



Van den Berg-aak

TEAM VAN SPECIALISTEN BOUWT NIEUWE 16 M LEMSTERAAK

Onlangs werden we uitgenodigd om met een nieuwe, in Lemmer gebouwde, 16 m Lemsteraak, te komen zeilen. De *Vrouwe Cornelia* van trotse eigenaar Cees Busker en zijn vrouw Corrie was niet alleen een beauty om te zien, maar ze zeilde ook heerlijk. Het schip werd gebouwd door v.o.f. R.J. van den Berg die deze Lemsteraak, in nauwe samenwerking met enkele andere bedrijven, opleverde. Nu het lijkt alsof er alleen nog maar Lemsteraken worden gebouwd, leek het de moeite waard om - behalve op dit nieuwe schip in te gaan - ook even in de historie te duiken.

Toen Eeltje Holtrop v.d. Zee in 1898 de houten Lemsteraak - de *Zevija* (64 VB) - bouwde en De Boer in 1900 volgde met ijzeren aken, was dat het begin van een nieuw scheepstype. Pas in 1907 werden de eerste aken door De Boer als jacht gebouwd. In de loop der jaren zijn heel wat visserman-aken omgebouwd tot jacht. Voor zover we kunnen nagaan, varen vele, van de circa vijftig tot 1930 gebouwde Lemsteraken, nog steeds. In de crisisjaren, oorlogsjaren en in de wederopbouw tijd was er noch geld, noch animo om nieuwe Lemsteraken te bouwen.

In de nieuwe Schepenlijst van de SSRP tellen we nog 2 aken uit 1930, daarna zien we tot 1968 maar 11 nieuw gebouwde schepen. Vanaf 1969 tot het oprichten van Spiegel der Zeilvaart in 1977 zien we het aantal sterk oplopen en gemiddeld worden er zo'n



Overzicht van voor naar achter over het teakhouten dek. Op de giek lieren voor uithaler en smeerreep.

acht nieuwe Lemsteraken per jaar opgeleverd. Het volgende jaar, 1978, is zelfs een topjaar met 15 nieuwe aken. Daarna zakt het aantal nieuw gebouwde aken weer wat af tot 1987. Het jaar dat André Hoek drie aken laat slepen in de sleeptank. Dat zet een ontwikkeling in de gang die nog steeds doorgaat. Maar wat was de oorzaak van het eigenlijke begin?

EERSTE SERIE LEMSTERAKEN

Een voorzichtige conclusie voert ons naar Joop de Goede (76), die van 1964-1972 eigenaar was van de 16 m lange Lemsteraak *Zeemeeuw*. In 1972 verkocht hij zijn schip aan Tim van Rootseelaar die het tot *Groote Beer* omdoopte. Daarna liet De Goede drie nieuwe 16 meter Lemsteraken op de werf van Schouten in Muiden bouwen.

Aan die *Zeemeeuw* zit een apart verhaal vast. De aak was in 1930 als directievaartuig voor het district Zeeland gebouwd op de werf van Schouten in Muiden. Nadat het in de oorlog in Goes was getroffen door een bom, werd het omgebouwd voor de visserij en er kwam een stuurhuisje op. De Goede zag het schip en was direct verliefd op de mooie lijnen. Hij kocht het zo gauw het kon en verbouwde het schip tot een fraai jacht. Er werden veel tochten tot in Zuid-Engeland en Zweden mee gemaakt. Om het slingeren in zegang te verminderen kreeg het schip behalve de kiel van 20 x 20 cm, ook kimkielen. Dat was op zee fantastisch. Later is alles, mede door de klassenvoorschriften, weer gesloopt.

