 G.J. Esser, Roermond.  
Vanaf 1982 W.S. Corsel, Valkenburg. Public. Watersport 1913-206; 1926-215, 288; 1927-7; 1928-295; Waterkampioen 1927-275; 1935-534; 1942-27.

4. 1911 – *P. van Groeningen Leiderdorp – Blinkert* – 12.85 m.

Merkwaardig hoe dit schip is tot stand gekomen. Omstreeks 1920 zag graaf van Byland, die een verwoede zeiler was, de aak 'Albatros' van de Lemster visser Andries de Blauw, gebouwd in 1899 bij Bos te Echtenerbrug (zie pag. 240). De graaf vond de aak zo mooi dat hij de Blauw vroeg er mee naar Leiderdorp te zeilen om de aak te laten nabouwen. Van Groeningen heeft toen een aantal mallen gemaakt en als het ware een tweede 'Albatros' gebouwd.

De graaf van Byland veranderde meestal snel van schip. Zo ook hier. W. Wilton te Rotterdam werd de nieuwe eigenaar (nog in 1911?), tot 1926. Naam: Albatros.

Toen werd de aak verkocht aan J. en H. Vollenhove te Rotterdam, die de



*Blinkert – gebouwd in 1911 bij Van Groeningen te Leiderdorp. (foto: Dutilh)*

naam wijzigden in 'Blinkert'. In 1939 is volgens Lloyds J.H. Pels eigenaar, waarna het schip wordt verkocht naar België, aan een notaris te Antwerpen. Deze verkocht de aak na de oorlog aan de Duitse familie Krahé in Bad Neuenahr. In 1966 werd de heer van Es te Bilthoven eigenaar en in 1972 de heer K.H.A. de Vries te Aerdenhout, tot 1975. Thans behoort de Blinkert (62 VA) aan de heer W. Verheyden te Krimpen aan de IJssel. Uitgaande van dezelfde vissermanskop 'Albatros', bouwde van Groeningen in 1913 een tweede aak, iets korter, 'Schollevaer' genaamd. Deze aak werd in 1928 naar Engeland verkocht en ligt thans in Dublin. Een enthousiaste l'er probeert thans het deerlijk verwaarloosde schip in een soort vijfjarenplan geheel te restaureren.

5. 1912 – *J.O. v.d. Werff, Buitenstverlaat – Breeboeg* – 11.24 m.

Dit schip, naar ontwerp van Zijlstra onder de naam 'Frisia' gebouwd, heeft een uitgesproken boeierkont,

terwijl de kop iets van een aak heeft. In 1931 verschijnt het schip als eigendom van de Jong te Den Haag, daarna van Buskop te Rotterdam, die de naam verandert in 'Leila'. In 1960 wordt J. Wiegersma te Zandvoort eigenaar en de naam wordt 'Breeboeg'. In 1971 verkocht aan Buschmann te Barendrecht en thans eigendom van W.H. Stofberg te Leimuiden.

6. 1913 – *De Boer, Lemmer – Trekvogel* – 17.50 m.

Onder de naam 'Helena' werd dit schip gebouwd in opdracht van de heer W.H. Kalis te Dordrecht. Later overgenomen door Ir. S. del Monte te Rotterdam/Brussel, die de naam wijzigde in 'Trekvogel'.

In 1936 naar Engeland verkocht en daarheen gesleept achter een coaster.

Eigenaar werd Mr. Lovegrove in Teddington aan de Thames, die de Trekvogel kocht in plaats van de Bries van Jan Goos uit Enkhuizen, sedert

*Trekvogel – gebouwd in 1913 bij De Boer.*



het vorige jaar in zijn bezit. De naam werd Speriarno.

Heel snel werd de aak doorverkocht aan een Amerikaan, F.G. Morill, die er een reis naar de Oostzee mee wilde maken.

De meesterverteller Jan Zetzema – die heel wat schepen voor de makelaar Rambonnet naar Engeland overzeilde – schreef mij dat hij toen schipper op de Trekvogel werd en dat tot in de oorlog is gebleven. Eind 1938 ging het schip naar Nederland voor een opknapbeurt en om er zo mogelijk een koper voor te vinden. Dat lukte niet en dus terug naar Engeland voor de verhuur. Bij het uitbreken van de oorlog werd de aak in Fowey aan de Engelse ZW-kust opgelegd.

Tijdens de oorlog diende het schip als een soort drijvend onderkomen voor geallieerde Marine-officieren aan de Engelse oostkust. Daarna in verschillende Engelse handen. De laatste Engelse eigenaar was R.M. Lane in Poole, die het schip van binnen en buiten geheel in de ferrocement zette.

