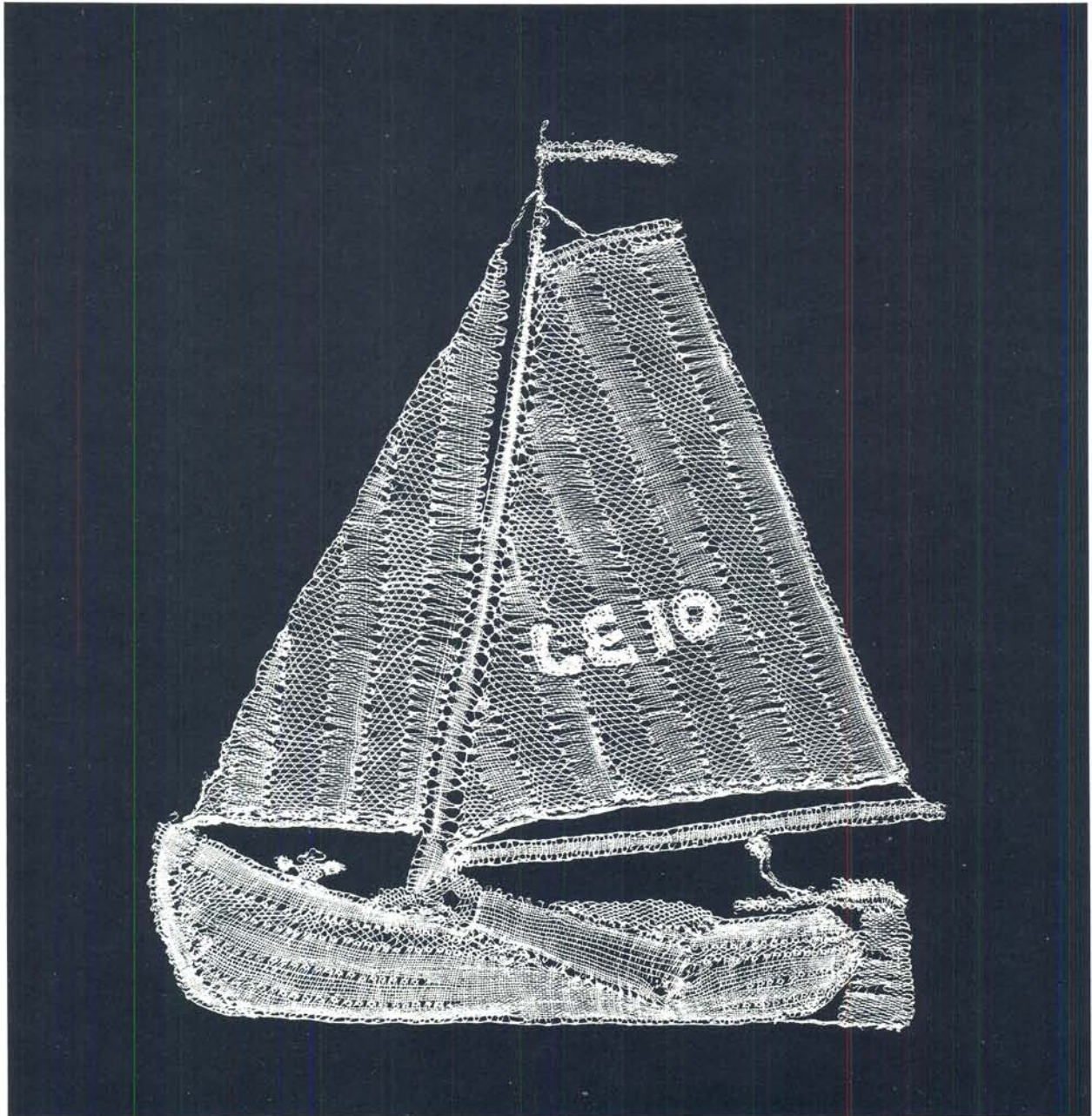


De L.E. 10

J. Brilleman

Het aakje getekend en geklost door Tine Brilleman, 1983.



Inleiding

'Van tafelblad tot Lemsteraak'

Door een rasechte Fries, een kenner van het Ronde- en Platbodemjacht, werd mij onlangs gevraagd: 'Hoe komt het dat een Twentenaar zoveel liefde voor het Ronde schip heeft.'