Omdat De Goede met vrouw en twee kinderen zeilde, wilde hij alles praktisch en weinig onderhoud vergend. Er kwamen lieren op, bolders werden van rvs gemaakt en gerepareld, ook het mastbeslag zag er uit als gegalvaniseerd ijzer, maar was van rvs. Behalve toertochten zeilde De Goede ook veel wedstrijden. "Je zeilde o.m. tegen *De Groene Draeck*. Bij een 24-uurs race stond de koningin de hele nacht aan het roer, ze was een felle." Daarna heeft de *Groote Beer*, onder schipper/eigenaar Tim van Rootseelaar vele veranderingen ondergaan om de snelheid te verhogen. Tim is ook een man die niets te dol is. Hij was de eerste met langere masten, hogere tuigen, nieuwe zwaarden, alle naar ontwerp van André Hoek. Het kon zo gek niet zijn of Tim probeerde het uit om te kijken of het schip nog sneller of hoger ging varen.

LEMSTERAAK IN TEKENING

Terug naar de nieuwe aken. Op de werf van Schouten in Muiden werd de *Zeemeeuw* door Henk Lunstroom opgemeten. Bij het uitstroken van de tekeningen liet De Goede de kop 17 cm hoger maken. Dat had het schip net nodig. Voor de werf

Schouten, waar indertijd zo'n 70 tot tachtig Portugese vaklui werkten, was één schip eigenlijk een te kleine opdracht. De Goede bestelde drie casco's tegelijk. Nadat hij in één aak zelf zes jaar had gezeild, verkocht hij het schip aan Joep Jonk die het de *Kaatje van Sassem* doopte. De andere werd *Het Bruine Leven* en de derde is de later door Stofberg afgebouwde *Wadwaai*, weer naar tekeningen van Lunstroom. Een vierde aak werd in 1978 bij De Rietpol in Spaarndam gebouwd en zeilt nu rond als de *Charlotte II*.

CEES BUSKER

Cees Busker vaart al zijn hele leven. Nadat hij een 11,20 m Blom-aak en een 14.00 m Blom-aak had gehad, verkocht hij zijn laatste schip aan Joop Braakhekke. Elk schip droeg de naam van zijn vrouw Corrie. Zo gingen telkens de naamborden *Vrouwe Cornelia* mee alsmede de roerklik. Corrie is een echte schippersdochter die als kind nog op de tjalk van haar ouders meevoer. Cees zijn vader had een skûtsje waarop met vijf kleine kinderen gezeild werd. Samen met zijn broers bouwde Cees een grondverwerkingsbedrijf met natte en droge waterbouw op en in een later stadium een bouwbedrijf voor tijdelijke bebouwing met o.a. loodsen, keten en units.

Op zijn vijftigste verkocht hij zijn bedrijf en wilde een schip waarop hij met zijn vrouw langere tijd kon verblijven.

Hij had nog steeds contact met Joop de Goede en kocht de tekeningen die deze indertijd door Henk Lunstroom van de *Zeemeeuw* had laten maken. De opdracht ging naar zijn vroegere overbuurman in Lemmer - die hij al 28 jaar kent - Rein van den Berg.

Rein's overgrootvader vestigde zich in de 19e eeuw als kachelsmid en koperslager in Lemmer. Aanvankelijk was het bedrijf helemaal gericht op de beroepsvaart. Het was commercieel erg handig dat de smederij, mastenmakerij en de zeilmakerij vlak bij elkaar zaten. De laatste jaren werden er veel charterschepen op/omgebouwd. Sinds ze in de zomer van 1998 een nieuw pand hebben gebouwd, kunnen er nu grote jachten binnen worden (af)gebouwd. Het was voor Rein en zijn mannen een echte uitdaging: een nieuwe Lemsteraak van 16 meter bouwen.

