



De Lemsteraak

Nu H.K.H. Prinses Beatrix een Lemsteraak als het jacht harer keuze heeft aangewezen, zullen velen in den lande, zelfs onder degenen, die zich tot „Varend Nederland” rekenen, zich hebben afgevraagd, wat nu precies een Lemsteraak is. Ook in de zeilwereld is voor deze vraag alle aanleiding, vooral omdat zo verschillende schepen als Lemsteraak worden aangeduid.

Zelfs over de naam van dit scheepstype bestaat geen eenstemmigheid, in zoverre Lemsteraak en Lemsteraak naast elkaar worden gebruikt. De oplossing lijkt eenvoudig, omdat men in Friesland spreekt van een Lemster voor een bewoner van Lemmer, terwijl de gemeente Lemsterland heet.

In Amsterdam en elders in Nederland noemt men de boot, die op Lemmer vaart, echter de Lemmer-boot. „De Zeilsport” van H. C. A. van Kampen noemt het scheepstype „Lemsteraak”, terwijl „Schepen die voorbijgaan” van H. C. A. van Kampen en H. Kersken Hzn. aan „Lemsteraak” de voorkeur geeft, doch „Lemsteraak” als alternatief geeft.

Maar het is bepaald niet zo, dat „Lemsteraak” alleen in Friesland wordt gebezigd; integendeel wordt deze naam ook door vele niet-Friezen gebruikt. Terecht, want dit scheepstype behoeft zich zeker niet voor zijn Friese afkomst te schamen, vandaar mijn persoonlijke voorkeur voor „Lemsteraak”.

De heer A. de Boer, van de werf Gebr. de Boer te Lemmer, waar dit scheepstype sedert ca. 1876 werd ontwikkeld, beantwoordde mijn desbetreffende vraag met de uitspraak, dat men in Friesland algemeen „Lemsteraak” zegt, doch dat in zijn familie (wellicht onder Hollandse invloed) „Lemmerjacht” wordt gebruikt voor de als jacht gebouwde schepen van dit type. Nu is ook de term „Lemmerjacht” of „Lemsterjacht” kennelijk niet nieuw of buiten Lemmer onbekend.

De Lemsteraken *Salamander*, *Onrust* en *Wulp* in een wedstrijd op 27 juni 1926. Deze jachten werden gebouwd door de scheepswerf Gebrs. de Boer te Lemmer in de jaren 1911 en 1915.

(Foto J. H. C. Vermeulen)

In het bekende standaardwerk van E. van Konijnenburg „De scheepsbouw vanaf haar oorsprong”, samengesteld tussen 1895 en 1905, staat „Lemmerjacht” als bijschrift bij de tekening van een houten vissersvaartuig van dit type, dat echter zonder „bun” is getekend, terwijl in de tekst wordt gesproken van „Lemsteraak” of „Lemmerjacht”. Merkwaardig is in dit verband te vermelden, dat de voor de Bruinisser mosselvisserij gebouwde Lemsteraken „mosselaken” of „Bruinisser jachten” werden genoemd. De jachten hadden wederom geen bun.

Auke van der Zee vermeldt het jacht, dat hij in 1907 bouwde voor C. Bastet te Amsterdam in het werfboek als „een boeier gebouwd naar het model van een Lemster visaak”. Het schip was 42 voet lang en droeg de toepasselijke naam „Nitchewo” (Russisch: „laat maar waaien”). De aan vele oud-torpedisten uit Brielle en Gorcum welbekende boeier „Netty”, eveneens gebouwd te Joure

1910/11, werd echter in dit werfboek aangeduid als „staalijzeren oefeningsvaartuig model Lemsterjacht”.

Zeker niet zonder grond verbindt men in Friesland, in tegenstelling tot de Hollandse opvatting van het „aaktype”, de naam „aak” met die van vissersvaartuig. Er zijn toch vrij sterke aanwijzingen, dat de betiteling „aak”, al dan niet in verbinding met vissersaak, palingaak, lemsteraak, een z.g. „pars pro toto” is, hetgeen wil zeggen, dat het onderdeel „aak” in de betekenis van kaar of visbun zou zijn overgenomen

★

Visserman

(Foto Herwig)



voor het gehele schip, waarin deze „aak” gebouwd was ¹⁾.

