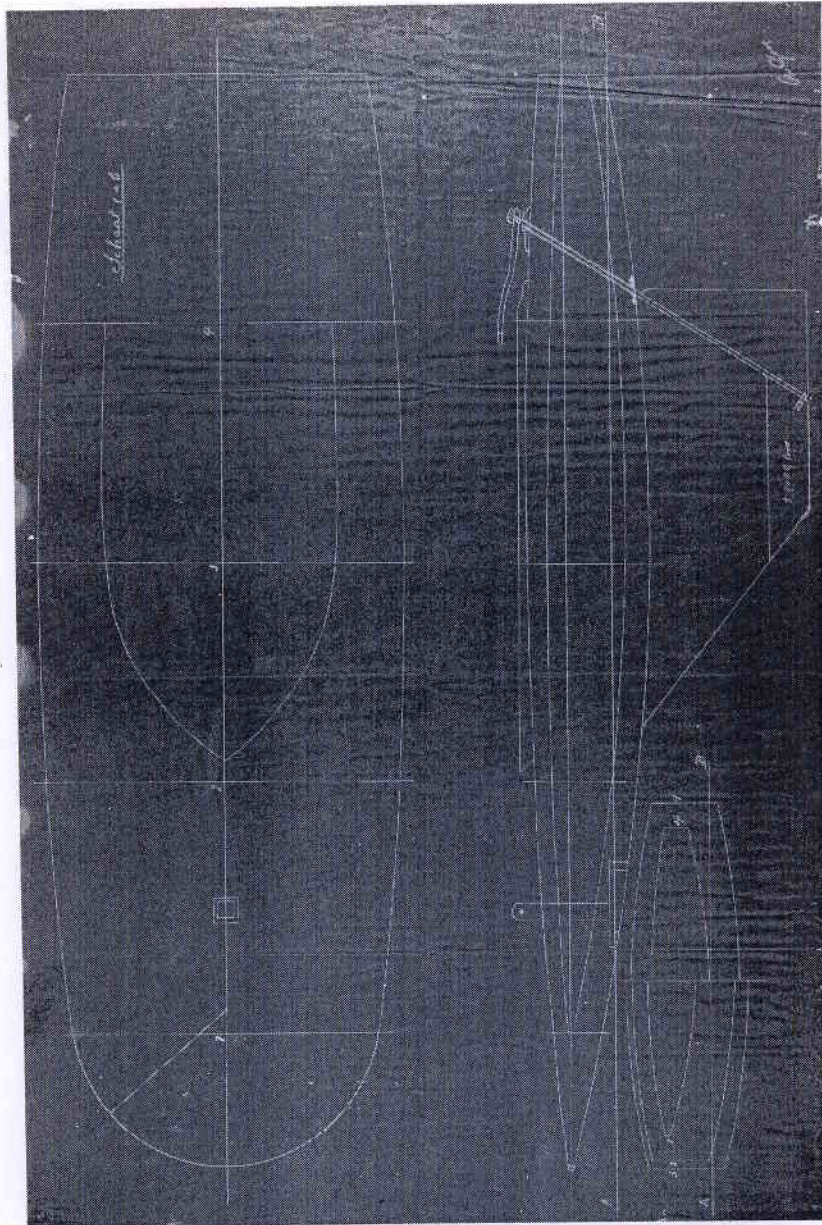


Van de oorsprong van de Lark staat eigenlijk maar weinig vast. Bij de Regenboogklasse of de 16 m² is bijvoorbeeld de datum bekend waarop het eerste schip van die klasse te water werd gelaten. Dit is bij de Lark niet het geval. In het boek *Onze Watersporten* door C. Philipona, uitgegeven in 1918, wordt de Lark reeds besproken. Daarin vinden we er ook een tekening van afgedrukt. Dit jachtje is lang 3,60 m. breed 1,32 m. en heeft een diepgang van 0,70 m. Het zeiloppervlak meet 9 m². De tekening toont een rompvorm als van een Lark, een midzwaard en een aangehangen roer. Het schip heeft een korte mast, een lange gaffel en een nog langere giek, die zeker zo'n 75 cm. achter het schip uitsteekt.

