

Blommen in Hylpen

zeevaarders, schippers, vissers en scheepsbouwers



Dirk Huizinga

Inhoud

Vooraf	5
1.	Hindeloopen aan zee 11
1.1	Hindeloopen en de zeevaart 11
1.2	Exploitatie van het verleden 20
1.3	Hindeloopen en de visserij 31
1.4	Hindeloopen en de scheepsbouw 50
2.	Blommen als zeevaarder, schipper, visser en werfbaas 59
2.1	Dirk Blom (1879-1951) als skûtsjeschipper 63
2.2	Blommen als vissers 69
2.3	Blommen als scheepsbouwers 79
3.	Iege Blom, van visser tot scheepsbouwer in Hylpen, auteur Gosse Blom 97
4.	Bestaande Lemsteraken als inspiratiebron 147
5.	De moderne Blomaak met een authentiek uiterlijk 155
5.1	Lemsteraken in drievoud: visaken uit De Lemmer, boeieraken voor de recreatie en moderne wedstrijdaken 167
6.	Moderne 'ijzerbouw' van casco's 183
6.1	Niet alleen aken 187
7.	Veilig en eenvoudig aakzeilen 209
8.	Ontwikkeling van nieuwe jachtbouwtechnologie 243
9.	Geen akenbouw zonder kopers 261
Bijlage: Een greep uit de vele ontwerpen die Dirk Blom Sr. maakte 269	
Geraadpleegde bronnen 297	

Dit boek heb ik in 2025 gemaakt op verzoek
van de familie Blom in Hindeloopen. Ik maak mijn boeken
en geef ze uit in eigen beheer, zonder winstoogmerk.
Als pdf zijn ze gratis vanaf mijn website te downloaden.

Drachten, december 2025

Vooraf

Het was de voorlaatste ijstijd, het Saalien van 280.000 – 130.000 jaar geleden, die voor een belangrijk deel zorgde voor het huidige landschap en voor de nu bestaande bodemgesteldheid in Nederland en daarmee ook in Friesland. De ijsmassa's uit het noorden trokken toen diepe sporen door het land. Ze gleden diep door de kleibodem en drukten aanwezige aardwallen voor zich uit en opzij.

De laatste ijstijd, het Weichselien van 115.000 – 10.000 jaar geleden, was voor de bodemgesteldheid van Friesland niet van invloed, omdat de gletsjers toen niet tot op ons land kwamen.



De voorlaatste ijstijd, het Saalien, waardoor de samenstelling van de bodem in Noord Nederland sterk is bepaald.

We kennen natuurlijk de stuwwallen en opzijgedrukte keileembulten uit die tijd die de duizenden jaren erosie weerstaan hebben en nu bijvoorbeeld in Friesland bekend staan als het heuvelige Gaasterland, het hogere land bij Warns en bij Koudum, uitlopend tot de kaap waar Hindeloopen op is gebouwd en natuurlijk het Rodeklif, het Mirnserklif en het Oudemirdumerklif.

Maar ook de Veluwe en de Sallandse heuvelrug zijn stuwwallen uit die tijd. Die zandbergen met keien en grind uit Scandinavië in Friesland en dat taaie keileem van de kliffen was kwam niet alleen hier voor.

Tussen hoogtes zijn uiteraard laagtes die bovendien door dat hoogteverschil een eigen samenstelling kennen. Friesland heeft onder de oppervlakte vanwege die voorlaatste ijstijd een morenelandschap.



Boven: Beeld van de ijstijd. Onder: een beeld van na de ijstijd, tijdens een warmere periode.



De Friese bodem bestaat daarmee uit Scandinavische grond. Uit keileem, zand met rotsblokken en keien. De Friese meren uit het lage midden zijn eveneens gevormd tijdens die ijstijd. Ze liggen in de richting noordoost – zuidwest, zoals de gletsjers over dit land gleden. Toen na jaren de temperaturen gingen stijgen, tijdens interglacialen als het klimaat opwarmde tussen twee ijstijden, smolten de gletsjers en lieten ze holten in de bodem achter die zich vulden met smelt- en regenwater. Ook de holte van de latere Zuiderzee is gevormde door gletsjers uit deze ijstijd. Deze laagtes vulden zich gemakkelijk met water dat van hogere gebieden naar beneden stroomde in de vorm van beken en rivieren. Al dat water wil uiteindelijk naar het laagste punt: de zee.



Noordwest Europa ongeveer 10.000 jaar geleden, even na de laatste ijstijd. De Noordzee bestond nog niet. Voor de kust lag in het noorden een groot eiland dat de naam Doggerland heeft gekregen. De temperaturen gingen echter stijgen en de vlakte tussen Engeland en Nederland zou onder water lopen.

De zee was in die jaren, zo'n 120.000 jaar geleden, verder weg dan nu. Tussen het huidige Engeland en Nederland was geen zee, maar een zandvlakte. Het gebied van het huidige IJsselmeer lag eveneens droog en was een zandvlakte met wat verhoogde keileembulten als Gaasterland en de Voorst van Vollenhove. Door verstuiving van het zand tijdens de ook toen reeds gebruikelijke westelijke wind raakten grote delen aan de oostzijde, het huidige Friesland en Drenthe, bedekt onder een dikke laag zand. Het water van rivieren zorgde echter voor de afzetting

van rivierklei langs de oevers van deze stromen. Dieper in de grond zitten stroken keileem. In stilstaand water zoals vennetjes en in meertjes waar het water niet weg kon, zorgde plantengroei voor de vorming van veen.

Oppervlakkig gezien is de bodemgesteldheid van Friesland in te delen in keileem, zeeklei, rivierklei, hoogveen, laagveen en zand, maar bij grondiger onderzoek blijken de grondsoorten ook door elkaar te lopen. Bij de exploitatie van het veen in onze tijd, dus tijdens de turfwinning, werd die vermenging duidelijk. Je hebt veen met slierten leem en klei, die ongeschikt is om turf van te maken, terwijl ook een vermenging met zand geen goed product oplevert. In het westelijk deel van Friesland langs de voormalige Zuiderzee komt ook klei op veen voor.

Voor het ontstaan van het huidige landschap in Friesland is de geografische geschiedenis na de ijstijden van belang. Zo'n tienduizend jaar geleden, na de laatste ijstijd, stegen in dit gebied de temperaturen. Gletsjers in het noorden smolten en de zeespiegel steeg daardoor wel 50 meter. Het lage land tussen het huidige Nederland en huidige Engeland verdween daardoor onder water. Het gebied dat wij nu Friesland noemen, kreeg natuurlijk ook te maken met het stijgende water. Dat water kwam wel van twee kanten. De zeespiegel steeg, maar ook van de landzijde stroomde veel zoet water door beken en rivieren naar de zee. Zo kon er zich waar nu het huidige IJsselmeer is een groot moerassig gebied vormen, waar doorheen rivieren hun weg vonden, maar waar tegelijkertijd ook eenvoudige plantengroei tot ontwikkeling kwam.



Noord-Nederland omstreeks het begin van de jaartelling, met het Flevomeer.

Moeilijk bewoonbaar gebied

Het noorden van ons land was nog eeuwen lang voor mensen moeilijk te bewonen. Het bestond uit grote moerasgebieden, natte veengrond met elzen en berken, dat in de loop der jaren zelfs nog natter werd. Dat gold niet voor het uiterste noorden. Het gebied langs de zee, het kleilandschap met tal van wadden(eilanden), kon door mensen bewoond worden als zij woningen maakten op de iets hogere delen, op bestaande zandruggen, of als zij zelf verhogingen gingen opwerpen. Deze mensen maakten eilandjes, terpen, om daar veilig voor hoog water op te wonen. In de terp van het dorpje Oostrum (Eastrum) bij Dokkum zijn in 2006 restanten gevonden van een nederzetting die dateert van 2580 jaar voor Christus. Het noordelijk kustgebied van de huidige provincies Friesland en Groningen was daarmee de verblijfplaats van de vroegste bewoners van het land.

De Zuiderzee die een voorwaarde was voor de groei en bloei van zowel de nieuwe kustplaatsen aan de Westwal in Holland als aan de Oostwal langs de Friese kust en meer voor stadjes naar het zuiden als Blokzijl, Vollenhove, Kampen en Elburg en natuurlijk voor de ontwikkeling van de handelssteden langs de Gelderse IJssel en de Vecht, is pas zeer laat ontstaan. Natuurlijk waren er rivieren en stromen als de Tjonger en Linde, de Vecht, de IJssel, de Eem en de Amstel die uitstroomden in het moerassig veengebied met een meer dat de Romeinen het Flevomeer noemden. Dat moerasgebied werd door noordwestelijke stormen enigszins weggeslagen door opdringend zeewater door de Vliestroom. Het groter geworden meer werd het Almere genoemd. Het duurde echter tot het begin van de 13^e eeuw dat grote delen van het veengebied werden weggeslagen en er een binnenzee ontstond die de Zuiderzee ging heten. Die Zuiderzee maakte het mogelijk dat nederzettingen langs de randen van de zee tot grote bloei konden komen.





Noord Nederland omstreeks het jaar 1000, met het Almere



De Zuiderzee omstreeks het jaar 1450.

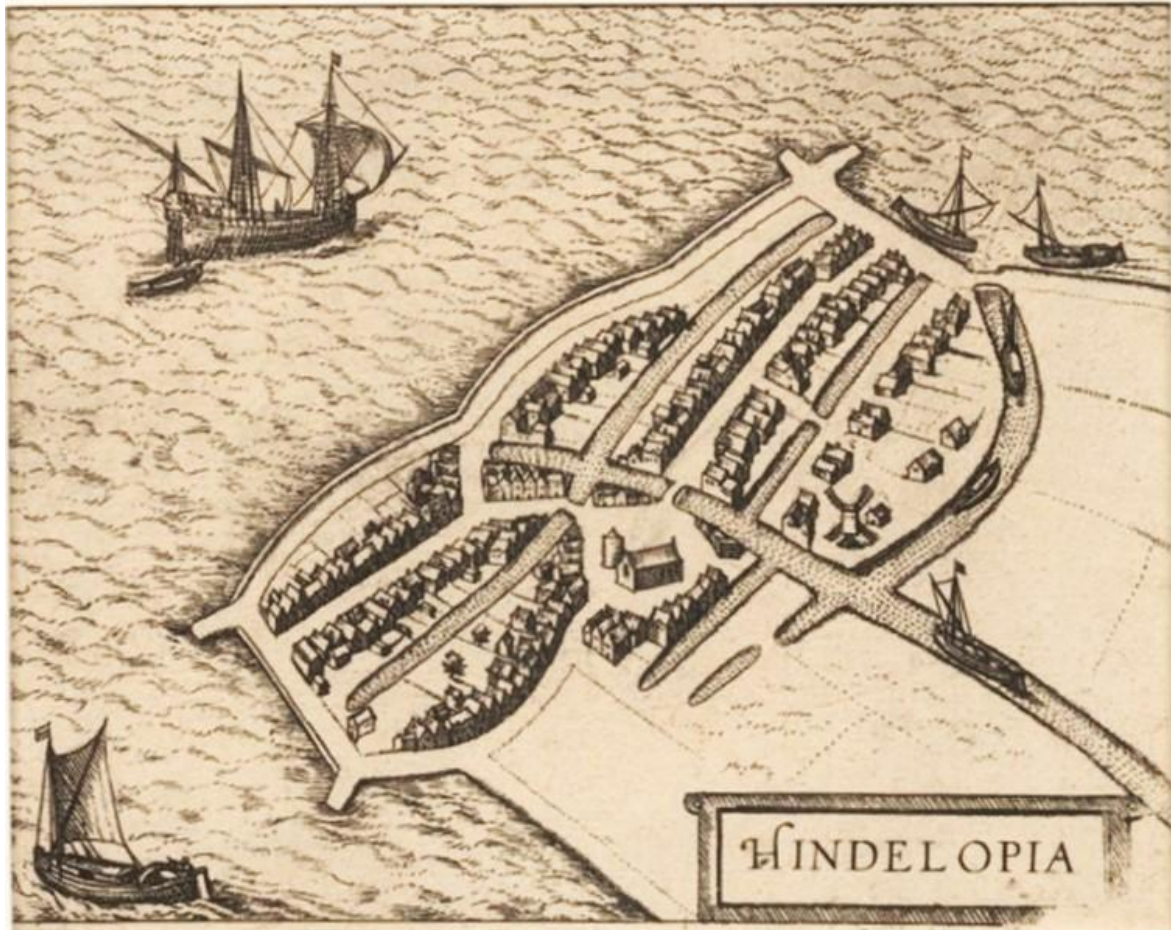
1. Hindeloopen aan zee

Wij kennen Hindeloopen als een vooruitgeschoven stadje aan de voormalige Zuiderzee, maar dat is een momentopname. In de tijd, de geschiedenis, blijkt alles voorlopig te zijn. Alles is in de loop der jaren gegroeid en zal blijven veranderen. Hindeloopen als nederzetting bestond al omstreeks het jaar 850. Toen woonden de Hylpers niet echt aan zee, maar op een landrug in een veengebied, op woeste grond, een paar honderd meter verwijderd van de Vliestroom, die vanuit het Almere naar de Noordzee liep. De nederzetting zou in die jaren te lijden hebben gehad van invallen door de Noormannen. Die kwamen voor het eerst in 810 met een vloot van wel 200 schepen naar de Friese kust. Daar namen ze grote delen van het Friese land in dat daarmee onder bewind kwam van de Vikingers. Deze Noormannen veroverden gebieden, maar werden daarbij ook wel geholpen door de Friezen, die dus lang niet altijd slachtoffer waren van het noordelijk geweld. De Vikingers plunderden niet alleen, ze dreven ook handel met de plaatselijke bevolking en namen vaak het bestuur over. Dat leidde ertoe dat er een culturele band groeide tussen de Friezen en de Denen en Noren. Uiteindelijk kwamen de Friezen echter in opstand tegen de overheersers. Met de slag bij Norden werden de Vikingen in het jaar 881 verslagen.

1.1 Hindeloopen en de zeevaart

Hindeloopen kwam pas aan zee te liggen, nadat het veengebied rond het Almere door stormen werd weggeslagen. De welvaart die ontstond bij de handelssteden rond de Zuiderzee, kwam pas nadat in het begin van de 13^e eeuw grote delen van dat veenmoeras waren verdwenen en plaats hadden gemaakt voor bevaarbaar water. Omstreeks het jaar 1225 zou de nederzetting Hindeloopen stadsrechten hebben gekregen, hoewel die datum historisch niet precies vaststaat. Door die status werd de handelspositie van Hindeloopen versterkt en kon het stadje uitgroeien tot een belangrijke plaats aan de toen nieuw ontstane Zuiderzee. Echter niet als Zuiderzeehaven, want Hindeloopen had geen haven, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de oudere stad Stavoren. De schepen bij Hindeloopen moesten voor het stadje ankeren op zee, op de rede van Hindeloopen, en waren dus niet beschermd tegen stormen uit het westen. Desalniettemin werd het stadje een drukke aanlegplaats, vooral voor schepen uit Amsterdam.

Er werd vanuit Hindeloopen handel gedreven met steden van de Hanze, het handelsverbond dat opgericht was door Duitse handelaren die in 1241 een handelsverdrag sloten tussen de steden Hamburg en Lübeck, wat uitgebreid werd met vele andere steden. In 1368 tekende Hindeloopen een overeenkomst met de Hanze, waarbij vast werd gelegd dat Hindeloopen weliswaar geen Hanzestad werd, maar wel nauw verbonden werd met de Hanze als handelsorganisatie.



Hindeloopen aan zee, 1565, nog zonder haven. Alleen een rede om enigszins beschut te ankeren.

De Hindelooper schippers voeren met hun fluitschepen vooral naar de Oostzee en naar Noorwegen om handel te drijven. Ze verkochten daar Nederlandse producten als jenever en wollen stoffen en namen op de terugreis hout en aan hout verwante producten mee. Vooral voor Amsterdam en de Zaanstreek, waar een grote vraag was naar hout. Daar was een enorme behoefte aan hout voor de woningbouw, de scheepsbouw en als brandhout voor verwarming van woningen en in smederijen, bakkerijen, steenbakkerijen en kalkovens.

Welvaart dankzij Amsterdam

Hindelooper schippers waren geheel gericht op Amsterdam. Het stadje Hindeloopen lag op een lage noordwestelijke kaap in de Zuiderzee en had eigenlijk geen achterland waarmee handel kon worden gedreven. Er is sprake van invloed vanuit Hindeloopen op dorpen als Molkwerum, Koudum en Warns, maar die invloed ging uit van Hindeloopen en was niet wederzijds te noemen. De welvaart van Hindeloopen kwam vanaf het westen, de zeezijde. Hindeloopen fungeerde eigenlijk als een dependance van Amsterdamse kooplieden. De grote fluitschepen waarmee de Hindelooper schippers voeren, werden in Amsterdam gebouwd en hadden Amsterdam als thuishaven. Het leefritme van de Hindelooper

bevolking was geheel afgestemd op de handelsvaart die vanuit Amsterdam werd georganiseerd. De huizen in Hindeloopen werden slechts gedurende de wintermaanden bewoond. In de winter lag de zeevaart stil en kwamen de mannen thuis. Zodra de schepen in Amsterdam na de wintermaanden vaarklaar gemaakt moesten worden, trokken de mannen weer uit Hindeloopen weg. Hindeloopen werd het grootste deel van het jaar alleen door vrouwen en kinderen bewoond, die in een zomerhuisje achter de woning verbleven. De mannen waren in Amsterdam of onderweg op zee. Al vroeg in het jaar, zo einde februari, begon de uittocht van de mannen. In Amsterdam sloten zij contracten met de reders die de Noorse verkopers vertegenwoordigen. Als de fluitschepen vaarklaar waren, voeren ze naar Hindeloopen om daar met kleine scheepjes de fluit te bevoorraden met water, jenever en voedsel. Vervolgens ging de reis verder en bleven de vrouwen achter die leefden van wat landbouw en woonden met de kinderen in de kleine zomerhuisjes achter de hoofdwoning. De hoofdwoning werd afgesloten totdat de mannen in november weer thuiskwamen.

Op deze wijze kwam Hindeloopen tot bloei in de 17^e eeuw en zelfs tot welvaart in de 18^e eeuw. Vanaf 1780 ging het echter snel achteruit met het stadje door de oorlogen die Napoleon in Europa begon. De neergang ging razende snel toen Nederland door de Fransen werd ingelijfd en in 1795 de Franse Tijd begon.



Amsterdam, de VOC-werf in de 17^e eeuw. De huidgangen worden om de spanten heen gebouwd. De fluitschepen voor de Sontvaart hadden, anders dan de VOC-schepen, geen spiegel maar een ronde kont. De aanvankelijke twijfel bij dit scheepstype verdwen snel, toen bleek dat fluiten uitstekende zeilers waren.



Hindeloopen, omstreeks 1720, volgens de Schoemaker atlas. Links ligt een fluit geankerd.



Fluiten op de rede van Hindeloopen, 17^e eeuw. In de 18^e eeuw had Hindeloopen een vloot van ruim 80 schepen en telde het stadje 1600 inwoners.



Stadje aan zee met haventje. (Schotanus, 1664. Fries Scheepvaart Museum, Sneek)



Hindeloopen omstreeks 1700.



Hindeloopen rond 1850, geschilderd door Philippus van Drooge (1821-1876), een oom van de kunstschilder Jacobus ten Zweepse uit Makkum en een verre oud-oom van mij.



Hindeloopen vanuit het zuidoosten gezien: Centraal het 'Slot Hylpen', dat in 1795 gebouwd is voor Auke Wiggerts uit Hindeloopen. Het werd door adellijke families bewoond die veelal ook woonachtig waren in Amsterdam. In 1919 koopt de gemeente het buitenhuis en verbouwt het tot gemeentehuis.



Het bekendste scheepstype van de 17^e eeuw: de fluit, die vooral gebruikt werd voor de Sontvaart. Opmerkelijk voor die tijd is de ronde kont (i.p.v. de platte spiegel van de Oost-Indiëvaarders) en de sterk naar binnen vallende boorden, wellicht omdat bij de tolheffing in de Sont de breedte van het schip gemeten werd over het dek. (Uit: Crone, 1978, plaat 55)

Aan de welvaart in Hindeloopen kwam in de loop van de 18^e eeuw een einde. Dat kwam door drie factoren:

1. Het Continentaal Stelsel dat de Franse keizer Napoleon I invoerde, waardoor alle handel tussen het Europese continent en Groot Brittanië werd verboden. De handelsblokkade duurde van 1806 tot 1814 was een reactie op een vergelijkbare blokkade van de Britten op Franse goederen. De Franse overheid stuurde soldaten en douaniers naar de door Frankrijk bezette gebieden om de handelsblokkade te handhaven. Ook de Oostzeehandel van de Hanzesteden viel onder de blokkade, omdat Frankrijk ook die Noord-Duitse gebieden had veroverd. De bedoeling was de Britse economie te ontwrichten. Het werkelijke resultaat was een sterke verpaupering van de handelssteden die Frankrijk bezet had. Juist Nederland als handelsland had zwaar te lijden onder dit stelsel, terwijl de toch al wat zieltogende Friese Zuiderzeehavens meer dan ooit dode steden werden. Bovendien verarmde het land, omdat het gedwongen werd het Franse bezettingsleger te voeden.
2. De Kleine IJstijd waar Nederland mee te maken had gekregen. De Kleine IJstijd was een soort tijdelijke klimaatverandering die begon in het midden van de 15^e eeuw en duurde tot het midden van de 19^e eeuw. De middeleeuwen waren juist relatief warm geweest in onze streken, maar tijdens de Kleine IJstijd zakte de gemiddelde temperatuur zo'n twee graden. Nederland was terecht gekomen in een koude stroming vanuit het noorden, met vaak harde noordelijke wind, koele zomers en koude winters. De vele winterlandschappen van de schilders laten ons daar getuige van zijn. Voor de havens langs de Friese Zuiderseekust kreeg deze periode met noordelijke wind een vervelend vervolg. De vloedstroom vanaf de Noordzee stroomde door de Vlietstroom langs de Friese kust naar het zuiden, om bij Urk meer naar het westen te gaan, vanwege de druk van het uitstromende IJsselwater. Geleidelijk aan voerde deze stroom steeds meer zand met zich mee, dat bleef liggen langs de Oostwal van de Zuiderzee. De ebstroom was mede door de noordelijke winden niet sterk genoeg om het zand mee terug te nemen. Welvarende haventjes als Hindeloopen en Stavoren verzandden, wat het einde van hun welvaart betekende. In de 19^e eeuw had Hindeloopen een breed zandstrand waar op de dijk een voor die tijd modern strandpaviljoen voor werd aangelegd. Na de afsluiting van de Zuiderzee hield de aanvoer van zand op en verdween het strand verrassend snel door afkalving door golven bij westelijke winden.
3. De landbouwcrisis van 1878 tot 1896. Juist toen de Nederlandse economie ruim een halve eeuw na de Franse Tijd weer een beetje leek te herstellen, brak de landbouwcrisis uit. Nederland was weliswaar een handelsland, maar leefde van de landbouw. Het voelde tot die tijd niet de noodzaak om te industrialiseren zoals

Engeland en ook Duitsland deden. Nederland was een boerenland waar veel mensen werk vonden in de landbouw en waar de energievoorziening gebaseerd was op het winnen en verbranden van turf. Turf was een brandstof die rijkelijk van nature aanwezig was en die weinig kostte. De Nederlandse landbouw was daarmee conservatief georganiseerd, maar werd net als andere Europese landen verrast door de import van goedkoop graan uit de Verenigde Staten en Canada. Daar werd op enorme akkers het graan gemechaniseerd gezaaid, geoogst, gedorst en geëxporteerd. Door de lage prijzen van deze importproducten moesten ook de prijzen van de eigen landbouwproducten noodgedwongen zakken. Daar kwam nog bij dat bijvoorbeeld de Friese boeren die veel boter exporteerden, knoeiden met de kwaliteit van hun boter. Daardoor verloren zij hun toppositie bij de export aan de Denen.

