

# Dè Lemsteraak bestaat niet

Dirk Huizinga

Van alle traditionele ronde- en platbodempjachten was de Lemsteraak het enige type dat de afgelopen decennia voortdurend in de belangstelling stond bij ontwerpers die nieuwe ideeën uitwerkten om zo'n traditioneel scheepstype beter en sneller te laten zeilen. In het najaar van 2012 bracht uitgeverij Penn uit Leeuwarden het boek *Lemsteraak, trots der Zuiderzee* uit, onder redactie van Klaas Jansma en ondergetekende. In dat omvangrijke werk ligt het accent op deze moderne aken. Tijdens het vooronderzoek dat ik voor deze uitgave deed naar de Zuiderzeevisserij bij Lemmer en de ontwikkeling van de Lemster visaak en het Lemsteraakjacht, werd mij duidelijk, dat er geen vanzelfsprekende lijn loopt van de Lemster visaak naar het Lemsteraakjacht. De naam 'Lemsteraakjacht' raakte pas ingeburgerd, toen HKH Prinses Beatrix voor haar 18<sup>e</sup> verjaardag een jacht kreeg dat zo werd genoemd. Bij de scheepswerf van de Gebroeders De Boer in Lemmer is zelfs nooit een schip gebouwd dat door de opdrachtgever of door de bouwer Lemsteraak of Lemsteraakjacht werd genoemd. In de werfboeken van De Boer wordt gesproken over visaken, over plezieraken, boeiers, pleziervaartuigen en Lemsterjachten.

Bij mijn onderzoek naar deze plezieraken ontdekte ik, dat veel Lemsteraakjachten van oorsprong niets te maken hebben met visaken. De meeste grote aakjachten van voor de oorlog zijn ontworpen als boeier en werden daarom tijdens en na de bouw gewoon 'boeier' of 'boeieraak' genoemd. Pas in de jaren zestig zijn we al dit soort schepen Lemsteraak gaan noemen.

Vanaf 1980 kwam in akenland een nieuwe ontwikkeling op gang. Jonge ontwerpers probeerden met moderne middelen Lemsteraken te ontwerpen die sneller en beter moesten zeilen dan al hun voorgangers. Die ontwikkeling heeft een voorlopig eindpunt bereikt met de meest innovatieve Lemsteraak van dit moment: de 'Buikschuiver 2' uit 2012. Een aak die een uitwerking is van de al even revolutionaire 'Warber' die een jaar eerder voor veel commotie zorgde onder de eigenaren van grote Lemsteraken. Die vroegen zich af of deze schepen wel echte Lemsteraken waren. Hoe ver kon een ontwerper gaan zonder af te wijken van de normen die de Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodempjachten (SSRP) had opgesteld voor dit scheepstype ?

## Lemsteraakjachten van voor de Tweede Wereldoorlog

Spelevaren was rond 1900 iets voor de maatschappelijke bovenlaag. Gewone mensen wèrkten om in leven te blijven. Vrije tijd bestond voor hen niet, werkloosheid wel. In de klassenmaatschappij aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw waren

het leden van de hogere burgerij, geslaagde zakenlieden, artsen, notarissen, rechters en advocaten die zich een speeljacht konden veroorloven. Ook burgemeesters, veelal van adellijke afkomst, zeilden in fraaie jachten, waarbij in Friesland de boeier voor hun een favoriet schip was.

In de vroege 20<sup>e</sup> eeuw werd duidelijk, dat schepen van die afmetingen beter van staalijzer gebouwd konden worden. Er verschenen vooral grote staalijzeren boeiers op het water, zoals 'het zeiljacht' Rommerswael in 1901, 'de boeier' Marva in 1917 en 'het Lemsterjacht' de Annie Lavinia in 1920.

In 1901 werd bij Croles in IJlst een groot 'zeiljacht' gebouwd, de Rommerswael, die de functie had van een boeier en die tegenwoordig als charter in gebruik is als de Lemsteraak 'De Witte Walvis'. Croles hield het zelf op een 'zeiljacht'. In 1899 had Croles al twee visaken gebouwd, de LE 170 en de LE 171. Die fungeerden niet als voorbeelden bij de bouw van het zeiljacht Rommerswael, dat vijf meter langer was dan de visaken. Die visaken kregen van Croles een heel andere vormgeving en werden heel anders getuigd dan het zeiljacht. Het zeiljacht werd als een grote tjalk getuigd met een relatief lange, rechte gaffel. Het zeiljacht en de visaken waren niet alleen in gebruik, maar ook qua ontwerp gewoon verschillende schepen.

Bij De Boer in Lemmer stond in 1906 een 'plezieraak' op stapel en in 1907 nog een 'plezieraakje' van heel bescheiden afmetingen. Dat waren plezierjachtjes met de vormen van een visaak. Een paar jaren later bouwde De Boer 'pleziervaartuigen model Lemsterjacht' die bijna een keer zo lang waren en die, anders dan die kleine 'plezieraakjes', qua lijnen niet duidelijk afgeleid waren van de visaken. Net als bij de Rommerswael van Croles waren de grote plezierjachten die De Boer bouwde schepen die qua vormgeving niet voortkwamen uit de visaken, maar gezien moeten worden als zelfstandige ontwerpen. In dezelfde periode werden op diverse werven in het land grote ronde jachten gebouwd van staalijzer, in verschillende afmetingen, die meestal 'boeiers' werden genoemd of 'boeieraken', 'boeieraakjachten' en zelfs een enkele keer 'Lemmerboeieraak'. Met die benamingen moest het karakter van het schip duidelijk worden. Het waren luxe schepen die op dit moment als 'Lemsteraak' geregistreerd staan.

Een werkschip als de visaak was in het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw, in de tijd van de klassenmaatschappij, natuurlijk ook niet het uitgangspunt of de inspiratiebron bij de bouw van een luxe boeier. Pas in de jaren zestig ontstond er bij een aantal zeilers een romantische retrobeweging. Zij zochten geen mooi jacht, maar een stoere werkschuit. In die jaren werden als jacht verbouwde visaken door deze idealisten teruggebracht naar hun originele vorm van visserman.

In 1920 bouwde Akerboom een groot stalen 'Lemsterjacht' ( de Annie Lavinia) dat helemaal niet leek op een visaak uit Lemmer, maar wel op de grote boeiers uit die tijd. Je zou het een boeieraak kunnen noemen, een zeewaardige boeierjacht, eventueel zelfs een zeetjalk, gezien de lange lijn, maar beslist geen luxe visaak . De ontwerper Zijlstra noemde dit schip zelf ook regelmatig een 'boeier'. Nu kennen we de Annie Lavinia na een restauratie alleen nog als Lemsteraak.

