



Als De Lachende Beer onder Duitse vlag.

Scheepsstempel als logo.



De veelbewogen lotgevallen van de Lemsteraak *Alcedo* deel 1

Alcedo is een grote Lemsteraak uit 1927, die in 1996 in zeer slechte staat werd aangekocht. Na een ingrijpende restauratie, die maar liefst twaalf jaar duurde, werden de afgelopen jaren reizen gemaakt naar onder meer de Scilly-eilanden, Noorwegen, Griekenland en Turkije. Maar ook daarvoor maakte het schip al een en ander mee.

Tekst: Fred Koch

Al vijftien jaar zeilden we met de familie – twee ouders en vijf kinderen met aanhang – op een origineel skûtsje op de binnenwateren en de Nederlandse en Duitse Waddenzee. We genoten van het droogvallen op de Waddenzee en het ontdekken van kleine slootjes in de Weerribben, die nauwelijks breder waren dan het schip. We bezochten uithoeken als Eenum en genoten van de mogelijkheden die het schip bood met zijn geringe doorvaarthoogte van 2,20 meter en de geringe diepgang van 0,6

meter. Tegenover deze voordelen stonden de nadelen van een stahoogte – of liever gezegd kruiphoogte – van 1,30 meter onder de luikenkap en een geringe zeewaardigheid. Toen we dan ook een reis maakten op de Oostzee en het eiland Fünen rondten bij slecht weer, realiseerden we ons dat we moesten kiezen: of een anderschip of geen zeilreizen buitengaats meer. We begonnen om ons heen te kijken naar andere schepen met andere mogelijkheden, maar tegelijkertijd wilden we nog geen



De mooi gelijnde kop gefotografeerd tijdens transport.

afstand doen van ons vertrouwde schip. Voor velen vast een bekend fenomeen. Met deze achtergrond gingen we een keer kijken naar een grote Lemsteraak. Toen mijn

vrouw en ik aan boord stapten, waarschuwde de werfbaas ons dat we vooral niet door het vlak moesten trappen. Maar wat was het een prachtig schip! Een mooie vorm met zijn brede dekplanken en zijn prachtige kop. Zelden zagen we een Lemsteraak met zo'n mooi gelijkende kop. Kort en goed, wij én het schip waren verkocht!

Bouw en ontwerp

Een vreemde eend in de bijt kan *Alcedo* wel worden genoemd. Het schip heeft namelijk twee masten, een midzwaard én zijswaarden. Het was gebouwd in 1927 bij de werf Akerboom in Boskoop, waar ook de bekende Lemsteraken *Wielewaal/Vrouwe Marie* en *Annie Lavina* werden gebouwd. Toen was *Alcedo* nog niet voorzien van midzwaard en bezaan. Het schip was een ontwerp van D. Zijlstra, een



Alcedo

Alcedo is Latijn voor ijsvogel. Een legende leert dat de ijsvogel zijn nest op het water bouwde en dat de goden tijdens de broedtijd voor rustig weer zorgden; een geruststellende gedachte dat de goden de *alcedo* gunstig gezind zijn. Zoals vaak met legenden berust het verhaal niet op waarheid. Een ijsvogel bouwt zijn nest helemaal niet op het water, maar vaak in zandige oevers. Van *alcedo* is het Latijnse woord '*alcedonia*' afgeleid, dat windstilte betekent. Een minder gunstig verschijnsel voor een zeilschip.



Klik met ijsvogel.



Voor aankoopinspectie op de werf van Stofberg.

**TE KOOP
AANGEBODEN:**



DE BEKENDE

LEMMERBOEIERAAK „ALCEDO”

Als jacht gebouwd door Akerboom Boskoop geheel van staal met teakhouten dekken. Afmetingen: 17x5x1,40 meter. Zeiloppervlak: ± 150 m² - kits getuigd. Behalve zijswaarden tevens ophaalbaar midzwaard van dek af met winch bedienbaar.