Welnu ik werd groot gebracht op een Havezathe in Twente, die na de restauratie in 1946, als Jeugdherberg in gebruik werd genomen. Mijn ouders waren daar de beheerders. Om die Havezathe lagen twee grachten en wat is er voor een kind nou mooier dan met een tafelblad, gemonteerd op een paar jerrycans, een linnen slaapzak als zeil, te varen op de wilde wateren der grachten?

Wij als kinderen van Jeugdherberg-ouders konden in de vakantie uitgewisseld worden. Voor ons was dit erg gemakkelijk, want ik kon naar de Jeugdherberg 'It Beaken' in Heeg. Toen ik acht jaar was zeilde ik mee in de tjotters, de schouw en het Friese Jacht, welke tot de vloot daar behoorden. Door heit Piersma wordt je dan de liefde voor het Ronde- en Platbodemjacht wel bijgebracht!

Op elf-jarige leeftijd haalde ik het zeilbrevet in het Friese Jacht 'Reiddomp', waarvan de legende vertelde, dat het oorspronkelijk eigendom was geweest van Egbert Douwes (de Jong) uit Joure, die hiermede zijn koffie en thee bij de boeren in het waterland aan de man bracht!

Helaas stierf dit schip een roemloze dood, nadat het door de Jeugdherberg was verkocht naar 'Holland', want het zonk op de Nieuwemeer bij Amsterdam.

In Heeg had ik in die tijd genoeg te dromen. De oude zeilvaart was nog niet geheel voorbij. Berend de Jong bouwde nog boeiers, jachten, tjotters en wildsjitters en de vloot van de

Jeugdherberg was op zichzelf al een droom!

In één van die vakanties, herinner ik mij, lagen er twee tjotters bij de werf te koop. De Jong had deze voor eigen rekening gebouwd, ik dacht: 'als ik zo'n bootje heb, kan ik overal naar toe waar de wind waait!'

Het zou echter nog vele jaren duren voor ik zelf een boot kon kopen. Eerst beperkten wij ons met rondjes te maken langs de haventjes van het IJsselmeer, we woonden in Amsterdam, om bootjes te bekijken. Inmiddels stelden we een tien-jaren-plan op om dan een schip te kunnen kopen als de 'Reiddomp'. Dat was echter te hoog gegrepen, maar we konden een Van der Meulen schouw uit Sneek van 5.25 m. aanschaffen. Een lief scheepje, maar het werd alras te klein voor ons groeiend gezin. De grote wens bleef echter nog steeds een Rond Jacht. Deze wens kon in de winter van 1975-1976 in vervulling gaan, toen P.P. Piersma te Heeg voor ons een Fries jacht bouwde van 5.60 m, een pracht van een schip.

Nergens 'staat het stil' en was bijzonder fraai van verhoudingen. Piersma leverde het als casco, waarna wij zelf de spijkergaten afdopten, verder schuurden en lakten, waarmede vele kostbare uren werkloos werden uitgespaard, dat besteed kon worden aan het laten maken van het voordek, de kistbanken en de scherpe sleepijzers voor de zwaarden.

Ook onze kinderen hadden de smaak te pakken gekregen van het zeilen, zodat ik voor hen een Piraatje zelf had gebouwd, maar achter een Fries jacht moest toch een ander bij-bootje.

Door Berend de Jong werd toen een wildsjitter gebouwd, die we zelf afwerkten.

Meerdere jaren voeren wij tot ons aller tevredenheid met deze fraaie combinatie. Maar het ruimere water bleef trekken. We besloten, wel met pijn in het

hart, het Friese jacht te verkopen en overwogen in samenwerking met een derde een boeier te bouwen.

Intussen waren we echter niet 'bootloos', want ik kocht een in 1960 door De Jong gebouwde tjotter, een heel handzaam scheepje.

Die boeier-bouw bleek toch wat te hoog gegrepen en we keken uit naar een ander rond schip, dat echter wel karakter moest hebben. Een vriend van ons zei toen: 'Waarom nemen jullie niet een ouderloos kind?'