Om deze situatie het hoofd te bieden, besloot de regering (terecht) om de eigen markt niet te beschermen met invoerrechten, wat diverse landen wel deden, maar de landbouw te moderniseren om ze concurrerend te maken. Om met minder arbeiders toe te kunnen, werd het land herverkaveld en de productie van landbouwproducten gemechaniseerd. Grote landbouwmachines konden op de nieuwe, grote akkers het werk van de vele landarbeiders sneller en goedkoper uitvoeren. De werkgelegenheid op het platteland liep daardoor sterk terug. De mensen op het platteland trokken naar de steden en een deel emigreerde naar Amerika, omdat daar werk en toekomst lag en in Nederland op dat moment even niet.

Tegelijkertijd investeerde de regering in onderwijs. Voor de hogere burgerij en het zakenleven werd de HBS opgericht, de Hogere Burger School, vergelijkbaar met de Duitse Realschule, die een opleiding was voor de werkelijkheid van de economie en niet zoals het Gymnasium voor een intellectueel bestaan. Ook werden er lagere en middelbare landbouwscholen opgericht om de plattelandsbevolking te leren hoe het moderne boerenbedrijf kon werken. Het zelf maken van boter en kaas op de eigen boerderij werd verboden. Zuivelproducten moesten verplicht worden gemaakt in zuivelfabrieken, die niet veel later overal in Friesland door hun rokende schoorstenen (vanwege de stoommachines) karakter gaven aan de dorpen. Melk werd bij de boeren opgehaald met melkboten van de fabriek die voor nieuwe bedrijvigheid zorgden. Voor de zeevaart werden zeevaartscholen opgericht, zoals de Willem Barentsz school op West Terschelling.

Al met al was aan het einde van de 19^e eeuw de welvaart in stadjes al Hindeloopen honderd jaar voorbij. Alleen de visserij kwam nog even tot ontwikkeling met de lucratieve vangst van ansjovis, wat in Hindeloopen vooral werd gedaan met jollen, boatsjes en een enkele botter, maar na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 was ook dat voorbij.

1.2 Exploitatie van het verleden

Aan het einde van de 19^e eeuw, toen Hindeloopen nog lang niet bekomen was van de diepe armoede die ontstaan was, kwam het toerisme op als nieuw verschijnsel. Aanvankelijk vooral Engelsen die met hun zeilboot over de Noordzee naar Nederland voeren, de Zuiderzee overstaken om dan bij Stavoren het Friese water op te gaan. Te genieten van dat platte landschap en te kijken naar die vreemde mensen, ‘the natives’, om zich te verbazen over hun leefgewoonten. Velen bezochten ook Hindeloopen dat ze interessanter vonden dan het dode Stavoren. Er kwam echter iets eerder al een kunsthistoricus uit Frankrijk, Henry Havard, die zich in 1873 met een tjalk over de Zuiderzee liet zeilen en daar tal van ‘des villes mortes’, dode stadjes, ontdekte. En natuurlijk kwam hij daarbij ook op bezoek in Hindeloopen. Hij maakte immers een rondje Zuiderzee met de klok mee en was gestart in Amsterdam. Toen hij uit Harlingen vertrok, zeilde hij langs de Friese kust om Hindeloopen aan te doen. Hij zag een klein stadje met een haventje zonder enige betekenis. Het meest opvallende bij een bezoek aan Hindeloopen vond hij de klederdracht van met name de vrouwen.



De koftjalk waarmee Havard zich over de Zuiderzee laat zeilen. Geschilderd door zijn vriend en leidsman Van Heemskerck die mee aan boord was.

Hij doet daarom een onderzoek naar klederdracht bij vrouwen van verschillende leeftijden en bij verschillende gelegenheden, waarvan hij kort verslag doet. Wat de

architectuur in Hindeloopen betreft, die vindt hij niet bijzonder genoeg om er aandacht aan te besteden. Van de tweehonderd woningen die overgebleven zijn van de oude stad zijn er een stuk of zestig van precies hetzelfde model. Allemaal even hoog, allemaal hetzelfde ontwerp, hetzelfde model voorgevel, dezelfde soort voordeur, en dan ook nog eens allemaal keurig in rij gezet. Zestig keer hetzelfde, dat kan geen toeval zijn. Die woningen zijn bewust allemaal hetzelfde gemaakt. Behalve deze merkwaardig gelijke huisjes ziet Havard in Hindeloopen geen noemenswaardige gebouwen die zijn aandacht verdienen. De kerk uit 1632 vindt hij op geen enkele wijze bijzonder (“n’a aucun caractère” Havard, p. 249) en ook de klokkentoren die van enige afstand toch wel indruk maakt, is bij nadere beschouwing volgens hem geen serieus onderzoek waard. Hindeloopen bestaat uit slechts twee straten die met ontelbare steegjes met elkaar verbonden zijn. De vele wat bredere en smallere waterwegen met kleine, houten bruggetjes, de begroeide oevers met bloemen zorgen echter voor een beeld zo fraai als men zich maar kan wensen. Voeg daarbij dat Hindeloopen een van de zeldzame Nederlandse steden is waar de veroudering van de huizen aanvaard wordt als behorend bij het leven. De woningen etaleren onbeschroomd de beschadigingen die in de loop der jaren zijn ontstaan. Nergens wordt geprobeerd de geleidelijke verpaupering te verbergen door bijvoorbeeld de onvermijdelijke scheuren en aantasting van het oppervlak te onzichtbaar te maken achter een dikke laag muurverf. In plaats van dergelijke lelijke opknappbeurten, dragen deze woningen fier de sporen die door de jaren achter zijn gebleven op de gevels. In de loop der eeuwen is hun rode baksteen bedekt met prachtige kleurnuances die deze woningen een statigheid verleent die alle grijsaards kenmerkt die op gepaste wijze weten oud te zijn.





Windwijzer op de kerktoeren met een gouden fluitschip als herinnering aan de vervlogen welvaart.

Terwijl Havard en de zijnen nog rondlopen door het stadje, is de tjalk aangekomen die hen naar Stavoren zal brengen. Het grote schip zorgt voor geweldige opwindning bij de bevolking, want “depuis bien des années, on n’avait point vu, dans Hindeloopen, un navire de cette importance.” (Havard, p. 252) De kade staat vol nieuwsgierige kijkers en onder hen zijn tientallen jongens en meisjes die net uit school komen. Zij allen staren in stomme bewondering naar de tjalk en beginnen massaal te juichen als ze de Franse toeristen zien. Als Havard en zijn vrienden aan boord gaan om wat te eten, hebben wel 200 of 300 kinderen zich verzameld op de haven. Zodra het schip los wordt gegooid, rennen ze naar het havenhoofd en schreeuwen daarbij uit alle macht een vrolijk hoera. Om wat terug te doen voor dit enthousiaste afscheid, besluit Havard hun wat lekkers toe te werpen. Vanuit twee grote zakken werpen ze Engelse biscuitjes in de kindermenigte.





Hindeloopen, ca. 1915. Links de havenhoofden, helemaal rechts de stadsherberg.

Die beloning zorgt voor een ware veldslag. De kinderen werpen zich op de koekjes en wie er een bemachtigt loopt de kans verpletterd te worden door de anderen. Deze veldslag op het havenhoofd krijgt z'n voltooiing als de lekkernijen die ze blijven werpen niet meer de steiger bereiken, maar in het water terecht komen. Een tiental kinderen laat zich langs de hoge palen onder de steiger naar beneden glijden. Ze trekken hun kleren uit en vervolgen hun veldslag in hun blootje in het water. Zo'n goed voorbeeld verdient natuurlijk navolging. Spoedig glijden vele jongens en meisjes naar beneden langs de zwarte palen. Ze verkleeden zich snel in het natuurlijke kostuum van de eerste mensen en gelijk vurige zeegoden en blanke waternimfen krioelen ze om de tjalk, terwijl ze elkaar bestrijden in het te pakken krijgen van de biscuits die Havard ze toewerpt. Als ze tenslotte zo'n tweehonderd meter buiten de haven zijn, wordt de afstand voor hun te groot en gaan de zwemmers terug. "Nous étions à ce moment à trois cents mètres de la côte. Sur la jetée, les mouchoirs et les casquettes s'agitaient joyeusement, nous saluant une dernière fois, et les bruyantes acclamations, poussées par les voix fraîches et claires de tous les enfants d'Hindeloopen, arrivaient jusqu'à nous, portées par la brise du soir." (Havard, 1873, p. 255)

NB. In 2012 verscheen er bij Mastix Press in Amsterdam een Nederlandse vertaling van dit reisverslag van Henry Havard. 'Bezorgd en vertaald door Lex Wapenaar'. Zo'n uitgave is natuurlijk zeer toe te juichen, ware het niet dat in deze uitgave het hier geciteerde fragment over de in Havards ogen simpele Hindelooper bevolking en jeugd, die zich liet voeren als eendjes, geheel ontbreekt. De vertaler heeft op eigen houtje de tekst wat ingekort, wat natuurlijk vragen oproept over de kwaliteit van zijn 'bezorging' van het gehele boek.



Het fluitschip 'De Stad Hindeloopen', 1778. Ruim 30 meter lang, met een laadvermogen van ca. 350 ton. Tegeltableau Museum Hindeloopen.

De exploitatie van voormalige klederdracht in Hindeloopen

Vreemdelingen die Friesland bezoeken, tonen veel belangstelling voor de oude gebruiken, de versierde meubelen en de klederdrachten van Hindeloopen, zoals die in Leeuwarden, in het Historisch Museum, te zien zijn in de bekende Hindelooper Kamers. In navolging daarvan wordt er op initiatief van dhr. F. Rinia van Nauta in Hindeloopen een Oud Hindelooper Huis ingericht, zodat de vreemdelingen ook in dat stadje zelf kunnen zien hoe bijzonder Hindeloopen is geweest.

De *Leeuwarder Courant* van 4 mei 1889 meldt de opening van dit museumpje, waarin onder meer alles is tentoongesteld, wat eens de trots was van de Hindelooper vrouwen. Die vroegere klederdrachten werden op dat moment al lang niet meer gedragen. Het was in plaatsen als Hindeloopen en Stavoren in die tijd inderdaad een dooie boel, zoals Havard al had geconstateerd. Een museum dat vreemdelingen trekt, zou daar echter verandering in kunnen brengen. De schrijver besluit zijn ingezonden stuk met de woorden: “Stavoren zal wellicht weer van enige betekenis worden door zijn nieuwe haven, (...) Hindeloopens roem en trots moge voortaan gelegen zijn in zijn belangrijkste museum.”

Maar is het museum echt de trekpleister voor vreemdelingen zoals de oprichters ervan verwachten? Of speelt een heel andere activiteit een zeker zo belangrijke rol? De Hindelooper bevolking is misschien wel slimmer dan de oprichters van het museum. Deze bevolking weet dat je vreemdelingen moet lokken door te doen alsof. Zij weten maar al te goed dat in Volendam en Marken goed verdiend werd aan buitenlandse bezoekers die nieuwsgierig zijn te zien hoe vreemd die vissers van de Zuiderzee gekleed gaan. En dan vooral de vrouwen van die vissers. Wel, als klederdracht aan de Hollandse kust vreemdelingen trekt, dan kan dat in Friesland ook. De oorspronkelijke Hindelooper dracht doet wat curiositeit betreft zeker niet onder voor die van Volendam en zelfs niet voor die van Marken.

Zodra men merkte dat er vreemdelingen in aantocht waren, werden in Hindeloopen daarom door diverse vrouwen en meisjes de mooie jurken aangetrokken en de merkwaardige hoofddeksels opgezet en werd het spel gespeeld dat deze vreemdelingen zo graag wilden zien. De buitenlanders mogen dan, weliswaar vol sympathie, constateren dat het Friese platteland bevolkt wordt door eenvoudige mensen zonder al te veel ontwikkeling, ze vergeten dat tegelijkertijd ook zij beoordeeld worden en wel door diezelfde plaatselijke bevolking.

De zo eenvoudige inwoners van Hindeloopen hebben eind 1800 al heel snel door dat er verdiend kan worden aan vreemdelingen, door hun een rad voor ogen te

draaien. Het is daarom de vraag wie in deze historische ontmoetingen neerkijkt op wie. In Hindeloopen werden aan het einde van de 19^e eeuw al jaren geen oorspronkelijke klederdrachten meer gedragen, behalve op die momenten dat daarmee verdiend kon worden aan vreemdelingen door te doen alsof.

In de *Leeuwarder Courant* van 19 oktober 1912 doet het bestuur van de Badvereniging te Hindeloopen het voorstel om de Hindelooper klederdracht in ere te herstellen als normale dracht, want wederinvoering ervan zou het vreemdelingenbezoek aan Hindeloopen enorm bevorderen. “Zo worden Marken en Volendam door de eigenaardige klederdracht der bevolking jaarlijks door duizenden bezocht. Gaat Hindeloopen zich ook in die richting schrap zetten, dan zal het oude stadje niet alleen als badplaats in trek komen, maar ook door haar eigenaardige klederdracht, schilderwerk en snijwerk.” Besloten wordt een vereniging op te richten die een en ander voortvarend zal aanpakken.

Dat strand van Hindeloopen mag inderdaad vermeld worden. Anders dan op dit moment, heeft Hindeloopen aan de zuidzijde langs de dijk ten tijde van de Zuiderzee een breed strand dat slechts langzaam afloopt. Door het verdwijnen van de getijdenstroming bij het afsluiten van de Zuiderzee in 1932, wordt er vanaf dat moment in die rustige kom ten zuiden van Hindeloopen geen zand meer afgezet. In tegendeel, er vindt vanaf die tijd voortdurend afkalving plaats door de golfslag vanuit het zuidwesten. Tot die tijd kent Hindeloopen echter een breed strand en dat kon natuurlijk ook geëxploiteerd worden.

Reeds op 8 juli 1902 wordt in de *Leeuwarder Courant* het strand aangeprezen. “Men weet het buiten Hindeloopen niet, welk een heerlijk strand daar is, maar wij, Hindeloopers, weten het wel en genieten er volop van. (...) Hindeloopen is min of meer vermaard om zijn oudheden, zijn eigenaardige taal en vroegere eigenaardige klederdracht, menig oudheidminnend Engelsman komt er voor een of een paar dagen zijn hart ophalen, koopt er voor goed geld wat van de hier en daar nog overgebleven restjes antiquiteiten en gaat dan heen.”

Dat laatste zint de schrijver van het stukje niet. Hij wil bereiken dat de vreemdelingen die Hindeloopen bezoeken ook van het Hindelooper strand gaan genieten. Tien jaren later weet de Badvereniging Hindeloopen hoe dat te realiseren is:

De Badvereniging stelt voor om de klederdracht opnieuw in te voeren en het liefste in combinatie met een strandbezoek. Dat lijkt een voor de hand liggende strategie om vreemdelingen naar het strand te lokken en die strategie is dan ook met enig succes uitgevoerd. Overigens moesten de badgasten voor een bezoek aan het Zeebad Hindeloopen nog wel even wandelen, het lag niet om de hoek.



Hindeloopen, 1913. Exploitatie van het strandbad door er klederdracht te dragen.

In 1912 wordt bij dat zo prachtige strand van Hindeloopen een eenvoudig badpaviljoen gebouwd, dat reeds een jaar later vervangen wordt door een veel groter, dat er in iets minder florissante staat tegenwoordig nog staat. Zo normaal als wij tegenwoordig de recreatie langs de kust vinden, de Friese strandjes langs het IJsselmeer worden op warme dagen druk bezocht door dagjesmensen, zo bijzonder is dat in 1912.

Hindeloopen is op dat moment de eerste Zuiderzeestad die een bad opent bij het strand. De reclame die Hindeloopen maakt voor het verpozen in de gezonde zeelucht en het genieten van een verkwikkend bad in het zoute water, is geïnspireerd door een arts, dokter Bouma uit Sneek, die overtuigd is van de heilzame werking van het baden in zee. Er wordt een Badvereniging opgericht, er verschijnen enige kleedhokjes en er mag van de gemeente gescheiden gebaad worden. De heren bij pier zes en de dames bij pier zeven.

Helaas verliep de exploitatie van het grote Badpaviljoen wat ongelukkig. Uiteraard buiten de schuld van de ondernemers brak al na een jaar in 1914 de Eerste Wereldoorlog uit. De vreemdelingen bleven om die reden weg en de onderneming die zo hoopvol begon aan de exploitatie van het moderne badhuis aan het Hindelooper strand, ging failliet.



Hindeloopen, 1913. Het nieuwe badpaviljoen met dames in klederdracht. Bijzonder bij het paviljoen is het gebruik van een nieuwe bouwtechniek: gewapend beton. (Foto: Tresoar)

De handel in antiquiteiten in Hindeloopen is een heel ander verhaal. De *Leeuwarder Courant* van 30 oktober 1915 beschrijft hoe dat in z'n werk gaat. "In 1855 waren in Hindeloopen 1258 inwoners en 230 huizen en toen de beroemde Franse reiziger Henry Havard in 1876 ons land bezocht, was het bevolkingscijfer tot 1000 gedaald. Het kwam de geleerde, dat de stad geheel tot ondergang gedoemd scheen. De Engelse reiziger Lindley klaagde de dien tijd ook al over de achteruitgang van Hindeloopen, the dearest of all dead cities on the Suyderzee, alleen nog merkwaardig, naar hij meende, door de schat van oudheden die men er vond. Sedert die tijd is "the Curiosity Shop" bijna leeggehaald door allerlei binnen- en buitenlandse opkopers. Ook is er door menig handige antiekhandelaar een massa "curiosity" nagemaakt, of liever lieten ze dat doen, want met gouden en zilveren voorwerpen gaat dat heel "vernuftig en glad" toe. Keuren en kleuren brengt men daar naar believen op aan. In zwarte tuingrond enige weken gestopt en in de turfrook gehangen en het is "antique, parfait messieurs!". Wie doet je wat? Zelfs oude meubels worden meesterlijk nagemaakt. Ook de wormgaatjes ontbreken niet!. Ik heb eens voor mijn principaal een zeer oud huis laten afbreken, dat wegens bouwvalligheid plaats moest maken voor een nieuw gebouw. De oude Windau grenen en enige boskant bekapte eiken balken werden opgekocht voor een Amsterdamse fabrikant van antieke meubels! De knechten konden niet vlug genoeg werken, want tegen het voorjaar, als de Globetrotters uit Old-England en elders weer op de vlakte kwamen, moest de verzameling "oude meubels" gereed staan. In

Zaandam en omstreken is men sinds jaar en dag bezig (oude) koperen ketels en tuitlampen, lantaarns en keukengereedschap te vervaardigen voor het eiland Marken, dat jaarlijks ook overstroomd wordt door vreemdelingen, die dan meestal tegen hoge prijs een 200- of 300-jarig “souvenir” mee nemen. (...) Zo is er ook al een menigte Hindelooper antiek verkocht (...) dat fabrieksmatig is nagemaakt en voor echt aan de man is gebracht. (...) Ten opzichte van de kledij van de Friezen ontstond het wanbegrip, dat alle mensen hier zo vreemd gekleed gingen.(...)

De Hindelooperdracht was naar veler mening het toppunt van buitennissigheid. De meeste buitenlanders waren dan ook zeer teleurgesteld als ze hier niet of zeer schaars vonden wat ze zochten. (...) Even bekend als Hindeloopen werd zijn brave burger Otto van Elselo, die, hoewel geen “ingeborene”, toch jaren lang de eer van het stadje heeft hooggehouden, daar hij bekend was bij landgenoot en vreemdeling om zijn beminnenswaardige hoedanigheden als gastheer en gids. (...) Naast het portret van Wybe Aukes verdient de afbeelding van Van Elselo een ereplaats in de Raadszaal van de stad.”



Hindelooper kamer, 1860.



Vrouwen in Hindelooper klederdracht.

1.3 Hindeloopen en de visserij

Eeuwenlang hebben de bewoners van de eilandjes Urk en Schokland geleefd van de visserij op de Zuiderzee en ook langs de Westwal waren vele beroepsvissers tenminste vanaf de 16^e eeuw actief. Zuiderzeehavens als Durgerdam, Volendam, Marken en zeker ook Enkhuizen kennen een lange visserijtraditie. Heel anders dus dan de geschiedenis van de haventjes langs de Friese kust. De kustbewoners in Friesland zagen blijkbaar te weinig kansen op zee en hadden de blik gericht op het binnenland.