Toen het schip in 1976 werd gekocht door J.A.E. Kuyntjes te Breukelen werd dan ook begonnen al dit cement weg te hakken op de werf van Poppen in Lemmer (gevestigd op de plaats waar sinds 1900 de werf van de Boer was gevestigd) 8 VA.

7. 1915 – De Boer Lemmer – Onrust – 15.00 m.

In opdracht van de heer W.H. de Vos te Dordrecht gebouwd en na diens overlijden overgedaan aan de heer F.G. Spits te Haren - 3 VA.

Bij de bouw van De Groene Draeck werd het ontwerp daarvoor vergeleken met het bestaande lijnenplan van de Onrust. Daarbij bleek hetzelfde



Onrust – gebouwd in 1915 bij De Boer.

de karakter van de lijnen met slechts onbetekenende verschillen.

De jaarlijkse wisselprijs van onze Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, uitgereikt aan 'degene die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor het door de Stichting nagestreefde doel', bestaat uit een zilveren model van de Onrust, in 1958 door de beide zonen van de heer de Vos aangeboden.

Het is wellicht aardig te vermelden dat diezelfde de Vos uit Dordrecht in 1911 bij Stapel in Enkhuizen de aak 'niet volmaakt' liet bouwen (12.60 x 4.00 m). Misschien kwam er vier jaar later met de Onrust wél het volmaakte schip!

8. 1919 – De Geus v.d. Heuvel Amsterdam – Halley – 14.50 m.

Voor eigen rekening van de werf gebouwd en pas in 1924 verkocht aan Ir G.J. van Dusseldorp te Den Haag. De daarop volgende eigenaren waren: 1928 Mr J. van Beek Calkoen, Dordrecht.

1930 Mr G. Jonker, Haarlem.  
1961 J.G. Bos, Baarn.

De huidige eigenaar – sinds 1980 – is Ir V. Zwiers te Amersfoort.

Publ. Watersport 1926-1; 1928-293. Waterkampioen 1928-252, 613; 1930-852; 1932-925; 1941-547.

9. 1920 – J.P.G. Thiebout Amsterdam – Pijlstaart – 15.35 m.

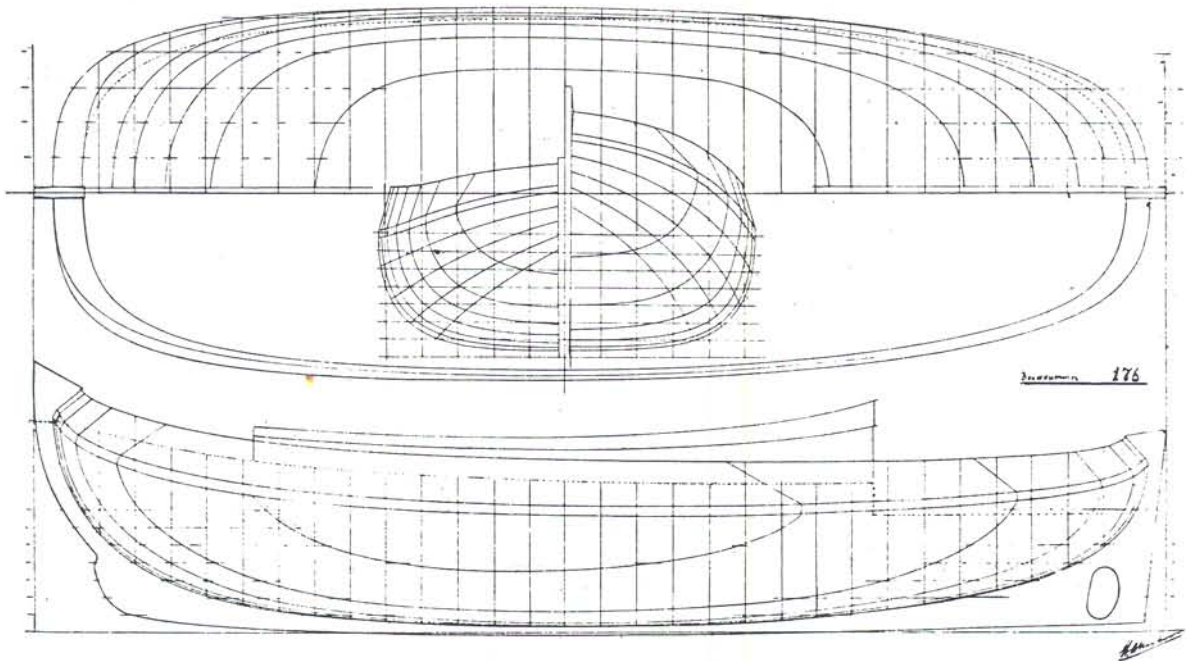
Het bijzondere aan dit schip is dat het geheel van teakhout is gebouwd. Teakhout is echter niet voldoende buigzaam om de ronde kop van de Lemsteraak te krijgen. Men kwam daar bij de Amsterdamse Scheepswerf Thiebout, waar deze aak in 1921 werd gebouwd, pas achter door de ervaring en dus moest er een nieuw lijnenplan worden gemaakt. Eigenlijk is het schip dus tweemaal gebouwd. Het gevolg is geweest, dat de vormen iets afwijken van de gebruikelijke. Het schip kreeg iets slomere waterlijnen, een spitsere kop en smalle re gangen. Opdrachtgever was Mr L. Pieters te Rotterdam die het schip in 1930 naar Zuid-Frankrijk verkocht, eigenaar Reginald Morphew. Tijdens de oorlog in handen van partisanen en door de Duitsers getorpedeerd bij de landing in Sicilië. Later door Italianen gelicht en als smokkelschip gebruikt. In 1951 weer terug in handen van de rechtmatige Franse eigenaar. Na terugkeer in Nederland opgekapt bij Stofberg. De huidige eigenaar is Ir J. Boel te Kraggenburg (65 VA).