Wordt naar Hollandse trant een vaartuig als aak aangeduid, dan wordt daarmee geenszins speciaal een vissersvaartuig bedoeld, veeleer het tegendeel: een schip, dat geen visserman is, doch een koopvaarder, als IJselaak, Keenaak, Dorstense aak enz., schepen dus, die het platte vlak en steven gemeen hebben en waar vaak — al is het geen regel — de voorsteven ontbreekt. Zo kon een op steven gebouwde aak wel de naam „Stevenaak” krijgen. Er zijn verschillende argumenten voor een afzonderlijke naam voor het jachttype van de Lemsteraak-vorm. De betiteling „Lemsterjacht” heeft echter nimmer burgerrecht verkregen. Wanneer niettemin in dit artikel deze aanduiding wordt gebruikt dan dient dit slechts om duidelijk te laten uitkomen, dat van een jacht en niet van een vissersvaartuig wordt gesproken.

Ontstaan en groei van de Lemsteraak-vorm

Een nieuw scheepstype komt zelden uit de lucht vallen, de meeste hebben een reeks voorouders en dikwijls ook nazaten. Men spreekt daarom wel van de stamboom van een scheepstype, al is het dikwijls moeilijk deze „genealogie” zuiver na te gaan. De Lemsteraak maakt op deze regel geen uitzondering; niettemin kan op redelijke gronden worden aangenomen, dat de Lemsteraak als Zuiderzee-vissersvaartuig is ontwikkeld en het eerst gebouwd door Pier de Boer (plm. 1840-1900) te Lemmer. Pier de Boer werd 24 september 1837 te Woudsend geboren en stamt uit een schippers- en scheepmakersfamilie. Op 5 maart 1876, dus precies 80 jaar geleden, stichtte hij zijn werf te Lemmer.

Volgens zijn kleinzoon, de heer Ary de Boer, de tegenwoordige eigenaar van deze werf, zou Pier de Boer reeds in 1876 de eerste Lemsteraak hebben gebouwd en wel met een lengte van 36 voet (10,3 m). Dat hij de inspiratie voor dit toen nieuwe model Zuiderzeevissersvaartuig kreeg uit de scheepsvorm van een bepaald type visaak, zoals deze o.m. op het Heegermeer werd gebruikt, lijkt niet onwaarschijnlijk.

¹⁾ Dit lijkt ons een zeer onwaarschijnlijke stelling, gezien de benaming „aak” voor verschillende scheepstypen, die zeker nooit een bun hebben gehad. Red.

In de W.K. No. 919, half mei 1953, pag. 232, beschreef ik, hoe Eeltsje Holtrop van der Zee in 1868 de luxe visaak „Dolphijn”, thans eigendom van de heer H. Voordewind, bouwde naar de in zijn boedel gevonden tekening van de bekende ontwerper J. N. van Loon voor een „visschuit van neef I. Huidekoper”, welke tekening is gesigineerd „Harlingen, 10 november 1825”. Deze tekening en het jacht „Dolphijn” vertonen toch opvallende punten van overeenkomst met de latere Lemsteraak-vorm, met name de eivormige waterlijnen, hoge sterk vallende kop, en groter volume van het voorschip dan bij Friese jachten gebruikelijk is. De „Dolphijn” kenmerkt zich dan ook door een veel grotere zee-waardigheid dan de „echte” Friese jachten van dezelfde periode b.v. „Mercurius” (R. Buisman, Leeuwarden), „Frisia” (R. Buisman, Zwartsluis) enz.

Wij mogen wel aannemen, dat dit visaak-model in 1875 in eenvoudiger uitvoering ook in Heeg bekend was, en het zou niet de eerste maal zijn in de geschiedenis der Nederlandse scheepsbouw, dat een goed model voor een klein vaartuig in de loop der tijden groeide tot een zeevaardig schip.

Zo groeiden de grote fregatten en zelfs de vlaggeschepen van Tromp en De Ruyter uit de „roeipinassen of jachten”, welke zowel door de Duinkerker kapers als later in de nauwe blokkade tegen deze heren werden gebruikt. (Zie „De Vlootbouw in Nederland” 1596-1655, door Dr. Johan E. Elias).

Pier de Boer bouwde vele houten Lemsteraken en anderen volgden hem

snel na met deze kennelijk succesvolle scheepsvorm, uiteraard met talloze variaties, al naar de eisen van de opdrachtgevers, de opvattingen van de bouwers en... naar de natuurlijke kromming van de gebruikte houten krommers.

De werf van Bos te Echtenerbrug (gemeente Lemsterland) bouwde zeker niet veel later dan Pier de Boer ook houten Lemsteraken en ook op deze helling zijn vele goede schepen van dit type gebouwd.