Na een periode van welvaart voor de koopvaardij van de middeleeuwen tot de 18^e eeuw, geraakten de Friese Zuiderzeehavens in verval. De kustbewoners richtten zich vervolgens op de landbouw, op binnenvisserij en op handel en vervoer (over het binnenwater). Ze leefden met de rug naar de zee. De zeevisserij vanuit Friese haventjes was tot ver in de 19^e eeuw van geen enkele betekenis. In Hindeloopen en Stavoren waren het vooral boerderijen die het straatbeeld bepaalden. Pas in de tweede helft van de 19^e eeuw kwam daar verandering in. Door activiteiten van Lemster vishandelaren als Poppe de Rook, Johannes Sterk en de nettenhandelaar Jan Pen kwam de ontwikkeling van de Zuiderzeevervisserij vanuit Friese havens na 1890 snel tot ontwikkeling. Vooral bij de zuidelijk gelegen haventjes, dus vanuit Hindeloopen, Molkwerum, Stavoren, Laaksum en gestimuleerd vanuit De Lemmer die de motor achter deze ontwikkeling was en bleef.

De Friezen vonden de Zuiderzeevervisserij aanvankelijk niet interessant. Ook toen na de Franse Tijd de Zuiderzeevervisserij in de periode 1825 tot 1836 voor de vissers van de Westwal en van de eilandjes Urk en Schokland een bloeiperiode doormaakte. De vissersvloot van vissers van de Westwal verdubbelde in die jaren, terwijl het doodstil bleef in de Friese haventjes. Ook de bloeiperiode van 1850 tot 1880 ging aan de Friezen voorbij. Daar zijn drie belangrijke redenen voor te geven:

1. Er was in Friesland veel viswater, waarop door binnenvissers vooral op aal werd gevestigd. De Friese vissers hoefden niet met grote schepen de Zuiderzee op om met vissen aan de kust te komen. Bovendien was het Zuiderzeewater langs de Oostwal van Elburg tot aan De Lemmer, relatief zoet vanwege de instroom van rivierwater: de belangrijkste stroom kwam van de IJssel, maar ook de Vecht, de Linde en de Tjonger stroomden uit in de Zuiderzee. Haring en ansjovis meden dit water. Op de Zuiderzee bij De Lemmer kon vooral brakwatervis als bot, spiering en aal gevangen worden. De commercieel aantrekkelijke paling was echter ook op het binnenwater te vangen.

2. In de periode van 1850 tot 1876 ging de grondprijs in Friesland meer dan vijf keer over de kop, van f. 500.- naar f. 2700.- per hectare. Boeren werden rijk als ze plassegebieden drooglegden en veranderden in landbouwgrond. Deze

droogleggingen betekenden een broodroof voor de binnenvissers. In de loop van de jaren zeventig zien we daarom een trek naar de kust om op zee te gaan vissen. De Friese Zuiderzeehaventjes waren helaas nauwelijks geschikt om te gebruiken. Ze waren klein en erg ondiep. Vooral de haveningangen hadden veel last van verzanding en geld om te baggeren was er niet. De iets grotere vrachtschepen meden daarom de haventjes langs de Friese kust, maar ook de vissers hadden er last van.

3. De vissers zagen geen mogelijkheid om de te vangen vis te verkopen. Er was voor die vis geen markt. Er werd alleen wat gevangen 'voor eigen gebruik', maar wat moest je met al die vis die je kon vangen waar geen kopers voor waren?



Kaart van de Zuiderzee uit 1826, een jaar na de stormramp van 1825, toen grote delen land langs de oostwal door dijkdorbraken overstroomden. De Zuiderzee beperkte zich niet tot de Kom, maar liep door tot aan West-Terschelling.

Die laatste overweging veranderde aan het einde van de 19^e eeuw, toen de handelaar Jan Pen met zijn staand want op de markt kwam. Pen had samen met de vishandelaar Poppe de Rook een type staand want ontwikkeld dat geschikt was voor het ondiepe water langs de Oostwal van de Zuiderzee. Poppe de Rook en zijn concurrent Johannes Sterk, ook uit De Lemmer, hadden een nieuwe markt aangeboord. De ansjovis die ieder jaar de Zuiderzee inzwom om te paaien, was een geliefde vis bij mensen in Zuid-Duitsland. Door de in die jaren aangelegde treinverbindingen was het mogelijk ingezouten ansjovisjes te vervoeren naar Zuid-Duitsland om daar te verkopen. Plotseling was daarmee een afzetmarkt ontstaan die eerder ontbrak. Dat nieuwe want dat Jan Pen te koop had, kon bovendien gehanteerd worden vanuit een klein scheepje. Het was niet nodig een dure botter aan te schaffen om met succes vis te vangen op de Zuiderzee.

Die ontwikkeling was doorslaggevend dat er aan het einde van de 19^e eeuw visserijactiviteiten ontstonden vanuit de haven van Hindeloopen. De nieuwbakken vissers hadden net als de vissers in Stavoren een voorkeur voor het vissen met jollen. Bootjes die redelijk zeewaardig waren, slechts 6 meter lang en niet diep staken. Dat laatste was belangrijk. De haven van Hindeloopen was in die tijd minder dan een meter diep. Je kon er alleen ‘staande verzuipen’. Bij eb en harde oostenwind stond er zelfs niet meer dan 60 cm. water. Toen dat te gek werd en de gemeente niets deed, besloten vissers om hun haven zelf maar uit te diepen! Gewoon door bij laag water gewapend met een schep en een puts de haven in te lopen en een geul te graven waar de jollen door konden. De vele waterplanten in de haven konden dan meteen gemaaid worden en samen met het zand in een praam worden afgevoerd.

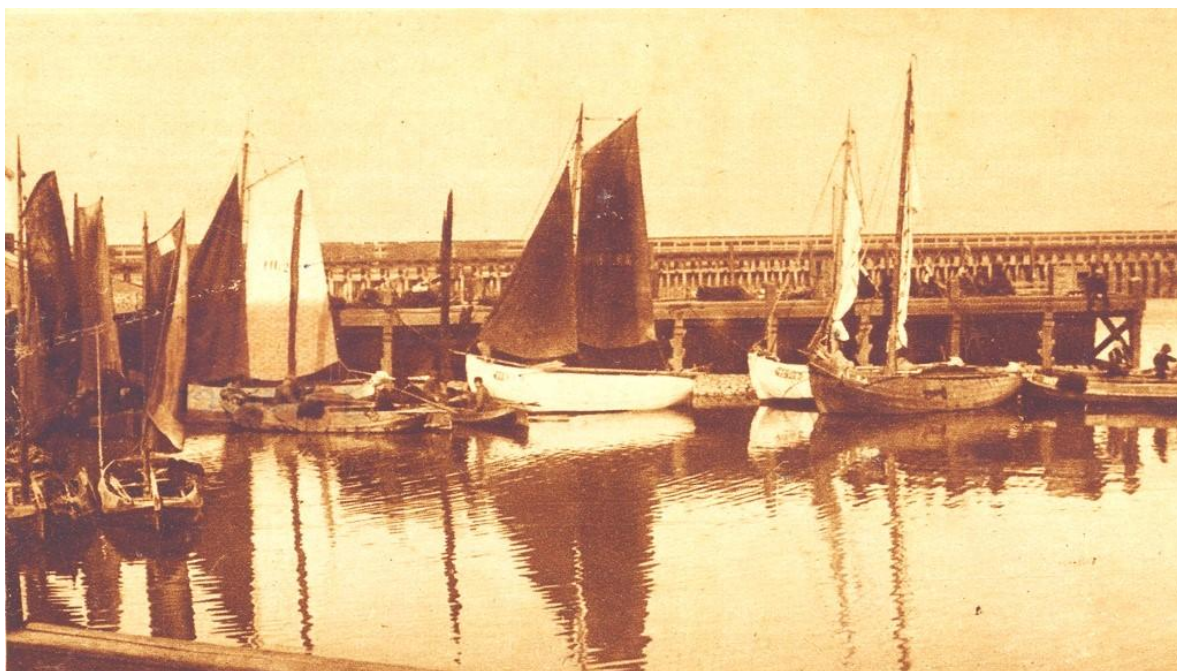
Quasi-deskundige speculatie over de vissersjol

Het vissersjолletje uit Stavoren, dat overigens pas ‘Staverse jol’ ging heten toen deze jollen van de visserij overgingen naar de pleziervaart, werd in watersportkringen ondergebracht bij de traditionele rond- en platbodemschepen die met hun gaffeltuigen, hun zijzwaarden, hun volle vormen met een duidelijke stootrand, het berghout, zo kenmerkend zijn voor de scheepvaart in Nederland van honderd jaar geleden. De Staverse jol heeft echter als enige van die schepen geen zijzwaarden en geen vlakke bodem, maar een ondiepe, doorlopende kiel. Ook ontbreekt bij de jol het berghout en als enige traditionele rondspantschip heeft het geen ronde kont, maar een hartvormige spiegel.

De enige reden om deze jol desondanks op te nemen in de groep van rond- en platbodems is het gegeven dat vissers op de Zuiderzee dit scheepje gebruikten in dezelfde tijd dat daar met bidders, aken en schokkers werd gevist. De afwijkende vorm van de jol prikkelde echter de fantasie van de deskundigen die zich verdiepten in de geschiedenis van de vaderlandse scheepstypen.



Hindeloopen, 1904. Haven met Staverse jollen en boatsjes. (Foto: Museum Hindeloopen)



Hindelooper haven in 1928, nog steeds vooral jollen en boatsjes.

Gesuggereerd werd dat deze jol wellicht voort is gekomen uit de middeleeuwse koggen die immers ook geen zijzwaarden hadden. Op middeleeuwse stadszegels van Stavoren waren afbeeldingen van koggen te zien die tot deze associatie leidden, en dat nog wel bij scheepshistorici als G.C.E. Crone en P.J.V.M. Sopers, toch niet de minsten van hun tijd. De kogge als voorloper van de Staverse jol, dat maakt de jol tot een interessant scheepstype. De jol zou wortels hebben tot in de middeleeuwen. De eveneens bekende H.C.A. van Kampen vermoedde echter, dat de jol van buitenlandse oorsprong is, vanwege enige gelijkenis met de Noorse jol

en hij stond met die opvatting niet alleen. In het verlengde daarvan is gesuggereerd dat de Staverse jol verwant zou zijn aan de kubboot. Een rond scheepje dat in de Kom van de Zuiderzee gebruikt werd bij de aalvangst. Weer vooral op enige uiterlijke overeenkomst van de vorm en niet op grond van historisch onderzoek.

Opvallend is dat bij dergelijke quasi-geleerde hypothesevorming de mening van de Staverse vissers helemaal niet serieus werd genomen. Die vissers hoorden in het midden van de 20^e eeuw de verhalen van de deskundigen aan en lachten maar wat. Wat moesten zij als eenvoudige, ongeschoolde vissers zeggen tegen deze geleerde heren? De vissers baseerden hun mening niet op min of meer wetenschappelijk onderzoek, maar gingen uit van hun herinnering en van de overlevering. Zij beweerden dat het model van de vissersjol uit Stavoren bedacht was door Staverse vissers en dat de jol voor het eerst gebouwd werd rond 1880 op de werf van Douwe Roosjen, in Stavoren direct binnen de zeesluis. Dat is natuurlijk veel minder interessant dan de hypothesen van de deskundigen.

In 1962 verscheen een standaardwerk over 'Ronde- en platbodemjachten' onder redactie van T. Huitema waarin natuurlijk ook aandacht is voor de oorsprong van de Staverse jol. Huitema volgt niet de fantastische speculaties over middeleeuwse wortels of buitenlandse invloeden. Hij baseert zich in dit boek wel op de mening van plaatselijke vissers en stelt dat sloepen die bij Vollenhove voor de visserij werden gebruikt, als voorbeeld hebben gediend voor Staverse vissers om voor de visserij een stevige sloep te laten bouwen bij de plaatselijke scheepswerf van Strikwerda. Een sloep die geheel glad was, zonder uitsteeksels waar de netten achter zouden kunnen haken. Die benadering van Huitema is heel wat realistischer dan de speculaties van de historici, alleen ontbreekt het bij Huitema aan een feitelijke onderbouwing. Als hij de geschiedenis van de scheepswerf binnen de sluis in Stavoren had onderzocht, was hij tot net iets andere conclusie gekomen dan hij nu bereikte met een onderzoekje op grond van 'oral history'. Voor een goed onderzoek kan je je niet beperken tot praten met oude mensen die misschien nog iets weten over zaken uit hun jeugd. Voor goed onderzoek moet je in dit geval het gemeentelijk archief van Stavoren raadplegen.

De Staverse werf binnen de zeesluis

Voor de Franse tijd waren er in Stavoren net als Hindeloopen meerdere scheepswerven. Tijdens de Franse bezetting verarmde het land ernstig en gingen veel van die werven failliet. Pas halverwege de 19^e eeuw kon de scheepsbouw zich weer wat herstellen. Diverse scheepstypen van de Zuiderzeevervisserij zijn ontstaan tijdens die herstelperiode in de tweede helft van de 19^e eeuw. Alleen de botter en de schokker zijn van oudere datum. Na 1815 was er in Stavoren geen enkel werf meer. Pas in 1846 werd er één opgericht op een veldje direct binnen de zeesluis.

Anne Harings Veldstra liet daar een werf bouwen van het krediet van 6000 gulden dat hij daar voor kreeg van Jhr. Gerard van Swinderen uit Rijs, de burgemeester van Gaasterland. Als onderpand moest Veldstra onroerende goederen inbrengen die hij als bruidschat had verworven door zijn huwelijk met Barber Arends Posthuma uit Stavoren. Helaas ging de nieuwe werfbaas Veldstra tien jaren later failliet. De zoon van de kredietverstrekker, Jhr. Jan van Swinderen, kocht de failliete werf voor 4000 gulden, waarmee Veldstra zijn schulden kon afbetalen en diens vader Jhr. Gerard van Swinderen nam het onderpand dat Veldstra hem had gegeven in bezit. Jhr. Jan van Swinderen, die later als burgemeester van Gaasterland bekend zal worden als ‘weldoener’, als ‘de god van Gaasterland’, was vanaf dat moment eigenaar van de werf en hij nam ook het recht op erfpacht over dat Veldstra had bij gemeente Stavoren. Jan Hartmans Wijbrands uit Hindeloopen werd de nieuwe werfbaas, maar die ging vier jaar later alweer failliet. Zijn opvolger werd Douwe Roosjen uit Hindeloopen. Die werkte als scheepstimmerman op de sloepenwerf van Douwe Wijbrands in Hindeloopen (geen familie van Jan Wijbrands). Als knecht nam Roosjen zijn collega Gerben Strikwerda mee van de werf uit Hindeloopen.

Fuikenjollen voor het Stavers vissersgilde

Op grond van de verhalen over de zo succesvolle vissersjol uit Stavoren zou je denken dat heel Stavoren in het verleden actief was met de visserij, maar dat is dus een misverstand. Pas aan het einde van de 19^e eeuw werd de visserij voor Stavoren een economische activiteit van enige betekenis. Tot die tijd werd er vanuit dit voormalige handelsstadje nauwelijks gevist. Aan het begin van de 19^e eeuw was de Zuiderzeevervisserij vanuit Friese havens alleen in het noorden, bij Wierum, Peassens en Moddergat het vermelden waard. In Stavoren visten de twaalf leden van het *Stavers Vissersgilde* drie maanden per jaar op paling. Vlakbij de haven, direct langs de dijk. Bijzonder is, dat deze vissers nog steeds in gildeverband hun bedrijf uitoefenden en dat honderd jaar later, in de 20^e eeuw, het Stavers Vissersgilde nog steeds bestond. Gilden waren belangenorganisaties voor bepaalde beroepsgroepen. Ze werden vooral opgericht in de middeleeuwen en zorgden niet alleen voor een bepaalde kwaliteit van het werk van hun leden, maar beschermden hun leden ook tegen concurrenten. Gildeleden zorgden daarnaast goed voor elkaars gezinnen als er privé moeilijkheden waren, bijvoorbeeld door ziekte of overlijden. Een neveneffect was, dat de gilden gesloten verenigingen werden die innovaties afremden. Als belangenorganisaties waren zij conservatief van aard. Aan het einde van de 18^e eeuw was het met de meeste gilden daarom gedaan, vanwege de opkomst van de industrialisatie en de liberale markteconomie in de 19^e eeuw. In Stavoren bleef het onbeduidende vissersgilde echter gewoon bestaan. In 1812 bestond dat uit 12 palingvissers. Het lidmaatschap ging over van vader op zoon. In 1911 waren er nog 6 leden.

Al rond het jaar 1900 kende Stavoren veel meer dan die paar gildevissers die in de 19^e eeuw actief waren. Bij de gemeente Stavoren waren op dat moment meer dan zeventig vissers geregistreerd. Die groei was het gevolg van een nieuwe manier van vissen. Dankzij de Lemmerse uitvinding van licht, staand want voor ondiep water konden vissers ook met kleine boten met succes op haring en ansjovis vissen. Tot dusverre was het vangen van haring en ansjovis voorbehouden aan onder meer de Volendammers en de Urkers die met hun botters deze vis vingen met gaand want. In de zuidelijke 'Kom' trokken zij met hun grote schepen een kuilnet door de zee. Deze vissers hadden er moeite mee te accepteren dat er vanaf 1889 vele nieuwe vissers op de Zuiderzee verschenen die langs de Friese kust met staande netten de haring en ansjovis vingen voordat die de Kom in zwom. Voor die nieuwe visserij met staand want waren Staverse jollen heel goed te gebruiken. Terwijl op de werf van Douwe Roosjen aanvankelijk tussen 1860 en 1888 slechts tien jollen werden gebouwd voor de leden van het gilde, groeide de vraag naar jollen sterk in de jaren daarna, waardoor de bouw van vissersjollen een belangrijke activiteit werd voor de scheepswerf van Roosjen. Veel later, na de Tweede Wereldoorlog, toen de vissersjol al in onbruik was geraakt bij de vissers, werd door belangstellende watersporters op grond van gesprekken met oud-vissers gesuggereerd dat de jol met zijn naar binnen vallende gladde boorden speciaal ontworpen was om te kunnen vissen met het staand want. Dat is echter een misverstand. De jol was primair een fuikenjol voor de aalvangst. Pas later bleek het scheepje ook heel geschikt te zijn om er haring en ansjovis mee te vangen. Zo'n vergissing is kenmerkend voor de methode van 'oral history', waarbij de onderzoeker spreekt met 'kenners', in dit geval voormalige Zuiderzeevissers uit Stavoren, die echter niet meer kunnen weten dan ze zich nog kunnen herinneren.

Het *Stavers Vissersgilde* heeft alleen maar (eeuwen lang) bestaan door de opkoopregeling die dit gilde had met de fa. W&A Visser uit Heeg. Tot het einde van de 19^e eeuw bestond het gilde uit maximaal 12 vissers, een gesloten organisatie met een monopolie om met fuiken aal te vangen op de Zuiderzee langs de dijk. Dat het aantal jollen rond 1890 in Stavoren in 10 jaren tijd toenam van 12 naar meer dan 70, was te danken aan Lemster vishandelaren. Aan Johannes Sterk, Poppe de Rook, Jan Pen en De Jager. Die vishandelaren konden ansjovis verkopen in Zuid-Duitsland. Dat was mogelijk geworden door de nieuwe treinverbinding van Amsterdam naar de Duitse spoorbanen langs de Rijn. Dankzij die nieuwe markt konden vissers op de Zuiderzee met kleine bootjes aan de slag, als ze visten met het nieuwe staand want dat Poppe de Rook en zijn zwager Jan Pen hadden uitgevonden en vanuit De Lemmer op de markt brachten. Zonder dit nieuwe want en zonder de nieuwe afzetmogelijkheden en natuurlijk zonder deze ondernemende vishandelaren zou er helemaal geen Zuiderzeeverij zijn geweest langs de Friese kust.

De omvang van de vloot beweegt mee met de economie

Van de omvang van de Hindelooper visserijvloot heb ik geen overzicht per jaar kunnen vinden. Van de Staverse vissersvloot van 1883 – 1910 bestaat zo'n overzicht wel. De ontwikkeling in Hindeloopen zal in grote lijnen overeen komen met die in Stavoren. Indirect levert dit overzicht dus ook voor Hindeloopen relevante informatie op.

Staverse Vloot van 1883 tot 1910

1883: 11 Jollen, 1 Blazer en 2 kleine boten. (de blazer diende als legger voor de gevangen aal die met ielbûsen van de fa. W&A Visser uit Heeg werd opgehaald)

1884: 11 Jollen, 1 Blazer en 2 kleine boten.

1885 10 Jollen, 1 Blazer en 2 kleine boten.

1886: 10 Jollen, 1 Blazer en 2 kleine boten.

1887: 10 Jollen, 2 Blazers en 2 kleine boten.

1888: 10 Jollen, 2 Blazers en 2 kleine boten.

1889: 13 Jollen, 1 Blazer en 10 kleine boten.

1890: 18 Jollen, 9 Bunschuiten, 1 Roefschip, 3 kleine boten en 1 Sloep.

1891: 20 Jollen, 7 Bunschuiten en 2 Roefschepen.

1892: 21 Jollen, 6 Bunschuiten en 2 Roefschepen.

1893: 22 Jollen, 5 Bunschuiten en 1 roefschip.

1894: 23 Jollen, 4 Bunschuiten, 1 Roefschip en 1 Tjalk.

1895: 27 Jollen en 2 Bunschuiten.

1896: 30 Jollen en 2 Bunschuiten.

1897: 41 Jollen en 1 Tjalk.

1898: 56 Jollen en 1 Tjalk.

1899: 68 Jollen en 1 Tjalk.

1900: 70 Jollen, 2 Sloepen en 2 Tjalken.

1901: 72 Jollen, 2 Sloepen en 2 Tjalken.

1902: 74 Jollen, 2 Tjalken, 1 Open Bootje, 1 Vlet, 1 Sloep en 1 Botter.

1903: 70 Jollen, 2 Tjalken, 1 Open Bootje, 1 Vlet, 1 Sloep en 1 Botter.

1904: 70 Jollen, 2 Tjalken, 1 Open Bootje, 1 Vlet, 1 Sloep en 1 Botter.

1905: 55 Jollen, 1 Sloep en 1 Botter.

1906: 54 Jollen, 1 Sloep en 1 Botter.

1907: 54 Jollen, 1 Sloep en 1 Botter.

1908: 54 Jollen, 1 Sloep en 1 Botter.

1909: 54 Jollen, 1 Sloep en 1 Botter.

1910: 54 Jollen, 1 Sloep, 1 Botter en 1 Aak.