Publ. Watersport 1927-45; 1928-309; 1929-43; 1931-30 nov., 319 ev.; Waterkampioen 1928-770; 1942-515; 1951-226, 256; Ons Element 1923-272; 1926-165.

10. 1918 – Akerboom Boskoop – Vrouwe Egbertje – 12.67 m.

Dit is de Alcedo I, gebouwd door E.H. Vinke te Rotterdam. Een beschrij-





Vrouwe Egbertje – gebouwd in 1918 bij Akerboom te Boskoop.

ving en tekeningen zijn te vinden in het tijdschrift Watersport 1919, pag. 30 e.v.

Akerboom werkte regelmatig met de ontwerpers Kersken en Zijlstra en Kersken heeft altijd beweerd dat de 'Alcedo' eigenlijk gebouwd zou zijn volgens zijn tekeningen van de aak 'Vivo' (hetgeen Akerboom uiteraard ontkende).

In 1927 werd de 'Alcedo I' verkocht aan een zekere Kettle te Hamburg, een Amerikaan die vele tochten naar Polen en Denemarken gemaakt schijnt te hebben. In Mannheim liet hij in 1957 een binnenbetimmering, c.v.-ketel met radiatoren, mercedesmotor en een handgenaaid tuig aanbrengen. Daarna terug in Nederland als eigendom van een schoonzoon van van Lent, de werf op de Kaag, namelijk van Bergen van Henegouwen. In 1965 gekocht door de huidige eigenaar, D. v.d. Schoot te Harlingen.

Publ. Waterkampioen 1927-111; 1936-211.

11. 1921 – De Boer Lemmer – Lemsterlicht – 11.56 m.

Gebouwd in opdracht van de Antwerpse bankier Jacq Lauwerijs. Naam van het schip was Gaby volgens de jaarboekjes van de R.Y.C.B. van 1931 tot 1938. Daarna in Spanje terechtgekomen en door de Nederlander Melis in Torremolinos verhuurd voor tochten op de Middellandse Zee. Naam: 'Woelwater'. Daarna in 1972 gekocht door W. Croon te Heemstede die het verwaarloosde schip grondig heeft laten restaureren. Naam: Lemsterlicht (77 VB).

Lemsterlicht – gebouwd in 1921 bij De Boer.

12. 1923 – Antwerp Engineering Company – De Brandeman – 15.00 m.

Over het bouwjaar van deze aak bestaat enige onzekerheid omdat in de korrespondentie van naoorlogse eigenaars ook het jaar 1912 wordt genoemd.

Lloyd's Register of Yachts van 1924 t/m 1932 noemt echter steeds nadrukkelijk 1923, zodat we ons daar voorshands aan houden.

De Antwerp Engineering Company bestaat reeds lang niet meer.

De aak werd van zeer zwaar materiaal gebouwd naar een ontwerp van D. Zijlstra te Amsterdam voor A. v.d. Gehuchte te Antwerpen.

Volgens Lloyd's was de eerste naam Arlus, volgens de jaarboekjes van de R.Y.C.B. – waar het schip in 1924 voor het eerst voorkomt – echter Argus.