Pier de Boer had vier zonen: Harm (1869-1940) was de oudste en de bedrijfs-leider van de werf; Dirk, geboren 1877 te Lemmer, waar hij nog woont; Klaas, de derde zoon, was de „koopman” van de vier gebroeders; Hendrik, geboren 1885, en thans wonende te Bussum, was de ontwerper en scheepstekenaar.

Deze vier gebroeders vormden na het overlijden van de vader de firma Gebr. de Boer. De huidige eigenaar, de heer Ary de Boer, geboren 1900, is een zoon van Dirk de Boer. Hij nam in 1934 de werf over. De typisch „Hollandse” naam „Ary” komt van moederszijde, die geboortig was uit Papendrecht.

De houten Lemsteraken groeiden van 36 voet (10,3 m) naar 38, 40 en tot 42 voet (11,76 m).

Toen tegen de eeuwwisseling de staalbouw ook op de Friese werven meer in zwang kwam, groeide de stalen Lemsteraak verder naar 45, 47 en 50 voet (14,3 m). Met deze 50 voet-Lemsteraken was voor de vissersvaartuigen de grens bereikt.

De eerste stalen Lemsteraak werd gebouwd in 1898 door de eertijds vermaarde werf van Crolis te IJlst, en wel voor

Bouwer: Auke van der Zee	Bouwjaar	Opdrachtgever (naam)	Lengte	Prijs
Lemsteraak	1903	Wouter Hoekstra, Lemmer	43 vt.	f 2150.—
„	1905	A. Poepjes, Lemmer	48 vt.	f 2750.—
„	1906	Vijverberg, Bruinisse	42 vt.	f 2200.—
Boeier naar het model van een Lemsteraak	1907	C. Bastet, Amsterdam (<i>Nitchewo</i>)	45 vt.	f ?
Visaak	1910	H. Toering, Terhorne	32 vt.	f 1400.—
„	1910	G. Fritsma, Franeker	32 vt.	f 1318.—
„Lemsterjacht”	1910	Het Rijk (Corps Torpedisten (Netty))	13,3 m	f 4989.—
Lemsteraak	1912	St. van den Berg, Bruinisse	40 vt.	f 2675.—
Vissersaak	1917	A. Poepjes, Lemmer	50 vt.	f 7300.—

(De prijsstijging in 1917 is opvallend)

rekening van Siemen Spaan te Lemmer.

Ook de werf van Bos te Echtenerbrug bouwde reeds voor 1900 de stalen Lemsteraken *Albatros* voor Andries de Blauw en de *Poolster* voor Rouke Kuipers, beiden te Lemmer ²⁾.

De Gebr. de Boer bouwden in 1902 hun eerste stalen schip en eerst in 1913 hun laatste houten schip.

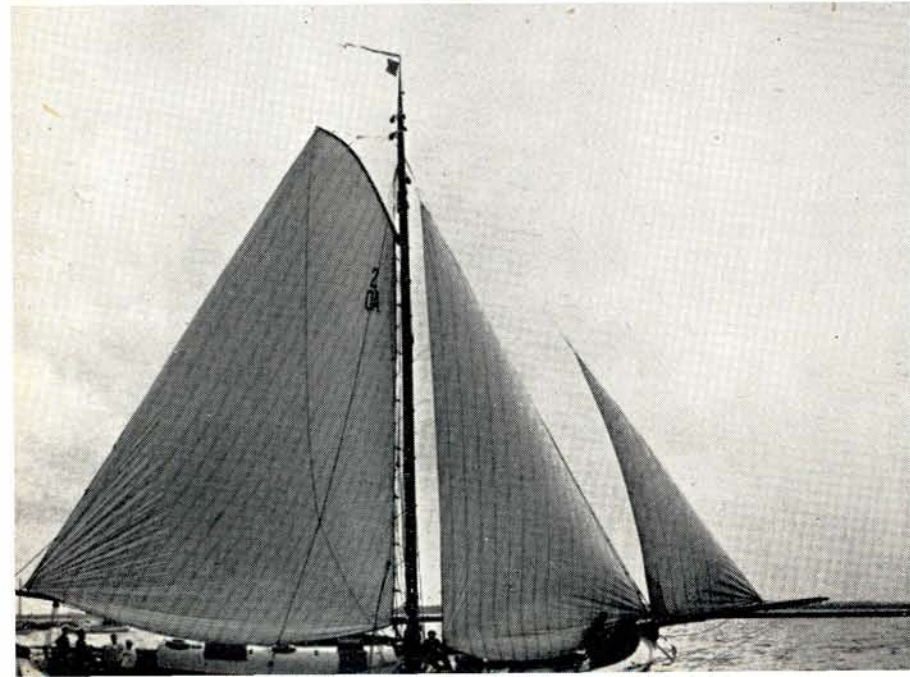
Het is jammer, en ook de heer A. de Boer betreurt dit uitermate, dat de oude werfboeken van Pier de Boer en zijn zonen ontijdig zijn vernietigd.