(bron: [Zuiderzee Museum](#))

Toelichting

Het duurde tot 1890 voordat de vissersvloot in omvang toenam. Maar toen ging het ook snel, tot 74 jollen in 1902 met nog enkele andere vissersschepen. Die groei is te danken aan het nieuwe staand want van Pen uit De Lemmer en de afzet van de vis bij de Lemster vishandelaren Sterk, De Rook en De Jager Deze Lemster vishandelaren beheersten de vishandel langs de hele Friese Zuiderzeekust. Ze hadden niet alleen zouterijen en rokerijen ('hangen') in De Lemmer, maar ook in Laaksum (De Rook), Stavoren (De Jager) en Hindeloopen (Sterk en De Rook). De ansjovis werd na het 'doppen' onder strenge condities in tonnetjes ('ankers') verpakt met vele lagen zout en vanuit De Lemmer met tjalken naar Amsterdam gevaren en daar opgeslagen in vemen. Dankzij de aanleg van de Rheinbahn, de spoorlijnen langs de Rijn, in het midden van de 19^e eeuw en de aansluiting van het Nederlands spoor vanaf Amsterdam op die Deutsche Bahn, kon de vis snel en gemakkelijk vervoerd worden naar klanten in Zuid Duitsland. Toen deze afzetmogelijkheid nog niet bestond, werd er ook geen ansjovis gevangen, terwijl die er wel was. Maar wat moet je met een vis die je niet kunt verkopen? Met de haring was dat eenvoudiger, die werd gerookt en als bokking vooral in eigen land verkocht. De vangst van aal werd beheerst door de vishandelaren uit Heeg, Gaastmeer en Workum, die deze vis levend en onbeschadigd konden verkopen op de vismarkt in Londen. Maar ansjovis was onverkoopbaar.

Vanaf 1903 kromp de vloot in Stavoren, wat in Hindeloopen ongetwijfeld ook het geval zal zijn geweest. De oorzaak daarvan waren de voortdurend tegenvallende vangsten. Veel vissers in Stavoren en Hindeloopen waren ‘gelegenheidsvissers’. Ze kwamen niet voort uit vissersfamilies die al generaties lang leefden van de visserij, maar waren gaan vissen op het moment dat zij daar geld mee dachten te kunnen verdienen. Toen die winsten wegvielen, stopten ze met de visserij en zochten ze ander werk. Van 1903 tot 1913 vielen de vangsten ieder jaar tegen, vanwege de overbevissing in de jaren daarvoor. Er waren vissers die ontkenden dat het mogelijk was de Zuiderzee over te bevissen. De zee stond immers in open verbinding met de Noordzee. Een afgesloten vijver kan je overbevissen zodat er bijna geen vis over blijft, maar de Zuiderzee toch niet. Anderen zagen echter dat de voedingsbodem voor de vissen, de zeebodem, al jarenlang vernield werd door het gebruik van sleepnetten en dan in het bijzonder de kuil en de wonderkuil die de Urkers en Volendammers met hun grote botters gebruikten. De kuilers ergerden zich echter aan vooral de Friese vissers, die met hun staand want de toegang voor de vissen naar de Kom ernstig belemmerden. Ze werden gevangen voordat ze in de Kom waren. Er bleef voor de vissers in de Kom veel te weinig vis over. Zij voeren in een kwade bui wel eens met hun botters dwars door de beugen, de uitgezette netten, van de Friese vissers. In de praktijk waren er dus grote spanningen tussen vissers op de Zuiderzee.

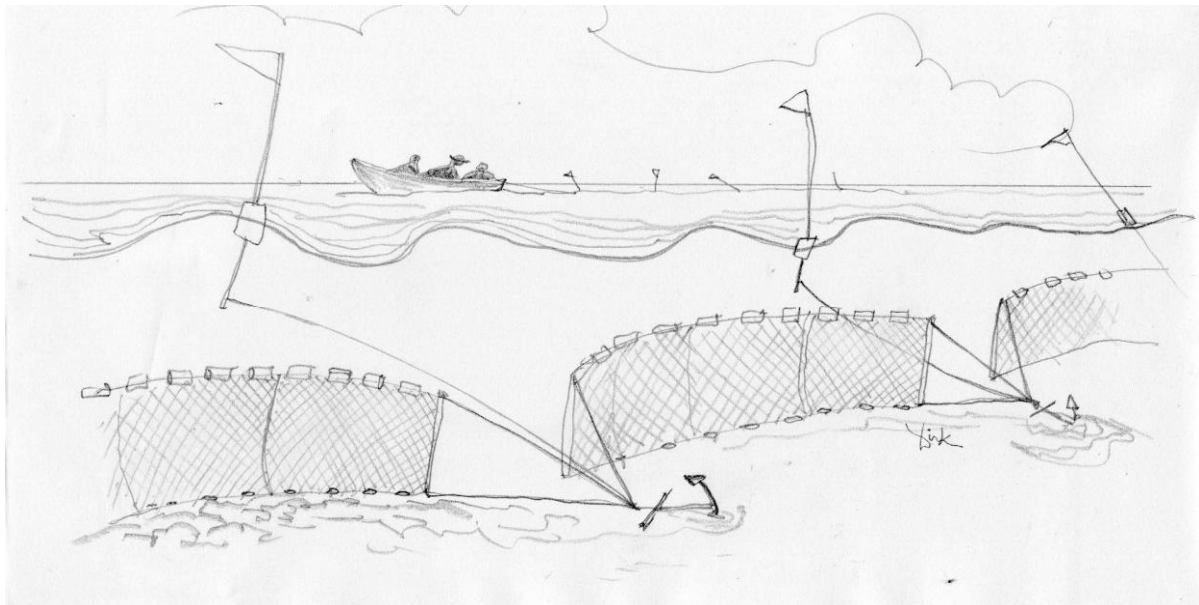
De gebleken overbevissing en de onderlinge ruzies op zee waren voor de overheid redenen om de Zuiderzeevervisserij formeel te veranderen van zeevisserij in kustvisserij. De overheid had formeel grip op de kustvisserij en kon eisen stellen aan bijvoorbeeld de gebruikte netten, de tijden dat er gevist mocht worden en de gebieden waar vissen verboden was.

Er was bovendien sprake van een externe dreiging. Vissen op zee was vrij, dus zouden Engelse vissers met hun in die tijd moderne stoomtrawlers in de praktijk gewoon mogen vissen op de Zuiderzee. Dan was de ellende helemaal niet te overzien. De Zuiderzee werd om deze redenen in 1911 tot kustwater verklaard en alle Zuiderzeeverissers moesten zich opnieuw laten registreren. Niet langer als zeevisser, maar nu als kustvisser, als ze tenminste op de Zuiderzee wilden blijven vissen. Deze nieuwe registratie werd meteen gebruikt om de gemeentelijke visserijadministraties op te schonen. Veel gemeenten bleken steeds maar door te nummeren en vrijgekomen nummers niet te gebruiken voor de registratie van nieuwe vissers. Er voeren dus veel vissersschepen op de Zuiderzee met onwaarschijnlijk hoge visserijnummers. Met de ‘omnummering’ van 1911 werd dat weer rechtgezet.

Van de Hindelooper vissersvloot is wel een totaaloverzicht van uitgegeven nummers bewaard gebleven, maar niet een opgeschoonde versie.



Vissers tijdens de ansjooop. Het staande want wordt meegenomen in een vlet. Ca. 1930



Staan want voor de ansjovisserij. Deze netten stonden altijd dwars op de (getijden)stroom. Met de loden ondersim lag het net op de zeebodem. De kurken bovensim hielden het net verticaal. Iedere reep (vier of vijf netten) lag verankerd aan de bodem. De locatie werd aangegeven met boeistokken die als dobbers in de zee dreven. De boeistokken waren zo'n 4 meter lang. De vlaggetjes werden gemaakt van lichte, sterke stof: vaak van oude paraplu's.



De vissershaven bij se sluis, 1933.



Hindelooper haven in 1933, direct na de afsluiting van de Zuiderzee. De hoge steigers en bekistingen zijn in later jaren afgebroken.



De haven en sluis van Hindeloopen in 1911.



Visserssloop op de Zuiderzee bij Hindeloopen, 1930

De vissershaven van Hindeloopen was overigens wel wat bijzonders. De Zuiderzee had langs de Friese kust relatief lage dijken, die nu nog als IJsselmeerdijken te zien zijn. Omstreeks vier meter boven NAP. Men ging ervan

uit dat het water bij storm maximaal zo'n drie meter zou kunnen stijgen, wat in 1916 inderdaad gebeurde. Om de kracht van de golven te breken, waren de dijken voorzien van een zware, eikenhouten bekisting vlak langs het water. Die 'gekraagde' dijken waren robuust, maar bleken aangetast te kunnen worden door de paalworm. Later bleek dat het verstandiger is de golven niet te willen breken met een verticaal geplaatste houten wand, maar door een glooiend talud dat de kracht uit de golf haalt.

De haven van Hindeloopen was echter onderdeel van de traditionele zeevering en daarom vergelijkbaar met de dijk versterkt met een hoge, zware bekisting. Voor vissers met een klein scheepje was het een behoorlijke inspanning de vangst vanuit het schip op de steiger te brengen en ook de vissers zelf moesten flink klimmen. Dat ervoer ook Fred Thomas, die als jongeman in de twintiger jaren met een oude Staverse jol over de Zuiderzee zwierf, van Amsterdam naar Urk, Stavoren, Harlingen tot West-Terschelling toe. Hij schreef later enige boeken over zijn avonturen op dat 'wijkend water' waardoor na de oorlog watersporters nieuwsgierig werden naar die vissersjol die ook als jacht te gebruiken was. In het boekje *'Stervende binnenzee'* beschrijft hij hoe hij Hindeloopen bereikte. Hij was in de nacht verzeild geraakt in de staande netten die in de bocht tussen Stavoren en Hindeloopen waren uitgezet voor de ansjooop. 'We lagen verward in een net en er bleek geen loskomen aan. Met een boom en een haakje haalden we hele flarden omhoog zonder dat het iets baatte. Tenslotte kregen we een dikke reep beet en toen ook deze was doorgesneden, kwamen we eindelijk vrij. Kortstondige vreugde: nog geen honderd meter verder weer een ruk, weer een net, opnieuw wurmden we met haak en mes. Eindelijk grauwe reeds een vage schemer en dook recht voor ons de landtong met de Hindelooper toren uit de ochtendnevel op. Slechts twee man sterk en bijna 24 uur in touw was het zicht van de haven een uitkomst; welverdiende rust en de kennismaking met het ons nog vreemde stadje lokten niet weinig. Nauwelijks echter waren wij de hoek gepasseerd of we zagen de ganse Hindelooper vloot recht op ons af uit het haventje stevenen: voorop een paar motorbotters, achter een bonte stoet van grote en kleine Staverse jollen. Onder andere omstandigheden zouden we gegrepen zijn door het fraaie schouwspel dat ons hier in de eerste ochtendschemer werd geboden. Nu echter waren onze gevoelens gemengd, temeer daar de bestemming van de Hindelooper Armada ons maar al te duidelijk was. (...) In een ver van behaaglijke stemming vielen wij te Hindeloopen binnen en ook het havenprofiel was hier weinig uitnodigend. Zelden hebben wij een zo onherbergzame, prehistorische aanleg ontmoet als deze. Het bassin dat bij onze entree geheel verlaten was, geleeke een grof getimmerde bak met een nauw gat als uitgang. De vier steile wanden reikten hoog boven het water. Hier en daar waren bouten en haken bevestigd waaraan men zijn schuit kon meren en langs welke het een hele klauterpartij bleek om 'de vaste wal' te bereiken.' Aangezien de vissers het vermoeden hadden dat Thomas met zijn jol door hun netten had gevaren, besloot Thomas maar schielijk weer te vertrekken richting Harlingen. (Thomas, 1930, p. 7,8)



Hindelooper vissers in 1934 die hun netten onderhouden bij de droogstokken en de taanketels op de landstrook langs het noordoostelijk havenhoofd. (Foto: Fen Fryske Groun)



Hindeloopen, 1937. Fuikenvissers in de haven bij de sledehelling van de reddingboot. (FEGG)



Hindeloopen, vissershaven in 1939, na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932. De hoge bekisting om de havenkom is verwijderd. Onder: Jaren vijftig met de verlengde ijzeren jol HI 45.



De vissersvloot van Hindeloopen in 1907 (bron: Museum Hindeloopen)

HI	1	ZWEED, Hielke W.	botter
HI	2	POSTMA, Tjeerd	jol
HI	3	BLOM, Yge	openplatgeb.boot
HI	4	KOOIJ, Feike J.	openplatgeb.boot
HI	5	SJOERDS, Jan	jol
HI	6	PIETERS, Roelof	open boot
HI	7	GLASHOUWER, Jan	jol
HI	8	SJOERDS, Feike	jol
HI	9	PIETERS, Roelof	botter
HI	10	MULDER, Berend	open zeilboot
HI	11	SMITH, Jildert	Lemster skou
HI	12	GLASHOUWER, Titte	blaezer
HI	13	ZWEED, Douwe	open boot
HI	14	TALHOUT, Hendrik	jol
HI	15	PIJLMAN, Berend	jol
HI	16	MULDER, Gerke	jol
HI	17	ZEE, Wiepke van der	jol
HI	18	BOER, Sierd de	jol
HI	19	JONG, Jappe de	opgeboomde boot
HI	20	MEINES, Bartele W.	platgeboomde boot
HI	21	KOOIJ, Doede	platgeboomde boot
HI	22	MULDER, Douwe	botter
HI	23	KOOIJ, Andries	openplatgeb.boot
HI	24	MULDER, Wiebe	open boot?
HI	25	JONG, Walle de	jol
HI	26	HEERES, Dirk	openplatgeb.boot
HI	27	VALK, Jan H.	jol
HI	28	BROUWER, Jappe	jol
HI	29	POEZE, Gerben	jol
HI	30	MULDER, Berend	aik
HI	31	MEEKEREN, Frederik van	jol
HI	32	KOOIJ, Jacob F.	Fryse boat

HI 33	VALK, Roelof H.	jol
HI 34	VROLIJK, Foppe	Wieringer aik
HI 35	MEEKEREN, Coenraad H. van	jol
HI 36	SMID, Gerrit Jan	opgeboomde boot
HI 37	KOOPMANS, Ids	Fryse boat/open boot
HI 38	KOOI, Andries	openplatgeb.boot
HI 39	KOOIJ, Jacob J.	jacht, open zeilboot
HI 40	GLASHOUWER, Harmen MULDER, Eeltje en Willem	jol,openzeilboot
HI 41	Kuipers	jol
HI 42	JONG, Romke de	jol
HI 43	MEINES, Harmen W.	jol
HI 44	MULDER, Eeltje	openplatgeboomde boot
HI 45	MEINES, Cornelis	opgeboomde boot
HI 46	KOOIJ, Feike J.	openplatgeboomde boot
HI 47	MEINES, Harmen C.	jol
HI 48	MULDER, Wiebe D.	Lemster skou Fryse boat/opgeboomde boot
HI 49	SLUIS, Peeke	Fryse boat/opgeboomde boot
HI 50	BLOM, Dirk J.	boot
HI 51	KOOIJ, Jacob F.	bottertjen
HI 52	onbekend	
HI 53	KOOIJ, Jan	jol
HI 54	onbekend	
HI 55	BLOM, Eisbert J.	jol
HI 56	DAGEN, Coenraad D.	jol
HI 57	BLOM, Jacob	jol
HI 58	MEEKEREN, Hendrik M. van	aik
HI 59	POEZE, Albert K.	open zeilboot
HI 60	BULTHUIS, Sjouke	aikjen
HI 61	POEZE, Klaas A.	jol
HI 62	onbekend	
HI 63	GLASHOUWER, Hartman	open boot
HI 64	WOUDE, Jan van der	jol

HI	65	onbekend	
HI	66	MEEKEREN, Eelke van	jol
HI	67	onbekend	
HI	68	ZWEED, Jappe	open boot
HI	68	ZWEED, Jappe	botter
HI	69	onbekend	
HI	70	KOOIJ, Lolke	jol
HI	71	POEZE, Wed. E./ Sjoerds Martje	jol
HI	72	onbekend	
HI	73	VALK, Feike H.	jol
HI	74	REIZIGER, Reitse	jol
HI	75	AMSTERDAM, Yge W.	jol
HI	76	BOER, Wed. D.S. de	jol
HI	77	JONG, Cornelis de	jol
HI	78	GLASHOUWER, Johannes	jol
HI	79	BOER, Meinte de	jol
HI	80	onbekend	
HI	81	BLOM, Yge	jol
HI	82	MEEKEREN, Coenraad H. van	jol
HI	83	POEZE, Johannes	jol
HI	84	onbekend	
HI	85	onbekend	
HI	86	onbekend	

HI 3 Yge Blom

HI 50 Dirk J. Blom

HI 55 Eisbert J. Blom

HI 57 Jacob Blom

HI 81 Yge Blom

*NB. Deze gemeentelijke visserijregistratie is uit 1907, dus voor de omnummering van 1911 die nodig was omdat vissers op de Zuiderzee zich toen opnieuw moesten registreren als kustvisser i.p.v. zeevisser. De omnummering werd tevens gebruikt om de registratie op te schonen. Ambtenaren van de gemeenten nummerden maar door, zonder weggevallen nummers te schrappen. In 1907 waren dus **niet** al deze vissers ook actief onder het vermelde visserijnummer.*

1.4 Hindeloopen en de scheepsbouw

Hindeloopen kende een rijk verleden in de 17^e en 18^e eeuw, wat de danken was aan de handel met handelssteden om de Oostzee, de Sontvaart, en de handel met Noorwegen. Voor die handel werden de nieuwe fluitschepen gebruikt, die voor die tijd opmerkelijk snel zeilden. Die schepen werden niet in Hindeloopen gebouwd, maar in Amsterdam. Eén fluitschip was meestal eigendom van meerdere personen. Van Amsterdamse reders, van de schipper en van rijke belanghebbenden uit Friese kuststeden. Ieder had een deel, een eigen scheepspart. Hindeloopen beschikte zelf niet over een flinke werf met dito helling waar deze grote schepen gebouwd konden worden. Deze fluitschepen werden gebouwd in Amsterdam. Er waren in Hindeloopen wel een drietal werfjes, maar die werkten voor schippers en vissers uit de omgeving. De familie Wybrands is door de eeuwen heen werfbaas geweest op de werven van Hindeloopen.



Houtgravure van F. Weissenbruch van de scheepswerf in Hindeloopen, uit 1861, naar een tekening van Wim Hekking jr. (Amsterdam, 1825-1904) die rond 1850 vele pentekeningen en litho's maakte van stadsgezichten. Dat was even voor het overlijden van Yntje Wijbrands, waarna Douwe Wijbrands de firma voortzette.



Hindeloopen, ca. 1750. Links voor de kerktoeren het historische werfje aan de Westervaart langs de Westerzeedijk.



Hindeloopen, omstreeks 1920. Links de werf van Douwe Wijbrands aan de Westervaart. Op de helling een aakje, voor de kant een vlet en een visaak. In de Westervaart een beurtscheepje, een snik, met ronde luiken, ontdaan van de zwaarden. Op de Westerdijkweg een T-Ford, het model werd gebouwd van 1908 - 1927.



Hindeloopen vanuit de lucht, 1925. Foto: Mindert Hepkema. Rechts onder de scheepswerf. In honderd jaar is er weinig veranderd vgl. met 1832.



Hindeloopen, kadasterkaart 1832, Hissgis. Onder, in oranje blokje, de plaats van de scheepswerf van Wijbrands. Er is op deze kadasterkaart geen tweede werf te lokaliseren. Wel de woningen van Yntje Wijbrands en Douwe Roosjen.

De werfbaas Douwe Roosjen die in 1860 de scheepswerf in Stavoren overnam, was opgeleid bij Wijbrands in Hindeloopen

In 1846 startte Veldstra in Stavoren een scheepswerf direct binnen de zeesluis. Dat lukte dankzij een krediet van Jhr. Gerard van Swinderen, burgemeester van Gaasterland. Helaas lukte het Veldstra niet om succesvol te zijn. Hij ging na 10 jaren failliet en de Jhr. Van Swinderen nam de werf over, evenals het vastgoed in Stavoren dat Veldstra als onderpand had moeten inbrengen. Hij had dat verworven als bruidschat van zijn schoonouders toen hij trouwde om te werken aan een betere toekomst.

In 1856 volgt Jan Wijbrands uit Hindeloopen (geen familie van werfbaas Yntje) Veldstra op als werfbaas in Stavoren. Jan was in Hindeloopen scheepstimmerman op de werf van Wijbrands. Hij slaagde er echter evenmin in de werf in Stavoren winstgevend te maken en ging daarom in 1860 terug naar Hindeloopen.

Daarna werd Douwe Roosjen (ook werkzaam op de Hindelooper werf) de nieuwe werfbaas in Stavoren. Hij nam bovendien zijn collega en vriend Gerben Strikwerda als scheepstimmermansknecht mee naar Stavoren. Douwe Gerrits Roosjen, de scheepstimmerman en Gerben Hobbes Strikwerda als scheepstimmerknecht, verhuisden in de zomer van 1860 met hun gezinnen van Hindeloopen naar Stavoren om daar de werf bij de sluis voort te zetten. Beiden hadden ervaring opgedaan op de Wijbrandswerf in Hindeloopen, waar ze Hindelooper jollen en –sloepen bouwden. Dat laatste is relevante informatie over de Wijbrandswerf. Dat was een houtwerf die voor Zuiderzeevissers werkte, maar veel meer was er niet over de werkzaamheden op die werf bekend.

UIT DE HAND TE KOOP, voor een civielen prijs: Twee nieuwe SLOEPEN, een lang 5 el 30 duim en een lang 4 el 70 duim. Te bevragen bij den Boot-, Jol- en Sloepmaker INTJE D. WIJBRANDS, te Hinde-loopen.