In 1928 werd de aak gekocht door Mr. T.A. Wagtho te Rijswijk die de naam wijzigde in 'De Brandeman' naar het



gelijknamige vuurtorentje op het eiland Tholen waar de familie Wagtho oorspronkelijk thuishoorde.

De Amsterdamse Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. is lange tijd eigenaar geweest (vanaf 1932?) voor eigen gebruik en verhuur.

In 1948 verkocht aan Mevrouw Stork te Weesp, die het schip in het begin van de zestiger jaren naar Engeland verkoopt aan E.W. Spears, Bexley.

Deze is bijzonder enthousiast en komt persoonlijk de Stichtingsplaque halen bij mij in Wassenaar. Na sinds 1973 eigendom geweest te zijn van E.P.J. Leitho en R.J. Kimber werd de aak in 1978 door bemiddeling van G. de Vries Lentsch Jr. Jachten BV verkocht aan Stofberg in Leimuiden.

Ook J.L. Landsman te Loenersloot was geïnteresseerd in het schip en zeer teleurgesteld toen hij vernam dat het schip verkocht was.

Stofberg kreeg echter plotseling een bouwvergunning voor een nieuwe loods en ter financiering van die investering werd De Brandeman prompt verkocht aan de heer Landsman. Een uitvoerig artikel met tekeningen en foto's staat in de Waterkampioen van 1928, pag. 611 e.v.

13. 1925 – Akerboom – Vrouwe Maria – 11.55 m.

Onder de naam Wielewaal werd dit jacht gebouwd door W.A. Pieteron te Rotterdam (OB 7).

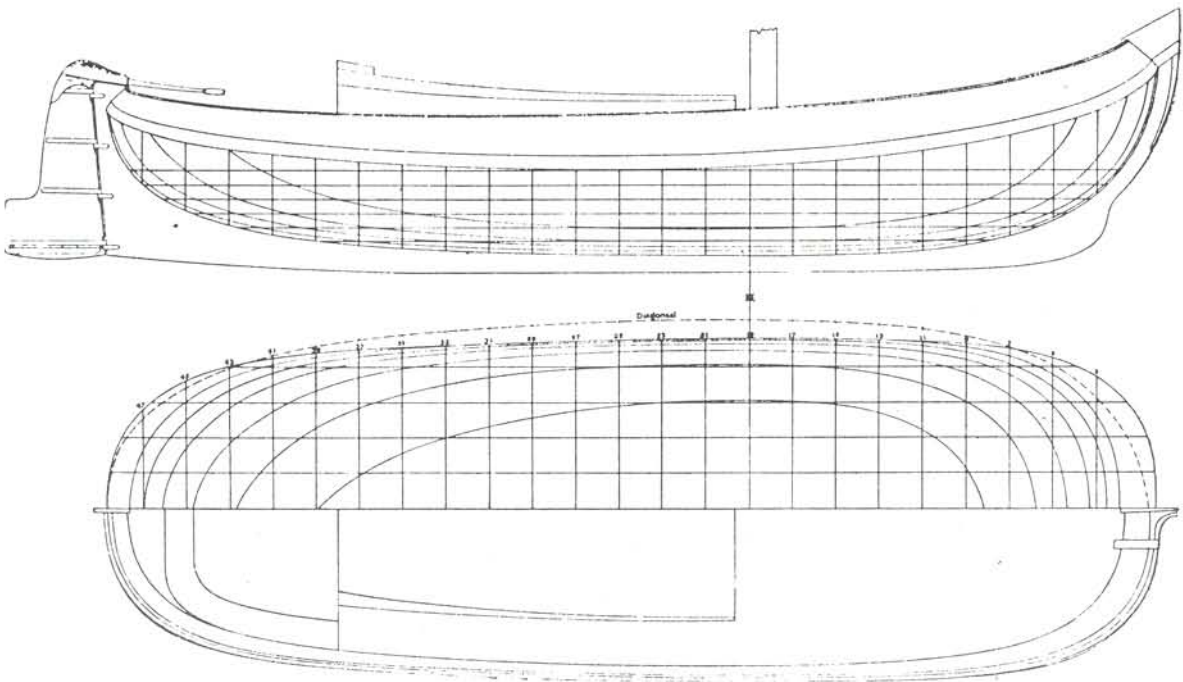
Het model is een iets kleinere versie van de Alcedo I (= de huidige Vrouwe Egbertje). De kajuitbouw was lang en de kuip daardoor betrekkelijk klein. In het vooronder waren niet minder dan 7 slaappleatsen.

Van 1952-1956 was de aak eigendom van N.A.C. Pessers te Waalwijk, daarna tot 1960 van Dr. W.F. Bon te 's-Gravenland en vervolgens van J.