Mede ter vergelijking met de huidige prijzen en met het oog op de waarschijn-

²⁾ Vermoedelijk waren dit ijzeren schepen. Red.

Dolfijn in een wedstrijd in 1934. Bouw Gebr. de Boer, Lemmer in 1929.

(Foto Polygoon)





liet men dikwijls de zwaarden nog bij de Gebr. De Boer maken.

Gebruik van de Lemsteraak

De Lemsteraak is oorspronkelijk gebouwd voor de visserij op het noordelijk deel der „open” Zuiderzee, dus tussen Lemmer en Den Helder inclusief Marsdiep en Texelstroom. In de vaak fel stromende vaarwaters, welke de toegangen tot de Zuiderzee vormden, kon bij wind tegen tij een gemene zee staan. Zowel aan de zeileigenschappen, als aan de zeewaardigheid, werden daar dikwijls zware eisen gesteld. Volgens „Schepen die voorbij gaan” viste men met de Lemsteraak van november tot half april met sleepnetten op bot en spiering, in het voorjaar met staande netten op haring, later tot juli eveneens met staande netten op ansjovis en van juli tot november met kuilnet, staand net en hoekwant op bot. De zware haringnetten werden echter nooit aan boord genomen, doch vervoerd, geschoten en ingehaald door de bij de Lemsteraak behorende haringvletten, die de haring in het net ook in de dichtstbijzijnde haven afleverden. De Lemsteraak deed hierbij dus alleen

lijkheid, dat nog enkele dezer schepen in de vaart zijn, geven wij hier de door Auke van der Zee gebouwde stalen (Lemster)-aken. (Zie staatje vorige blz.)

Lemsteraken in Zeeland

Ook de Gebr. De Boer en Bos te Echtenerbrug bouwden evenals A. van der Zee te Joure regelmatig aken voor Bruinisser rekening. Hoewel deze schepen in Zeeland „mosselaken” en ook wel „Bruinisserjachten” genoemd werden, zijn het in scheepsvorm Lemsteraken. Voor deze Bruinisser vissers was snelheid een belangrijke eis, want wie het eerst met verse mossels op de Antwerpse markt verscheen, maakte een hogere prijs dan de vissers, die later kwamen.

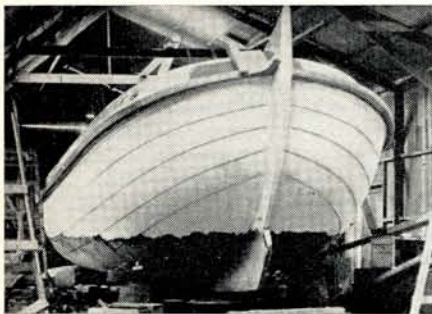
Een bewijs, dat de goede eigenschappen van de Lemsteraak-vorm ook in Zeeland werden erkend, is wel, dat er twee kruisingen met typisch-Zeeuwse vissersschepen bekend zijn, en wel de „Lemmer-Hengst” (tekening zie pag. 182 „Schepen die voorbij gaan”) en de (Lemmer) Hoogaars. Beide kruisingen vertonen de eivormige waterlijnen en het naar voren en naar achter getilde vlak van de Lemsteraak-vorm. Een zekere tweeslachtigheid van dergelijke hybriden is uiteraard niet vreemd.

Ook toen later de mosselschepen in Zeeland en Brabant werden gebouwd,



Boven: *Schollevaer II* in een wedstrijd in 1949. Ontwerp H. Kersken Sr., bouw Gebr. de Vries, Aalsmeer in 1938. Onder: *Orion* in een wedstrijd in 1955, gebouwd door Gebr. de Boer, Lemmer in 1907.

(Foto's Artijo)



Schollevaer II in aanbouw.

(Foto N.F.P.)

dienst als slepend schip en moederschip voor de haringvletten.

Naast deze gebruiksvorm staat dan de hierboven reeds genoemde mosselaak in Zeeland.