Advertentie uit de 'Leeuwarder Courant' van 22 februari 1842 van "boot-, jol- en sloepmaker" Yntje Douwes Wijbrands

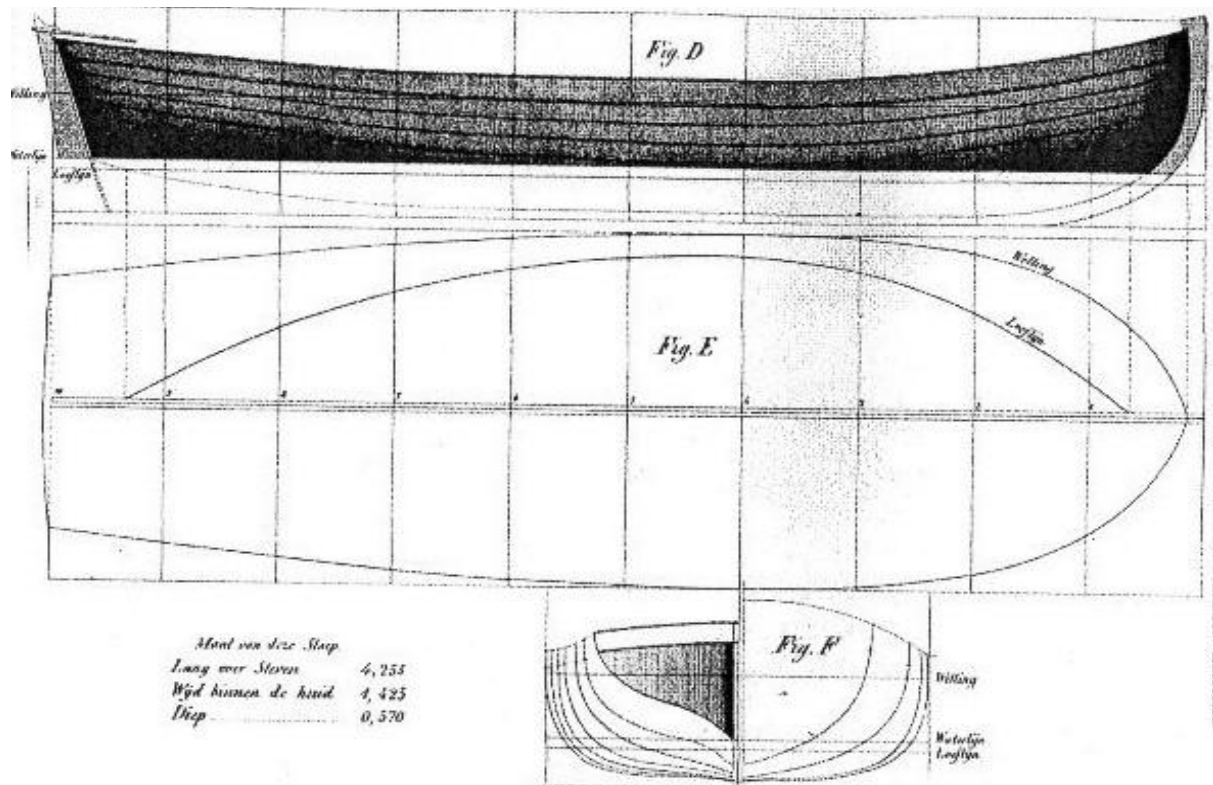
Die Hindelooper sloepen van Wijnands waren overigens ook Folkert Nicolaas van Loon opgevallen, de autodidactische, maar innovatieve scheepsonwerper uit Harlingen. Die schreef er over in zijn *Handleiding voor de Burgerlijke Scheepsbouw*, die in 1838 werd uitgegeven in Workum. Hij zag de zeilsloepen uit Hindeloopen soepel door de golven van de Zuiderzee varen, waar grotere vissersschepen het moeilijk hadden.



Hindeloopen, ca. 1925. De firma Wijbrands had zijn werf aan de Westervaart. Iets westelijker, van de gracht 'Yndijk', meer richting de kerk was een tweede werfje van Sjoerd Wijbrands.



De kerk ca. 1920, vanaf de volgende brug over de Yndijk (Foto: Jan Roosjen, Zurich)



Het door Van Loon getekende sloepje dat Van Loon in verband brengt met de zeesloepen die in Hindeloopen werden gebruikt (1838)

In zijn *Handleiding tot de Burgerlijken Scheepsbouw* (1838) schrijft hij over het ballasten van schepen met vaste wateropslag in de lengte van het schip. Daarbij noemt hij als voorbeeld de ervaringen van een zeer ervaren zeeloods: 'Deze bekwame zeiler voerde in vroeger jaren eene 25 voets zoogenaamde Hindelooper jol, waarin een vaste waterballast, onder eene dubbele bodem, betimmerd was, met alle luchten dagelijks op zee, en deed daarmede wezenlijk wonderen. Hij heeft door zijn voorbeeld bewezen, dat het kleinste zeilvaartuigje, indien het welingerigt is, even goed bij stormweder de zee kan bevaren als de reddingbooten die alleen door riemen bewogen worden. Een klein vaartuig rijst en daalt perpendiculair met de golven, terwijl een lang schip eene hooge opligting aan deszelfs einden ondergaat, of, wanneer het te scherp van boegen is, onder water duikt.' (Van Loon, 1838, p. 110)

Dit is een tekst die later op vergelijkbare wijze gebruikt werd bij het waarderen van de vissersjollen die Roosjen en Strikwerda vanaf 1860 bouwden voor de Staverse vissers. Eerst voor slechts de 12 vissers van het gilde die op aal visten, maar vanaf het moment dat er op haring en ansjovis gevist kon worden met het nieuwe stand want van Jan Pen en Poppe de Rook uit De Lemmer, zo vanaf 1885, werd deze vissersjol in de jaren die volgden in Stavoren, Molkwerum en Hindeloopen een veel gevraagd scheepje. Met hun ervaring met de sloepenbouw

konden de Wijbrands in Hindeloopen dergelijke jollen natuurlijk ook gemakkelijk bouwen. Helaas zijn daar geen gegevens van bewaard gebleven.

In Stavoren werd de dan veertigjarige Douwe Roosjen in 1960 werfbaas op de scheepswerf die eigendom is van Jhr. Mr. J. H. F. K. van Swinderen, die tevens erfpachter is van het werfterrein. Roosjen zal in Stavoren aanvankelijk af en toe een vissersjol bouwen, zoals hij in Hindeloopen gewend was sloepen te bouwen, en daarnaast vooral onderhoud en reparatie doen aan houten vrachtscheepjes. Douwe Gerrits Roosjen (1820 – 1906) is een ‘Hylper’. Zijn vader Gerrit Hylkes Roosjen was turfschipper met Hindeloopen als thuishaven. Douwe trouwt met Minke Glashouwer (1821 – 1889) uit Hindeloopen. Gerben Strikwerda (1833 – 1900) kwam oorspronkelijk uit Britswerd, waar zijn vader schuitemaker was. Hij woonde in 1860 al enkele jaren in Hindeloopen, waar hij eveneens werkte op de werf van Wijbrands. Gerben trouwt op 15 juni 1856 met Pieter Idtzes Wijbrands (1836 – 1884) uit Hindeloopen, een nichtje van werfbaas Yntje Wijbrands. Gerben en Pieter krijgen zes kinderen: Twee zonen: Idtz (1860) en Hobbe (1862 – 1863) en vier dochters: Rinske (1864), Aag (1866), Marie (1869) en Wietske (1871). Werfbaas Yntje Douwes Wijbrands overlijdt in 1861 en zijn medefirmant, zoon Douwe, zet het bedrijf voort.



Hindeloopen, 1908. De sloepenwerf van Douwe Wijbrands, waar Douwe Roosjen en Gerben Strikwerda tot 1860 als scheepstimmerknecht werkten.

De werf van Douwe Roosjen krijgt in de loop van de tachtiger jaren van de 19^e eeuw bekendheid bij Zuiderzeevissers vanwege de bijzondere “visschersjollen” die Roosjen bouwde voor de leden van het Stavere Visschersgilde (dat bestond van

1638 tot 1933). Aan het einde van de 19^e eeuw werd Wildschut in Gaastmeer eveneens een bekende bouwer van deze jollen en je mag verwachten, er zijn geen gegevens van bekend, dat ze eveneens bij Wijbrands in Hindeloopen werden gebouwd.

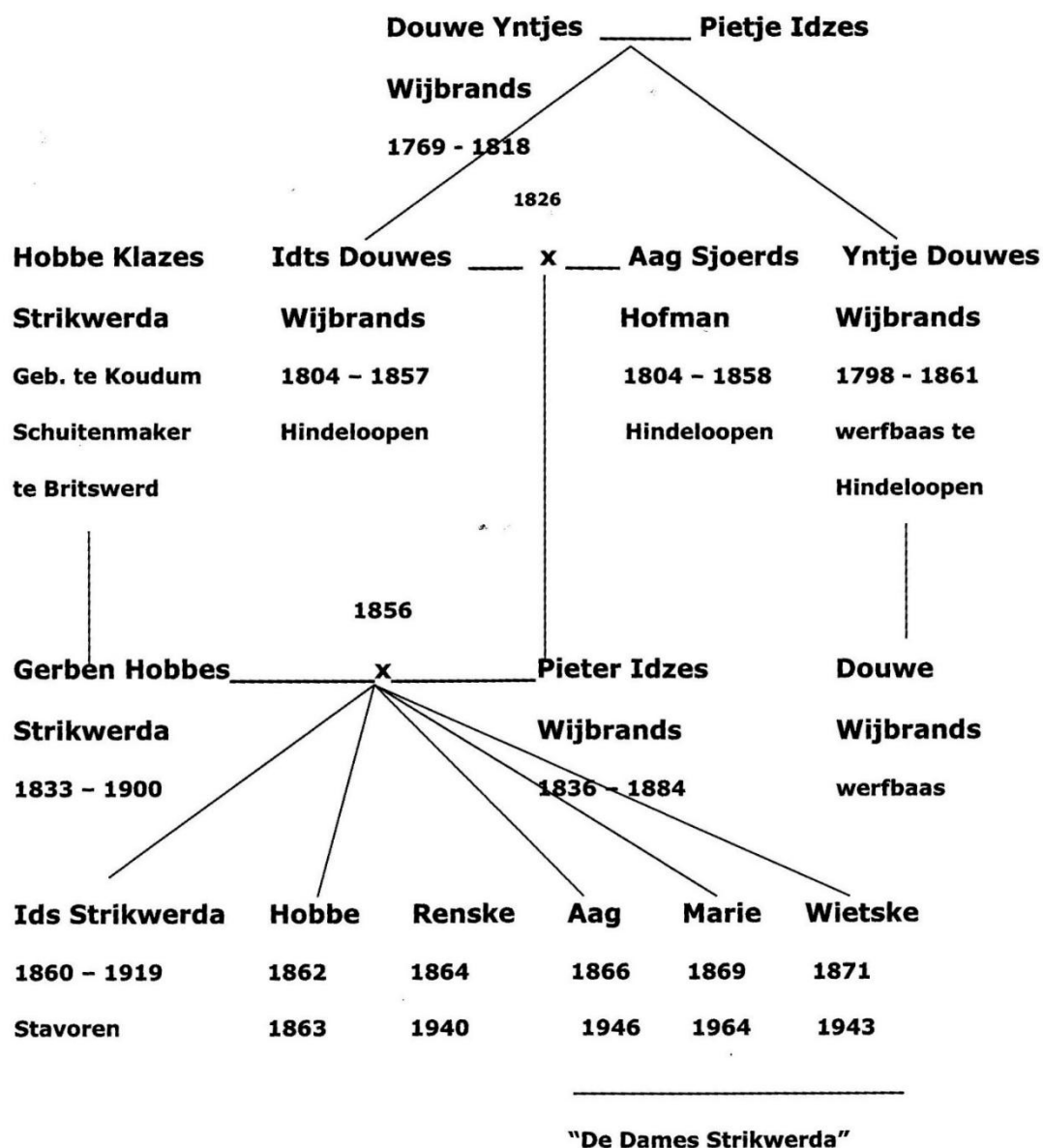
De scheepswerf van Wijbrands was een reeds lang bestaande onderneming. Een oude deur uit het pand met het jaartal 1696 is bewaard gebleven, waarop de initialen W.D. zijn aangebracht. Waarschijnlijk van een voorouder die Wiebe Douwes heette. De werf was een van de drie werfjes die er in de 19^e eeuw in Hindeloopen waren, die alle drie gedreven werden door leden van de familie Wijbrands. Zoals toen gebruikelijk ging zo'n werf van vader op zoon over, tenminste als er een zoon was. De oude werfbaas Yntje Wijbrands leefde van 1798 tot 1861. Hij had op jonge leeftijd de werf overgenomen van zijn oom Tjalke Yntjes Wybrands. Later kocht een andere oom, Sjoerd Yntjes Wybrands, een tweede Hindelooper werf waar veel sloepen gebouwd werden voor de grote vaart voor rekening van Amsterdamse reders. Een derde Hindelooper werf, waar vissersbootjes, pramen en sloepen gebouwd werden, kocht hij van Wiebe Foppes Wybrands. Dit werfje werd opgeheven.

Yntje Douwes Wijbrands bouwde aken voor Wieringer vissers en ook enige botters, blazers en kleine vracht- en beurtschepen. Zijn zoon Douwe werkte aanvankelijk gewoon als timmerman mee op het bedrijf. In 1920 werd de rechtsvorm van de werf aangepast en werd het bedrijfje een firma met Yntje Wijbrands en zijn zoon Douwe als firmanten. Yntje bracht de werf in bij de firma en Douwe zijn 'arbeid en vlijt'. De SSRP vermeldt op haar site voorts, dat de werf vooral reparaties uitvoerde voor vissers uit het noordelijk deel van de Zuiderzee en vanaf 1932 het IJsselmeer. Deze vissers gebruikten houten schepen en de werf van Wijbrands was en bleef daarom een houtwerf, terwijl de Friese scheepswerven voor de vrachtvaart rond 1900 allemaal massaal overschakelden op 'ijzerbouw'.

Van de Wijbrandswerf zijn twee hellingboeken bewaard gebleven die opgenomen zijn in de collectie van het Fries Scheepvaart Museum in Sneek. De hellingboeken komen uit de privécollectie van de familie Wybrands en bevatten in totaal acht delen van 1926 tot 1929. Het zijn de door Wijbrands opgemaakte rekeningen voor onderhoud en reparatie aan schepen die bij hem hellingden.

Ook zijn er enige nota's bewaard gebleven uit latere jaren, bijvoorbeeld van de Hindelooper vissers Rein en Iege Blom, die in 1939 een nieuw roer bestelden voor hun visaak (HI 8). Ook van Dirk Blom is er een nota bewaard gebleven uit 1939, toen zijn skûtsje 'De vier Gebroeders' bij Wijbrands op de helling moest voor onderhoud onder water.

De hellingboeken en nota's zijn te raadplegen op de site van de Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten (www.SSRP.nl).



Gerben Strikwerda was timmerman op de sloepenwerf van Douwe Wijbrands. Hij ging met Douwe Roosjen die eveneens als scheepstimmerman werkzaam was op die werf in 1860 mee naar de scheepstimmerwerf in Stavoren, waar Douwe Roosjen werfbaas werd. Via de vrouw van Gerben Strikwerda zijn de Strikwerda's uit Stavoren geparenteerd aan de Wijbrands in Hindeloopen.

De scheepstimmerwerf in Stavoren die Ids Strikwerda in 1907 overnam, werd in 1918 gekocht door Auke van der Werff die de timmerwerf moderniseerde en er ijzeren binnenvaartschepen ging bouwen.

2. Blommen als zeevaarder, schipper, visser en werfbaas

Van de voorouders van de huidige familie Blom is een stamboom gemaakt (Klaaren, 2011) die terug gaat tot in de 17^e eeuw. Wat opvalt, is dat de Blommen door de eeuwen heen zijn blijven wonen en werken in Hindeloopen.

Uit het genealogisch overzicht dat Piet Klaaren van de Blommen maakte, geef ik hier selectief enige voorbeelden uit het veel uitgebreidere overzicht van namen dat Klaaren heeft uitgewerkt:

Iege Meynerts, schipper te Hindeloopen, overleden voor 1671

Iege Ieges, schipper te Hindeloopen. Geb. omstreeks 1657, overleden na 1706.

Iege Ieges beroep matroos, grootschipper geb. 1710 overleden 1767. Vermeld op de scheepsrol 1715 van het Fluitschip 'De vergulde Kijvijt' voor een reis naar De Langeland en Noorwegen en op de scheepsrol 1716 voor een reis naar Noorwegen om hout op te halen voor Amsterdam.

Onder Friesche schippers genoemd bij Zaanlandse notarissen in 1771:

Sjiert Igesz Blom te Hindeloopen op het Katschip 'De Goudsblom'.

In het Mennonietenregister: Sierd Ieges (ca. 1730 – 1793), beroep: boekhouder van schepen. Getrouwd met Heije Ottes te Hindeloopen. Kinderen: Pieter Sierd Blom (1758-1821), getrouwd met Jan Tjeerds Zwaan (1755 – 1826)

Otte Sierds Blom geboren en overleden te Hindeloopen (1772 – 1884) In 1811 tijdens de Franse overheersing geeft hij aan Blom als familienaam aan te nemen en als voornaam Otto. Beroep koopman. Onder meer van schepen.

Iege Ottes Blom, Hindeloopen 1800 – 1855. Beroep: schippersknecht



Aquarel van Hindeloopen vanuit zee, 1650, gemaakt door Wenzel Hollar. Foto: Museum Hindeloopen, opgenomen in Oedegard, 2018, p. 39.



Hindeloopen, een prent uit ca. 1710. Het stadje heeft inmiddels een haventje.

Jacob Ieges Blom te Hindeloopen (1840 – 1912). Beroep: zeeman, vrachtvaarder,

Yge Jacobs Blom, Hindeloopen, (1874 – 1892)

Freerk Blom, Hindeloopen (1876 – 1957). Beroep: schipper. Vrachtvaarder met de hektjalk 'Jacob'.

Dirk Jacob Blom, Hindeloopen (1879 – 1951) Beroep: vrachtvaarder, skûtsjeschipper, turfschipper.

Bertus Blom, geb. te Arum/Grauwe Kat aan boord van een skûtsje gelegen aan de Harlinger vaart, aangegeven in Hindeloopen, 1881. Overleden in Hindeloopen 1962.

Gerrit Blom, Hindeloopen, 1887 – 1942. Beroep: Visser.

Otte Blom, geb. te Hindeloopen, 1894. Overleden te Oostzaan, 1975. Schipper bij zeezeiler Conny van Rietschoten, later schipper op de Piet Hein van het Koninklijk Huis. Tenslotte leraar op de school voor de binnenvaart te Amsterdam. Woont ca. 1970 in Hindeloopen.

Wiebe Blom, Hindeloopen 1896 Bemanningslid Staverse boot.

Jacob Blom, geb. Hindeloopen, 1903. Overleden te Harlingen, 1966. Van Beroep sluiswachter op Kornwerderzand.

Rein Blom, Hindeloopen, 1906 – 1982. Beroep: Visserman, raadslid en wethouder van de stad Hindeloopen.

Jaap E. Blom, geb. te Hindeloopen, 1914. Overleden te Poole, wegens aanvaring met een zeemijn, 1940 Beroep: Kapitein bij de Kon. Marine.

Iege Blom, Hindeloopen, 1915 – 1995. Beroep: Visserman en scheepsbouwer.

Kinderen:

Dirk Blom, geb. 1943, Beroep: Scheepsbouwer.

Kinderen: Iege (1967) scheepsbouwer, Trijntje (1967). Eppie, (1970), scheepsbouwer, en Dirk (1975), scheepsmakelaar, gespecialiseerd in Lemsteraakjachten vanaf 1999.

Gosse Blom, 1946 - 2014. Beroep: Administrateur en onderzoeker Fryske Akademie. Ongehuwd gebleven.

Jaap Blom, geb. 1950. Beroep: Scheepsbouwer.

Kinderen: Hendrikje (1973), Ieskje (1975), Fimke (1978).



Hindeloopen, 2020. Skipshelling Blom, met vlnr. Iege Blom (1967), Dirk Blom (1943), Jaap Zijlstra, de echtgenoot van Tineke Blom, de jubilerende medewerker Jacob Jongstra, Jaap Blom (1950) en in het midden vooraan Eppie Blom (1970) met rechts medewerker Porsius.

2.1 Dirk Blom (1879 – 1951) als skûtsjeschipper

Dirk Jacob Blom was ‘vrachtvaarder, skûtsjeschipper, turfshipper’ van beroep. Hij gebruikte daarvoor een ‘staalijsen’ skûtsje, de ‘De vier Gebroeders’. Die term ‘staalijsen’ kennen we tegenwoordig niet meer. Ruim honderd jaar geleden was dat echter de naam voor een nieuw ijzermengsel, dat taaier en sterker was dan het traditionele ‘puddel-ijzer’ uit de 19^e eeuw. Om staalijsen te maken, moest het ijzererts volledig smelten in een hoogoven, waardoor alle ‘slakken’ kwamen bovendrijven en afgevoerd konden worden. Puddel-ijzer werd gemaakt door verwarmd ijzererts te roeren (‘to puddle’), waarbij echter tal van verontreinigingen in het erts achterbleven. De gewalste staalplaten waren dan ietwat gelaagd door de verontreiniging van het ijzer. Het bleef wat bros, wat het materiaal minder geschikt maakte voor scheepsbouw. Het nieuwe staalijsen overtuigde wel en zorgde voor een omwenteling in de scheepsbouw van Nederland, waar kleinere vrachtschepen traditiegetrouw van eikenhout werden gemaakt.



Skûtsje ‘De vier Gebroeders’ van Dirk Blom, met ‘Drenths tuig’: een kort, recht gaffeltje.

Al vroeg in de 19^e eeuw werden er voor vracht- en beurtschepen tijdens de wat slappe zomertijd hardzeilwedstrijden georganiseerd, waar schippers veel belangstelling voor hadden. Zeker ook vanwege het forse prijzengeld dat ermee ‘verdiend’ kon worden. De term ‘skûtsjesilen’ raakte pas tijdens het interbellum ingeburgerd. Deze wedstrijden werden vaak door plaatselijke herbergiers georganiseerd tijdens een dorpsfeest. Het was een evenement waar veel publiek op af kwam. De eerste wedstrijd voor vracht- en beurtschepen werd in 1811

georganiseerd tijdens de Franse Tijd door de stad Sneek. Vanaf 1823 werd de hardzeilwedstrijd voor vracht- en beurtschepen georganiseerd tijdens de ‘Sneker Hardzeildag’. Vanaf 1837 wordt in de Leeuwarder Courant verslag gedaan van dit soort wedstrijden (Blom, 2010, p. 14). Langzamerhand groeide er een cultus om bekende skûtsjeschippers met opvallend snelle schepen. De klad kwam erin, toen



Grouw, 1933. Skûtsjesilen met als 2^e van links schipper Dirk Blom met zijn ‘Vier Gebroeders’. (Foto: Fries Scheepvaart Museum, Sneek)

Er waren in 1933 vijftien skûtsjeschippers ingeschreven, waarvan er dertien kwamen opdagen. Winnaar werd schipper Dirk Blom uit Hindeloopen.