Twee boeieraken te Dordrecht. Links 'De Brandeman' en rechts 'Halley'.



Lijntekening van de boeiersaak 'De Brandeman', ontwerp D. Zijlstra, Amsterdam.



*Vrouwe Maria – gebouwd in 1925 bij Akerboom in Boskoop. (foto: J.H.C. Vermeulen)*

Hoving te Amsterdam/Naarden onder de naam Margaretha.

In 1973 gekocht door de huidige eigenaar J.G. Alsema te Zuidlaren. De naam is thans Vrouwe Maria (17 VB). Een grote en fraaie foto is afgedrukt in de Waterkampioen 1966, pag. 108/109.

Publ. in Watersport 1926-23, 101; 1927-81, 201; 1928-23; 1932-121; Waterkampioen 1927-86, 125; 1928-109; 1950-375.

14. 1927 – Akerboom – De lachende Beer – 17.05 m.

Naar ontwerp van D. Zijlstra gebouwd voor E.H. Vinke te Rotterdam onder de naam Alcedo II.

Na het overlijden van de eerste eigenaar in 1951 werd het schip door de

zoon van een kitstuig voorzien waarbij de oorspronkelijke mast als bezaanmast werd gebruikt. Tevens werd toen een midzwaard aangebracht. Gelukkig heeft de volgende eigenaar – Sol – weer gewone zwaarden doen plaatsen, en het midzwaard 'opgeborgen' in een grote afgesloten zwaardkast in de kajuit. Sinds 1965 eigendom van H. Zwart te Rotterdam (overleden 1981). Publ. Waterkampioen 1927-189; 1951-167.

15. 1929 – De Boer Lemmer – Markab – 17.50 m.

Op 12 juni 1929 werd de 'Dolfijn', gebouwd in opdracht van M. Sanders te Amsterdam, in Lemmer te water gelaten.

Van 1939-1962 eigendom van Mr. J.P. Carp te Amsterdam, naam gewijzigd in 'Neerlandia'. Na beslagname na de oorlog kwam het schip onder besturing van een bank, lag jarenlang

---

*Markab – gebouwd in 1929 bij De Boer.*





in een Amsterdamse gracht en werd voor bewoning verhuurd.

Heeft daarna een tijdlang te Monnickendam gelegen, waar het Stichtingsbestuur met de beeldhouster Mevrouw Schouten het ontwerp voor de roerversiering van 'De Groene Draeck' op het roer van de 'Neerlandia' probeerde. Het schip heeft een bijzonder fraaie betimmerde salon en met de hand ingelegde monogrammen van de vier windstreken. In 1962 is het verwaarloosde schip gekocht en gerestaureerd door H.W. Grimm te Leverkusen met ligplaats Medemblik en Kudelstaart.

De naam werd gewijzigd in 'Markab' (2 VA). De 'Markab' heeft een waterverplaatsing van niet minder dan 65 ton.

Publ. Watersport 1932-3, Waterkampioen 1929-494; 1931-494; 1934-717; 1939-867.

-----

Ziehier dus het overzicht van de vóór 1930 gebouwde Lemsteraken die thans nog in Nederland als jacht in de vaart zijn. Zij vormen een kostelijk bezit dat verdient met zorg en liefde in stand te worden gehouden.

Dit overzicht heeft geen andere pretentie dan datgene dat van de oude aken bekend is te hebben verzameld en vastgelegd. Naar volledigheid is daarbij gestreefd, maar of dat is gelukt?

In ieder geval heb ik niet de levensloop kunnen achterhalen van de in een advertentie in de Waterkampioen van juli 1981 aangeboden 50-voets aak. De informatie in de advertentie zelf is in ieder geval voor een deel onjuist. Afgaande op de werfboeken van de Boer ben ik geneigd aan te nemen dat we hier te doen hebben met de aak die in 1910 werd geleverd aan G. Buis te Enkhuizen en



*Elsemoer – gebouwd in 1974 bij Y. Blom te Hindeloopen. 'De nieuwe generatie' (foto: Theo Kampen)*

waarvan het werfboek zegt: gelijk aan J. Blauw (= de twee jaar eerder gebouwde LE 8, thans Vrouwe Antoinette Elizabeth). Het aantal nog varende oude Lemsteraken, zo blijkt uit het bo-

venstaande, is verrassend groot. Niet minder verheugend is het feit dat in de laatste jaren een zo sterk toenemende belangstelling voor dit fraaie scheepstype valt te constateren. Daarbij wedijveren enkele bewaarde scheepsbouwers als het ware met elkaar in het bouwen van fraaie en snelle jachten waarin zij als vanouds iets van zich zelf, van hun eigen kunnen tot uitdrukking brengen.