Welnu, dat is uiteindelijk geschied. Wij hebben ons het lot aangetrokken van een zeer verwaarloosd en in slechte staat verkerend Lemsteraakje, de LE 10 in 1912 gebouwd. Tot 1957 werd het voor de visvangst gebruikt en vervolgens haar bestaan verder als jacht. Het is mij een genoegen hierna de geschiedenis van dit unieke scheepje te laten volgen.

De aankoop en restauratie

In de Spiegel der Zeilvaart van februari 1982 stond de volgende advertentie:

Te Koop: Lemsteraak LE 10.
Gebouwd door Gebr. de Boer.
Bouwjaar 1908. L.O.A. 8,25 m. *)
Breed 3,10 m.

Wij zijn dadelijk gaan kijken en constateerden dat het aakje in niet al te beste staat was en dat onder het berghout polyester was aangebracht.

Gelukkig waren de rondhouten goed, hoewel erg verwaarloosd, de zeilen en zwaarden eveneens. Het roer en het overige houtwerk moest vernieuwd worden.

We kwamen met de eigenaar, Henk Hidra, overeen dat ik een optie kreeg tot dinsdag 2 februari. Ik ben toen met twee mensen, die meer verstand van ijzer hadden dan ik, weer naar Leimuïden, waar het schip lag, gereden. Op

de werf van Stofberg (de bekende Lemsteraken-bouwer) hebben we de LE 10 op de helling getrokken. Henk Veenstra begon te kloppen om te kijken of er meer slechte plekken onder zouden zitten dan die welke we al gezien hadden.

Het aakje was onder de waterlijn nog mooier dan er boven: zo heel mooi rond! Dit is uniek dacht ik en mijn reactie was dan ook: 'Henk kom er maar onder vandaan, want ik koop het aakje toch.'

We hebben daarna een proefvaart gemaakt op de Brasemermeer. Dat was eer: nieuwe ervaring, waarbij ik kon vaststellen dat het schip veel wind kon hebben. Op 14 april hebben we onze aankoop overgebracht naar Gaastmeer; wind stond er de eerste dag niet, zodat wij op de motor van Leimuiden naar Enkhuizen voeren.

's Middags half vijf kwam er wind opzetten uit het noorden. We zijn toen na Enkhuizen bakboord uit gegaan naar Medemblik. De LE 10 was echt weer in haar element.

De volgende dag van Medemblik naar Stavoren; weer geen wind en bovendien slecht zicht, maar dankzij de motor, het kompas, en de kaart lagen we om elf uur al aan de overkant in de haven. Daar kwam zeilmaker Zwaan een tent opmeten voor de kuip, het begin van de restauratie.

In de weekenden en de vakanties heb ik elke dag een stukje aan de binnenkant tussen de spanten afgekrabt, er zaten op sommige plaatsen wel zes lagen verf op!

Op 2 oktober hebben we het aakje in Gaastmeer bij Hielke Wildschut op de werf gezet.

We begonnen de oude buikdenningen in de kuip en de betimmering onder het voordek te slopen; daarna de oude



De LE 10 als jacht 'Grote Pier' omstreeks 1965.

Foto: de Korte.