De skûtsjes van staalijzer werden gebouwd, ongeveer vanaf 1900, en ze ook langer werden gemaakt. Dat leidde tot problemen als deze vrachtschepen gelijktijdig met de kleinere jachten, vooral boeiers, in de wedstrijd voeren. De schippers waren niet allemaal even regelgetrouw. Er waren er, die meenden dat een vrachtschip ook in de wedstrijd altijd voorrang had op een plezierjacht. Zo werd er in 1915 op het Sneekermear een boeier aangevaren door een skûtsje, waar de boeier volgens het wedstrijdreglement eigenlijk voorrang had. Dergelijke voorvallen verminderde bij de organiserende comités de animo om vrachtschepen nog gelijktijdig met jachten te laten wedstrijdvaren. Het is aan de boterhandelaar Roelof Buisman (1874 – 1963) uit Leeuwarden te danken dat vanaf 1929 in Grouw de Kommisje Skûtsjesilen Grouw werd opgericht, die speciaal voor skûtsjes wedstrijden bij Grouw organiseerde. Zelf zeilde Buisman graag wedstrijden bij Grouw met zijn Fries jacht ‘Mercurius’.

Schipper Dirk Blom uit Hindeloopen was buitengewoon succesvol bij het wedstrijdzeilen met zijn skûtsje 'De vier Gebroeders'. Dat dwingt zeker ook respect af, als je het deelnemersveld ziet in de jaren dat hij zeilde. Hij zeilde wedstrijden met bekende skûtsjeschippers als U. Zwaga, H. Hoekstra, B. Bergsma, L. Brouwer, T&W Brouwer, B. Zetzema, R. Zwaga, D. Visser, J. Sytema, de fam. Kool en K. van de Meulen. In dat veld (met plaatselijk wisselende deelname) kwam hij (chronologisch per commissie geordend) tot de volgende resultaten:

Organisatie Skûtsjesilen De Lemmer

- 1926** woensdag 4 augustus, deelnemers 8 uitslag: 1^e plaats D. Blom
1927 woensdag 3 augustus, deelnemers 8: 1^e plaats D. Blom
1928 woensdag 8 augustus, deelnemers 7, uitslag: 5^e plaats D. Blom

Organisatie Zeil Vereniging Oostergoo uit Leeuwarden

- 1928** zaterdag, 30 juni. Hardzeilerij in Grouw vanwege het 80-jarig bestaan van de Zeil Vereniging Oostergoo. Ingeschreven en gekomen: 11 deelnemers. Einduitslag: 6^e plaats D. Blom

Organisatie Commissie Skûtsjesilen Grouw

- 1929** Zaterdag 7 september. Ingeschreven 17 deelnemers. Opkomst 14. Schipper D. Blom niet bij de eerste 6
1932 zaterdag 30 juli. Ingeschreven 17, opkomst 14. Einduitslag 3^e prijs D. Blom
1933 Zaterdag 5 augustus. Ingeschreven 15, opkomst 13. Uitslag: 1^e plaats voor D. Blom.
1934 Zaterdag 4 augustus. Ingeschreven 16, opkomst allemaal. Uitslag: 3^e plaats D. Blom
1935 Zaterdag 3 augustus. Ingeschreven 13, opkomst 11. Uitslag: 1^e plaats Blom
1936 Zaterdag 1 augustus. Deelnemers 7. Uitslag: 1^e plaats D. Blom
1937 Zaterdag 31 juli. Ingeschreven 7, opkomst allemaal. Uitslag: 4^e plaats Blom
1938 Zaterdag 8 augustus. Deelnemers 7. Uitslag: 1^e plaats D. Blom
1939 Zaterdag 5 augustus. Deelnemers 7. Uitslag: 3^e plaats D. Blom
1942 Zaterdag 1 augustus. Ingeschreven 13, opkomst 10. Uitslag: 3^e plaats Blom



Het linker skûtsje met een nieuw tuig, dat nog niet getaand is. Het rechter met het zogenaamde 'Drents tuig' met een kort vrij recht gaffeltje. Vaak was een Fries tuig te duur voor de schipper.

Organisatie Zeil Vereniging De Fluezen

- 1926** Woensdag 11 augustus. Deelnemers 6. Wedstrijd afgebroken wegens omslaan van het schip van schipper Roelevink. Stand op dat moment: 2^e plaats D. Blom
- 1927** Woensdag 10 augustus. Ingeschreven 12, opkomst 11. Uitslag: 1^e plaats D. Blom.
- 1928** Woensdag 15 augustus. Ingeschreven 13, opkomst allemaal. Uitslag: 1^e plaats D. Blom.
- 1929** Woensdag 14 augustus. Ingeschreven 9, opkomst 7. Uitslag: 2^e plaats D. Blom.
- 1930** Woensdag, 13 augustus. Ingeschreven 6, opkomst 5. Uitslag: 2^e plaats voor schipper D. Blom
- 1932** Woensdag 10 augustus. Ingeschreven 6, opkomst 6. Uitslag: 2^e plaats Blom.
- 1933** Woensdag 2 augustus. Deelnemers 5. Uitslag: 1^e plaats D. Blom.
- 1934** Woensdag 15 augustus. Ingeschreven 17, opkomst 16. Uitslag: 4^e plaats schipper D. Blom

- 1936** Woensdag 12 augustus. Ingeschreven 13, opkomst 10. Uitslag: 2^e plaats schipper D. Blom.
- 1937** Woensdag 11 augustus. Ingeschreven 12, opkomst 10. Uitslag: 6^e plaats schipper D. Blom.
- 1938** Woensdag 10 augustus. Ingeschreven 10, opkomst 10. Uitslag: 2^e plaats schipper D. Blom.
- 1939** Woensdag 2 augustus. Deelnemers 9 Uitslag: 3^e plaats D. Blom.

In de zomer van 1940 was de Tweede Wereldoorlog uitgebroken. In 1942 werd er echter wel in Grouw gezeild.

Skûtsjeschippers konden in de slappe zomertijd een aardige bijverdienste hebben door wedstrijden te zeilen tijdens dorpsfeesten, maar konden daar natuurlijk niet van leven. De deelnemers aan de wedstrijden waren door zelfselectie ook vooral die schippers die over een snel schip beschikten. Het heeft geen zin om mee te doen aan een wedstrijd en stevast als laatste te eindigen. Het leven van skûtsjeschippers bestond niet primair uit wedstrijden varen, maar uit het vervoer van bulkgoederen. Vervoer van niet verpakte vracht, zoals terpaarde, mest, turf, aardappelen, bieten en hooi. Dat vervoer was voor landbouwproducten en voor turf seizoensgebonden.



Amsterdam, ca. 1900. Een Hoogeveense praam zeilt op het IJ met een lading turf uit Zuid-Oost Drenthe voor klanten in Amsterdam. (Foto: Jacob Olie)

Skûtsjeschipper Dirk Blom was ook **turfschipper**. De Friese turfschippers haalden turf uit het veengebied uit het oosten van de provincie en uit

Groningen/Drenthe om die brandstof af te leveren bij vaste klanten in het dorp of de stad voor wie zij turfschipper waren. Zij kochten geen turf bij de veenbazen om die ergens te verhandelen waar toevallig vraag naar turf was. Zij brachten met hun skûtsjes de turf ook niet naar Holland, waar bij de bevolking van de grote steden en bij bedrijven grote vraag naar deze brandstof was. Het vervoer over de Zuiderzee werd gedaan met de grotere tjalken en de Hoogeveense pramen, die zeewaardig genoeg waren om geladen met turf de zee over te steken. Dirk Blom zal dus vooral turf hebben opgehaald uit Drenthe om die af te leveren bij klanten in Hindeloopen en wellicht omliggende dorpen als Koudum en Molkwerum.



Oostervolde, 1941. Een turfschipper heeft een lading turf opgehaald uit Zuid-Oost Friesland.

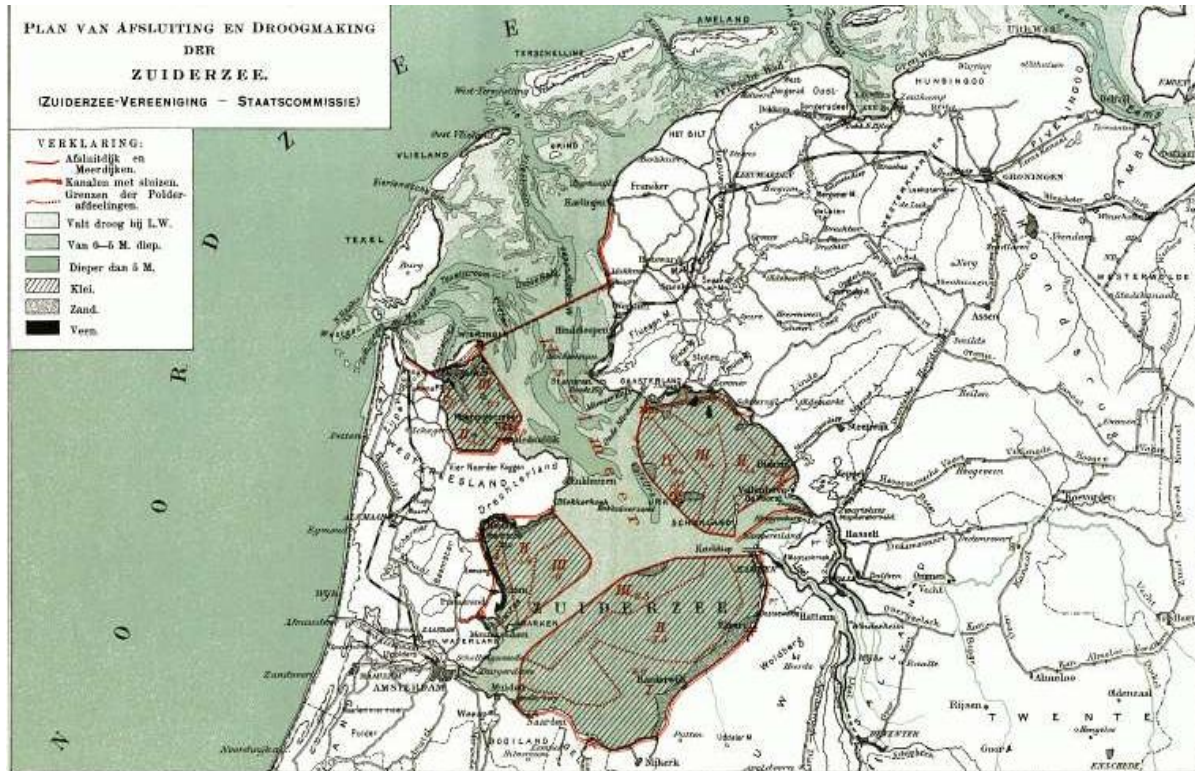
Kenmerkend voor het bestaan van de skûtsjeschippers is de ongebondenheid. De bulkvaart was een vrije vaart, in tegenstelling tot de beurtvaart die aan strenge regels was gebonden. De skûtsjeschipper woonde met zijn gezin op het schip, terwijl vissers en beurtvaarders gewoon in een huis op de wal wonen. Door de bevolkingsadministratie die in 1811 werd ingevoerd tijdens de Franse overheersing moesten deze vrije schippers wel een thuishaven hebben waar ze bij de gemeente geregistreerd stonden. Voor Dirk Blom was dat uiteraard Hindeloopen. Dat had voor de schippers het voordeel dat ze in die plaats ook enig recht hadden. In het winterseizoen lagen ze namelijk stil en door in de stad of het dorp te overwinteren waar je geregistreerd stond, kon je niet zomaar weggestuurd worden. Iedere winter lagen de grachten en vaarwegen in steden en dorpen daarom vol overwinterende skûtsjeschippers.

2.2 Blommen als vissers

Rein Blom (1906-1982) en zijn jongere broer Iege Blom (1915 – 1995) waren vissers die vanaf 1932 vanuit Hindeloopen visten. Dat laatste is relevant te vermelden, omdat langs de Friese Zuiderzeekust en dan vooral de westkust van Stavoren tot Makkum de Zuiderzeevervisserij eigenlijk nooit van enige betekenis was. Alleen vanuit Stavoren waren begin 1800 12 vissers 3 maanden per jaar actief met het vangen van paling langs de dijk, direct naast de havenmond, van halverwege Molkwerum tot halverwege Laaksum. Dat deden ze volgens contract voor de palinghandelaren fa. W&A Visser in Heeg die voor hun bij het Waterschap die strook langs de dijk had gepacht voor visserij. De zee begon 6 meter buiten de dijk. Om de aal die langs de kust trok effectief te vangen, moesten de vissers een schutwant plaatsen tussen de fuiken in de zee en de dijk. Dat laatste was door de handelaren geregeld. De vissers kregen voor hun vangsten een vaste prijs per kilo. In de Franse Tijd werd van overheidswege onder meer geïnventariseerd wat de economische betekenis was van de visserij langs de Friese kust. Die bleek te verwaarlozen te zijn. Tachtig jaren later was dat totaal veranderd. De Lemmer was in korte tijd de grootste vissershaven van Friesland geworden. De Lemmerse vishandelaren hadden bovendien geregeld dat het voor vissers ook zinvol was om vanuit Laaksum, Stavoren, Molkwerum en Hindeloopen de Zuiderzee op te gaan om vroeg in het jaar Zuiderzeeharing te vangen die gerookt werd in ‘hangen’ en daarna tot de zomer ansjovis die ‘gedopt’ (gekaakt) en gezouten werd in zoutketen. De vangsten werden opgekocht door de Lemmerse handelaren Sterk en De Rook. De Lemmerse handelaar De Jager nam de visafslag van Stavoren over. Heel de Zuiderzeevervisserij vanuit Friese haventjes was daarmee in Lemmerse handen, maar dankzij die handelaren was er wel een afzetmarkt voor de vissers en kwam in die haventjes de visserij daarom tot bloei. Die voorspoed duurde tot 1903. Toen kregen de vissers op de Zuiderzee langdurig te maken met tegenvallende vangsten door overbevissing. Dat duurde tot 1914, het jaar dat de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Nederland bleef neutraal. Koningin Wilhelmina was een nichtje van de Duitse Keizer Wilhelm II die in 1918 naar ons land kon vluchten, maar de internationale handel was natuurlijk verstoord. In 1916 kregen de vissers te maken met een Zuiderzeeramp. De stormschade viel in Friesland nog mee. De grote overstromingen waren langs de zuidwal bij Spakenburg en langs de Westwal ten zuiden van Hoorn bij Marken, Edam en Durgerdam. Het was ernstig genoeg voor Den Haag om (eindelijk) een besluit te nemen over de toekomst van de Zuiderzee. In 1918 werd besloten de zee af te dammen en polders aan te leggen in het afgesloten deel voor meer vruchtbare landbouwgrond. Dat moest voorkomen dat Nederland bij een internationaal conflict nog eens, zoals tijdens de Eerste Wereldoorlog, honger moest lijden omdat de Nederlandse landbouw niet voldoende in staat was het volk te voeden.



Spakenburg, 1916. De Zuiderzeeramp. De botters schots en scheef op de kade.



Plan tot afsluiting en inpoldering van de Staatscommissie



De afsluiting van de zee werd voortvarend aangepakt. De Zuiderzeevissers dachten aanvankelijk dat het technisch onmogelijk was 'hun' zee af te sluiten, maar dat bleek anders. Hun toekomstperspectief veranderde daarmee drastisch. Het was de bedoeling van de regering dat veel vissers zouden stoppen. Voor de ouderen kwam er Zuiderzeesteun en voor de jongere vissers kwam er alternatief werk bij bijvoorbeeld de aanleg van de polders en in de nieuwe landbouw die daar opgezet moest worden. Vissers voelen zich echter geen boeren en geen dijkbouwers. Ook de overgang van zeevisser naar kustvisser, in 1911, en vervolgens naar binnenvisser in 1932 zinde velen niet. Er waren in De Lemmer vissers die vertrokken richting Waddenzee. De Bootsma's vestigden zich in Hindeloopen. De Poepjesen in Makkum en de Koornstra's in Harlingen. Bij die realiteit was het toch opmerkelijk dan Rein Blom en Iege Blom in 1932 besloten om IJsselmeervisser te worden, natuurlijk in Hylpen, waar anders.

Veel Zuiderzeevissers waren gestopt. De haring en de ansjovis die zo lucratief waren om op te vissen, bleven weg vanwege de afsluiting van de zee. Over de milieu-effecten van de afsluiting was nauwelijks nagedacht. Die kwamen natuurlijk, uit zichzelf. Eigenlijk voltrok zich na de afsluiting een milieuramp. De muggen hadden wel ontdekt dat er een flinke plas zoet water in het centrum van het land was gemaakt waar het voor hun een soort paradijs was. De schippers en de kustbewoners klaagden steen en been over de dichte zwermen muggen die in

dikke lagen neerstreken op woningen en schepen. Na de muggenplaag volgde een spinnenplaag. Ondanks de onzekere toekomst voor de vissers op het IJsselmeer hadden Rein en Iege Blom in 1932 een sloep aangeschaft om het als visser op dat nieuwe binnenwater te proberen. Van gebrek aan optimisme en durf konden zij tenminste niet beticht worden. Ze hoefden zich niet als visser te laten registreren, aangezien die regeling niet gold voor binnenvissers. In 1935 volgde echter alsnog die verplichting voor de binnenvissers op het IJsselmeer. De overheid verloor het zicht op wat er op dat meer werkelijk gebeurde en wilde meer grip op de situatie.



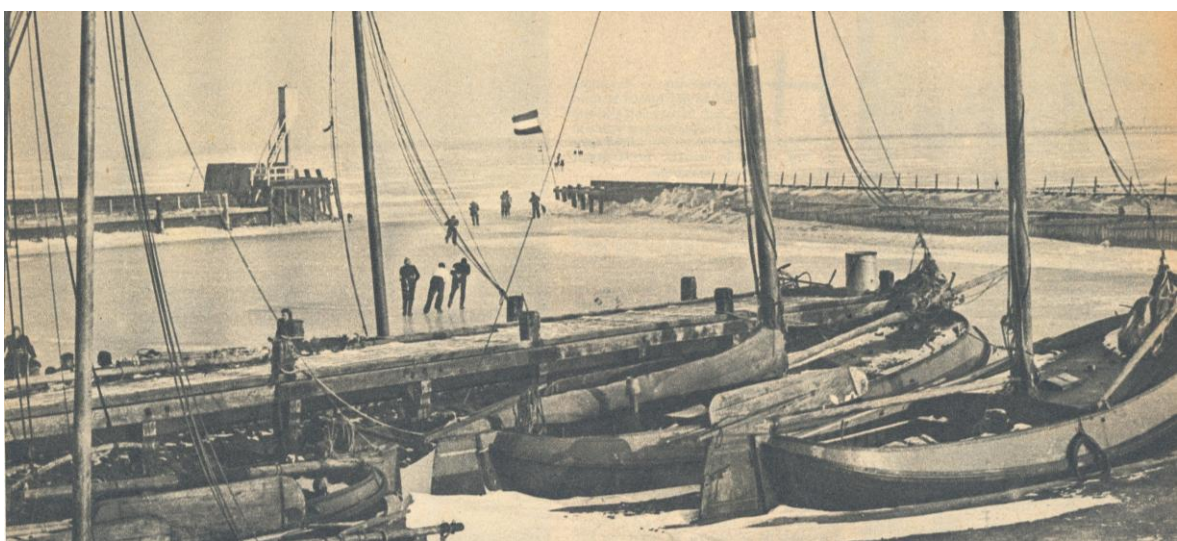
Hindeloopen, 1938. De hoge bekisting om de vissershaven wordt in dat jaar verwijderd. Die was niet langer nodig na de afsluiting van de zee.

Zuiderzeevissers kwijnen weg na de afsluiting

Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 was het abrupt afgelopen met de vangst van haring en ansjovis, terwijl de opbrengst van de botvisserij zo ongeveer halveerde. De vissers moesten na 1932 dus iets anders gaan doen dan ze voor de afsluiting deden. Oudere visserlui konden gebruik maken van de Zuiderzeesteunwet. Een deel van de jongere vissers trok richting Waddenzee. De Urkers waren al jaren vertrouwd op met het vissen op de Noordzee. In Vollenhove en Kampen verdween de visserij op een paar vissers na. De grote vraag was natuurlijk hoe de visstand zich zou gaan ontwikkelen na de afsluiting. Het duurde een paar jaren voordat er meer duidelijkheid ontstond. Over 1936 deelde de “Afdeeling Visscherijen van het departement van Landbouw en Visscherij” onder meer het volgende mee: “In het IJsselmeer werd slechts weinig bot gevangen. De aalvangsten met kuil- en kornetten waren nog zeer gering. Het resultaat der aalvisscherij met hoekwant was bevredigend. Vooral benoorden Enkhuizen werden zeer bevredigende vangsten gemaakt.” Met aalfuiken werd er volgens de rapportage nog maar weinig gevestig. Met staande spieringnetten werd, vooral tussen Harderwijk en Elburg, veel spiering gevangen. De spiering was mooi van stuk, doch bracht slechts weinig op. “In de Waddenzee en het niet-

afgesloten deel van de Zuiderzee verliep de haringvisserij met kommen (rondlopende netten met fuiken, D.H.) over het algemeen zeer bevredigend. Een uitzondering maakten de visschers die langs de Heldersche en Texelsche kust en langs de Friesche kust tussen Harlingen en Zurich vischten en voor wie het resultaat weinig tot niet lonend was. Enkele dagen was de aanvoer zeer groot, zodat een gedeelte gelost werd als puf voor de vischmeelfabrieken. De visscherij met de wonderkuil leverde wel goede vangsten op. Doch de prijs was doorgaans te laag om lonend te zijn.” (Uit: *Leeuwarder Courant*, 29 mei, 1936)

Ondanks deze wat sombere berichtgeving besluiten Rein en Iege Blom in 1936, dus reeds na vier jaren, hun sloep te verkopen en een Lemster visaak aan te schaffen. Dat werd de eerste ijzeren visaak die bij Pier de Boer in De Lemmer is gebouwd, in 1900, voor Wim van de Bijl die zijn nieuwe aak liet registreren als de LE 28. In 1933 hield Wim van de Bijl de zoetwatervisserij voor gezien. Zijn zoon Abe nam de aak over en ging ermee vissen vanuit Makkum, samen met G. Mulder en J. Poepjes. Het schip kreeg visserijnummer WON 10. Twee jaren later namen de broers Rein en Iege Blom uit Hindeloopen de aak over. Ze visten ermee op het IJsselmeer onder nummer HI 8. In 1948 stapten de gebroeders Blom over op een motorkotter. De aak werd verkocht aan Klaas van der Meulen en Hans van Dijk in Stavoren. Die visten onder nummer ST 10. Nog hetzelfde jaar verwisselden de schepen van Schilder (VD 8) en Van Dijk (ST 10) van eigenaar. Van Dijk ging vissen met de Marker rondbouw van Schilder en deze met de aak van Van Dijk. Jaap Schilder moest fl. 2100,- bijbetalen. Opmerkelijk, want de aak was zeker veertig jaren ouder dan de rondbouw. In 1955 moest Jaap Schilder stoppen met de visserij vanwege zijn slechte gezondheid. Hij verkocht de aak aan Jan Kroon, die ermee viste onder nummer VD 4.