In overleg met Cees Busker bepaalde Rein waar hij het ontwerp wilde aanpassen. Ze spraken met ontwerper Dick Boon, directeur van Vripack Yachting die op dit moment twee grote 19,30 meter lange, klassieke motorjachten op de werf in afbouwfase heeft. Dick had na enkele schouwen en schokkers in het verleden zich meer met grote Doggersbanken en andere luxe motorkruisers beziggehouden. Hij vond het leuk de tekeningen op de computer over te zetten en de gevraagde aanpassingen - wat schraler in kop en kont - aan het onderwaterschip te maken. Uiteindelijk werd de waterverplaatsing wat kleiner en de prismatische coëfficiënt werd van 0,65 op 0,61 gebracht. Veel werk maakte Dick Boon van het verloop van de gangen. Dat was een tijdrovende klus, zelfs op de computer. Hij vertelde dat je met een lijnenplan nooit langer dan een middag tot drie werkdagen bezig was. Dit lijnenplan kostte hem drie weken voordat hij tevreden was.

Daarna werden er snij-files gemaakt zodat alle onderdelen op de millimeter nauwkeurig vanaf een snijbedrijf in Joure konden worden afgeleverd. Voor de CE-normering werden alle berekeningen en gedetailleerde tekeningenpakketten gemaakt. In december 1999 werd begonnen met de bouw van het casco. In augustus 2000 was het casco klaar en kon gestart worden met de betimmering. Rein's broers, Henk en Sjaak runnen, naast de werf van Rein, het bedrijf Aquamar. Behalve een complete timmerafdeling is er ook een afdeling voor hardhouten constructies en handelt het bedrijf in hardhout.

In SdZ 1998.5 liet Henk zich al ontvallen dat hij zo dolgraag een Lemsteraak zou willen intimmeren. Hij kreeg de kans in 2000



De stuurman heeft een goed uitzicht over het schip (en wat er voor vaart). Let op het fraaie timmerwerk.

toen hij een 16 meter Blom-aak in vissermanuitvoering voor Ron Goemans mocht betimmeren. Nu kwam de kans voor een luxe Lemsteraak met kajuit! Inmiddels zijn er al weer vervolgoopdrachten. Zelfs Willem Dörr van het grote, gelijknamige scheepstimmerbedrijf in Lemmer was goed te spreken over het eindproduct.

BEDIENINGSGEMAK

Omdat Cees Busker ook samen met zijn vrouw zeilt, moest alles gemakkelijk te bedienen zijn. Zo zijn de vallieren, de grootschooten en de fokkenschootlieren hydraulisch uitgevoerd. Ook de zwaardvallieren worden hydraulisch bediend. Met een rode knop op het instrumentenconsole zijn alle hydraulische functies, in geval van calamiteiten, met één druk te stoppen. Uiteraard kunnen alle lieren ook met de hand worden bediend. Alle lieren werden geleverd door LV Jachttechniek, terwijl Van der Velden uit Drachten de hydrauliek verzorgde. Het was inderdaad een heel apart gevoel toen het grootzeil, met de voet op een drukknop in het dek, langs de mast omhoog ging. De fok en kluiver volgden moeiteloos. Het laatste stukje werd door Rein met handbediening doorgezet. Na wat trimmen liepen we - bij een windkrachtje 2, al direct 7 knopen op een ruime koers. Bij halve wind (7,5 knoop) werd de snelheid 6 knopen.

INTERIEUR

Vanuit de zeer ruime kuip met een grote stuurstand en bedieningsconsole, komen we via een naar binnendraaiende deur in de kajuit. Aan bb is een U-vormige kombuis met behalve een koelkast en koelbox ook een magnetron. Als er elektrisch wordt gekookt, of als er kracht voor de lieren nodig is, springt automatisch een Whisper generator aan. Een zeer stille Stirling motor

De vallieren zijn zowel hydraulisch, met een zwengelwiel en als met een lierhendel te bedienen.



De 'Vrouwe Cornelia' stuift er, zelfs met een licht briesje, aan de wind van door.



Op het grote stuurconsole zijn alle meters (nog niet aangesloten ten tijde van de proefvaart) en de knoppen voor zwaardlieren en schootlieren. Met de rode knop kunnen alle hydraulische systemen direct worden gestopt.

die, behalve voor het koken en de verdere elektrische voorzieningen, ook de boiler van warm water voorziet en het koelwater van de motor voedt tevens de radiatoren. Er is ook nog een aparte elektrische verwarming.