Indelingsplan: beschikbaar op aanvraag.
Machineriekamer: 6 cil. Perkins diesel 100 pk met hydraulische koppeling, 1 cil. 6 pk. Rustondiesel met generator. Nikkelstaal licht batterijen 27 cellen. Lood start batterijen 12 cellen. Brandstofcap.: 800 liter. Watercap.: 1700 liter. Alle denkbare nautische instrumenten aanwezig. Volgboot met buitenboordmotor. Alles in bijzonder goede staat. Zeldzaam mooi schip. Huidige ligplaats Toulon jachthaven, Zuid-Frankrijk. Foto's indelingsplan en andere gegevens verkrijgbaar. Brieven onder nr. WK 5-10. Postbus 42, Schiedam.

Advertentie uit *Waterkampioen* van 03/02/1965

bekende scheepsontwerper uit die jaren die ook de Lemsteraak *De Brandeman* had getekend. Het schip was in opdracht van E.H. Vinke uit Rotterdam als jacht gebouwd en kreeg als thuishaven de Koninklijke Rotterdamse Roei- en Zeilvereniging 'De Maas'. Met een lengte van 17,05 meter was *Alcedo* een voor die tijd uitzonderlijk grote aak. Andere grote Lemsteraken uit die periode zijn *De Oude Neel* (17,88 m) en *de Trekvogel* (17,54 m), gebouwd in respectievelijk 1911 en 1913. Voorafgaande aan de bouw van de huidige *Alcedo* had de werf van Akerboom in 1918, eveneens in opdracht van Vinke, een kleinere Lemsteraak gebouwd, *Alcedo* – de huidige *Vrouwe Egbertje*. Deze was 12,67 meter lang en ook naar een ontwerp van Zijlstra. Er schijnt een discussie te zijn geweest of Zijlstra het ontwerp gepikt had van de toentertijd eveneens bekende platbodemontwerper H. Kersken.