In het tijdschrift *De Watersport* van september 1918 treffen we een recensie van het boek van Philipona aan. Wij citeren: 'Fig. 76 stelt een cattuig voor. Door het ontwerp van W. Beekhuis, fig. 88, zou dit cattuig hier in zwang komen op een klein scheepje dat zijn oorsprong zou vinden in een Fransche eenheidsklasse van omstreeks 1902. Het woord lark is Engelsch en betekent Leeuwerik. De werkelijkheid is dat door den Amerikaanschen constructeur C.D. Mower voor 'The Rudder' in 1898 de bekende catboot 'Lark' werd ontworpen en met constructietekeningen en alles wat noodig was voor zelfconstructie, in 'The Rudder' 1898 is gepubliceerd. Naar dit ontwerp zijn over de geheele wereld waarschijnlijk meer dan duizend scheepjes gebouwd. Hier in Holland zijn er in 1903-1905 verschillende gebouwd. Ik geloof dan ook niet dat de heer Beekhuis zijn verkleinde 'Lark' als een eigen ontwerp zal willen beschouwd zien'.

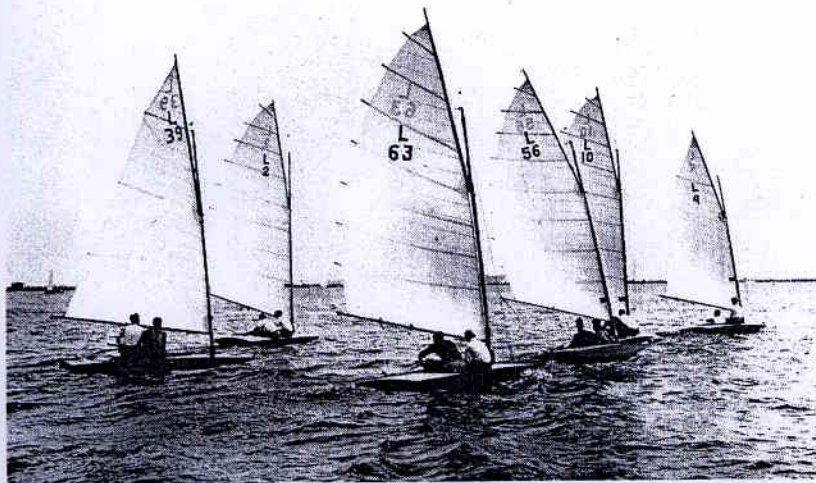
Met deze kritiek kon de heer Beekhuis, toen eigenaar van de bekende jachtwerf Navis te Loosdrecht, het maar doen. Ook in het blad 'The Rudder' van 1906 komt de Lark voor. Hierin wordt het scheepje beschreven, er wordt bij



vermeld dat twee jongelui zelf hun Lark hadden gebouwd voor \$ 14,95. In Amerika voeren ze in verschillende groottes, de grootste zelfs met kajuit onder de naam Scow. Dit woord lijkt veel op het Nederlandse schouw. Ook in Canada voeren ze, in Zuid-Afrika, in Japan en zelfs in Australië. Deze buitenlandse klassen waren alle anders getuigd dan onze Nederlandse: met een groot sloeptuig of een torentuig. De horizontale voorsteven hadden ze echter alle gemeen. Dit lijkt ons ook wel een hoofd criterium voor de Lark.

A. van Gool, plantekening van een Lark. (afb. 1)

In Friesland waren de eerste ontwerpen van de bekende zeiler A. van Gool uit Hommerts. Hij was in zijn jonge jaren zeeman en we mogen wel aannemen dat hij tijdens zijn reizen naar Amerika, op het s.s. Tubantia, kennis heeft gemaakt met het Lark-type, hij heeft het naar Nederland en met name naar Friesland gebracht (afb. 1).