1



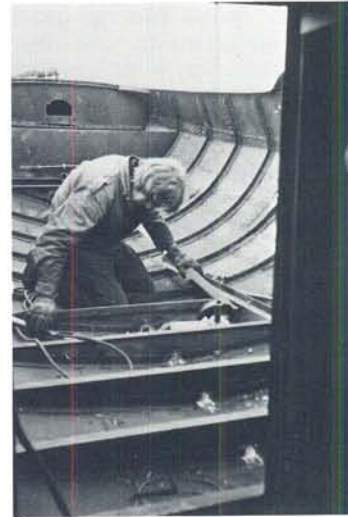
2



3



4



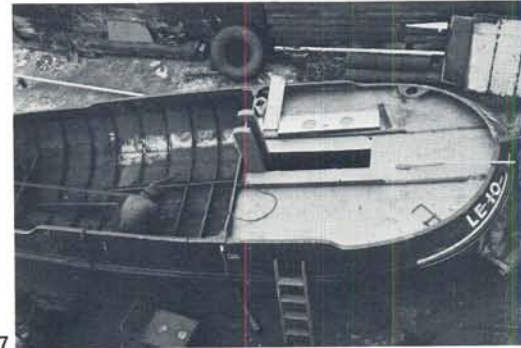
5

Foto 1: Het afbranden van de polyesterlagen.
Foto 2: Over een rond schip gesproken.
Foto 3: Hielke Wildschut bezig de drie motorsteunen weg te branden.
Foto 4: Het afhangen van het nieuwe roer.
Foto 5: Waar eerst de bun zat zijn nu spanten aangebracht.
Foto 6: Het voordek en de mastkoker zijn weggesloopt.
Foto 7: Hier is duidelijk te zien dat het volume van het voorschip groter is dan dat van het achterschip.



6

Foto's: J. Brilleman

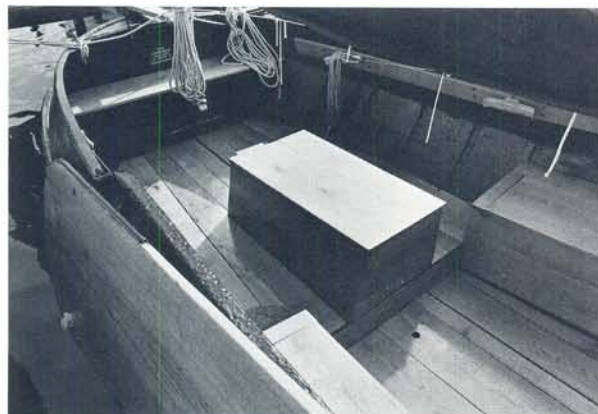


7

motor, nog van 1932, er uitgehaald. Vervolgens werd het aakje op z'n kant gelegd ten einde de polyesterlagen, welke onder het berghout waren aangebracht, er af te halen. Dat was een hele klus: warm stoken met een gasbrander, dan schrabben of steken. Na acht lange dagen, waarvan vier met twee man, was de huid ontdaan van dit moderne materiaal. Gelukkig kwam de huid er beter onder vandaan dan we verwacht hadden. Toen kon Hielke aan het werk. Hij begon de motorsteunen er uit te branden, het waren er drie t.w. een steun voor een Ford motor van 12 pk, daar weer overheen een steun voor 'de Witte' motor van 9 pk, en daartussen de steun van de Scoda motor. Het voordek en de mastkoker moesten er af. Daarna werd weer gekeerd om de slechte platen er uit te halen o.a. onder de mastkoker en daar waar vroeger de bun had gezeten, het hoosgat en de platen waar vroeger de bun-inlaat was. Alles werd er uit gebrand en bijgeslepen. Drie spanten werden aangebracht, want waar de bun zat waren geen spanten, daar met de beugel de vis er uit gehaald moest worden.

De kuip voorzien van buikdenning, kistbanken en motorkist.

Foto: van Lingen.



Vervolgens zijn er nieuwe platen ingelast, welke nu met de gangen van voor en achterschip doorlopen. De diepe putten in het ijzer werden bijgewerkt en de deuken er uit geklopt. De berghouten in de rondingen aan de voor- en achterzijde zijn vernieuwd en een half-rond er op gelast.

Na dit karwei kon het aakje wederom gekeerd worden, waarna het achterschot werd verwijderd en de reparatie van het voordek kon beginnen. Nadat dit alles vernieuwd was, werd een nieuwe mastkoker geplaatst, terwijl tevens een z.g. tjalkenluik werd aangebracht, zulks in verband met het strijkbaar maken van de mast.

Dit luik is in tweeën om ruimte te krijgen voor een koekoek op dezelfde plaats waar deze vroeger ook had gezeten. Kleine reparaties aan het boeisel, achterhuisje en bank waren nu mogelijk. Door dit alles is de aak nu in een goede conditie.

Vervolgens kwam de motor aan de beurt, een nieuwe steun werd aangebracht, waarop de Volvo-Penta werd geplaatst. Gelukkig was de schroefas-koker geheel intact, zodat die niet vervangen behoefde te worden.