De kenmerken van de Lemsteraak

Het is ongetwijfeld een hachelijke onderneming te proberen de kenmerken te formuleren van een vaderlands vaartuig, omdat de eigengereidheid van ons Nederlanders in de scheepsbouw tot uiting komt op een wijze, die haast iedere formulering tart. Niet alleen zijn er vele hoofdvormen, doch binnen elke hoofdvorm zijn weer zoveel variaties ontwikkeld door bepaalde lokale omstandigheden en evenzeer door lokale en individuele opvattingen, dat men wel haast kan zeggen, dat elke werf haar eigen variatie voortbracht.

De Lemsteraak maakt op deze regel geen uitzondering, waarbij, althans wat de jachtversie betreft, nog een zekere ijdelheid meespeelt, omdat het nu eenmaal deftiger schijnt te zijn een Lemsteraak te bezitten dan een tjalk.

Dit is één van de redenen, waarom het toch zijn nut kan hebben eens na te gaan door welke scheepsvorm en verdere kenmerken dit scheepstype wordt gekenmerkt.

De Lemsteraak is een halfoverdekt vissersvaartuig, behorend tot de grondvorm der tjalkachtige vaartuigen.

1. Het meest algemeen erkende kenmerk en de eerste eis, welke men aan een Lemsteraak stelt, is dat het volume van het voorschip groter moet zijn dan dat van het achterschip.

Dit grotere volume wordt gevonden door het voorschip hoger, breder en voller te maken dan het achterschip. Het voorschip heeft aldus een flinke zeeg, terwijl het achterschip praktisch geheel recht is.

2. De Lemsteraak is een rond vaartuig, dat nergens stilstaat.

3. De waterlijnen hebben de vorm van een meer of minder langgerekt over de lengte doorgesneden ei, met de stompe zijde naar voren.

4. De verhouding grootste breedte tot grootste lengte varieert tussen 1:3 en 1:3.3

5. De kop gelijkt wel op die van een boeier, doch is hoger, heeft een sterkere sprong en mist de voor de boeier typische „koken”.

6. Bij de midden-longsdoorsnede zet

zich de lijn van de voorsteven vloeiend voort tot ter plaatse van de mast, om direct daarna weer op te lopen. Bij het achterschip gaat deze lijn weer even vloeiend over in de lijn van de vrij sterk vallende achtersteven. Het vlak mag dus nooit plat zijn en moet naar voren en naar achteren „getild” zijn.

7. In dwarsdoorsnede vallen de huidgangen onder het berghout in meerdere of mindere mate naar buiten, om met zeer ronde kimmen over te gaan in een lichtgebogen vlak.

N.B. Bij de houten Lemsteraaken is het vlak in dwarsdoorsnede dikwijls recht of licht getild. De eerste huidgang staat dan met een flauwe hoek tegen het vlak. De verdere huidgangen lopen rond als bij de latere stalen Lemsteraaken.

8. De grootste breedte ligt ter hoogte van of iets voor de mast.

9. De boeisellijn loopt na de zeeg van het voorschip onder een zeer kleine helling en bijna recht door naar het lagere achterschip, waar zij overgaat in de boeierachtige ronding van het achterschip. Hierdoor heeft de Lemsteraak ook die genoeglijke ronde stuurkuip of „bollestaal”, welke één der grootste charmes van de boeier is.

10. Van bijzonder belang voor de zuiverheid en vooral de schoonheid van het type zijn de lijnen van boeisel en berghout. Het boeisel wordt van de voorsteven tot de mast breder om daarna weer geleidelijk smaller te worden tot aan de achtersteven.

De berghoutlijn blijft zakken tot ongeveer 1/2 tot 2/5 van de lengte, gemeten van de achtersteven. Daarna loopt deze lijn weer heel weinig omhoog.

De juiste plaats van het berghout is daarom vooral zo belangrijk, omdat zij bepalend is voor de indruk, die men van de inzinking van het schip krijgt: valt zij te diep, dan geeft dit de indruk, dat het schip te zwaar in het water ligt en valt zij te hoog, dan is er ook iets mis met de lijn van een Lemsteraak.

Men kan dergelijke lijnen heel moeilijk zuiver op de tekenplank bepalen, er komt bijzonder veel „oogwerk” bij, dus het in

ervaring geschoolde goede zicht op deze scheepsvorm.

11. Het roer van de Lemsteraak is een breed vissermansroer, veelal praktisch zonder hak. De losse helmstok valt over de klik van het roer.

12. De zwaarden zijn zeezwaarden, dus lang, smal en zwaar.

Bij de houten Lemsteraaken is het opboeisel veelal van even voor de mast tot achter de mast over de lengte van het zwaard verhoogd (z.g. vast zetboord).