'Larken in den strijd', Sneekermeer omstreeks 1928. (afb. 2)

Zeilwedstrijd van Larken te Grouw omstreeks 1936.

Duidelijk is het verschil in tuigvorm tussen de L 39 en L 4 enerzijds en de rest van de Larken anderzijds te zien. (afb. 3)



In 1918 of 1919 bouwde hij zijn eerste lark. Het zeil was 9 m² en het schip was uit vurenhout gebouwd en blauw geverfd.

In het augustusnummer van De Watersport 1919 lezen we een verslag over een zeilkamp te Warmond waarbij onder andere in drie Larken werd gezeild.

In Sneek, met name op Hardzeildag, duiken de Larken voor het eerst op in 1927 (afb. 2). Ook in Grouw wordt er waarschijnlijk in 1927, maar in elk geval in 1928 gezeild in 'klasse II-Larken' tijdens de '2-daagsche Zeilwedstrijd ter gelegenheid van het 80-jarig bestaan der Vereniging' (Oostergoo). Er waren vijf deelnemers, alle uit Sneek. Ook in Sneek zelf waren er in 1927 vijf Sneker deelnemers: H. Kampman, A. Koster, J. Gaastra, T. Boomsma en P. Boomsma. Zij zeilden in zelfgebouwde scheepjes, waarvan de kostprijs tussen de f 100,— en f 150,— lag. Dat ze degelijk gemaakt werden hoorden we onlangs van de broer van H. Kampman, de negentigjarige Tjitte Kampman. Hij, zijn broer en nog enige jongemannen bouwden hun larken veelal op de zolder van zeilmaker Douwe Gaastra, wiens zoon Jaap ook een verwoed larkzeiler was. Tijdens het naar buiten takelen schoot een der scheepjes uit de stroppen en viel op de straat. De jongens haastten zich via de trap naar beneden en zagen tot hun grote opluchting dat de lark kennelijk goed was neergekomen en dat er niets aan mankeerde.

Wanneer zo'n jachtje in de loop van het seizoen succesvol bleek werd het met een bescheiden winstje verkocht en werd met spoed weer een nieuw exemplaar op stapel gezet dat hopelijk nog sneller zou zeilen.

In het jaar 1928 zien we op Hardzeildag 10 deelnemers in de larkenklasse, in 1929 12, in 1931 weer 10. Ogenschijnlijk dringt zich hier al een Leeuwarder tussen de Snekers, namelijk H.J. Beekhuis, maar dit is loos alarm, het volgende jaar woont hij (weer) in Sybrandaburen. In 1931 komt er één deelnemer uit Rotterdam en één uit Idskenhuisen; de overige deelnemers komen uit Sneek.

In 1933 komen de Leeuwarders en hoe. Het is uit met de Sneker hegemonie. De komende vijf jaren worden alle prij-

zen door hen weggesleept. Enige namen: Siep van der Meer, Benno Gros, Herman Geveke, Richard Bosman, Jopie Bouman en Herman van Slooten. De Larkenklasse blijkt een uitstekende leerschool te zijn, de heren hebben later in diverse grotere klassen ook uitstekende resultaten bereikt. Benno Gros zeilde al die jaren in de L 2, de Arrow, en Siep van der Meer behaalde zijn eerste successen in een bij Postma te Grouw gebouwde Lark, de Trewes. Het succesvolle scheepje werd in 1935 van de hand gedaan omdat Van der Meer een eigen ontwerp wilde proberen. Het was van een geheel afwijkend type, waarmee niet de beoogde successen behaald konden worden, integendeel. De derde Lark, wederom genaam Trewes, was opnieuw naar het beproefde ontwerp en bracht weer veel succes.