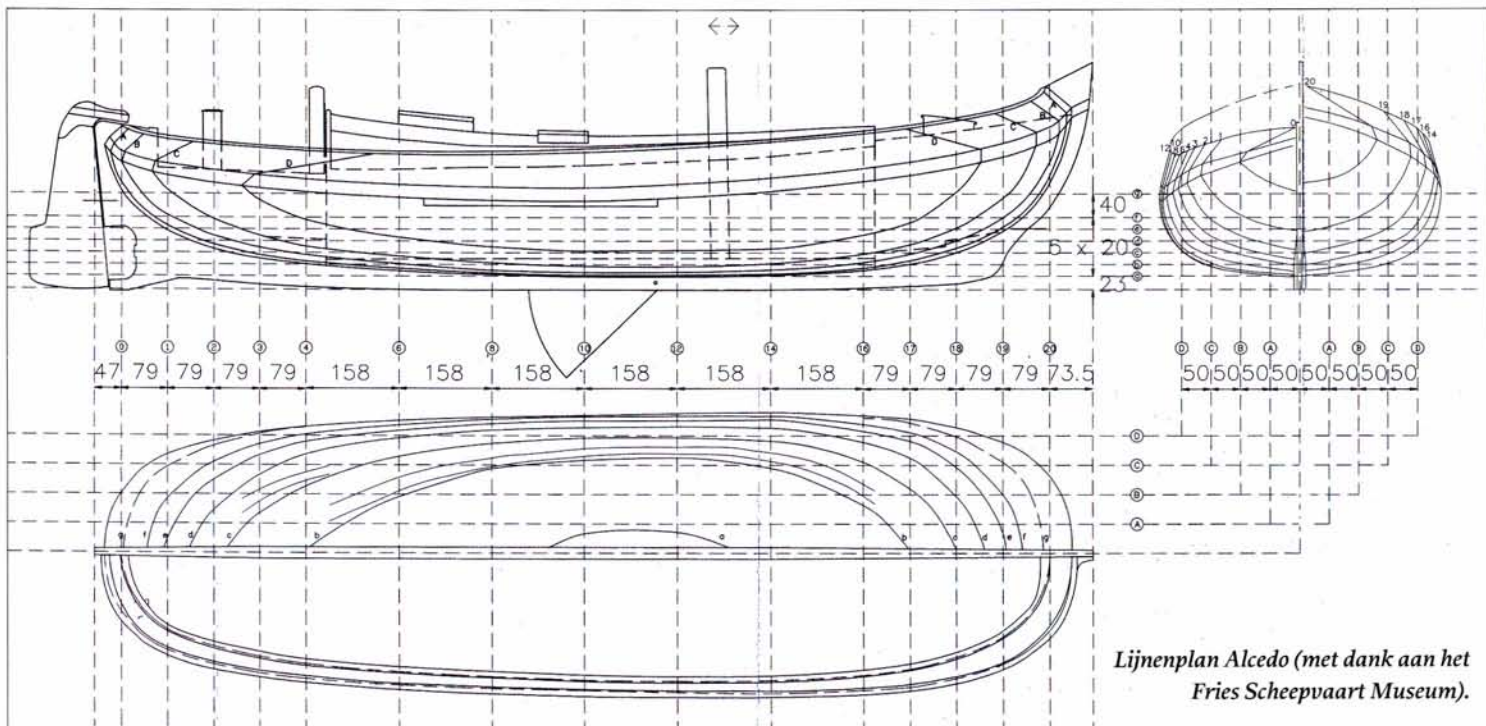
Lotgevallen

Vanaf de tewaterlating in 1927 tot 1963 bleef het schip in het bezit van de familie Vinke. Na

het overlijden van Vinke senior heeft zijn zoon het schip na de Tweede Wereldoorlog grondig laten verbouwen. In 1951 bood de familie Vinke het schip te koop aan (*Waterkampioen* 1951, blz. 167). Pas in 1963 werd het schip verkocht aan C. Sol, die er in 1963 een hypotheek op nam van 90.000 gulden. In 1964 veranderde Sol de teboekstelling van het schip in het scheepskadaster van een binnenvaartschip naar een zeeschip en werd het brandmerk 268 B LEID 1927 vervangen door het huidige brandmerk 1865 Z LEID 1964. Sol heeft er ook op de Middellandse Zee mee gevaren met Toulon, Zuid-Frankrijk, als thuishaven. Na enkele jaren, om precies te zijn in 1966, werd *Alcedo* verkocht aan P.J. Zwart, die de naam veranderde in *De Lachende Beer*. De familie Zwart heeft negentien jaar met het schip gevaren. Met een beroepsschipper aan boord werden er onder andere overzeese reizen mee gemaakt. Het schip werd overgenomen door de zoon van Zwart. Hij voer veel op de Middellandse Zee. Met moeite heeft Zwart junior het schip buiten een faillissement weten te houden, waarna het schip ook permanent werd bewoond. Na het overlijden van Zwart in 1981 hebben de erfgenamen het schip proberen te verkopen. Het duurde vier jaar. Ondertussen werd er niet veel meer mee gezeild, maar wel werden er feestjes op gevierd. Het schip werd steeds meer verwaarloosd en op een gegeven moment is het op de Kaag zelfs gezonken.

Onder de indruk

In 1985 werd het schip verkocht aan een Duitser, R.D. Köhn. Het schip werd bij de werf van Stofberg in Enkhuizen gestald. Na een goede onderhoudsbeurt, waaronder het aanbrennen van dubbelingen op het onderwaterschip en een nieuwe betimmering in het vooronder, werd er veel op de Noordzee gezeild, ook met slecht weer. Door omstandigheden gedwongen, moest Köhn het schip in 1996 verkopen. Het was duidelijk dat hij met hart en ziel verkocht was aan het schip; het kostte hem veel moeite er afstand van te doen. Dat de dubbelingen slechts lapmiddelen waren, werd pas



Lijnenplan van Alcedo

De gegevens voor het lijnenplan zijn bij de aanvang van de laatste restauratie in 1998 opgemeten en getekend. De gebruikte handleiding is het boekwerkje *Het opmeten en tekenen van klassieke jachten*, door W.H. Fortuin. Hierin staat praktisch beschreven hoe dit ambachtelijk te doen zonder gebruik te maken van laserapparatuur, theodolieten en computers. Met behulp van een eenvoudig slangenwaterpas – een lange, doorzichtige slang gevuld met water – wordt gemeten onder welke hoek het schip voor- of achterover helt. Vervolgens heb ik 21 dwarsdoorsneden met een onderlinge afstand van 79 centimeter uitgezet. In het boekje van Fortuin wordt beschreven hoe men het schip met eenvoudig gereedschap – schietlood, meetlint, zweephaak en waterpas – en een zelf te maken opstelling opmeet en daarna tekent.