13. De mast is ongeveer gelijk aan de lengte van het schip.

14. De Lemsteraak heeft een breed gaffeltuig met een vrij brede fok, die als regel over een overloop loopt.

Bij de houten Lemsteraak is de gaffel slechts zeer licht gebogen. Aan de dikwijls opvallend lange kluiverboom kan een flinke kluiver en zelfs een jager worden gevoerd.

Een botteloef wordt niet gebruikt.

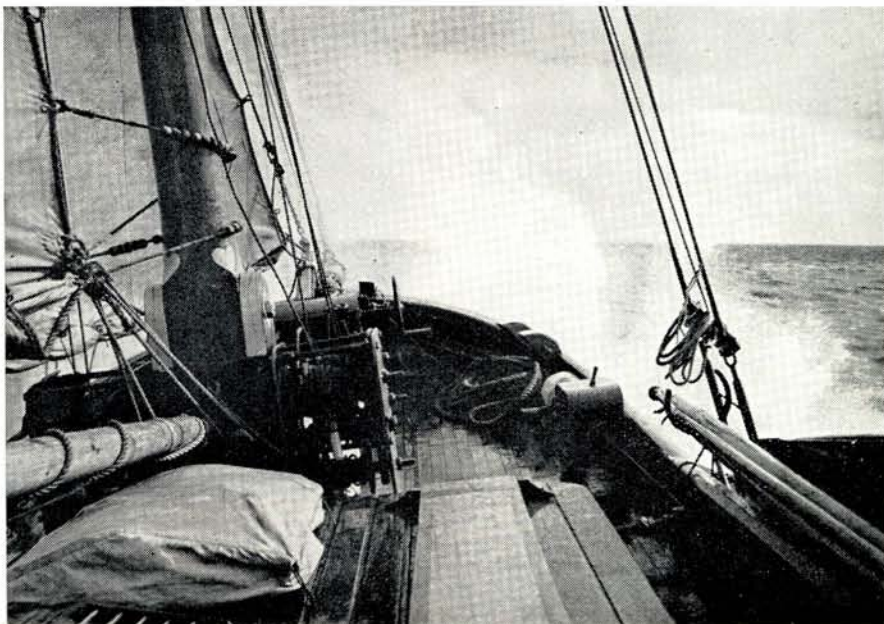
De Lemsteraak is (als alle Friese aken) van oorsprong een nat schip. Zij heeft dus een „aak”, kaar of bun in de midscheeps voor de stuurstelling ingebouwd met de deken of deek (dek van de bun) en de daarboven uitstekende trog. Er zijn echter uitzonderingen op deze regel, omdat voor sommige visserijen, waarbij de Lemsteraak wordt gebruikt, de bun onnodig is.

Bovenstaande kenmerken moet men zeker niet te dogmatisch opvatten. Aan de scheppingsdrang van scheepsbouwer en -ontwerper kan men geen dogmatische grenzen stellen. Deze vrijheid geeft hem of anderen nog niet het recht elke tjalk met een verhoogde boeg een Lemsteraak te noemen.

Nakomelingen van de Lemsteraak

De Lemsteraak heeft ook onder de Zuideerzee-vissersschepen nakomelingen.

De *Wieringer aak* is een dochter van de Lemsteraak. Zij is in haar ronde scheepsvormen gelijk, doch is korter bij dezelfde breedte, m.a.w. b:l is groter dan 1:3. De *Wieringer aak* is deswege wendbaarder in smalle vaarwaters, doch zij zet



De Halley zet de kop erin.

(Foto Oppenheim)

door haar geringere lengte minder goed door bij zeegang en is ook minder snel.

De *Wieringer bol* is weer uit de *Wieringer aak* ontstaan. Zij is in haar grondvorm ongeveer 7,5 m lang over de Stevens bij een breedte van 3 m buitenwerks gemeten. De *Wieringer bol* heeft slechts een korte kleine bun en veelal een plat vlak.

De Zeeuwse hybriden *Lemmerhengst* en *Lemmer-hoogaars* heb ik hierboven reeds genoemd.

Het „Lemsterjacht“

Het Lemsterjacht heeft in principe de scheepsvormen en hoofdkenmerken met het vissersvaartuig *Lemsteraak* gemeen en behoort uit dien hoofde tot hetzelfde grondtype.