In 1934 werd een revolutionair tuig gelanceerd. De L 51, genaamd Tramp IV, werd voor G. de Boer gebouwd bij jachtwerf Lolke van der Werf te Sneek. Het zeilontwerp was van Romke de Vries. In plaats van het rechte achterlijk had het nieuwe zeil een zogenaamde katterug, waardoor meer zeil kon worden gevoerd. Bij het oude zeil werden drie zeillatten gebruikt, bij het nieuwe tuig werden 7 tot 11 latten ingestoken. We spreken dan ook wel van vleermuistuig, en in die jaren van een baarstuig (afb. 3).

Zo rond 1938 verdwijnt de eerste generatie larkzeilers. Sommigen van hen gaan over op een nieuw type, de Olympajol, of ze zoeken het in een groter schip.

In dat jaar werden 27 Larken ingeschreven voor de Sneekweek. De zeilnummers lopen van L 4 tot L 104. Op Hardzeildag verschenen echter tengevolge van het slechte weer slechts vijf scheepjes aan de start.

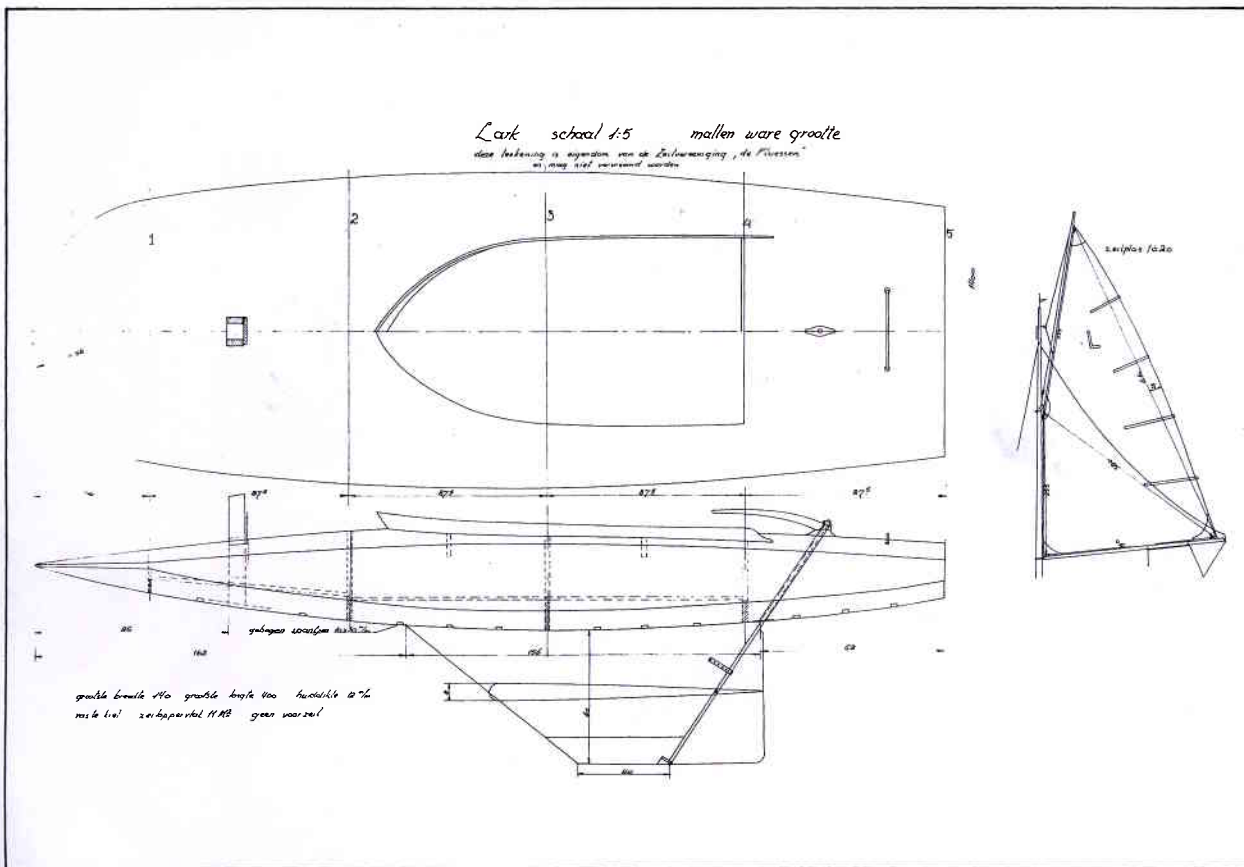
Enige namen van de nieuwe generatie larkzeilers zijn: Jappie Hiemstra, Piet

Abbinga, Jan Boomsma en Fokke Veen.