Hindeloopen, winter 1941/1942. Rechts vooraan de HI 8 van Blom, ontdaan van zeiltuig vanwege de winter. (Foto: Museum Hindeloopen).



*Stavoren, 1948. Hans van Dijk en Klaas van der Meulen in hun pas gekochte visaak ST 10
De constructie van het bergbout was niet geheel geslaagd, maar dat moest ook eerst geleerd worden.*

Die aak was eigenlijk als eerste aak van Pier de Boer niet helemaal gelukt. Van 7 mm. plaat te zwaar, met te veel zeeg en nog wat constructieve tekortkomingen. Dat nam niet weg dat Iege Blom het een mooi schip vond dat uiteindelijk zijn visie als scheepsbouwer van aken zou beïnvloeden. De visserij op het IJsselmeer was in het begin een beetje vallen en opstaan. Het was de opzet van de regering om na de afsluiting zoetwatervis uit te zetten in het IJsselmeer. Om de ontwikkeling van zoetwatervis tot een succes te maken, werd in 1937 een verbod uitgevaardigd op de kuilvisserij, want met de kuil zou alle nieuwe vis voortijdig weggevangen worden. Deze beperking leidde echter wel tot onvrede onder de overgebleven vissers. Zonder kuilvisserij was er volgens hen geen lonend visbedrijf te runnen. In De Lemmer waren bijvoorbeeld nog een dertigtal vissers die alleen met de kuil visten. Zij hadden daartoe dure netten aangeschaft en vervolgens mochten ze die niet gebruiken. Om bij de visgebieden te komen die niet onder deze beperking vielen, moesten de vissers ook nog eens veel verder varen. Bovendien werden de 900 kuilvissers rond het IJsselmeer met dit beleid samengeperst op een klein oppervlak aan viswater. Ongeveer de helft van wat ze hadden. De beperking was echter noodzakelijk, anders kwamen er geen nieuwe vissen in het IJsselmeer.

Na de Tweede Wereldoorlog zorgden de dalende vangsten en opbrengsten er voor, dat veel vissers er in de jaren vijftig mee ophielden. Het aantal vissersschepen op het totale IJsselmeer daalde tussen 1950 en 1955 van 857 naar 621. Bijna driekwart van de vangsten bestond in die jaren uit paling. Daarnaast

was ook de vangst van snoekbaars van belang. De economische positie van vooral de kleinere vissers zag er niet rooskleurig uit. Desondanks kochten Rein en Iege Blom in 1948 een viskotter en wisten ze hun aak te verkopen aan Hans van Dijk in Stavoren (ST 10). De jaren vijftig werden echter stille jaren in de vissershavens langs de Friese kust. De vissershavens langs het IJsselmeer vertoonden zelfs een armoedige aanblik en dat was in Hindeloopen bepaald niet anders dan in Stavoren.



Hindeloopen ca. 1946. De aak HI 8 zonder zwaarden, maar met een scheepsmotor. Goed zichtbaar is de wat vulps uitgevallen zeeglijn van deze aak.

Rein Blom, de oudere broer van Iege, wilde in die vijftigerjaren eigenlijk wel stoppen met de visserij wegens gezondheidsproblemen. Hij kon in 1956 nog gebruik maken van een saneringsregeling voor vissers, maar moest dan wel zijn visvergunning inleveren. De jongere Iege kwam niet in aanmerking voor die regeling. Hij moest verder zonder visvergunning. Juist in die periode kwam echter de oude werfbaas Douwe Yntjes Wijbrands te overlijden. Hij had geen opvolger. Dat was een kans voor Iege Blom, die altijd al belangstelling had getoond voor het bouwen van schepen. Op 9 februari 1957 werd hij de nieuwe werfbaas in Hindeloopen, op de voormalige Wijbrands werf. De officiële overdracht van de werf met sledehelling en gereedschap werd ruim een jaar later geregeld en kostte hem fl. 5750,-, omgerekend zo'n € 2500,-, wat niet veel lijkt, maar het was een oude werf waar veel aan op te knappen was en het geld had in die jaren een andere waarde dan tegenwoordig.

1. Gemeente: *Stindeloopen.* Letterteeken en nummer: *H. Y. 8.*

2. *X* Vaartuigsoort: *lmsstevaak met motor.*

3. *Y* Gebouwd van: *staal.* Bouwjaar: *± 1900.*

4. Naam: *Arand.*

5.

Inhoudsmaten	Afmetingen	Het vaartuig is voorzien van:
bruto: <i>44,51</i> m ³	lengte: <i>10,30</i> m	<i>40 pk Ford motor voor benzine en petroleum,</i>
netto: <i>20,03</i> m ³	breedte: <i>3,80</i> m	<i>4 cyl., 1897</i>
bruto: <i>15,73</i> reg. tonn.	omvang: <i>6,~</i> m	<i>20 pk Junkers ruwe olie motor, 2 cyl., 1941. (2.11.42.)</i>
netto: <i>7,08</i> reg. tonn.		

Soort en plaats van visscherij

Hoofdbedrijf: *staandruant, loekruant.*

Nevenbedrijf: *gaandruant.*

Plaats: *Wisselmeer en Waddenzee.*

Bemanning:

3

3

(met inbegrip van schipper)

Overige bijzonderheden van het vaartuig:

Eigenaar: *Lein Blom. (vergunninghouder)*

Yge Blom.

Geboortedatum: *10.12.1905 = 30.6.1915.* Beroep: *Visscher.*

Woonplaats: *Stindeloopen, R. 48^a en B. 8.*

Schipper: *Lein Blom.*

Geboortedatum: *10.12.1905.* Beroep: *Visscher.*

Woonplaats: *Stindeloopen, R. 48^a*

21506 - '42 - K 715

Verhuurd aan: _____ Letterteeken en No. *H. Y. 8.*

Geboortedatum: _____ Beroep: _____

Woonplaats: _____

Tijdvak: _____

Bewijs van inschrijving

afgegeven d.d. *9.10.42* No. *479.*

gewijzigd d.d. *2.11.42* No. *636.*

ind. gflr. d.d. *8.1.42* No. *636.*

Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:

H. Y. 8 gekocht van G. Mulder en A. v. d. Bijl. Nalkum.

Aanteekeningen bij- of volgbooten

Bijzonderheden omtrent doorhaling

8.4.42 doorgehaald, 6.5.42

verh. aan H. v. Dijk 2 Haven,

thans S.T. 10.

Consent of Vergunning

verg. Y.

cont. 1.42

1. Gemeente: *Glindeloospe.* Letterteeken en nummer: *H. Y. 8.*

2. *Y* Vaartuigsoort: *motorbatter.*

3. Gebouwd van: *staal* Bouwjaar: Werf:

4. Naam: *Arnd.* Cap. vischruim: last; ton.

5. Meetbrief No. *—* *20 pk Deutz-Brauns gasolie-motor, 1 cyl.*

Inhoudsmaten		Afmetingen	
bruto: <i>45.52</i> m³		lengte: <i>14.~</i> m	
netto: <i>20.48</i> m³		breedte: <i>3.25</i> m	
bruto: <i>16.08</i> reg. tonn		holte: <i>2.50</i> m	
netto: <i>7.24</i> reg. tonn.		omvang: <i>5.25</i> m	

Bunkercapaciteit: *300 liter.*
Verbruik: *6 liter/uur.* Snelheid:

Soort en plaats van visscherij

Hoofdbedrijf: *staand. en gaandwant.* Bemanning: *3*

Nevenbedrijf: *Ysselmeer.*

Plaats: *Rein Blom.* (met inbegrip van schipper)

Eigenaar: *Yp. Blom.*

Geboortedatum: *10.12.1905; 30.6.1915.* Beroep: *Visser.*

Woonplaats: *Glindeloospe, Nieuwstadt 48 a*

Schipper: *Rein Blom. (vergunninghouder)*

Geboortedatum: *10.12.1905.* Beroep: *Visser.*

Woonplaats: *Glindeloospe, Nieuwstadt 48 a*

24023 150/0 11-46.

Verhuurd aan: Letterteeken en No. *H. Y. 8.*

Bewijs van inschrijving

uitgereikt d.d. *8-4-48* No. *1935.*

d.d. No.

d.d. No.

ingetrokk. d.d. *4-4-51* No. *1935.*
(niet onto.)

Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:

8-4-48. H.Y.8; tevereen sleepboot.

Bijzonderheden omtrent doorhaling

4-4-51 doorgehaald, wijz. motor, thans H.Y.8.

Consent of Vergunning *verv. Y.*

1. Gemeente: *Slindeloopen.* Letterteeken en nummer: *H.I. 8.*
2. Vaartuigsoort: *motorjutter.*
3. *Y.* Gebouwd van: *staal* Bouwjaar: Werf:
4. Naam: *Arend.* Cap. vischruim: last; ton.
5. ☒ Meetbrief No. *—* *20 ph. Stroomhout, ruwolie-motor, M. 8.1, 1 cyl., 480 omw., 1932.*

Inhoudsmaten	Afmetingen
bruto: <i>45.54</i> m ³	lengte: <i>14.</i> m
netto: <i>20.48</i> m ³	breedte: <i>3.25</i> m
bruto: <i>16.08</i> reg. tonn	holte: <i>2.50</i> m
netto: <i>7.24</i> reg. tonn	omvang: <i>5.25</i> m

Bunkercapaciteit: *350 liter.*
Verbruik: *7 liter/uur.* Snelheid:

Soort en plaats van visscherij

Hoofdbedrijf: *hul.*
Nevenbedrijf:
Plaats: *Ypselmeer.*
Eigenaar: *Rein Blom.*
Gege Blom.

Bemanning: *3.*
(met inbegrip van schipper)

Geboortedatum: *10-12-1905; 30-6-1915.* Beroep: *visser.*
Woonplaats: *Slindeloopen, Nieuwstad A. 8a.*

Schipper: *Rein Blom. (vergunninghouder).*
Geboortedatum: *10-12-1905.* Beroep: *visser.*
Woonplaats: *Slindeloopen, Nieuwstad A. 8a.*

Verhuurd aan: Letterteeken en No. *H.I. 8.*

Geboortedatum: Beroep:

Woonplaats:

Tijdvak:

Bijzonderheden omtrent herkomst van het vaartuig:
8-4-48 H.I. 8; tev. sleepboot.
4-4-51 H.I. 8; wijz. motor.

Bewijs van inschrijving
uitgereikt d.d. *4-4-51* No. *2567.*
d.d. — No.
d.d. — No.
ingetrokk d.d. *24-7-57* No. *2567.*

Bijzonderheden omtrent doorhaling
24-7-57 doorgehaald.
22-7-57 opgeleverd.
14-12-57 verkocht aan
K. de Vries en R. Smeek
te H.A.H.; Lhans H.K. 42

Consent of Vergunning
berg. Y.

2.3 Blommen als scheepsbouwers

In 1957 was voor Iege Blom de start in een geheel nieuwe functie met geheel nieuwe taken en verantwoordelijkheden. Jarenlang visser op het IJsselmeer en nu werfbaas op een oude, maar hem welbekende werf waar de laatste jaren vooral houten vissersschepen werden onderhouden. Er was echter ook een sledehelling om ijzeren vrachtscheepjes en grote houten vissersschepen voor onderhoud op het droge te trekken.



Hindeloopen, 1957. De werf zoals Wijbrands die overdroeg.

Het ambacht van sloopstimmerman was hem natuurlijk bekend, maar hij had er zelf nog niet veel ervaring mee. Hij had er echter belangstelling voor en inzicht in, bovendien had hij wel ervaring met het onderhoud aan schepen en het uitvoeren van reparaties. Hij had gevoel voor techniek en was handig, dus begon met vertrouwen aan zijn nieuwe functie op een eigen werf in Hindeloopen. De Zuiderzeevissers hadden lange tijd vastgehouden aan het vissen met houten schepen. Toen de vrachtvaart rond 1900 massaal overstapte op de 'ijzeren scheepsbouw', bleven de werven langs de Zuiderzee voor de vissers gewoon houten schepen bouwen. De enige uitzondering was de bouw van visaken voor

Lemster vissers. Zowel bij Auke van der Zee in Joure, bij Croles in IJlst, bij Bos in Echtenerbrug als bij De Boer in De Lemmer werden vanaf 1900 ijzeren visaken gebouwd. In de dertiger jaren stapten de IJsselmeervissers over van de traditionele bidders op moderne stalen kotters, Monnickendammer sloepen en de goedkopere zeeschouwen en Marker rondbouwen. Zelf had Iege Blom ervaring met de ijzeren visaak van Pier de Boer en met een kotter. Die ervaring zou hem nog van pas komen.



De Wijbrandswerf met in de Westervaart rechts een houten bolle praam en een snikke.



Hindeloopen, 1957, overname van de Wijbrandswerf door Iege Blom.



De traditionele houten scheepsbouw, waarbij eerst de huid wordt opgebouwd en de inbouden daarna worden aangebracht, de huidgangen volgend. (Foto: De Jong, Heeg, 1970)



Bouw van een grote Lemsteraak bij Blom. Bij staalbouw wordt gewerkt 'vanaf tekening', wat tegenwoordig een digitaal ontwerp met behulp van een computerprogramma is. Het essentiële verschil met de traditionele houtbouw is, dat bij staalbouw de huid om de spanten wordt aangebracht en dus niet de spanten binnen de aangebrachte huidgangen.



Hindeloopen, 1967. Bouw van de eerste Blomaak, de 'Douwieg Moen'. Opmerkelijk is de brede, stompe achterkant van de achtersteven, diep onder water voorzien van een gat om de schroefas te kunnen verwijderen. De visaken uit De Lemmer hadden juist een taps toelopende achterkant van de achtersteven om met gebruik van de kenterschoot gemakkelijk achteruit te kunnen varen bij het halen van het hoekwant. Moderne wedstrijdaken hebben een gestroomlijnde achterkant van de achtersteven, evenals een gestroomlijnde vorm van het roerblad (rond van voren, spits van achteren, omdat platte en hoekige vormen zoals op de foto veel ongewenste werveling veroorzaken.

Iege Blom was bijzonder gecharmeerd van de vormen van de visaak die bij de vissers in De Lemmer in gebruik was. Zijn droom was om nog eens zo'n scheepje in staal als jacht te mogen bouwen voor een opdrachtgever. Na tien jaren, in 1967, was het zover. Van de psycholoog Frans Verhage uit Amsterdam mocht hij zijn eerste aakjachtje bouwen. Een aakje van 10 meter als roefschip. Iege had voor die tijd al een studie gemaakt van enige aken die hem in het bijzonder bevielen. Hij wist wat hij wilde, hoe het scheepje er uit moest zien en hij had zich verdiept in 'de ijzeren scheepsbouw', die zo anders was dan de traditionele houtbouw die hij kende. Anders dan bij de houtbouw werkten ijzerbouwers niet 'op het oog' met gebruik van mallen, maar werkten ze van bouwtekeningen. De houtbouwers bouwden eerst de stevens en het vlak. Vervolgens plaatsten ze de leggers op het vlak en begonnen aan de gangen. De zitters en staanders, kortom de spanten, werden pas daarna passend in de huid aangebracht. Bij de ijzerbouw ging alles anders. Daar werd niet op het oog gebouwd, maar van tekening. Eerst de stevens en de spanten. Pas daarna werden de huidplaten om de spanten gebogen.



De werf van Iege Blom in 1963



De werf van Blom in 1963 met de oude voorgevel en het deurtje met het jaartal 1696.



*Hindeloopen, **begin zestiger jaren**. Skipshelling I. Blom, nog steeds in de oude schuur van Wijbrands. De meeste werfjes in Friesland zagen er na de oorlog armoedig uit. Pas toen in de zestiger jaren de watersport tot ontwikkeling kwam, kregen de werfbazen die overschakelden op jachtbouw geleidelijk de middelen om hun werf op te knappen en te moderniseren.*



Hindeloopen. De oude helling en schuur zijn in 1965 vervangen door een nieuwe loods.

Het was natuurlijk niet zo, dat de eerste Blomaak voor Verhage ook het eerste stalen schip was dat Iege bouwde. Hij had in die tien jaren aan de Westerzeedijk ervaring opgedaan met het bouwen van stalen scheepjes met de beperkte gereedschappen van die tijd. Stalen schepen werden gelukkig niet meer geklonken, maar elektrisch gelast. Hij bouwde schouwttjes, knikspant vletten voor vissers, maar ook een motorschouw voor Cornelis Kingma. Aent Kingma uit

Scharsterbrug nam het scheepje in de jaren zeventig over van z'n vader en gebruikte het voor sleepdiensten naast zijn werk aan een klipper voor de chartervloot. Tien jaren later exploiteerden Aent en Ellen Kingma hun birk 'Aphrodite' vanuit Stavoren en lag de schouw in de stadsgracht naast de Koebrug.



Hindeloopen, 1990. Op de 75^e verjaardag van Iege Blom presenteren 'zijn' aken zich in de haven. Opvallend is de vanzelfsprekendheid waarmee plezierjachten in die tijd wit werden geschilderd. De grote Lemsteraakjachten die voor de oorlog gebouwd zijn, waren ook stevast wit geschilderd en in de vijftiger jaren bevestigde het Prinsessejacht 'De Groene Draeck' dat wit de kleur van een aakjacht is. Wel wordt zo duidelijk, dat het donker geschilderde bergbhout cruciaal is om de vorm van het schip tot uitdrukking te brengen.

Iege had zonen die zijn werk wilden voortzetten en uitbouwen

De drie zonen van Iege, Dirk (1943), Gosse (1946) en Jaap (1950), groeiden op bij de werf en zagen het allemaal gebeuren. Dirk en Jaap hadden ook wel interesse in die scheepsbouw. Vanaf 1962 was Dirk op jonge leeftijd al actief betrokken bij het bedrijf en samen met zijn vader Iege begonnen zij een vennootschap onder firma, v.o.f. In de zestiger jaren groeide de werf dankzij de sterk toegenomen belangstelling van watersporters voor platbodempjachten. De nieuwe loods uit 1965 kwam daarom niets te vroeg. In 1973 werd de jongste zoon Jaap medefirmant. In 1981 namen beide zoons het bedrijf over. Vader Iege had de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en ging het wat rustiger aan doen. Hij richtte zich op een oude hobby: het bouwen van scheepsmodellen. Deze nieuwe generatie zorgde in Hindeloopen voor opmerkelijke technische vernieuwingen.

Al spoedig bleek de loods aan de Nieuwe Weide, dus de historische scheepswerf aan de rand van het stadje, niet de ideale plek om te kunnen groeien. De schepen die er gebouwd werden, konden, mede door de stadsuitbreiding, de helling steeds moeilijker verlaten. Iedere keer als een schip naar of van de werf wilde moest een kraanwagen op kosten van de gemeente bruggetjes verwijderen om dat mogelijk te maken. De Blommen wilden bij Hindeloopen een grotere werf.



Hindeloopen, ca. 1921. De historische werf van Wijbrands, vergroeid met Hindeloopen.

Het duurde echter tot 2012 voordat de Skipshelling Blom het nieuwe pand aan De Tólve 2 in Hindeloopen kon betrekken. In de jaren tachtig was er in Nederland een golf van gemeentelijke herindelingen. Kleine gemeenten moesten verdwijnen en opgaan in grotere gehelen die de bestuurlijke kracht op lokaal niveau zouden versterken. De gemeente Hindeloopen ging in 1984 op in de veel grotere nieuwe gemeente Súdwest-Fryslân, die vanuit Sneek werd bestuurd. In die jaren kwam landelijk ook het beleid tot stand om wonen en werken strikt te scheiden. De nieuwe gemeente wilde een nieuwe scheepswerf daarom liever gevestigd zien in Workum en niet in Hindeloopen. Het heeft de Blommen veel moeite gekost om met hun bedrijf in Hindeloopen te kunnen blijven. De werf was immers al eeuwen vergroeid met Hindeloopen, net als de Blommen zelf. In 1998 begonnen de eerste gesprekken met de gemeente, maar het duurde tot 2011, dertien jaren, voordat de gemeente eindelijk na jaren van procederen, akkoord ging met een nieuwe vestiging net buiten het stadje Hindeloopen, aan De Tólve.



De ingang van de oude scheepswerf aan de Nieuwe Weide 21, met het jaartal 1696.



De scheepswerf van Douwe Wijbrands



De werf in 1938. Een skûtsje wordt na een onderhoudsbeurt onder water ('knippen en scheren') weer te water gelaten. Het roer is bij de helmstok met een lijn gecentreerd, om schade te voorkomen.



Iege werkt aan een botter op de sledebelling. Vooraan staat Gerke Mulder, visserman en schipper op de palinghaler de 'Harmonie' (oud LE 25) van de firma W&A Visser in Heeg.



Vanaf de Westerdijk en vanaf de skipsbelling had je een vrij uitzicht over de velden, totdat in het begin van de zestiger jaren daar een woonwijk verrees. Foto onder: jaren zestig bij de werf.