Naast de kombuis is een U-vormige bank van waaraf TV kan worden gekeken. Aan sb zijn twee comfortabele fauteuils geplaatst (met de TV ertussen). Direct na de ingang aan sb is een kaartenhoek ("zonder bank of stoel want je gaat er toch niet zitten") en daardoor is er ook ruimte voor een oliegoedkast. Onder de fraaie tafel is een uitschuifbare, goed voorziene bar.

Naar voren komen we aan bakboord in een ruime eigenaarshut met toilet, wastafel en hangkast. Achter een paneeldeurtje zien we een stukje techniek dat zijn weerga niet kent. De mast is via een hydraulische cilinder en een zware ketting strijikbaar gemaakt. Het is niet mis, want de kracht op de ketting kan tot 28 ton! oplopen. (In enkele weken tijd was de mast al zes keer omlaag geweest om onderdelen aan te brengen). Onder de tweepersons kooi is een grote watertank. Aan stuurboord is een grote bergruimte voor de zeilen en er onder is weer een watertank. De twee tanks zijn goed voor 900 l drinkwater. Tevens is er een aparte douche met toilet voor de gasten. In het voorschip zijn twee ruime tweepersonshutten voor gasten. De kooien zijn extra breed en er is voldoende zitruimte. Tevens is hier een koekoek met een trap, zodat die tevens als nooduitgang kan worden gebruikt.

Voor de binnen en buitenbetimmering verwerkte Henk van den Berg zo'n vijf stammen teak. Voor de vloerdelen werd esdoorn gebruikt omdat het wat harder is en voor de plafonds werd red cedar toegepast. Alle plafonds werden wit geschilderd om het interieur licht te houden.

Inmiddels is er al heel wat met het schip gezeld. De zeilen zijn door M.F. de Vries uit Lemmer van 'handelbaar' doek gemaakt. Voor het grootzeil (94 m²) en de fok (48 m²) werd 480 grs doek gebruikt en voor de kluiver (32 m²) 450 grs doek. Alles in banen van 30 cm breed. De waterzeilen, zo'n 50 m² bracht Busker van zijn vorige schip mee. Uiteraard zijn het

hele lappen om met z'n tweeën op te doeken, maar als je dat je leven lang gewend bent, is het toch iets anders dan dat je er mee moet beginnen.

Het was een genoegen om een ochtend met de *Vrouw Cornelia* te zeilen. En, gezien de vele techniek aan boord, is het goed te horen dat alles naar behoren werkt. We wensen de familie Busker nog vele jaren plezier met het schip toe en hopen dat er meerdere opdrachten voor Van den Berg zullen volgen.

Tekst: Wim de Bruijn

Foto's: Theo Kampa

Afmetingen 16,00 x 5,00 x 1,10 m

Bouwer en toeleveranciers

v.o.f. R.J. van den Berg, Lemmer

Vripack Naval Architects, Sneek
Aquamar, Lemmer

Yme van der Meer, Sneek
Bouke Schuurmans, Lemmer
Van der Neut, Lemmer
M.F. de Vries, Lemmer

L.V. Jachttechniek
G. Ording
Peter Dijkstra, Sneek
Henk Overmars
Van der Velden, Drachten
Rozendal, Drachten

Hoofdaannemer, bouw casco en technische afbouw
Ontwerp, snijfiles
timmerwerk, interieur/exterieur (incl. zwaarden + roer)
Rondhouten
Zeilplan
Staan en lopend want
Zeilen en afdekkleedjes voor de lieren
Lieren, rails, sledes
Blokken
Schilder- en lakwerk
Elektrotechniek
Hydraulische systemen
Stoffering



De fraaie zeeglijn komt hier goed tot uitdrukking.

Het interieur van de salon. Links de U-vormige bank en rechts twee fauteuils.