Een andere naam die in de geschiedenis van de Lark niet mag ontbreken is die van de heer J.Ph. Korthals Altes, bierbrouwer uit Amersfoort. Hij had 's zomers een woonark aan de Krúspollen in het Heegermeer. Zijn dochter bezat een Lark, maar er waren in de omgeving te weinig Larken om tegen te hardzeilen. Op zijn vraag aan de heren van de zeilcommissie De Fluessen waarom er geen jongens zeilden in bijvoorbeeld Larken kreeg hij ten antwoord dat de jongelui daar geen geld voor hadden. De heer Korthals Altes stelde de commissie toen voor twaalf jongens te zoeken die graag in Larken zouden willen zeilen. Hij nam alle kosten voor zijn rekening. De jongens moesten zich verplichten gedurende het seizoen elke maand een wedstrijd mee te zeilen, en dat drie jaar achtereenvolgend. Daarna mochten ze de Lark hun eigendom noemen. De volgende twaalf jongens werden uitgekozen: uit Hemelum Sjouke Koster, Johannes Terpstra en Joop van der Wal; uit Bakhuizen Theo Deden; uit Warns Jan de Vries, Wybe Nijholt, Marten Kampen en Ike de Vries (nu de laatste visserman in Laaxum) en uit Koudum Ids Pries, Jappie Reinstra, Klaas Deinum en Jan Reinstra.

Bij timmerman S.H. de Jong in Koudum stond een Lark in aanbouw. De twaalf jongens werden uitgenodigd om er een kijkje te gaan nemen, ze kregen daar hun eerste instructies. De Jong werd rondreizend controleur en gaf waar nodig adviezen bij de bouw (fig. 4). Het werden Larken met een ronde voorsteven. Laat in de (open) winter van 1934 werd met de bouw begonnen. Het bouw materiaal was oregon pine, dat echter nog erg nat was. De scheepjes waren dan ook altijd lek en niet erg snel. De wrangen en spanten waren van vurenhout en het dek weer van oregon. Het laatste werd met olie behandeld, met linnen overtrokken en ge-

verfd. De Larken werden niet op een bouwframe en op de kop gebouwd, maar op een bouw-balk en met het vlak naar beneden. Eerst werden op de balk de kielschroot en kiellat geplaatst en op aangegeven plaatsen door middel van staande hulplatjes in de juiste holling gebracht. Vervolgens plaatste men de wrangen en spanten door hulplatten gesteund. Daarna werden kimlatten geplaatst, gevolgd door de zijden. Het vlak werd dan aangebracht (van beneden naar boven gespijkerd), daarna kwamen steven en spiegel. Als laatste werd het dek gespijkerd. De kuiprand moest fiks gebogen worden. Dit ging niet doormiddel van branden of stomen, maar op een goedkopere manier. Over de lengte van het te buigen gedeelte werd de plank in de dikte doorgezaagd, gekliefd. De twee dunne wangen werden later door het sterke buigen weer tegen elkaar gedrukt. Het zeil, blokjes en al het touwwerk kwamen uit Staveren van Meindert de Groot, ook katoentuig, manilla vallen, gegalvaniseerd staaldraad en messing wantspanners leverde hij. Aan de houten kiel werd als ballast circa 35 kg lood bevestigd. Dit lood bestond uit oude stukken pijp die de jongens bij installateur Kemker te Koudum konden halen. Zelf moesten ze het omsmelten. Al het ijzerwerk was gegalvaniseerd. De scheepjes werden alle goedgekeurd door de meters van de N.N.W.B. Ze kregen de nummers 64 tot en met 75. Tijdens het keuren was Joop van der Wal in militaire dienst. Zijn moeder gaf toen als naam voor de Lark op die van haar jongste dochter, Bernadine. Joop had enige jaren daarvoor, enthousiast gemaakt alleen door één foto uit Fen Fryske Groun, zonder tekening ook al een Lark gebouwd. Deze Lark was 3,50 m lang en 1,20 m breed. Met dit scheepje mocht hij van mem nooit op de Morra zeilen, maar wel op een brede tochtsloot. Dit echter niet voordat oudschipper Mintsje Pot zijn Larkje had ge-