Op bijgaand lijnenplan is te zien hoe mooi de opbouw de lijn van het potdeksel volgt en aan de achterkant met een fraaie curve daar geleidelijk bovenuit komt. Het schip is gebouwd op een koker kielbalk van 20 x 20 centimeter, waardoor het schip twintig centimeter dieper steekt, te weten 1,25 meter, dan veel andere aken van deze grootte.

heer Köhn de makelaar onder druk dat hij zijn geld wel eens wilde zien en ik wilde dat de notaris eerst de tenaamstelling bij het kadaster regelde. Met enige moeite heeft de notaris een oude curator van het Verolme-faillissement gevonden, die bereid was een vrijwaring te schrijven. Pas toen kon de zaak helemaal worden afgehandeld.

Ombouw tot kits

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de zoon van Vinke, de eerste eigenaar, het schip grondig verbouwd, met als doel het schip zeewaardiger en handzamer te maken. Het plaatsen van een bezaanmast is in dit verband niet zo verwonderlijk. Vroeger, in de visserij, voeren de grotere zeegaande vissersschepen, zoals blazers, schokkers en Wierumeraken, ook met een bezaanmast. Om de eenvoudige reden dat de enorme grootzeilen en zware gieken van elf meter of langer op zee nauwelijks nog te hanteren waren. In het boek *Vissers van wad en gat* van S.J. van der Molen (1976) wordt de historie van de vissersvloot met kitstuigage uitgebreid besproken en gaat het veelal om schepen langer dan vijftien meter. In het begin van de vorige eeuw ging men steeds grotere schepen bouwen voor de visserij, waardoor men in verband met de handzaamheid van de tuigage met een kritische grens van maximaal vijftien meter werd geconfronteerd. Boven die grens waren de schepen met één mast niet meer hanteerbaar en diende een kitstuigage te worden aangebracht. Waarschijnlijk is *Alcedo* momenteel nog de enige Lemsteraak met een bezaan. In de eer-

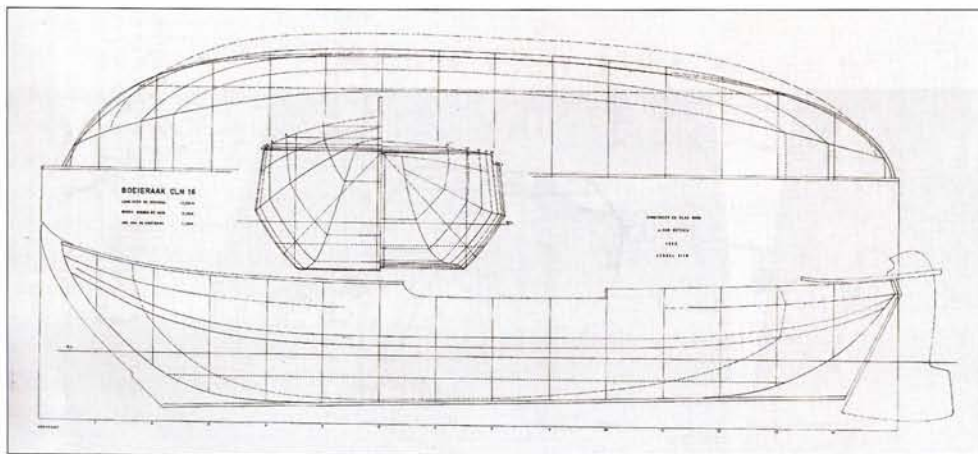
duidelijk bij de verkoop. De expert zei bij de keuring tegen mij: "Ditschip is in zo een slechte staat, u moet het maar niet kopen." Mijn vrouw en ik waren echter zo onder de indruk van de prachtige vorm en de stoere uitstraling dat we zijn advies naast ons neerlegden. Maar het was niet voor niets dat de familie Stofberg het tegen ons steeds had over *De Huilende Beer* in plaats van de *Lachende*. Inmiddels heeft het schip zijn oorspronkelijke naam *Alcedo* weer terug en slaat de in de klik uitgehouwen ijsvogel weer ergens op.