Anderzijds zijn de afwijkingen van dien aard, dat men het jachttype in de stamreeks der Friese akenfamilie eveneens als een dochter van de *Lemsteraak* kan beschouwen.

De voornaamste verschillen zijn:

1. Het schip is tot de achterzijde van de kajuitbouw geheel overdekt.

2. De stuurkuip is bij de grotere schepen zelflozend uitgevoerd.

3. Het roer is een jachtroer van het boeiertype. Het heeft dus een vaste helmstok. Grotere schepen kunnen met een stuurwiel worden uitgevoerd. Op de roerkop kan nu een leeuw of andere versiering worden aangebracht, terwijl een al dan niet versierde tjalkroerkop eveneens voorkomt.

4. De mast is in het algemeen hoger en de tuigage en zeilage meer verrijnd. De gaffel is gebogen als bij een boeier. Vooral de bijzeilen zijn typische jachtzeilen, zoals de grote halfwinder, die op de zeer lange kluiverboom kan worden gevoerd.

5. Bij de Lemsterjachten langer dan 15 m is de b:l-verhouding veelal groter dan 1 : 3 b.v. *Dolfijn* lang 17,5 m, breed 4,95 m, b:l = 1:3,5.

Zolang het een rond schip blijft, is tegen deze verlenging geen bezwaar, doch persoonlijk heb ik wel bezwaar tegen de benaming „Lemsteraak“ voor een schip met een recht middenschip. Misschien is de betiteling „boeieraak“ (*Brandeman*, *Halley*) voor dergelijke schepen gebruikelijk, maar de verbinding boeier- en aak kan ik toch niet wel rijmen.

Eigenschappen

De *Lemsteraak*-vorm kenmerkt zich door een bijzonder goede zeewaardigheid, gepaard aan zeer goede zeileigenschappen. Zijn zeewaardigheid dankt dit scheepstype aan het grote volume van het voorschip, de sterk vallende kop, de eivorm van de waterlijnen en de overige op zeegang afgestemde lijnen.

De *Lemsteraak* is naar verhouding minder breed en over haar gehele lengte gerekend minder stijf dan een boeier. Haar aanvangsstabiliteit zal dus wat kleiner zijn en dientengevolge zal de

Lemsteraak wat sneller en verder overhangen voor zij haar evenwicht heeft gevonden. Daar staat echter tegenover, dat althans het *Lemsterjacht* zodanig geballast kan worden, dat het onkenterbaar wordt.

De heer H. Kersken Hzn, die de bekende Lemsterjachten *Schollevaer* en *Schollevaer II* ontwierp voor de heer Bruynzeel, besteedde ook aan de kwestie van de aanvangsstabiliteit bijzondere aandacht, evenals aan de vorm van het onderwaterschip, dat bij de *Schollevaer II* gepiekt is en een van voor naar achteren doorlopende keelbak toont. Zie tekeningen in „De Zeilsport“.

De afmetingen van de *Schollevaer II* zijn: lengte over dek 13,85 m, breedte 4,35 m, diepgang 0,97 m; b:l = 3,25.

Ter vergelijking volgen hieronder de gegevens van de eertijds vermaarde drie Lemsterjachten *Salamander*, *Wulp* en *Onrust* en het grootste Lemsterjacht *Dolfijn*, alle gebouwd bij de Gebr. De Boer te Lemmer. (Zie staatje onderaan de blz.)

Dit zijn natuurlijk grote en betrekkelijk zware schepen, die een paar sterke mannen nodig hebben om roer en zeilen behoorlijk te bedienen. Zo voert de *Onrust* met alles bij 150 m² doek.

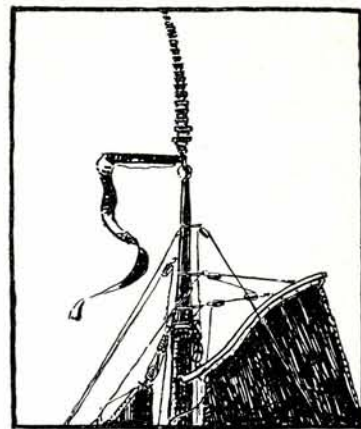
Men kan echter met het *Lemsteraak*-type alle kanten uit. Wellicht het beste voorbeeld van wat met de *Lemsteraak*-vorm zelfs bij bescheiden afmetingen te bereiken is, geeft de welbekende *Orion*, tot voor kort eigendom van Mr. A. Blussé van Oud-Alblas, en thans onder de naam *Antje* van de heer J. D. Wilton, eveneens te Rotterdam.