Inmiddels had ik zelf een nieuw roer gemaakt, mast, giek en gaffel geschrapt en geschuurd en in de blanke

lak gezet. Tevens had ik de strijklampen, de beretanden en een nieuwe knecht gemaakt. Toen het ijzerwerk klaar was, kon ik een motorkist maken en werd de motor afgemonteerd. Van eikehout maakte ik de buikdenning en de kistbanken in de kuip. Deze kistbanken kunnen tevens als slaappleats worden gebruikt.

Op vrijdag 13 mei hebben we de proefvaart gemaakt, gelukkig liep alles prima. De interkoeling van de motor werkte perfect, zodat ik dik tevreden was.

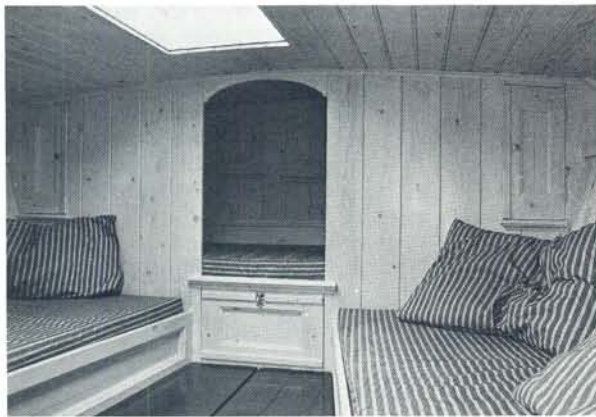
De volgende dag voeren we binnendoor naar Harlingen, waar Johan Prins het vooronder zal betimmeren. De reis verliep vlot, kalm aan, om de motor de eerste draaiuren te laten maken.

Het vooronder is voorzien van voorin een dwarskooi, waarin drie kastjes. Deze kooi is afgescheiden van de leefruimte door een schot, een soort bedstede zonder deurtjes, waar ook weer twee kastjes in zitten. Aan bak- en stuurboord zijn de andere kooien, terwijl aan bakboord nog een kastje is aangebracht met daarboven een plank

Het spinnegatdeksel voorzien van de naam van de bouwers en het bouwjaar van de aak.

Foto: van Lingen.





Het vooronder van achter naar voren gezien.

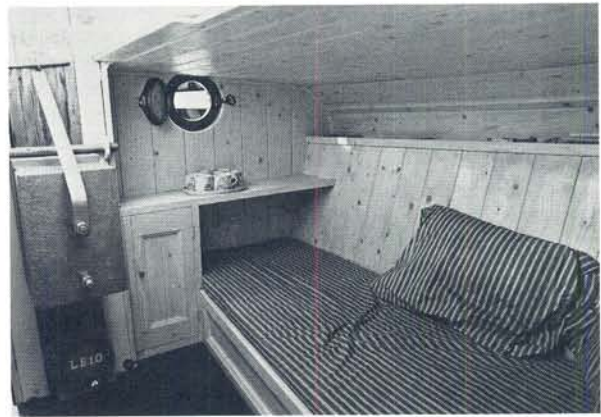
Foto: van Lingen.

voor het kooktoestel. De achterschotten zijn zo geplaatst dat een goede rugsteun is verkregen, met daarboven een plank voor allerlei kleine spullen. Het plafond van vuren kraalschrootjes, de andere betimmering van vuren planken met een V-motief.

Op 9 juni was alles klaar en vertrokken we naar Gaastmeer. De aak werd weer drooggezet, opdat ze ontroest en vervolgens afgeschilderd kon worden. Biezen werden gezet in wit onder en boven de berghouten en LE 10 aangebracht. Vervolgens werden de beretanden, strijklampen, de knecht, het roer en de zwaarden en tenslotte de mast geplaatst, zodat 's avonds de aak getuigd te water kon.

De kussens voor de kooien, gemaakt door mijn vrouw, pasten goed bij het geheel.

Op 18 juni 1983 vond de herdoping plaats. Wij hebben gekozen voor de eerste naam, welke het aakje in 1912 kreeg van Jacob Stienstra, de opdrachtgever voor de bouw, nl.: 'Twee Gebroeders'. Onze zonen had-



Vooronder bakboords kooi met plank voor kooktoestel. Links op de foto het kontrage-wicht van de mast.