Lijnenplan en zeilplan van de twaalf 'Fluessen'-Larken. (afb. 4)

keurd en goed bevonden en hij de jonge Joop er zijn eerste zeillessen in had gegeven.

De heer Korthals Altes stelde een prachtig zilveren model van een Lark beschikbaar als wisselprijs. De snelle Leeuwarder Larken wisten deze prijs steeds te bemachtigen; hij is nu nog in het bezit van de heer L. Meek te Leeuwarden, die hem definitief won met de Celox (afb. 5).

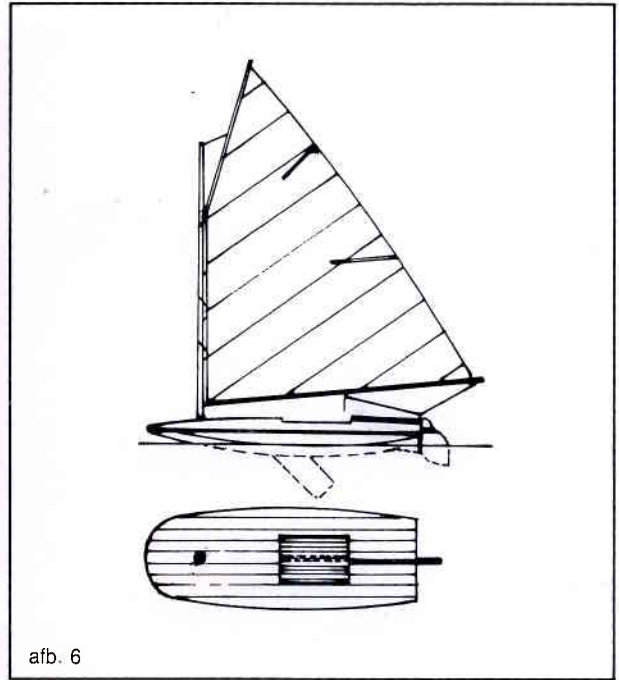
Tijdens de oorlog werden er, onder meer door maatregelen van de bezet-

ter, maar weinig wedstrijden gezeild. In 1945 waren er echter direct weer wedstrijden op het Pikmeer, op Snekermeer en bij Wartena. In deze wedstrijden zeilden de Larken weer mee. Er waren veel Leeuwarders onder de deelnemers, bijvoorbeeld de gebroeder Vis, J. van der Veen en F. Mervennee. In 1946 deden er 16 Larken mee aan de Sneekweek. In 1950 waren het er zes stuks, in 1955 kwamen er 13 aan de start. Opvallend is een verschuiving van eigenaars naar Twente, waar vijf deelnemers vandaan kwamen. Vijf jaar later waren er nog 12 Larken, waarvan zeven uit Twente, drie uit Sneek, een

uit Meppel en een uit Den Haag. In 1965 startten de Larken voor de laatste maal in de Sneekweek; drie Friezen moesten het opnemen tegen zeven Twentenaren. Het gelukte Bertus Poiesz uit Sneek om de laatste hoofdprijs in de Larkenklasse te behalen. De Lark werd verdrongen door andere, moderne klassen, eerst door de Olympiajol, later door de Vrijheid en de Schakel. Slechts een enkele keer zien we nog een Lark op het water. Naast de kleine Lark die aanvankelijk in Loosdrecht werd gebouwd (afb. 6) ging de Friese Lark een eigen leven lei-