Overdrachtsproblemen

Wat was ik blij dat ik bij de koop alles via de notaris en het kadaster geregeld wilde hebben, want er kwam nog een flinke kink in de kabel. Na het geld te hebben overgemaakt naar de notaris vond de overdracht plaats. De notaris zou het schip kadastraal overschrij-

ven op onze naam, maar juist dat bleek niet zomaar mogelijk. Er rustte namelijk niet alleen nog een oude hypotheek op het schip, het schip stond bij het kadaster ook niet op de naam van Köhn, maar nog op die van P.J. Zwart, de vader van de vorige eigenaar. Köhn had het schip te goeder trouw gekocht en zich geen zorgen gemaakt over kadastrale overschrijving.

Dus moesten eerst de erven van Zwart opgezocht worden en zij moesten het kadaster toestemming geven. Maar dat bleek niet het grootste probleem. De hypotheek, dat was een ander verhaal. Het was de hypotheek van 90.000 gulden die Sol in 1963 op het schip had genomen. Deze hypotheek was verstrekt door de werf Verolme, die al lang geleden failliet was verklaard. De notaris, die geen ervaring met schepen had, vond het maar lastig en wilde zich ervan afmaken. Intussen zette de



Boeier, Boeieraak, Lemmerboeieraak, Lemmeraak of Lemsteraak?

Bij het verdiepen in de historie van het schip kwam ik bovenstaande soortnamen tegen voor één en hetzelfde type schip. In de *Watersport* (de voorganger van de *Waterkampioen*) van 1919, pagina 30 is, refererend aan *Alcedo 1*, sprake van zowel een boeier als een Lemsteraak. De verwarring wordt nog groter als Huitema in zijn monografie *Lemsteraak, van visserman tot jacht* (SSRP, 1977) de Lemsteraak *Breeboeg* beschrijft met een uitgesproken boeierkont, terwijl de kop iets van een aak heeft.

In 1927 en 1928 worden *Brandeman* en *Alcedo* boeieraakjachten genoemd (*Waterkampioen* 1927, blz. 189 en 1928, blz. 608). In het jubileumboek, uitgegeven in 1951 in het kader van het honderdjarig bestaan van de Koninklijke Roei- en Zeilvereniging 'De Maas', is *Alcedo* een Lemsteraak en ook Huitema heeft het in zijn publicatie *Lemsteraken, van visserman tot jacht* over een Lemsteraak. Als het schip in 1951 te koop wordt aangeboden, is het een lemmerboeieraak, de benaming die ook wordt gebruikt in de advertentie van 1965.

Een verduidelijking is te vinden in het boek *Ronde en Platbodemjachten* van Huitema (1970) en in het prachtige boek *De Boeier* van J. Vermeer (2004). In de vijftiende eeuw werd de naam boeier al gebruikt en was een verzamelnaam voor diverse scheepstypen en later ook voor grote ronde jachten. Om duidelijkheid te scheppen werd in 1915 een commissie in het leven geroepen die de definitie van een boeier moest formuleren. Toen daarna de naam boeier was toegewezen aan schepen met specifieke kenmerken, kwamen de namen als boeieraak en dergelijke in gebruik, vooral in het westen van het land. Veel werven waar de echte boeiers werden gebouwd, bouwden later ook Lemsteraken en er zullen daardoor vast wel boeierkenmerken zijn terug te vinden in de Lemsteraken. Volgens mij voldeden de meeste schepen met de typeaanduidingen die in de titel zijn gegeven, met uitzondering van de boeier, aan de criteria voor Lemsteraken.