De stalen boeierjachten uit het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw missen de opvallende eivorm van de Lemster visaak. Het zijn langgestrekte schepen met een bijna recht stuk tussen kop en kont en met weinig zeeg. Ze vertonen meer verwantschap met de tjalk dan met de visaak uit Lemmer. Ook de tuigage wijkt sterk af van het zeilplan van een visaak. De Rommerswael van Croles was oorspronkelijk getuigd als een zeetjalk. De staalijzeren boeierjachten van Hollandse werven waren getuigd als boeierjachten. De mast stond ver naar voren, als bij een tjalk. Dat betekende een tuig met een breed grootzeil en een lange giek, die meestal tot voorbij de achtersteven reikte. De fok werd juist bescheiden en smal gehouden, zodat de fokkeschoot op een overloop voor de mast kon worden gevoerd. Bij een dergelijk zeilplan moest daarom steeds een fokkenist naast de mast z'n werk doen. Dat was werk voor de knecht. De betrekkelijk kleine kuip werd zoveel mogelijk vrij van touwwerk gehouden, zodat de eigenaar en z'n gasten zich onbekommerd konden laten varen. De grootschoot werd daarom altijd over een overloop gevoerd, achter de stuurman, zodat de schoot zoveel mogelijk buiten de kuip bleef. Visaken waren anders getuigd. Bij de visaken uit Lemmer stond de mast ver naar achteren, was het grootzeil smal en de fok breed. Alle schoten werden vanuit de kuip bediend en nooit werden ze op een overloop belegd.

### **Lemster visaken, ontwikkeld uit de Friese visaak**

Centraal in het Friese merengebied woonden en werkten vele vissersfamilies. Vanuit Terhorne, Grouw, Wartena en Eernewoude. Meer dan alleen plaatselijke bekendheid genoten de Toerings uit Terhorne en Eernewoude en leden van de vissersfamilie Valk uit Wartena. De aakjes waarmee zij visten, werden vooral gebouwd in Joure, bij Van der Zee, en in Drachten, bij Van der Werff aan het Buitenstvallaat. Die visaken voor het binnenwater bestonden lang voordat er aken bij De Lemmer werden gebruikt voor de visserij op de Zuiderzee. Toen die visserij aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw tot ontwikkeling kwam, gingen diverse vissers met visaken voor het binnenwater op de Zuiderzee vissen. Ze lieten zich registreren bij de gemeente waar ze woonden, kregen een visserijnummer en konden aan de slag. De visaken voor het binnenwater zien we op foto's van de haven van Lemmer liggen bij de grotere visaken die speciaal voor de visserij op de Zuiderzee waren gebouwd. De binnenaakjes lagen het verst in de vluchthaven, dicht bij de spuisluis, omdat het met kleine aken gemakkelijker was bij tegenwind de smalle haven uit te kruisen. Voor een klein schip was het smalle water van de vluchthaven wat breder.

Het lijkt mij een vooral theoretische vraag of de Lemster visaken wel of niet ontwikkeld zijn uit de Friese binnenaken. Regelmatig wordt die vraag gesteld en natuurlijk is daar geen 'bewijs' voor. De bouw van een iets grotere en meer zeewaardige aak voor de visserij op zee leidde in die tijd vanzelfsprekend tot een model dat we vrij recent Lemsteraak zijn gaan noemen. De houten visaken die door Eeltje Holtrop van der Zee en door Pier de Boer voor Lemster vissers werden gebouwd voor de Zuiderzeevervisserij, waren groter dan de houten binnenaak. Ze

waren zwaarder en hadden een hogere kop en kont, dus meer zeeg, om opgewassen te zijn tegen de omstandigheden op zee. In die ontwikkeling zit niets bijzonders. De bouwers van de zeewaardige aken waren dezelfde die de visaakjes voor het binnenwater maakten. Bij De Boer schakelden ze in 1900 over op ijzerbouw en de kleinzoon van Eeltje H. van der Zee, Auke van der Zee, deed dat in 1901. Vanaf die tijd werden bijna alle visaken van staalijzer gebouwd. Zowel de aakjes voor het binnenwater als de grotere voor de Zuiderzee.

Het model van de Lemsteraak is niet ontstaan als nieuw ontwerp, maar als ontwikkeling vanuit de praktijk. Daarbij waren de werfbazen reeds bekend met de Wieringer- en de Workumeraken die door Zwolsman in Makkum en Workum werden gebouwd voor de visserij op zee. Kenmerkend voor het model dat de Lemster vissers vanaf ca. 1880 prefereerden, is de lichtere toets. De zeeg is meer uitgesproken, kop en kont zijn minder plat en wat sierlijker, het boeisel loopt naar de stevens smaller toe en de kim is minder hoekig, zodat deze aak wat ranker op het water ligt dan de Wieringer visaak. Dat vele binnenvissers met hun aakje de Zuiderzee op gingen als er in het voorjaar veel geld te verdienen was met de ansjovisvangst, is geenszins verrassend, want tientallen jaren waren de vangsten op het binnenwater onder de maat. Door strenge winters en door overbevissing. Zeevisserij was ook heel eenvoudig voor die vissers. Ze hoefden hun schip slechts te laten registreren en ze konden naar De Lemmer om het ruime sop te kiezen. Op de Zuiderzee ging het bij deze vissers om seizoensvisserij en ook alleen dan als er wat te vangen was. Dus waren ze voor die visserij ook nog eens gelegenheidsvissers. De andere maanden van het jaar visten ze op het binnenwater, terwijl ze in de winter met hun aakje naar de dorpen trokken om de koude maanden door te komen. De aanwezigheid van vissers met binnenaken op de Zuiderzee was echter geen uitzondering. In slechte jaren trokken vissers van Eernewoude, Wartena en Terhorne zelfs naar Kampen om daar hun vissersgeluk te beproeven.