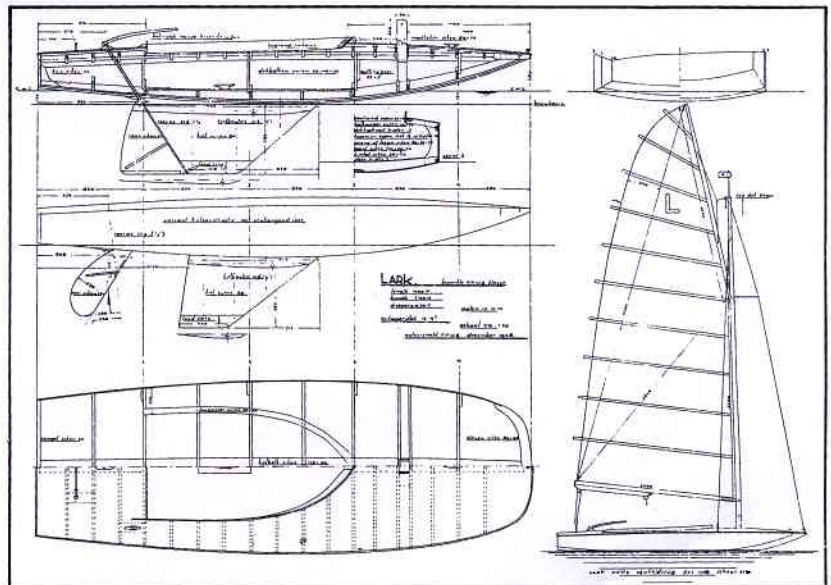


Zilveren Lark, als wisselprijs beschikbaar gesteld door J.Ph. Korthals Altes. (afb. 5)



afb. 6

Lark, lang 3,60 m. breed 1,32 m. diepgang met zwaard 0,70 m., zeiloppervlak 9 m². Ontwerp W. Beekhuis, werf Navis, Loosdrecht, 1918. (afb. 6)



den. De Friese Larken gingen sinds 1929 een beperkte klasse vormen binnen de N.N.W.B., (Noord Nederlandse Watersport Bond) (afb. 7). Hieronder volgt het officiële bouwbestek: Larken-klasse (beperkte klas van de N.N.W.B.). Vrij zijn de vorm van de romp, plaats van de kiel en de plaats

Lijnenplan en zeilplan van de N.N.W.B. - Lark met eenheidstuig, 1938. (afb. 7)

van de mastkoker, vorm van kiel en roer.

Voorgescreven zijn:

Lengte: 4.00 m.
 Breedte: (zonder stootranden) 1.40 m.
 Diepgang: 0.70 m.
 Houtsoort: mahonie 12 mm. dik of kookvast gelijmd triplex 10 mm.
 De zijplank moet op het breedste punt 30 cm. zijn.
 Bij rondspant is de kim minstens 14 mm. dik.
 De kiel moet 6 cm. dik zijn, vurenhout.
 Loodballast 35 kg.
 Mast 80 x 80 mm. 5.40 m. lang.
 Gaffel 65 x 50 mm. 3.20 m. lang.
 Giek 65 x 50 mm. 2.50 m. lang.
 Zeilplan volgens tekening; oppervlakte 11 m².
 De zeillatten mogen niet meer dan 10 cm. uitsteken.
 Het dek mag van 7 mm. triplex zijn, massief 12 mm.

In de wedstrijd mag de bemanning uit twee personen bestaan.

Verplichte inventaris: 1 pagaai, 1 hoosvat of lenspomp.

Wantputting 30 cm. achter mastkoker.