Dit ijzeren Lemsterjachtje van 8,6 m lengte werd in 1907 bij de Gebr. De Boer gebouwd. De heer Blussé zeilde er vele jaren mee, met allerlei weer en vooral op de Zuidhollandse en Zeeuwse stromen. Juist de bijzondere vorm maakt kennelijk, dat dit vrij kleine scheepje, ook bij flinke zeegang, behoorlijk doorzet. Het is waakzaam en heeft evenals haar grote zusters altijd de neiging om naar voren te lopen, zelfs als men probeert bij te leggen. Dit voorbeeld bewijst wel, dat de *Lemsteraak* zich ook beneden de 10 m lengte laat verkleinen zonder haar goede eigenschappen te verliezen. Bij een botter moet men dit niet proberen, die moet gewicht en lengte hebben om door te zetten.

Conclusie

Zo behoort dan de *Lemsteraak* in haar eigenschappen en lijnenspel tot de beste en fraaiste scheepsvormen, welke Neerlands rijk gevarieerde zeilvloot biedt. Geboren in Friesland en aan de oude Zuiderzee, vond zij niet alleen snel haar weg in haar eigen omgeving, doch tevens, als geen ander Zuiderzeeschip, veroverde zij een eigen plaats onder de Zeeuwse vissersschepen.

Dat de *Lemsteraak*-vorm ook het hart van de rasechte jachtzeilers zou winnen,



lag voor de hand. Merkwaardig is daarbij te constateren, dat de *Lemsteraak* op Neerlands meren en binnenwateren niet de indruk wekt van de verdwalde zee-kakelobbus, zoals de botter, de hoogaars en andere zeevissersvaartuigen als regel wel doen. Misschien komt dit, doordat haar grootmoeder van de Friese meren stamde, misschien doordat de *Lemsteraak* zich beter dan de andere houten vissersvaartuigen leende tot staalbouw.

Bij al deze opvallende charmes mogen wij niet vergeten, dat wel haast geen ander scheepstype zo uiterst gevoelig is voor het zuivere samenspel van haar lijnen, van steven tot steven, van boeisels en berghout, van zeeg en van huidgangen, van mast, tuig en zeilen. Het is daarom goed, dat de Technische Commissie van het „Comité Varend Nederland“ terugging naar de bron en aan de kleinzoon van Pier de Boer opdracht gaf het ontwerp te tekenen.

Moge aldus uit 80-jarige ervaring de ideale synthese worden benaderd van schone lijnen, zeewaardigheid, zeileigenschappen en handelbaarheid bij redelijk comfort, die varend Nederland voor ogen zweeft als een passend geschenk voor onze Kroonprinses. Dat de „Vrienden van het Ronde- en Platbodemjacht“ met bijzondere vreugde kennis namen van de keuze van Prinses Beatrix zal niemand verwonderen, die het streven van onze Stichting kent.

C. J. W. VAN WANING.

N.B. De historische en andere feitelijke gegevens voor dit artikel zijn slechts voor een klein deel verkregen uit gedrukte bronnen. Overigens voor een belangrijk deel van de „beheerder van het Stamboek“, de heer F. G. Spits, van de heren A. de Boer en T. H. de Rook te Lemmer, van de heren H. Kersken Hzn. te Kudelstaart, W. H. de Vos te Dordrecht en J. K. Gipon te Rotterdam.

Wanneer ik deze namen met erkentelijkheid vermeld, betekent dit geenszins, dat iemand anders dan ondergetekende mede verantwoordelijk is voor de inhoud van dit artikel, dat op verscheidene punten alleen de persoonlijke visie van de schrijver geeft. v. W.

De Uitzicht

De Koninklijk Norsk Seilforening houdt haar internationale zeilwedstrijden van 5 tot 8 juli o.a. in de Drakenklasse. Het adres voor informatie en inschrijving is Fridjof Nansens Plass 9, Oslo.

	Eigenaar	W.M.	l×b×d	Bouwjaar	b:l
Salamander	(in 1926) R. v. d. Arend, Rotterdam	W.M.12.8 O A 27	14.92× 4.70×1.00	1911	3.2
Wulp	(in 1926) J. M. Hofman, Rotterdam	W.M.12.4 O A 13	14.85× 4.85×0.90	1912	3.05
Onrust	(1915 tot heden) W. H. de Vos, Dordrecht	W.M.13.1 O A 3	15×4.50× 1.10	1915	3.35
Dolfijn	(in 1930) M. Sanders, A. dam	O A 2	17.5×4.95	1935 (?)	3.5