**Overzicht per werf**

Bouwjaar	Visserij nummer	Eerste eigenaar	Huidige eigenaar	Huidige naam
<b>DE BOER</b>				
1900	LE 28	W. v.d. Bijl	Th. A. Kruis	Vrouw Jacobine
1900	LE 74	St. Visser	F. Schreuder	't Kan Verkeeren
1900	LE 56	S. Zeldenthuis	fam. Maters	Sandfirden
1902	LE 6	A. Bakker	D. Schirm	LE 6
1902	LE 12	Joh. Visser	Ir. W. Croon	Rosshouck - 59 VA
1902	LE 81	P. Bootsma	W. Poelman	Roggebot - 28 VB
1908	LE 8	J. de Blauw	D.J. Lucas	Vrouw Antoinette Elizabeth - 42 VA
1910?		L. v.d. Veen?	L.C. de Groot	Elck syn sin
1910	EH 69	W. Lub	H.W. Tilanus	Tweestrijd
1911	LE 67	G. de Blauw	W.H. Stofberg	Noordster - 36 VA
1912?		J. Steenstra?	P.J. Nobel	Wybigjen
1913	LE 88	J. Kingma	L. Sliggers	Zwerwer
1915	LE 10	M. Raadsveld	J. Brilleman	LE 10
1917	WL 10		J.P. v. Lohuizen	WL 18
1930	ZZ 4	P. Blommaert	O.P.C. Werkers	Saeftinge
<b>J.J. BOS</b>				
1899	LE 15	A. de Blauw	E.H.G. Pelger	Maria Johanna - 49 VA
1900	LE 41	J.S. Visser	W. Baart	LE 41
1901	LE 21	J.P. Poepjes	J.L. Zeeuw v.d. Laan	Vrouw Elisabeth -48 VB
1901	LE 64	J. Visser	S.J. Henstra	Brack
1902	LE 95	C. Kramer	H.J. Schultz-Le Fèvre	Vino Frog - 47 VB
1903	LE 50	L. Coehoorn	F. Kroon	LE 50
<b>J.J. CROLES</b>				
1899	LE 170	J.R. Visser	Jhr. Ir Q.v.Swinderen	Murnzerklif
1899	LE 171	A.S. Rottine	Mr. J.R. Carp	Breehorn - 59 VB
<b>E.H. en A. VAN DER ZEE</b>				
1898	LE 39	P. Poepjes	G. Verwelius	Zevija - 64 VB
1900	HN 53	R. Rayer?	H.J. Jansen	HD 82
1904	LE 63	W. Hoekstra	J.H.J. Donia-Nota	Kievietshorne -88VB
1905	LE 104	A. Poepjes	H. Poppe	Halve Maen
<b>STAPEL</b>				
1913	PI 37	G. Rammeloo	Kon. Ned. Zeil- en Roeiver.	Avontuur - 82 VA
1924	PI 66	F.A. Abroscheer	T.H. Vermeulen	PI 60; 80 VA
<b>APPELO</b>				
1909	EH 64	J. Goos	F. de Vos	De Gouden Engel 29 VA
<b>VAN GOOR</b>				
1914	KP 10	S. Reumer	G.A. v.d. Sluis	De Kamper 55 VA



Bouwjaar	Visserij nummer	Eerste eigenaar	Huidige eigenaar	Huidige naam
<b>DE VRIES LENTSCH</b>				
1921		Rijkswaterstaat	F.J. ten Berge	Schokland 68 VA

## JACHTEN

### DE BOER

Jaar	Naam	Opdrachtgever	Huidige eigenaar
1907	Antje	W.J. v.d. Mey	J.D. Wilton
1911	Salamander	L. Herfurth	W.S. Corsel
1913	Helena = Trekvogel 8 VA	W.H. Kalis	J.A.E. Kuyntjes
1915	Onrust 3 VA	W.H. de Vos	F.G. Spits
1921	Lemsterlicht 77 VB	J. Lauwerijs	W. Croon
1929	Dolfijn = Neerlandia = Markab 2 VA	M. Sanders	H.W. Grimm

### A. VAN DER ZEE

1907	Nitchewo = St. Michel 52 VA	C. Bastet	J.C.H. van Yperen
------	-----------------------------	-----------	-------------------

### AKERBOOM

1918	Alcedo I = Vrouwe Egbertje	E.H. Vinke	D. v.d. Schoot
1925	Wielewaal = Margaretha = Vrouwe Maria 17 VB	W.A. Pieteron	J.G. Alsema
1927	Alcedo II = De Lachende Beer	E.H. Vinke	Erfgen. H. Zwart