Lemmer werd aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw de belangrijkste visserijhaven van Friesland, maar was dat eerder helemaal niet. Veel vissers waren van oorsprong geen Lemsters, maar waren in de 19<sup>e</sup> eeuw als armoedzaaiers naar het havenstadje getrokken om van daar uit te gaan vissen. De haven werd ook gebruikt door vissers vanuit andere gemeenten, door bijvoorbeeld vissers van het binnenwater die bij goede vangsten van ansjovis hun werkterrein verlegden naar de Zuiderzee. Sommigen vestigden zich in Lemmer, zoals Willem Toering met zijn botter LE 62, maar andere leden van de vissersfamilie Toering trokken daarna weer terug naar hun thuisbases in Terhorne en Eernewoude. Die dynamiek in de visserij was in die tijd heel gewoon. Honderd jaar geleden zouden de dorpen op het platteland gesloten gemeenschappen zijn, maar dat gold niet voor de mannen die rondtrokken om los werk te vinden en evenmin voor de binnenvissers. Voor de visserij op het binnenwater moesten zij vergunningen kopen, maar vissen op zee was vrij. Als de vangsten binnen tegen vielen, trokken ze naar de Zuiderzee en de haven van Lemmer was voor hen de uitvalsbasis. Die haven was gewend aan 'vreemd volk' in

tegenstelling tot Stavoren, waar de vissers een veel meer gesloten groep vormden. Het Stavoren Vissersgilde beschermde de belangen van de eigen vissers en probeerde daarom buitenstaanders waar mogelijk te weren. Die voelden zich bij die aanpak niet op hun gemak in Stavoren, maar ze konden vrij aan de slag in Lemmer, zodat de keuze niet moeilijk was.

## **Ijzeren visaken voor Lemster vissers**

De scheepswerf De Boer in Lemmer komt de eer toe dat zijn ontwerpen beeldbepalend zijn geworden voor het scheepstype 'Lemsteraak'. Als we spreken over Lemsteraken, denken we in de eerste plaats aan aken die bij de Gebroeders de Boer in Lemmer zijn gebouwd. Die beeldvorming doet vooral onrecht aan de verdiensten van J.J. Bos uit Echtenerbrug, die immers rond het jaar 1900 eveneens fraaie ijzeren aken bouwde, zoals de LE 15, de LE 21, de LE 41, de LE 47, de LE 64. Allemaal aken die ook nu nog in de vaart zijn als originele Lemster visaken en die niet minder fraai ogen dan de visaken van de Gebroeders De Boer. Van de LE 50 is zelfs jaren gedacht dat dit een Bos-aak was. De verschillen tussen de aken van Bos en van De Boer waren ook niet zo groot. De scheepswerf in Lemmer ging echter veel langer door met de bouw van ijzeren aken dan de concurrentie. De Gebroeders de Boer bouwden tot 1914 visaken, ondermeer voor Zeeuwse vissers, en daarna bleven ze vrachtschepen bouwen tot 1925.

De laatste Lemster visaken gleden bij De Boer in 1913 van de helling. Daarna brak de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland bleef weliswaar neutraal, maar de toestand in Europa liet de economie van Nederland niet onberoerd. Halverwege de oorlog, in 1916, was er de Zuiderzeeramp waarbij grote schade werd aangericht in Zuiderzeehavens door de storm en overstromingen. Deze ramp was aanleiding voor het parlement om in 1918 in te stemmen met het plan om de Zuiderzee af te sluiten en in te polderen. Dat perspectief leidde ertoe dat er niet meer geïnvesteerd werd in de Zuiderzeevervisserij. Na de Eerste Wereldoorlog was de nieuwbouw van visaken in Lemmer daarom voorbij. Wel werd tot 1930 bij de Gebroeders De Boer nog regelmatig een groot Lemsteraakjacht te water gelaten. In Echtenerbrug liep het bij Bos allemaal wat anders. Bos bouwde al na 1902 geen aken meer en hield er als werfbaas in 1910 mee op. De invloed van de Gebroeders de Boer op de beeldvorming rond de ontwikkeling van de 'Lemsteraak' kon mede om die redenen zo groot worden.

## **Gebruikelijke variatie in modellen en benamingen**

Rond 1900 was men vanuit de houtbouw gewend dat ieder schip vanuit een basisidee ook zijn eigen vorm had. Alle schepen hadden een eigen karakter, omdat de vormen slechts globaal waren vastgelegd. Pas met de bouw van ijzeren schepen werd uniformiteit vanzelfsprekend, omdat er noodzakelijk van tekening moest worden gewerkt. Het was in die tijd heel gebruikelijk dat schepen van een bepaalde bouwer in een bepaalde plaats een eigen naam kregen, alsof het bij iedere bouwer

en iedere streek om een eigen scheepstype handelde. Die naamgeving kon in de loop der jaren ook zomaar weer veranderen. De Vollenhovense bollen van Jan Kroese uit Vollenhove werden door de scheepsbouwer zelf 'visaken' genoemd, maar uiteindelijk werd hun naam 'Vollenhoofse bol'. Toen de Engelsman Doughty in 1888 zijn zeiltocht door Friesland maakte en hij met z'n Norfolk wherry tijdens de feestweek in Sneek lag, keek hij zijn ogen uit. De grachten lagen volgepropt met die voor hem zo eigenaardige Nederlandse vrachtschepen: tjalken, boeiers, tjotters, pramen, schuiten, aken, bollen, schouwen, bokken en noem maar op. Voor Doughty leken ze allemaal sterk op elkaar. Ze verschilden volgens hem vooral in details. "We hebben nooit al hun verbijsterende namen onder de knie gekregen." (Doughty, 1889, p. 23) Het eindeloos onderscheiden van scheepstypen die ondertussen allemaal op elkaar lijken, was voor hem een typisch Hollandse afwijking. Ruim dertig jaren later schrijft Philippona, toch zeer deskundig op platbodemgebied: "Een vrolijk ingewikkelde verwarring in de benamingen van oude scheeps- en jachttypen, heeft van oudsher bestaan; een wonder is het dus niet, dat wij er ook thans zo slecht in thuis zijn." (1931, p. 137) Als reden van de verwarring noemt hij, dat vooral de deskundigen het lang niet altijd met elkaar eens zijn over de benamingen. Wat betreft de visaken viel hem op dat in Friesland aken werden genoemd naar de plaats waar ze werden gebouwd en/of gebruikt. Hij zag daarin geen reden te spreken van verschillende scheepstypen. Ze werden gebouwd als visaak en pas later werd er een plaatsnaam aan toegevoegd. Een bolletje dat gebouwd was bij Zwolsman in Workum, heette in Workum een Workumer bol, in Enkhuizen een Enkhuizer bol en in Wieringen een Wieringer bol. Er kunnen echter redenen zijn om de veelvormigheid van scheepstypen te beperken en de naamgeving ietwat te uniformeren. Voor het organiseren van zeilwedstrijden is het functioneel als de schepen die tegen elkaar zeilen zoveel mogelijk gelijk zijn. Dat voorkomt een hoop gedoe. Ook iedere organisatie die schepen wil beschrijven, indelen, archiveren of wat dan ook, streeft naar uniformiteit en standaardisatie. De visaken uit Lemmer bleven voor de vissers gewoon 'aken'. De grote aken die De Boer bouwde voor de watersport, werden 'pleziervaarttuig, Lemsterjacht' of 'plezieraak' genoemd of gewoon 'jacht'. Pas met de bouw van De Groene Draeck raakte de benaming 'Lemsteraak' echt ingeburgerd. Dat deze jachten weinig gemeen hebben met de traditionele visaken uit de Lemmer, was geen punt van discussie. De naamgeving kwam dus achteraf. De Lemsteraak is geen product dat als standaardontwerp van de tekentafel rolde, maar een gemeenschappelijke naam voor een verzameling van heel verschillende schepen die volgens de naamgevers echter wel gemeenschappelijke kenmerken hadden.