Foto: van Lingen.

den twee fuiken geknoopt in de mast, de sein vlaggen aanéén geregen over het schip gelegd en voor het naamschildje in het spinnegat een doek gehangen. Toen alle genodigden aanwezig waren, trok mijn schipperske aan een koord, waardoor de fuiken los vielen en de seinvlaggen omhoog gingen en het naamschildje zichtbaar werd met de oude naam 'Twee Gebroeders', de naam van de bouwer en het jaartal 1912.

De klus was geklaard.

*) Ik had zelf de lengte van het aakje nooit opgemeten, maar de afgelopen zomer kreeg ik een formulier in handen waarop Jacob Wouda in 1943 de maten moet opgeven. Hij geeft op, lengte 8.07 meter. Ik was verbaasd en natuurlijk nameten. De lengte is inderdaad 8.07 meter.

De aak vlak voor de herdoop 'Twee Gebroeders'.

Foto: Brilleman.



*De LE 10 onder zeil na de restauratie zomer
1983 op de Wijde Ee.*

Foto: Kramer.



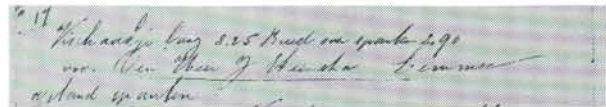
De geschiedenis van de LE 10

Wanneer je dan eigenaar van zo'n aakje bent gaat het kriebelen om meer aan de weet te komen en z'n geschiedenis te kennen.

Eerst probeer je het bij de werf van De Boer in Lemmer, maar in het telefoonboek komt geen 'De Boer werf' meer voor. Na wat zoeken kom je dan terecht bij mevr. De Boer aan 't Hop te Lemmer, echtgenote van de, in 1978, overleden scheepsbouwer Arie de Boer.

Ik heb met mevr. De Boer een afspraak gemaakt en eenmaal bij haar en na lang zoeken in de inhoudsopgave van de werfboeken, onder nr. 17 een 'vischaakje voor J. Steenstra' gevonden.

Onder nr. 17 van het werfboek staat de gehele bouwbeschrijving met als kop:



In het notaboek van gebr. De Boer komt het aakje voor in de inhoudsopgave onder nr. 291.

Onder dat nummer staat een volledig uitgewerkte nota met links in de bovenhoek van elke bladzijde het jaar 1912. Zo staan er alle gewerkte uren in van b.v. de spanten, het kloppen van het verwerkte plaatijzer, het gewicht van het gebruikte ijzer t.w. 2755 kg en 188 kg klinknagels, enz.

De nota is opgemaakt 26 september en op die datum door Dirk de Boer verzonden, die de boekhouding van de werf verzorgde en ook de werfboeken bij hield.

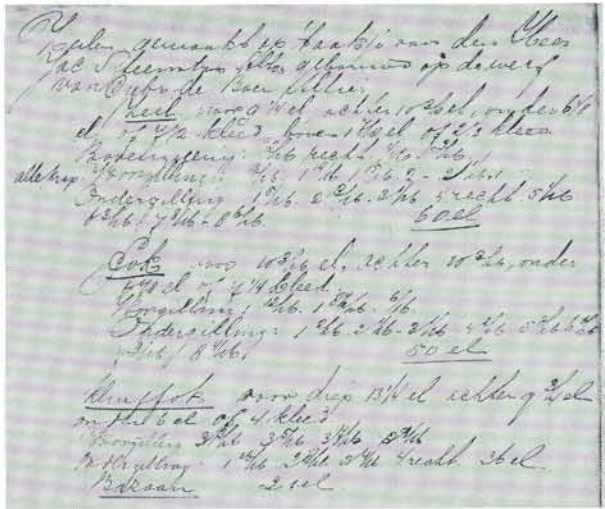
1912

Stienstra Jacob

Spanten	257 uur = 116	12	257
	12 uur = 12		12
	252 uur = 112		252
Stienstra	257 uur = 116		257
	460 uur = 192		460
	592 uur = 252		592
	240 uur = 12		240
	240 uur = 12		240
	110 uur = 10		110
	91 uur = 10		91
Loos en	2072 uur = 16		2072
	240 uur = 12		240
	2072 uur = 16		2072
	240 uur = 12		240

Bij wed. S.J. de Vries te Lemmer zijn de mast, giek, gaffel, boegspriet en blokken gemaakt, en de zeilen bij firma M.F. de Vries.