### P. VAN GROENINGEN

1911	Albatros = Blinkert	Graaf v. Bijland/W. Wilton	W. Verheyden
------	---------------------	----------------------------	--------------

### J.D. VAN DER WERF

1912	Frisia = Breeboeg	??	W.H. Stofberg
------	-------------------	----	---------------

### DE GEUS v.d. HEUVEL

1919	Halley	Ir. G.J. v. Dusseldorp	Ir V. Zwiers
------	--------	------------------------	--------------

### J.P.G. THIEBOUT

1920	Pijlstaart 65 VA	Mr. L. Pieters	Ir. J. Boel
------	------------------	----------------	-------------

### ANTWERP ENGINEERING COMPANY

1923	Argus	A. v.d. Gehuchte	J.L. Landsman
------	-------	------------------	---------------

## Hardzeilen

van vissersvaartuigen op het Buiten-IJ. Georganiseerd door de K.N.Z. & R.V.

Bij de wedstrijden van de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging vormde deelname van beroepsvaartuigen van oudsher een vast onderdeel.

Aanvankelijk ging het steeds om vracht- en beurtschepen zowel als vissersvaartuigen maar na ongeveer 1890 vallen de vissersvaartuigen om onbekende redenen af. In 1902 worden echter opnieuw uitgenodigd: 'vissersvaartuigen met zijwaard en open bun tot en met 40 ton'. Daarvoor werden drie prijzen uitgelooft van respectievelijk f 50,—, f 30,— en f 20,— (dit was zo ongeveer het gemiddelde weekloon van een schipper of een knecht!)

De eerste maal deden alleen Marker bidders mee en werd de MK 153 van J. de Waard prijswinnaar.

Op 10 juli 1903 zijn er bij 10 deelnemers al 6 Lemsters van de partij, die prompt de 1e en 2e prijs in de wacht slepen. In 1904 zijn alle prijzen voor de Lemsters en de deelname uit andere vissersplaatsen verdwijnt bijna geheel. Slechts 2 'Koopschuiten' – snel zeilende bidders – houden het nog een paar jaar vol.

In 1905 komen er aparte klassen voor houten en ijzeren vissersvaartuigen. De prijzen worden verhoogd tot f 100,—, f 75,— en f 50,—, maar de vissers trokken zich dan ook zo wat een week uit de visserij terug om met hun speciaal daarvoor gehellingde aak aan de wedstrijden deel te nemen. Hiernaast vindt u alleen de uitslagen van de ijzeren aken, omdat alleen daarvan verschillende thans nog als jacht varen, terwijl de deelnemende houten aken – helaas – alle zijn verdwenen.

1902, 5 juli, 18 zeemijlen – geen deelname uit Lemmer

1903, 18 juli, 18 zeemijlen – houten en ijzeren vissersvaartuigen

1e	LE 37	de Jonge Huite*)	G. Kooistra	3.54.38
2e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	4. 4.48
–	LE 44	Zuiderzee*)	W. Scheffer	geen tijd
–	LE 137	Vrouw Trijntje*)	A. Fortuin	geen tijd
–	LE 15	Albatros	A. de Blauw	geen tijd
–	LE 166	De Vrouw Antje*)	G.P. Bootsma	geen tijd

\*)houten schepen

1904, 2 juli, 18 zeemijlen – houten en ijzeren vissersvaartuigen

1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	2.45.08
2e	LE 15	Albatros	A. de Blauw	2.47.51
3e	LE 37	de Jonge Huite*)	S. Kooistra	2.49.04
–	LE 44	Zuiderzee*)	W. Scheffer	2.50.52
–	HZ 251		T. Schaap	2.51.41
–	HZ 257		G. Klein	2.49.16

\*)houten schepen.

1905, 16 juli, 18 zeemijlen – ijzeren vissersvaartuigen

1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	3.17.52
2e	LE 149	De Toekomst	S. de Haan	3.21.36
3e	LE 6	Vier Gebroeders	A. Bakker	3.27.17
–	LE 141	De Jonge Steven	J.S. Visser	3.38.14
–	LE 63	Elizabeth	W. Hoekstra	3.44.14
–	LE 12	de Hoop	Joh. Visser	geen tijd

1906 alleen uitslagen van houten schepen te achterhalen.