Cruciaal in deze ontwikkeling van scheepsbenamingen voor aakachtigen was de presentatie van 'De Groene Draeck' in 1957. Het prinsessejacht werd gepresenteerd als het perfecte voorbeeld van een 'Lemsteraakjacht'. Bij het pas opgerichte Stamboek voor Ronde- en Platbodemjachten werd de 'De Groene Draeck' de norm bij de beoordeling of een schip een Lemsteraak genoemd mocht

worden. Prinses Beatrix werd bovendien beschermvrouwe van het Stamboek, wat de discussie over de vraag of dergelijke schepen inderdaad kenmerkend zijn voor het scheepstype ‘Lemsteraak’ compliceerde. Er is echter geen reden heel krampachtig te doen over de naamgeving van dergelijke schepen. De benaming van een scheepstype drukt geen essentie uit, maar is een manier om binnen een taalgemeenschap iets duidelijk te maken. Zolang er voor de gebruikers van bijvoorbeeld de term ‘Lemsteraak’ geen onduidelijkheid ontstaat over wat er feitelijk bedoeld wordt, is er geen probleem. Enige verscheidenheid maakt zo’n Lemsteraak juist tot een interessant schip. Je kunt er nog vele kanten mee op en de schepen blijven verbazen.

De grote Lemsteraakjachten die voor de Tweede Wereldoorlog gebouwd zijn, spelen in die recente discussie over wat een Lemsteraak is, een belangrijke rol. Die zien er weliswaar heel anders uit dan de oorspronkelijke Lemster visaken, ze komen ook niet voort uit de visaken, maar kregen na de oorlog wel de naam ‘Lemsteraak’. Voorheen werden een aantal van die schepen wel eens Lemsterjacht genoemd. Een niet onbelangrijke bouwer/ontwerper van dergelijke jachten was dan ook De Boer in Lemmer. Die grote aken hebben door hun extreme aanwezigheid onbedoeld mogelijkheden gecreëerd voor de ontwikkeling van de moderne (wedstrijd)aken uit onze tijd. Als zowel de kleinste visaken uit Lemmer, zoals de LE 10 van ruim 8 meter, als de grote boeieraken van meer dan 17 meter Lemsteraak heten, ontstaat er voor ontwerpers van dat scheepstype veel ruimte. Om die grote boeieraken beter te laten zeilen, konden moderne ontwerpers zich bijvoorbeeld mede laten inspireren door de functionele mogelijkheden die de traditionele Lemster visaak hun bood. De moderne wedstrijdaken in vissermanuitvoering bieden daarmee het beste uit twee werelden. Ze staan als zeilschip dicht bij de originele visaak dan de oude boeieraken, terwijl ze door hun lengte een comfort bieden waar de eigenaren van de kleine visaken slechts van konden dromen.

### **Overzicht van staal-ijzeren vissersvaartuigen en pleziervaartuigen die tussen 1900 en 1930 gebouwd zijn bij De Boer in Lemmer.**

	<b>naam</b>	<b>afmetingen</b>	<b>jaar</b>	<b>opdrachtgever</b>	<b>viss.nr.</b>
<i>Gebouwd door Pier de Boer:</i>					
1	Eersteling	11.36 x 4.20	1900	W.v.d.Bijl, Lemmer	LE 28
2	Vijf Gebroeders	11.36 x 4.20	1900	Steven Visser, Lemmer	LE 74
<i>Gebouwd door Sjoerdje Visser (na de scheiding van Pier de Boer)</i>					
3	Drie gezusters	11.36 x 4.20	1900	S. Zeldenthuis, Lemmer	LE 56
4	Dolphijn	11.20 x 4.06	1901	Johannes Sterk uit Lemmer.	
	Sake Visser huurde de aak en viste ermee onder nummer LE 17 (de latere Presto, LE 50)				
5	mosselaak	12.73 x 4.25	1901	Bruinisse	

*Gebouwd door de Gebroeders De Boer (na de uitkoop van Pier en Sjoerdje):*

6	De Hoop	12.73 x 4.25	1902	Joh. Visser, Lemmer	LE 12
7	De jonge Wietske	11.32 x 4.10	1902	P. Bootsma, Lemmer	LE 25
8	Eben Haëzer (hout)	12.73 x 4.25	1902	A. Kik, Bruinisse	
9	It is mei sizzen net ta dwaen	11.60 x 4.10	1902	T. Wouda, Lemmer	LE 2
10	Onderneming	11.32 x 4.10	1902	C. Portegrijs, Kolhorn	
11	Eersteling	12.73 x 4.25	1902	A. Kramer, Urk	
12	Drie Gebroeders	11.88 x 4.10	1902	A. Bakker, Lemmer	LE 6
13	Margaretha (hout)	11.88 x 4.10	1903	J. Kingma, Lemmer	LE 9
14	Drie Gebroeders	12.45 x 4.10	1904	R. Rayer, Hoorn	
15	De Jonge Jan (hout)	11.88 x 4.10	1905	D. Coehoorn, Lemmer	LE 23
16	plezieraak Zeehond	13.30 x 4.24	1906	J. de Pape, Zoutkamp	
17	plezieraakje Antje	8.50 x 3.10	1907	W.v.d.Mei, Leiden	
18	Weltevreden	14.20 x 4.54	1908	J. de Blaauw, Lemmer	LE 8
19	Zes gebroeders (hout)	11.92 x 4.26	1909	H. Koornstra, Lemmer	LE 50
20	Eben Haëzer	14.20 x 4.54	1910	G. Buis, Enkhuizen	
21	Vrouwe Jacoba	11.88 x 4.10	1910	C. van Veen, Urk	
22	Jonge Dirk	12.45 x 4.24	1910	W. Lub, Enkhuizen	
23	Nooit Volmaakt	12.73 x 4.25	1911	P.v.d.Berg, Bruinisse	
24	Noordster	12.73 x 4.10	1911	G. de Blaauw, Lemmer	LE 67
25	plezieraak Primerose	15.00 x 4.50	1912	W. Vastenagel, Antwerpen	
26	plezieraak Salamander	15.00 x 4.50	1912	L. Herfurth, Antwerpen	
27	Twee Gebroeders	8.20 x 3.00	1912	J. Stienstra, Lemmer	LE 10
28	Spes Salutis	12.73 x 4.10	1913	J. Kingma, Lemmer	LE 88
29	Weltevreden	12.73 x 4.10	1913	J. de Blaauw, Lemmer	LE 8
30	't jacht Thistle	15.00 x 4.50	1913	W. Murdock, Antwerpen	
31	't jacht Helena	17.50 x 4.80	1913	H.W. Kalis, Dordrecht	
32	't jacht Onrust	15.00 x 4.50	1915	W.H. de Vos, Dordrecht	
33	Fazant	14.25 x 4.40	1916	T. Verschaegen, Zierikzee	
34	Maria Christina	14.25 x 4.40	1917	Gebr. Schott, Zierikzee	
35	Boeier Lemsterlicht	11.56 x 3.82	1921	J. Lauwereis, Antwerpen	
36	Botter VI II	19.40 x 5.40	1928	Visserij Inspectie, Den Haag	
37	Lemsterjacht Dolfijn	17.50 x 4.80	1929	M. Sanders, Amsterdam	
38	Mosseljacht TH 3	15.20 x 4.50	1929	H. Baaij-Schol, Tholen	
39	Mosseljacht ZZ4	15.20 x 4.50	1929	P.J. Blommaard, Zierikzee	