Balkweger vurenhout	40 x 20 mm.
Mastkoker	80 x 20 mm.
Stootlijst	25 x 13 mm.
Dakbalk vurenhout	50 x 20 mm.
Wrangen eikenhout	80 x 20 mm.
Spiegel eikenhout	25 mm.
Kuipweger	50 x 20 mm.
Kimlat	30 x 20 mm.
Roeras	7/8"
Kielbalk eiken- of mahoniehout	140 x 30 mm.



De steven mag niet vertikaal zijn, maar horizontaal en dient een gebogen lijn te vertonen. Binnen deze beperkingen is er ruimte genoeg tot experimenteren.

De plaatijzeren kiel werd al snel vervangen door een houten, met loden ballast. Uit de experimenten kwam op een gegeven moment een schip tevoorschijn met een halfcirkelvormige steven. Dit betekende dat de waterlijn van het schip aanmerkelijk korter werd. Dit werd vooral merkbaar wanneer er scherp aan de wind werd gezeild en vóór de wind: het stak nog sneller dan anders zijn neus in de golven en verdween onder water.

Siep van der Meer probeerde een soort voorbord, als bij een schouw. Maar de aanrollende golven drukten het voorschip onder water. Voor de wind planeerend was deze Lark evenwel bijzonder snel. Uit de praktijk bleek toch wel dat de lengte van het onderwaterschip groter moest zijn dan de waterlijn.

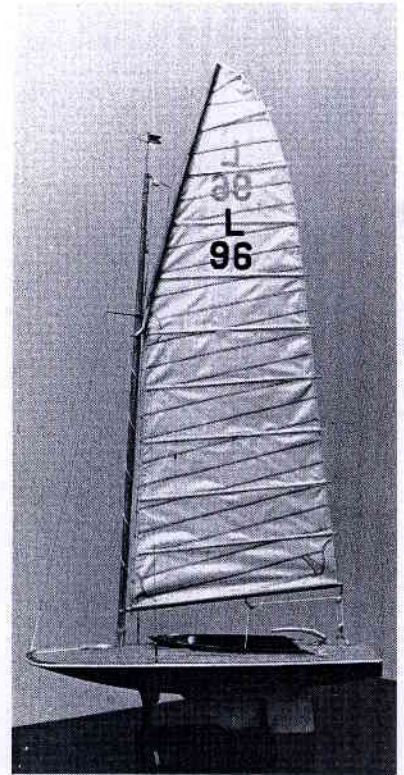
Met licht weer kon het schip gemakkelijk door één man worden gezeild. Bij hardere wind fungeerde het tweede bemanningslid als levende ballast en moest voortdurend van plaats veranderen, van links naar rechts en van voor naar achter.

Het model (afb. 8)

Het model is gebouwd naar tekeningen van de N.N.W.B., schaal 1 : 7⁵.

Het heeft een lichte V-bodem en de rechte zijvlakken steken in het midden maar juist onder de waterlijn.

Voor de houtsoort is mahonie gekozen. Daarvan zijn ook de latere Larken gebouwd. Dit was ook de reden om voor een wat hoger nummer te kiezen: de L 96. De heer G. Ferwerda heeft dit model gebouwd. Het is een buitengewoon fraai werkstuk geworden, we mogen bijna wel spreken van een Larkjacht. Het echte schip met dit nummer heeft toebehoord aan de Sneker zeiler Jap-



G. Ferwerda - model van de N.N.W.B. - Lark, op schaal 1 : 7⁵. (afb. 8)

pie Hiemstra, die het zelf bouwde in de winter van 1936/'37. Zo heeft hij nog tegen de oudere (Leeuwarder) garde gezeild, terwijl hij na de oorlog weer met de jongere generatie larkenzeilers meedeed.

De eerste jaren waren voor Hiemstra nog niet direct zo succesvol. Er werd wel eens een prijsje gewonnen en ook wel eens een dagprijs in de Sneekweek, maar de grote successen kwamen in 1945 en 1946 toen ook een keer de hoofdprijs werd gewonnen. Het schip werd verkocht en kwam na 1950 niet meer voor op de wedstrijdlijsten.