Het is goed dat de naam boeieraak tegenwoordig niet meer wordt gebruikt voor deze schepen, want in de Belgische en Zeeuwse literatuur wordt onder de boeieraak een heel ander type schip verstaan. Zoals beschreven is in *Schepen op de Schelde* van M. Seghers en R. de Bock (1967) en in *Zeeuwse vissersschepen van de Ooster- en Westerschelde* van J. van Beylen (1964) wordt met een boeieraak bedoeld een schip als aangegeven op bijgaande tekening van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen. Wel iets heel anders als wat wij in Holland en Friesland onder een Lemsteraak verstaan.

ste helft van de vorige eeuw voeren er meer, zoals *Rommerswaal* (zie *Waterkampioen* 1928, blz. 949) en *Maria* (zie *Waterkampioen* 1927, blz. 441). *Rommerswaal* is de huidige *Witte Walvis* (zie *SdZ* 1996.4, blz. 29). Voor een Spaanse opdrachtgever schijnt er zelfs een Lemsteraak te zijn gebouwd die oorspronkelijk als kits was ontworpen.

Over *Rommerswaal* van 16,12 meter schreef de eigenaar: '...het schip met zijn enorme grootzeil en de zeer lange giek niet met hem en een schipper onder de knie te hebben, terwijl reventen geen pretje was. Het zware schootblok

brak herhaaldelijk en dikwijls raakte de schoot onklaar'. Verder vertelt hij dat het kitstuig de bediening van het schip zeer heeft vergemakkelijkt en dat het schip veel lichter stuurt, zodat er zonder bezwaar met hem en eenschipper mee kan worden gevaren. 'Zowel onder het volle tuig als onder fok en grootzeil of onder gereefde fok en bezaan ligt het vaartuig goed en weigert het nooit overstag te gaan', aldus de eigenaar van *Rommerswaal*.

Midzwaard

De plaatsing van het midzwaard is ook een voor de hand liggende aanpassing. Er is niet

Lijnenplan Boeieraak Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen.

voor niets de spreuk: "Een schip met een zwaard is op zee niks waard". In het boek *High and Dry* van Antonia Hunt (1988) wordt beschreven hoe in december 1951 tijdens een zware sneeuwstorm op zee ten zuiden van het eiland Wight de beide zijzwaarden van de vijftien meter lange boeieraak *Elsa* werden verspeeld. Door hoge golven op zee slaan de zwaarden met grote kracht tegen het schip, waardoor ze op de strijklamp breken. In het boek *Veenkoloniale Zeevaart* van W. van Koldam e.a. (1979) staat op pagina 34 zelfs een ontwerp van een schoeneraak met een midzwaard. Het installeren van een midzwaard is constructief een veel grotere ingreep dan het plaatsen van een bezaan, terwijl men van buiten geen enkele verandering ziet als de zijzwaarden ook operationeel blijven, zoals bij *Alcedo*. Het grote voordeel is dat er bij zwaar weer op zee toch een zwaard kan worden gestoken en er met het door de wind gaan geen zwaard verwisseld hoeft te worden. Toch hebben zijzwaarden ook een belangrijk voordeel in vergelijking met een midzwaard. Dankzij het 'vleugelprofiel' en het 'toespoor' kan met zijzwaarden hoger aan de wind worden gezeild.

Nog zeevaardiger

Twee andere veranderingen die tijdens de vorige verbouwing plaatsvonden om de zeevaardigheid te verbeteren, waren het verhogen van de kuipvloer met dertig centimeter en de vervanging van het helmhout door een stuurrad met hydraulische overbrenging. Het verhogen van de kuipvloer maakte het mogelijk om net boven het berghout aan elke kant een groot spuideksel te maken, waardoor het water van een golf die in de kuip komt, snel wordt geloosd. Het nut werd bewezen toen een golf op open zee met windvlagen van tien Beaufort niet onder het schip door ging, maar er dwars overheen rolde. De kuip stond vol, maar binnen een minuut was het water weg; zo snel dat er nauwelijks water door de kieren van de kajuitdeur naar binnen was gekomen. Bijkomend voordeel is dat er een ruimere machinekamer is die veel veiliger en toegankelijker is tijdens zwaar weer. Het voordeel van een hydraulisch bediend stuurwerk is duidelijk. De enorme krachten die tijdens een onrustige zee met hoge golven via het helmhout handmatig (en dus met het volle lichaamsgewicht) moeten worden opgevangen, kun je nu bij wijze van spreken met de pink in bedwang houden. 

(wordt vervolgd)