*In totaal zijn er bij De Boer vanaf 1900 meer dan 200 (werk)schepen gebouwd, waarvan slechts 16 ijzeren visaken voor Lemster vissers en daarnaast nog negen plezierjachten die wij nu Lemsteraken noemen. Tussen 1876 en 1900 bouwde De Boer tevens diverse houten visaken.*



## Moderne Lemsteraken voor de recreatie

De traditionele platbodemjachten waren bedoeld als ‘plezierjacht’. De boeier heeft historisch gezien daarin een voortrekkersrol gespeeld. De maatschappelijke elite die zich een boeier kon veroorloven, gebruikte het schip (met zetschipper en knecht) voor dagtochtjes bij mooi weer. Het ging niet alleen maar om gezelligheid en pronkzucht. De watersportverenigingen organiseerden ook zeilwedstrijden, ‘hardzeilerijen’, waarbij met ondermeer de boeiers gezeild werd op het scherp van de snede. Zo’n zeilwedstrijd was niet voorbehouden aan de welgestelden die zich een plezierjacht konden veroorloven. Beurtschippers, vrachtzeilers en vissers deden evengoed mee met hun veerscheepjes, hun visaken en skûtsjes. Die traditie van wedstrijdzeilen raakte na de oorlog wat in de vergetelheid, toen grotere groepen watersporters zich een platbodemjacht aanschafte om vooral lekker te varen en langere tijd op het water rond te trekken. Er ontstond een kloof tussen wedstrijdzeilers en toerzeilers, die ook met woorden werd onderbouwd. Toerzeilers voelden zich completere schippers. Zij spiegelde zich aan de schippers van de binnenvaart. Veiligheid ging voor hen boven snelheid. Bij de wedstrijdzeilers zou het om een meer eenzijdige vorm van varen gaan. De wedstrijdzeiler wilde in een krachtmeting op het water met zijn boot de snelste zijn, waarbij de snelheid wel eens belangrijker was dan de veiligheid. Na de wedstrijd was voor hem het varen in beginsel weer afgelopen.

Hoe herkenbaar ook in de zestiger jaren, het onderscheid tussen toerzeilers en wedstrijdzeilers vervaagde, toen toerzeilers zich helemaal niet afkerig betoonden om ook eens een wedstrijd te zeilen. Ook met hun platbodems. Ook met hun Lemsteraken. Bovendien ging de identificatie van toerzeilers met de beroepsschippers zo vanaf 1970 geleidelijk verloren. De jongere schippers van de vrachtaart kwamen niet meer voort uit de zeilerij. De massaliteit van de recreatievaart maakte de plezierschippers bovendien anoniem. Er groeide tijdens de zomermaanden door de drukte op het water zelfs een spanningsveld tussen enerzijds de beroepsvaart die voer met steeds grotere en snellere schepen en anderzijds de pleziervaart die tijdens de zomermaanden in steeds grotere getale, maar zonder al te veel ervaring, het water op ging. Het was al spoedig niet langer vanzelfsprekend dat schippers van beroepsvaart en pleziervaart elkaar op het water groetten. Wie voor z’n plezier met een jachtje het water op ging, die behoorde voor de beroepsschippers tot een categorie varengasten waar hij zich, met alle sympathie, ook wel eens aan ergerde. Ook de traditionele toerzeilers waren daarmee willekeurige watersporters geworden.

De groep van akenzeilers kwam uit een traditie van voornamelijk toerzeilers, maar dat veranderde. Deze zeilers wilden met hun nieuwe schepen de krachten onderling wel eens meten en daarmee opende zich een nieuwe wereld. Bovendien kwamen er nieuwe akenzeilers op het water die geen band hadden met de traditie van toerzeilen. Zonder gebondenheid aan tradities zorgden zij voor een open toekomst met nieuwe mogelijkheden. Als wedstrijdzeiler wilden zij winnen, anders hoefden

ze niet mee te doen. Het schip moest dus in optimale staat worden gebracht. Glad onder water, het tuig goed getrimd en de bemanning getraind.

Al spoedig werd duidelijk dat een goede trim alleen niet genoeg was. Bij weinig wind kon je meer zeil voeren dan bij harde wind. Weinig wind vroeg ook om andere zeilen dan harde wind, licht en bol in plaats van stevig en vlak. Om goed aan de wind te zeilen, moest het voorstag snaarstrak staan, wat op platbodems zonder bakstagen niet gebruikelijk was. De schootogen van de fokkeschoot moesten verplaatsbaar zijn om de spanning op onder- en achterlijk van de fok bij alle koersen optimaal te kunnen reguleren. Ook dat was op platbodems niet gebruikelijk. Bovendien bleek het rendement van een smal en hoog tuig bij gelijk zeiloppervlak duidelijk hoger te zijn dan van een laag en breed tuig, terwijl de traditionele tuigvorm juist laag en breed was. Er kon met het tuig dus nog flink geëxperimenteerd worden om het schip zo snel mogelijk te laten varen. Moderne ontwerpers van Lemsteraken voorzien hun schepen van smalle, hoge tuigen, waardoor hun aken er fundamenteel anders uitzien dan de traditionele aken met hun lage, brede tuigen. Zelfs de effectiviteit van het roer kwam voor verbetering in aanmerking. Er varen nu wedstrijdaken waarbij de vingerlingen volledig verticaal zijn geplaatst, waardoor het voorste deel van het roerblad voor de roeras draait. Zo wordt een modern effectief balansroer gerealiseerd op een traditioneel jacht. Ook werden de rompvormen kritisch met elkaar vergeleken. Het was als bij het skûtsjesilen in Friesland. Er waren schepen die snel zeilden en schepen die onder alle omstandigheden langzamer waren. Dat lag niet aan de schipper, maar aan de vorm van het onderwaterschip. Schepen die gemakkelijk over het water gleden, deden het beter dan schepen die er doorheen ploegden.