1907, 1 september, 18 zeemijlen

1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	4.18.58
2e		Kleine Klara	A. Bakker	4.34.59
3e	LE 89	Nije Tied	S. Zandstra	4.38.08
–		De Vrouw Albertje	S. Zeldenthuis	4.38.16
–	LE 41	De Jonge Steven	J. Visser	geen tijd

1908, 29 augustus, 18 zeemijlen

1e	LE 104	Morgenster	A.H. Poepjes	3.30.18
2e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	3.31.19
3e	LE 15	Albatros	A. de Blauw	3.34.30
–	LE 6	Vier Gebroeders	A. Bakker	opgegeven
–		Zeemeeuw	K.H. Poepjes	niet gestart
–	LE 158	De Jonge Andries	J.A. Visser	opgegeven

1909, 28 augustus, 18 zeemijlen

1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	5.40.18
2e	LE 15	Albatros	A. de Blauw	6.16.00
3e	LE 3	Presto	L. Coehoorn	6.24.20
–	LE 41	De Jonge Steven	J.S. Visser	opgegeven
–	LE 6	Vier Gebroeders	A. Bakker	opgegeven
–	LE 89	Nije Tied	S.J. Zandstra	niet gestart



1910, 29 augustus, 18 zeemijlen				
1e	LE 104	Morgenster	A. Poepjes	3.54.44
2e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	3.57.35
3e	LE 29	Stella Maris	J. de Jager	4.01.36
–	LE 3	Presto	L. Coehoorn	4.08.31
–	LE 6	Vier Gebroeders	A. Bakker	opgegeven

1911, 2 september, 22 zeemijlen				
1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	7.34.51
2e	LE 29	Stella Maris	J. de Jager	7.40.46
3e	LE 141	De Jonge Steven	J.S. Visser	7.46.06
–	LE 67	Noordster	G. de Blauw	uitgesloten

1912, 30 augustus, 18 zeemijlen				
1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	5.24.10
2e	LE 29	Stella Maris	J. de Jager	5.29.55
3e	LE 141	De Jonge Steven	J.S. Visser	5.40.46
–	LE 6	Vier Gebroeders	A. Bakker	niet gestart
–		Lintwurm	J.J. Visser	niet gestart
–		Twee Gebroeders	J. Poepjes	geen tijd

1913, 30 augustus, 22 zeemijlen				
1e	LE 8	Weltevreden	J. de Blauw	9.50.03
2e	LE 104	Morgenster	A. Poepjes	10.00.07
3e	LE 29	Stella Maris	J. de Jager	
–	LE 47	Poolster	R. Kuipers	
–	LE 88	Spes Salutis	J. Kingma	
–	VD 9		J. Kwakman	

1914, geen wedstrijden gehouden

1915, 4 september, 18 zeemijlen				
1e	LE 47	Poolster	R. Kuipers	4.04.29
2e	LE 88	Spes Salutis	J. Kingma	4.32.01
3e	LE 119	Titanic	J. Poepjes	4.46.31
–		Dolpijn	J.S. de Vries	niet gestart
–	LE 6	Vier Gebroeders	A.J. Bakker	niet gestart

1916, 9 september, 22 zeemijlen				
1e	UK 99			
	(= LE 8)	Weltevreden	L. Bakker	4.28.15
2e	LE 88	Spes Salutis	J. Kingma	4.32.37
3e	LE 78	Zes Gebroeders	J.T. Poepjes	4.37.57
–	LE 6	Vier Gebroeders	A. Bakker	4.52.36
–	LE 119	Titanic	J. Poepjes	4.47.13
–	LE 3	Presto	L. Coehoorn	opgegeven

1917, 1 september, 22 zeemijlen				
1e	LE 29	Stella Maris	J. de Jager	4.01.29
2e	LE 75	Vijf Gebroeders	H. Wouda	4.13.54
3e	LE 6	Zuiderzee II	A. Scheffer	4.27.06
–	LE 3	Presto	L. Coehoorn	niet aangek.
–	LE 41	De Jonge Steven	J.S. Visser	niet gestart
–	LE 119	Titanic	J. Poepjes	niet gestart



Gedichten, verzen, tekeningen horen bij traditionele schepen.





*Onafhankelijkheidsfeesten 1913. Voorop de snelle zeiler LE 47, die tijdens de wedstrijden een zijden 'jager' voer. Daarachter de LE 37 (pas opgeknapt en nog zonder zwaarden = huidige Murnzer Klif).*



**RECTIFICATIE:**

**Dordrecht-prijs**

'Op pagina 168 van de vorige publicatie staat helaas ten onrechte dat in 1978 de wisselprijs werd gewonnen door een eskader zeeschouwen onder leiding van Ir. A.J.R. Dijkstra. Winnaar was echter het 14e eskader zeeschouwen onder leiding van eskadercommandant G.N. Roepel Jr.'