De snij- en zeilboeken vermelden helaas geen datum, wel komen de maten van de zeilen voor in de boeken tussen de Lemsteraken 't Jacht' van W. Vastenagel thans 'Georgette' bouwjaar 1911/1912 en het jacht van Herfurth 'Salamander' bouwjaar 1912, beiden gebouwd op de werf van gebr. De Boer.



Het blijkt al spoedig dat Dirk de Boer zich kennelijk heeft verscreven en dat de opdrachtgever van deze aak niet Steenstra maar Stienstra heette. Hij leefde van 21 december 1844 tot 16 januari 1923.

Deze Stienstra was rietsnijder van beroep, geen visserman. Wel blijkt hij volgens mondelinge mededelingen van hoogbejaarde Lemsters en volgens het wedstrijdarchief van de zeilvereniging 'Zevenwolden' in ieder geval in 1901 al in het bezit te zijn van een vischaakje of ligaak.

Dat zijn schepen die bij de z.g.n. 'dichtzetten' in de Friese binnenwateren als opslag voor de gevangen paling en als verblijfplaats voor de vissers dienden.

Kennelijk is Jacob Stienstra met dit binnenaakje later ook de kustvisserij gaan beoefenen, want in het overzicht van de Lemster vissersvloot op 1 januari 1907 vermeld Redeke ook 'De Nieuwe Zorg' van J. Steenstra (weer die verschrijving) met als registratie nummer LE 108.

Wanneer in 1911 een hernummering in het register plaats vindt wordt vermeld dat voor Jacob Stienstra op 11 juli 1911

een halfgedekte platbodem genaamd 'Twee Gebroeders' is ingeschreven onder de letters en nummer LE 10 en met een bruto inhoud van slechts 5 m³.

Aan te nemen is, dat dit het oorspronkelijke visaakje, de vroegere LE 108, is. Toen Stienstra in 1912 vervolgens een nieuwe aak bij de gebr. De Boer bestelde, werd deze visaak, waarvan bouwer en bouwjaar onbekend zijn maar in ieder geval van voor 1901 dateert, verkocht aan een palingvisser op de Dollard. Via de werf van gebr. Kroeze in Midlaren en de kleermaker Bisot in Leiden is dit aakje, volledig gerestaureerd, thans onder de naam 'Wybigjen' in het bezit van J. Nobel te Leiden die het in 1983 verkocht aan de fam. Ouwehand te Katwijk.

In 1912 krijgt Stienstra dus zijn nieuwe aak. Het letterteken en nummer LE 10 en de naam 'Twee Gebroeders' worden aangehouden.

Merkwaardig genoeg wordt op het Gemeentehuis geen nieuwe kaart gemaakt maar eenvoudig volstaan met wijzigingen op de oude kaart uit 1911 van bruto inhoud 5 m³ wordt 8 m³ maar het jaartal wordt niet gewijzigd of ingevuld.

Deze aak en ook de vorige binnenaak zijn genoemd naar de beide zonen van Stienstra geboren in 1893 en 1894 uit het huwelijk met de weduwe Raadsveld. Een zoon uit haar eerste huwelijk Marten Raadsveld (lytse Marten), visserman van professie, werd mede-eigenaar van de nieuwe LE 10. Op 16 januari 1923 overlijdt Stienstra en wordt Marten Raadsveld alleen-eigenaar. Als knecht was toen al aan boord Jaap Wouda, een neef van de eigenaar. Op 7 maart 1931 vinden weer wijzigingen plaats, een Ford motor van 12 pk wordt ingebouwd en het aantal bemanningsleden tot drie verhoogd, te weten de eigenaar Marten Raadsveld en diens beide neven Jaap en Jan Wouda. De naam wordt dienovereenkomstig, zij het niet helemaal juist, veranderd in 'Drie Gebroeders'.

In verband met de afsluiting van de Zuiderzee werd de LE 10 in 1932 in het visserijregister doorgehaald, hoewel doorgegaan werd met vissen op het IJsselmeer.