De zeiler die met zijn Lemsteraak wel eens een wedstrijd wilde winnen, die moest dus zorgen voor een schip met een geveegd onderwaterschip, waarvan de lengtelijnen soepel meegaan met het wateroppervlak. Bij een snel skûtsje leek het wel of het schip boven op het water lag. Het kwam zo vlak uit het water omhoog, dat het punt waar de romp in het water verdween en achter het water weer losliet nauwelijks vast te stellen was. Een Lemsteraak met zulke soepele vormen zou dus ook sneller moeten zijn dan een aak die de kop meteen diep in het water steekt en waar de kont vrij abrupt uit het water omhoog komt. Met zulke overwegingen werd het tijd voor proefondervindelijk onderzoek. Hoek Design uit Edam was het eerste jachtarchitectenbureau dat de zeilprestaties van Lemsteraken probeerde te verbeteren door verschillende ontwerpen te testen en de resultaten daarvan met elkaar te vergelijken. De tuigvormen konden getest worden in de windtunnel, de rompen in een sleeptank, maar de tijden waren ondertussen veranderd. De computer had in de jaren tachtig zijn intrede gedaan. Er werd speciale software ontwikkeld, afgestemd op de typische vormen van de Lemsteraak, waarmee virtueel, op de computer, de prestaties van een bepaalde vorm berekend konden worden. Een en ander mondde uit in 'Velocity Prediction Programmes' (VVP). Daarmee werden de effecten van vormveranderingen in het ontwerp doorgerekend

en kon een onderbouwde inschatting worden gemaakt van de vaareigenschappen als het schip volgens dat ontwerp gebouwd zou worden. Belangrijk was ook een berekening te maken van de rompweerstand onder helling. Een zeilschip vaart immers lang niet altijd rechtop en kenmerkend voor aakachtigen is, dat onder helling de brede boeg in het water wordt gedrukt. Om de weerstand daarvan zo gering mogelijk te maken, moet de ontwerper vooral de kop van een aak zorgvuldig vormgeven. Computers kunnen daarbij goede diensten bewijzen. Met dergelijke hulpmiddelen is het mogelijk redelijk betrouwbare inschattingen te maken van de prestaties van een ontwerp, zonder eerst een duur schip te laten bouwen. Overigens wordt daarmee vaak bevestigd, wat vanuit de praktijk al jaren bekend was, maar nog niet gekwantificeerd kon worden. Bijvoorbeeld dat het vaarwater van invloed is op de kwaliteiten van een scheepsvorm. Snel varen op ondiep water vraagt een andere scheepsvorm dan snel varen op diep water. In smal en ondiep water kan een schip met veel waterverplaatsing alleen maar langzaam varen. Bovendien blijkt de optimale rompvorm afhankelijk te zijn van de feitelijke snelheid van het schip. Bij lage snelheden spelen andere factoren een rol dan bij hoge snelheden. Bij lage snelheden is de rompvorm niet zo belangrijk. Iedere zeiler weet dat bij blakte iedereen stilligt en dat bij weinig wind de voortgang meer te maken heeft met het gewicht van het zeilschip en het nat oppervlak, dan met een spitse kop. Bij harde wind en hoge snelheden ligt dat totaal anders.

Met dergelijke inzichten begon een nieuw tijdperk bij de Lemsterakenbouw, wat vooral aantrekkelijk was voor wedstrijdzeilers die steeds sneller wilden, maar waar ook de toerzeilers van profiteerden. Ook voor hen blijft het aantrekkelijk met een goed en snel zeilende aak te varen. Op het water door ieder ander jachtje voorbij gelopen te worden, vindt geen enkele schipper leuk.

## **Dè Lemsteraak bestaat niet**

De eerste Lemster vissers gebruikten voor de Zuiderzeevervisserij aakjes die ook op het binnenwater werden gebruikt. Botaken van 7 tot 8 meter lengte. Daarmee werd met netjes langs de kust bot gevangen, maar daarmee kon ook met het nieuwe staande want in het vroege voorjaar haring en daarna ansjovis worden gevangen. Die botaken waren voor de vissers vertrouwde scheepjes. Om ze zeewaardig genoeg te maken voor de Zuiderzee, werden ze in de loop der jaren groter gebouwd en kregen ze wat meer zeeg. Ze werden door de werfbaas botaken of visaken genoemd. De vissers zelf noemden hun schip eenvoudig 'aak'. Voor hen was het vanzelfsprekend dat ze het dan over een visaak hadden. Veel houten visaken werden gebouwd door Eeltje Holtrop van der Zee in Joure. Vanaf 1876 begon Pier de Boer in Lemmer een scheepswerf en vooral hij werd bekend door de bouw van visaken voor de Lemster vissers. Zijn houten aken waren zeewaardige uitvoeringen van de traditionele visaak van het Friese binnenwater.

Zoals de werfbazen die Staverse jollen bouwden deze scheepjes nooit zo noemden, ze adverteerden met 'visschersjollen', zo werd de visaak uit Lemmer door de bouwers ervan nooit Lemsteraak genoemd. In de werfboeken van de Gebroeders

De Boer staan de benamingen botzaak, visaak en vissersvaartuig. Nooit tref je de benaming Lemsteraak aan. De vissers zelf hadden het over hun aak, zoals de Staverse vissers spraken over hun jol. Dat daarmee gevist werd, was voor hen vanzelfsprekend.

De maatschappelijke elite die in de 19<sup>e</sup> eeuw voor het plezier ging zeilen op de Zuiderzee, maakte vooral gebruik van grote houten boeiers. Die schepen werden in de vroege 20<sup>e</sup> eeuw voor het eerst in staalijzer gebouwd en kregen toen ook wel eens een verwijzing mee naar de goed zeilende Lemsterjachten die bij De Boer werden gebouwd.

Opdrachten voor nieuwe boeierjachten bij ontwerpers als Hein Kersken en Douwe Zijlstra uit Amsterdam werden vanaf die tijd niet meer altijd 'boeier' genoemd, maar ook wel 'boeieraak' en zelfs 'Lemsterjacht'. Kersken en Zijlstra lieten hun ontwerpen aanvankelijk ook wel bouwen bij Friese werven (Zwolsman in Makkum, Zijlstra bij J.O. van der Werff, Drachten) Opmerkelijk is, dat Douwe Zijlstra in 1914 in het tijdschrift 'De Watersport' een artikel schreef, waarin hij uiteen zette waarom de vissersschepen van de Zuiderzee minder geschikt waren als jacht dan de als jacht bekende boeier. Wel zag hij de bijzondere kwaliteiten van 'de Lemsteraak', waarmee hij de visaak bedoelde die in Lemmer werd gebruikt. Hij ontwierp in 1910 daarom een houten zeiljacht, dat er uit zag als een kruising van een Lemster visaak met een traditionele Friese boeier en noemde dit scheepje een Lemster-aakjacht. Nadien is deze door hem gebruikte benaming van 'Lemsteraakjacht' echter weer verdwenen.

Ook ontwerper Hein Kersken was creatief bij het benoemen van zijn schepen. In de tijd dat Philippona (1931) nog geen schip als Lemsteraak onderscheidde en alleen over boeiers sprak, hadden Van Kampen en Kersken (1927, p. 183-193) het onbekommerd over Lemsteraak(jachten). Zij waren daarin na Zijlstra voorlopers. Hun naamgeving werd pas 15 jaren later gemeengoed. Opmerkelijk daarbij is echter, dat zij grote overeenkomsten zagen tussen de grote aakjachten en de Friese tjalk (1927, p. 183). Zij refereerden daarbij dus niet aan de visaak uit Lemmer. Dat hun Lemsteraken van rond de 15 meter lengte eigenlijk helemaal niet leken op de Lemster visaken van rond de 11 meter, was voor hen blijkbaar helemaal niet belangrijk. Hun Lemsteraakjacht was een luxe pleziervaartuig, een soort boeieraak. Zij hadden helemaal geen oog voor de geteerde werkscheepjes van de vissers uit Lemmer.

Vermeld moet worden, dat Auke van der Zee in 1904 een grote visaak voor de Lemster visser Wouter Hoekstra (LE63) bouwde en op de tekening die zijn neefje Eeltje Romkema maakte voor deze bouw, staat "Model van een Lemmersche Aak". Die benaming blijkt een incident te zijn geweest. De term 'Lemmersche aak' werd niet vaker gebruikt. De doorbraak kwam pas meer dan een halve eeuw later, met de bouw van het prinsessejacht 'De Groene Draeck'. Dat schip werd gepresenteerd als Lemsteraak en was meteen de norm waar alle andere aakjachten aan moesten voldoen om een Lemsteraak te mogen zijn.

Toen HKH Prinses Beatrix in 1956 voor haar 18<sup>e</sup> verjaardag had gekozen voor een Lemsteraak als nationaal geschenk, schreef C.J.W. van Waning, mede-oprichter van het Stamboek, in *De Waterkampioen* (1956, p. 185-189) een lang artikel getiteld 'De Lemsteraak'. Hoewel het verjaarscadeau van de prinses helder en concreet aan het Nederlandse volk was gepresenteerd, een Lemsteraak, zat Van Waning daarmee aardig in z'n maag. Want wat was nu precies een Lemsteraak? De constatering van Philippona dat de deskundigen het niet met elkaar eens waren, werd door Van Waning in 1956 nogmaals bevestigd. Zo schrijft hij: "Zelfs over de naam van dit scheepstype bestaat geen eenstemmigheid." Om vervolgens uit te weiden over de bekende benamingen Lemsteraak/Lemsteraak en Lemmerjacht/Lemsterjacht. Hij zag dat Auke van der Zee ook de benaming Lemsterjacht gebruikte. De Nettie is in 1911 door Van der Zee voor de Marine gebouwd als 'staalijzeren oefenvaartuig model Lemsterjacht'. Hij moest echter vaststellen, dat de benaming 'Lemsterjacht' nooit 'burgerrechten had gekregen'. Een probleem voor Van Waning was ook de aanduiding 'aak', die in Friesland weliswaar werd gegeven aan vissersvaartuigen, maar buiten Friesland toch vooral de naam was voor een vrachtschip. Zijn betoog wordt vervolgd met een uiteenzetting over de ontwikkeling van de Lemsteraak als vissersschip bij De Lemmer. Dat de benamingen Lemsterjacht en Lemsteraak reeds in de twintiger jaren ook wel eens werden gegeven aan grote schepen die tevens boeier of boeieraak werden genoemd (en die in vorm dan ook overeenkwamen met de boeiers uit die tijd), werd door Van Waning niet opgemerkt. Voor hem had het Lemsteraakjacht scheepsvormen en eigenschappen die afgeleid waren van de Lemsteraak als vissersvaartuig. Na een beschrijving van de vormkenmerken van de Lemsteraak stelt hij: "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." Van Waning was vooral ingenomen met de keuze van de Kroonprinses voor dit scheepstype. Hij zag daarin terecht een erkenning voor de activiteiten van zijn Stichting Vrienden van het Ronde- en Platbodemjacht.

## **Lemsteraken kennen een dubbele oorsprong, gescheiden van elkaar**

Gescheiden van elkaar hebben zich twee soorten 'Lemsteraken' ontwikkeld:

- De ijzeren **visaken** van de gebroeders De Boer uit De Lemmer hadden een herkenbare vormgeving, waardoor ze als bijzonder scheepstype konden worden gezien. Ze werden voor de oorlog gewoon (vis)aaak genoemd en nooit Lemsteraak. Achteraf werden deze visaken door watersporters Lemsteraak genoemd.
- Voor de pleziervaart werden de grote houten boeiers in de eerste decennia van de 20<sup>e</sup> eeuw vervangen door grote staalijzeren **boeieraken**. Pas vanaf de Tweede Wereldoorlog ging men die laatste aken Lemsteraakjacht noemen.

Doordat de boeieraak 'De Groene Draeck' de norm werd voor de vormgeving van een Lemsteraak, was er een gecompliceerde situatie ontstaan. Nu kon het gebeuren, dat een originele visaak uit De Lemmer bij het Stamboek werd afgekeurd, omdat de verhoudingen van het casco afweken van die van 'De Groene Draeck'. Omgekeerd zorgden de grote boeieraken ervoor, dat een Lemsteraak niet alleen een eenvoudige visaak was van ca. 12 meter lengte, maar ook een luxe plezierjacht kon zijn van meer dan 17 meter lengte. Door sloopstypen die historisch eigenlijk geen band met elkaar hebben, samen te brengen onder de noemer van 'Lemsteraak', werd in de praktijk ruimte gecreëerd om te experimenteren met de vormgeving. Het schip kon immers klein zijn als de LE 10, een aakje van ruim 8 meter, maar ook zo groot als de Dolfijn, een boeieraak van 17.50 meter. Vooral bij de grote boeieraken was reeds flink geëxperimenteerd. Zo werd de 17 meter lange Alcedo II, een ontwerp van Zijlstra uit 1927, voorzien van een midzwaard en twee masten. Hein Kersken zag de grote Lemsteraken als comfortabele motorsailers en ontwierp ze desgewenst als kielschip zonder zwaarden, maar altijd wel voldoende gemotoriseerd. Door de normatiek die de SSRP invoerde, werd duidelijk dat een aak met een midzwaard of een kiel niet geregistreerd kon worden als een 'Lemsteraak'. Maar ook zonder dergelijke uitwassen bleven er nog veel variatiemogelijkheden over.