Hoewel het zeilen en vissen met een klein aakje met daarachter een vlet en een bootje vol vistuig geen eenvoudige zaak is, werden er tot de afsluiting aardige besommingen gemaakt.

In 1928 bijvoorbeeld fl. 2109,00. Daarna werd steeds minder vis gevangen en in 1937 is de besomming gedaald tot fl. 456,40.

Besomming in 1937	
	456,40
Konink	129,75
Concezionsstijm	128,85
Gyft-de Boer	92,25
St T de Vries	33,19
B. d. Wolf	17,80
Primmie besomming	29,70
	19,70

Volgens oude vissers in Stavoren had de LE 10 veel averij, zowel aan de netten als aan de aak zelf en het tuig. In het rekeningenboek van Fa. Wed. S.J. de Vries uit de jaren 1920 tot en met 1928 komen regelmatig reparaties aan de LE 10 voor, zo had men iedere twee jaar een nieuwe kluiverboom nodig.

Al voor de afsluiting komt er een levendige correspondentie op gang tussen Marten Raadsveld en de heren van de Zuiderzee steunweg. In 1919 heeft het eerste contact plaats, dan moet elke visser een formulier invullen. Bij vraag 2b vult Marten Raadsveld het bouwjaar 1912 in dus niet 1908 zoals de advertentie vermeldde.

Op 16 februari 1933 maken de heren deskundigen J. van Hengel, D. de Boer en H. Thijseling een procesverbaal van bevindingen op i.v.m. de waardebepaling van de aak om in aanmerking te komen voor de waardevermindering doordat de Zuiderzee wordt afgesloten.

Het gaat hier om de aak met toebehoren zoals een vlet, een bootje, spleetaalwant, botnetten, garnalenkorren, ankers, haringreepnetten, ansjovisnetten enz., alles voor een bedrag van fl. 2146,00.

Door de Heeren Directeuren van de Zuiderzeesteunwet wordt echter de gehele waarde vastgesteld op fl. 650,00; dit bericht ontvangt Marten Raadsveld op 10 mei 1933.

Ingaande 2 juli 1933 krijgt Marten Raadsveld een geldelijke steun van fl. 9,00 per week, in de wintermaanden wordt dit bedrag verhoogd tot fl. 14,00 per week. Er moet elk jaar opnieuw een aanvraag voor deze steun worden gedaan.

De tijden worden slechter de bedragen worden lager, in 1936 krijgt hij nog maar fl. 6,50 per week, voor man, vrouw en een kind.

Na het overlijden van Marten in 1939, nemen Jaap en Jan Wouda het aakje over voor fl. 350,00 van de weduwe Raadsveld-Poeze.

Een nieuwe motor werd ingebouwd t.w. een Scoda van 15 pk. De broers Wouda vissen door tot mei 1957, toen Henny Kingma het aakje overnam.

Deze Lemster werkte in die tijd in Amsterdam en liet weer een andere motor inbouwen en wel een Witte van 9 pk (de Scoda werd in een beurtscheepje geplaatst, welke thans eigendom is van Hortentius te Marken).

De LE 10 werd voorzien van een kajuit en een jaar later werd de rest van de bun er uit gehaald bij Stofberg in Leimuiden en de bun-inlaten dicht gelast. De mast werd strijkbaar gemaakt middels een ijzeren kontragewicht en een tjalken-luik in het voordek.

De naam werd 'Roelja', de ligplaats Durgerdam.

In 1962 heeft J.J. de Korte uit Aerdenhout de LE 10 gekocht. Bij zeilmaker De Vries in Lemmer werd een nieuw tuig gemaakt en door Van der Neut ook in Lemmer werd in 1968 een andere mast gemaakt van een oude tjalken-mast.

Weer werd de naam veranderd, nu werd die 'Grote Pier'. Nadat het aakje enkele jaren op de helling bij Stapel in Spaarndam had gelegen, koopt Henk Hijdra uit Leimuiden in 1981 het aakje, hij haalt de kajuit er weer af om er een visserman van te maken.

Aangezien er meer aan gerestaureerd moest worden dan hij aanvankelijk vermoedde, biedt hij de LE 10 weer te koop aan, waardoor wij in 1982 eigenaar konden worden.