Op dit moment zijn de volgende categorieën Lemsteraak te onderscheiden:

- I: Originele, meestal gerestaureerde aken van Lemster vissers, zoals de LE 50.
- II: Originele visaken die verbouwd zijn tot jacht, zoals de LE 12.
- III: Pleziervaartuigen van voor de Tweede Wereldoorlog, die veelal gebouwd zijn als boeier, als boeieraak of als Lemsterjacht. Later werden die schepen Lemsteraakjacht genoemd. Toen de Lemsteraak niet langer als werkschip werd gebruikt, verviel de aanduiding 'jacht' en zei men korthedshalve Lemsteraak. Voorbeelden zijn de Rommerswael en De Brave Hendrik.
- IV: Lemsteraken die na de oorlog als modern jacht zijn ontworpen binnen de traditie van grote boeieraken van voor de oorlog (Zie III). Voorbeelden zijn 'De Groene Draeck' van HKH prinses Beatrix en de 'Visotter' van A. Sterk.
- V: Lemsteraken die vanaf ca. 1970 als jacht zijn gebouwd naar het model van de originele Lemster visaak. Vele als roefschip, maar ook diverse als 'visserman', half gedekt, met een ruime, open kuip. De Skipshelling Blom in Hindeloopen heeft hierin een voortrekkersrol vervuld.
- VI: Grote aken naar ontwerpen van jachtarchitecten als André Hoek, Peter van Oossanen, Martijn van Schaik en Niels Moerke. Deze wetenschappelijk ontwikkelde ontwerpers tekenden vanaf 1980 snelle aken met behulp van sleepproeven, windtunnelproeven en computersimulaties. Zij maakten daarbij gebruik van de beste eigenschappen van zowel de grote boeieraken als de halfopen visaken, aangevuld met moderne inzichten, om een optimaal schip te creëren. Het meest extreme voorbeeld is de Buikschuiver 2, gebouwd in Hindeloopen, op Skipshelling Blom.

Zo'n diversiteit onder één noemer betekent natuurlijk wel, dat er moeilijk gesproken kan worden van 'de' Lemsteraak. Lemsteraken zijn er in soorten en maten. Als zodanig is dat niet bezwaarlijk, zolang de gebruikers van die naam in eigen kring, onderling, maar weten waar ze het over hebben. Het relativeert echter wel de discussie die sommige akenliefhebbers tot op de dag van vandaag voeren over 'de essentie van de Lemsteraak'. De vraag "wat is een Lemsteraak?" is een formulering die tot niets leidt. De vraag is niet te beantwoorden, tenzij het antwoord luidt, dat een Lemsteraak diverse verschijningsvormen kan hebben die allemaal Lemsteraak mogen heten.

De verscheidenheid aan aken is echter ook positief te waarderen en niet alleen vanuit het onvruchtbare perspectief dat sommige aken "eigenlijk" geen Lemsteraak zijn. Diversiteit betekent, dat het scheepstype leeft en eigenaren en ontwerpers mobiliseert om het model verder tot ontwikkeling te brengen. De Lemsteraak is zo bezien het enige klassieke platbodemjacht in Nederland, waar tot op de dag van vandaag veel in wordt geïnvesteerd. Van de andere scheepstypen kan alleen de Schokker bogen op enige belangstelling bij ontwerpers die willen innoveren, maar die innovatie valt in het niet vergeleken met de investeringen in de Lemsteraken.

## Geraadpleegde literatuur

**Archief Scheepswerf Gebroeders De Boer, Lemmer.** Dit archief werd in 2011 geschonken door mw. Van Rees-De Boer uit Naarden aan het Fries Scheepvaart Museum te Sneek (FSM)

**Brilleman, J.:** *Persoonlijk archief met informatie over Lemsteraken en de visserij vanuit De Lemmer, met ondermeer de artikelenseries van de oud-Lemsters Jan Wouda (Medemblik) en Evert de Vries (Lebystad) uit het weekblad Zuid Friesland.* Sneek, collectie Fries Scheepvaart Museum.

**Colijn, H. (red.):** *De Zuiderzee.* Amsterdam, 1932

**Doughty H.M.:** *Friesland Meres.* London, London, 1889

**Douwen, H. van, Deen, J. van,:** *Honderd jaar Orion 1907 – 2007,* Den Haag, 2008

**Hak, D.:** *Lemmer 'orneamde haven oan 'e Sudersé.* Groningen, 1980 . Een doctoraalscriptie die in 1981 werd gepubliceerd in 'Het Peperhuis', uitgave van de Vereniging Vrienden van het Zuiderzeemuseum en in 1990 nog een keer uitgegeven bij Repro-Holland BV-Alphen aan den Rijn.

**Huitema, T.:** *Ronde en platbodemjachten.* Amsterdam, 1962

**Huitema, T.:** *Lemsteraken van visserman tot jacht.* Weesp, 1982

**Kampen, H.C.A. van:** *De Zeilsport*. Amsterdam, 5<sup>e</sup> druk, ca. 1945.

**Kampen, H.C.A. van, Kersken, H. Sr. :** *Schepen die voorbijgaan*. 1927

**Kersken, H. Sr.:** *Hollandse jachten van de toekomst*. Amsterdam, 1963

**Petrijus, E.W.:** *Oude zeilschepen en hun modellen*. Bussum, 1971

**Philippona, C.H.M. :** *Van zeilkano tot oceaanjacht*. Rotterdam, 1931

**Schutten, G.J.:** *Verdwenen schepen. De houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de Lage Landen*. Zutphen, 2004

**Vroom, U.E.E.:** *Vracht- en vissersschepen van Eeltjebaas en Aukebaas*. Enkhuizen, 1968

**Zee, Eeltje Teadzies Holtrop, Eeltje Holtrop van der & Auke van der,:**  
*Werfboeken van de scheepsbouwersfamilie Holtrop van der Zee, scheepsbouwers te IJlst en Joure*.  
Leeuwarden, Nanne Ottema, 1934.