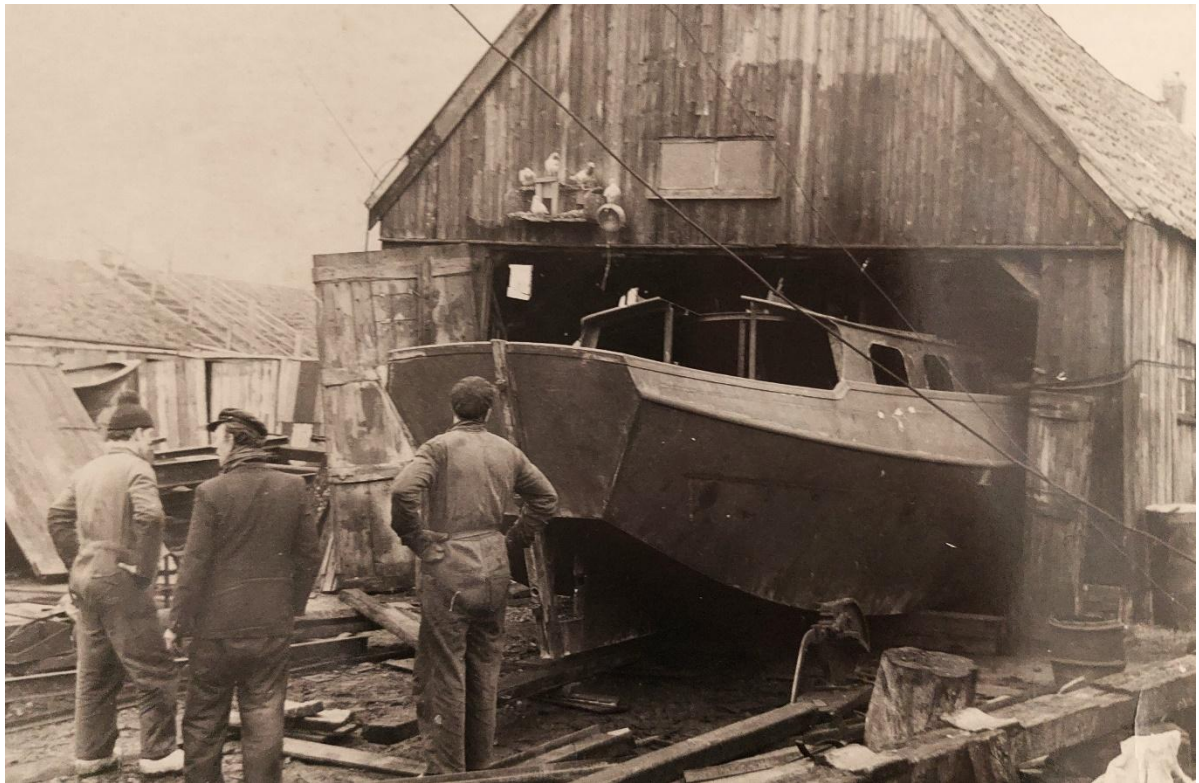


Iege bewerkt een zwaard met de dissel, een dwarsgeplaatste bijl. De dissel was een veelgebruikt gereedschap op scheepswerven rond de Zuiderzee.



Foto bove:n met het schiphuis uit de jaren zestig. Foto onder: een knikspantvlet voor vissers.





Iege bouwde ook diverse zeeschouwen, vanzelfsprekend met een mooie lijn.



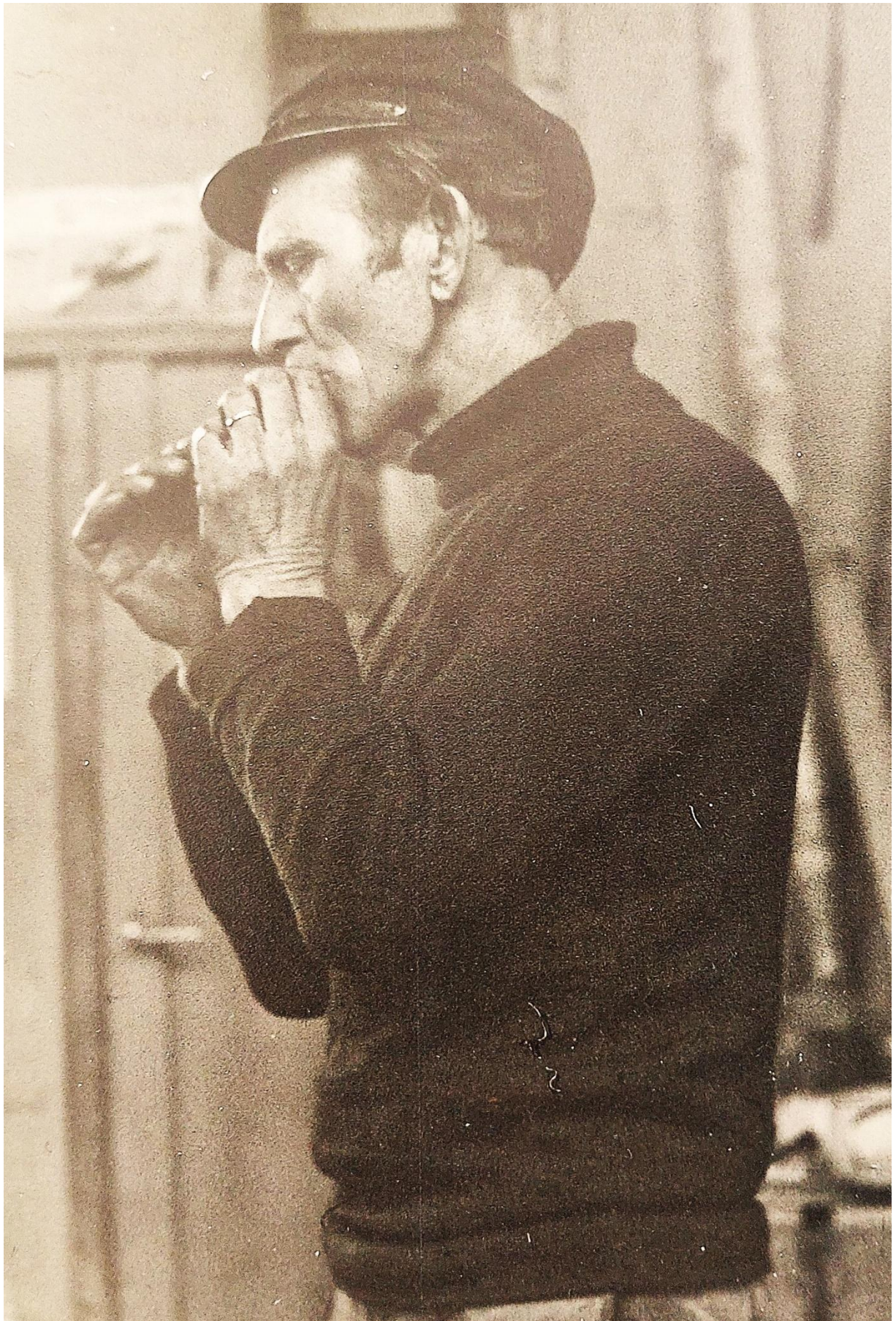
Om een schip uit de loods te water te laten, moest er met handkracht gewerkt worden. De opdrachtgever (rechts) helpt een handje mee.



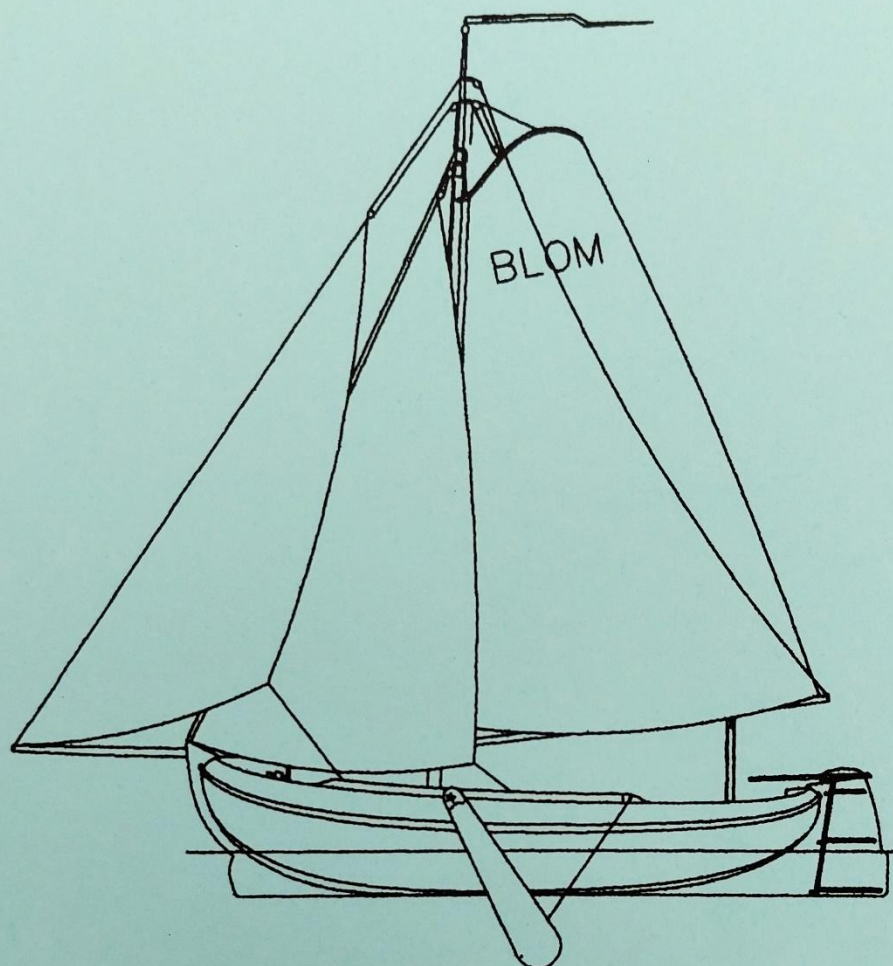
Foto boven: de zeeschouw met doorgetrokken roef onder zeil. Foto onder: Het casco van nog een zeeschouw, maar nu met ovale patrijspooten en de roef achter de mast.







3. Iege Blom, van visser tot scheepsbouwer in Hylpen



IEGE BLOM (1915-1995)

VISSER EN SCHEEPSBOUWER

Dit boekje is uitgegeven ter gelegenheid van de lezing van dr. F. Verhage uit Amsterdam op 20 januari 1997 in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek. Het bevat teksten van en over Iege Blom. Blom's teksten zijn bewerkingen van interviews. Ook is opgenomen een lijst van de tot nu toe op de Skipshelling gebouwde Blomaken.

Op- en aanmerkingen zijn welkom.

Wij hopen dat dit boekje een aanzet mag zijn, een uitgebreidere inventarisatie op te zetten.

Hindeloopen, 8 januari 1997

G. Blom

De heruitgave is uitgegeven ter gelegenheid van de reünie "Blomaken" op 30 juni 2001.

Hindeloopen, mei 2001

G. Blom

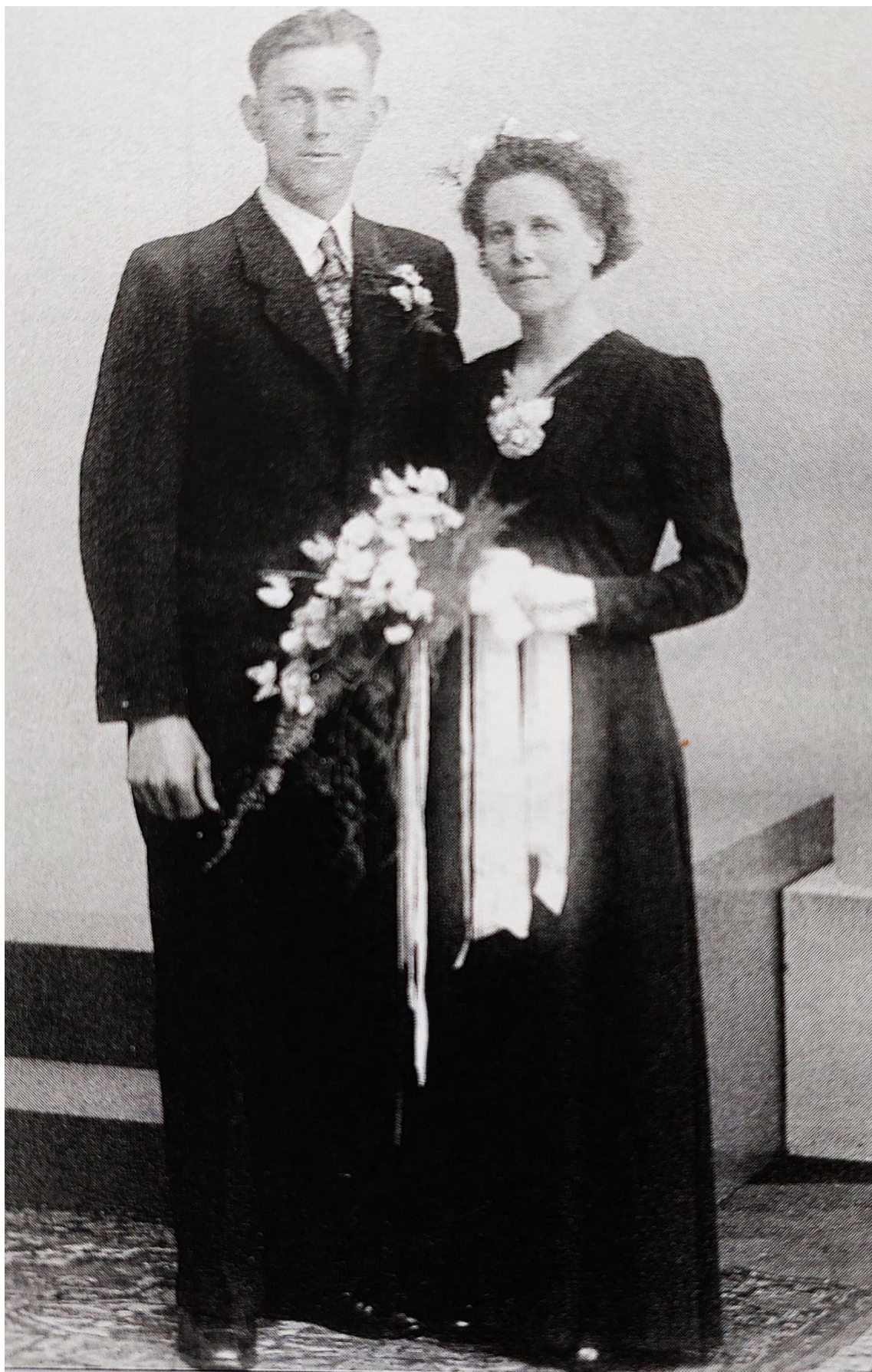
De tweede heruitgave is uitgegeven ter gelegenheid van de open dag van de nieuwe werf op 23 februari 2013

Hindeloopen, februari 2013

G. Blom

Hoogtepunten uit Iege Blom's levensloop

- 1915 Iege Blom werd op 30 juni geboren als vijfde kind van Dirk Blom en Lutske Quarré en overleed op 30 mei 1995.
- 1932 Samen met zijn oudere broer Rein werd hij visser. Ze begonnen met een sloep die in 1936 vervangen werd door een Lemster Aak en in 1947 door een kotter. Als nummer werd hen de HI8 toegewezen. Omdat Rein in 1956 gebruik maakte van een saneringsregeling, betekende dat het einde van Iege's vissersloopbaan.
- 1942 In het huwelijk getreden met Ieskje Bakker (1916). Zij kregen drie kinderen: Dirk (1943), Gosse (1946) en Jacob (1950).
- 1950 Model van een Lemster Aak, de LE8, vervaardigd voor het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen.
- 1957 Helling overgenomen van Douwe Wijbrands. Iege werd hellingbaas. Hij noemde zich in eerste instantie scheepstimmerman.
- 1964 Oude helling vervangen door een nieuwe loods.
- 1967 Eerste Blomaak op stapel gezet.
- 1982 W.H. de Vos-Prijs toegekend.
- 1986 Overdracht groot skûtsjemodel, vervaardigd in opdracht van de Ottema-Kingma Stichting te Leeuwarden, aan het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek.
- 1990 Grote Blomaken-reünie gehouden op 30 juni te Hindeloopen ter ere van de 75e verjaardag van Iege Blom.



Troumfoto, 24 april 1942

Van visser tot hellingbaas

Mijn vader had een skûtsje en een vissersboot, mijn grootvader was zeeman. Als kind ging ik al met vader mee op het skûtsje. Ik was nog maar vijf toen we in het voorjaar naar de terpen voeren bij Bolsward, Hichtum en Harlingen bijvoorbeeld om de terpgrond op te halen. Ik zie dat allemaal nog voor me, ook hoe we alles op de zeilen moesten doen. Op die manier leerde je zeilen. De Friese schippers bleken trouwens veel betere zeilers dan de schippers, die bijna altijd op ruim water zaten. Binnen leer je het varen namelijk. Daar moest je vaak laveren in nauwe wateren en er voor zorgen, dat je na het passeren van een brug meteen de zeilen weer bij had staan om, als het aan de wind was, niet op lagerwal terecht komen. Als dat gebeurde had je "in bealch fol wurk" om het skûtsje weer op de goede koers te krijgen. Je zorgde er dus wel voor om het goed te doen.

De Friese binnenschippers gingen dan ook veel "leniger" de havens uit dan bijvoorbeeld de schippers uit Volendam of Spakenburg. Ik heb eens gezien dat een Spakenburger bij het verlaten van de haven van Enkhuizen daarmee heel veel moeite had en verschillende schepen raakte, terwijl ene Arend Poepjes met zijn schip prachtig de haven uit laveerde en het Krabbersgat opstoof. Zo vaart men tegenwoordig niet meer. Dat wordt gewoon niet meer geleerd. Iedereen heeft tegenwoordig een motor en die gaat op het zeilschip bij zodra het moeilijk wordt.

Wij voeren vroeger met terpaarde en haalden turf uit Drenthe. We zaten overal en gingen verder vissen op de Zuiderzee op ansjovis en haring. Omstreeks mijn twintigste ben ik samen met een broer gaan vissen. We hadden eerst een sloep. Maar die was eigenlijk te klein. Het werk was zwaar en we maakten vaak lange dagen. Er werd maar

weinig verdiend. Ik heb acht en een half jaar verkering gehad. "It koe net lije om to trouwen, sa min wie it".

In 1936 kregen we een Lemsteraak en in 1939 ging het plotseling beter met de visserij. Het wemelde toen van de snoekbaars in het IJsselmeer. Maar toen er wat te verdienen viel in de visserij, het was herfst '39, moest ik het vaderland dienen. In de loop van 1940 ging ik echter al weer vissen. Maar dik was het eerst ook nog niet. De haringen waren toen, zo'n acht jaar na de afsluiting van de Zuiderzee verdwenen. De geleerden hadden dat al voorspeld. Ik dacht eerst, die lui lullen maar wat, maar ze hadden wel gelijk.

In '47 of '48 konden we een ander schip kopen. Het was een stoomsleepboot, een oud beestje van veertien meter. Het schip zag er vreselijk uit. Het had bij Hamburg "in de grond" gezeten. In zestien weken hebben we de boot zelf verbouwd tot kotter. Mijn broer, die vergunning had, wilde in 1956 gebruik maken van de afvloeiingsregeling, die in verband met de Zuiderzeewerken bestond.

Ik kon toen de oude helling overnemen van Douwe Wijbrands, die daar houten schepen had gebouwd. Hij was een goede hellingbaas maar zag geen toekomst. Nieuwbouw had hij niet meer, wel kwamen er wat schepen voor reparatie. Met de visserij was het gebeurd en daarvan had hij niets meer te verwachten. Maar ik zag er wel wat in. Ik had er trouwens ook aardigheid aan. Altijd al was ik aan het knutselen en ik dacht, ik ga eerst maar wat ijzeren bootjes bouwen. Zo werd ik in het voorjaar van 1957 haast van de ene dag op de andere van visserman een hellingbaas.

(Anne de Boer. Nieuwe jachtbouwer van 'oude' schepen. Leeuwarder courant 17-5-1975)

Jeugdherinneringen

Mijn geboortedatum is 30 juni 1915 te Hindeloopen. Van een gezin van acht kinderen was ik de vijfde. Mijn vader was visserman en binnenschipper. Wij woonden aan de wal in een huisje en een schuur aan het water.

Er lag haast altijd wel een vaartuig voor de wal: of het skûtsje of de vissersboot. In Hindeloopen was het toen voor de jeugd een paradijs. De Zuiderzee was nog open en we hadden een heel groot strand.

De lagere school stond maar zo'n honderd meter vanaf het strand. De meeste jongens hadden wel een klein zeilbootje, meest zelfgemaakt, maar ook wel gemaakt door een hellingknecht, die zodoende wat bijverdiende. Het waren scheepjes van zo'n 50 tot 70 cm. En daar zeilden wij dan mee op het strand, op blote voeten er achteraan lopen. Dit spelen wekte de belangstelling voor zeilen en scheen, en mede daardoor begon het idee de kop op te steken om een roeibootje te maken. Het was nog de tijd van mijn lagere schooljaren.

Nu trof het dat mijn vader een partij hout van de strandvonderij kocht en dat kreeg een plaats in de schuur naast ons huis. Hij had het gekocht omdat het goedkoop was. Toen begon ik al eens te denken en te meten. Ik weet niet of ik eerst gevraagd heb, of zomaar ben begonnen. Het werd in ieder geval een aardig roeibootje tevens zeilbootje. Na een paar jaar verkocht ik het bootje en kocht nieuw hout om een vletje van te maken. Daar had ik mijn zinnen op gezet. Het werd een mooi vletje van 4½ m. lang. Ik voer toen al bij mijn vader op het skûtsje en nam het eens mee als volgbootje, maar mijn vader vond dat we er teveel last van hadden in nauwe vaarwaters.

Alleen als een passerende schipper riep: "Blom, wat heb jij een mooi vletje achteraan", riep mijn vader terug: "Ja, dat heeft die jongen gemaakt". Daar was hij toch wel trots op.

(Iege Blom, Ms, ±1990)

De helling

Iege Blom nam in 1957 de helling van Douwe Wijbrands over. In de herfst van dat jaar kwam zijn broer Freerk bij hem in dienst als lasser en gezamenlijk werden de eerste klussen aangepakt. Begonnen werd met reparaties.

"In die begintijd kwam er een advocaat uit Bussum, die wilde een steven aan zijn jol", herinnert Blom zich.

In die startjaren waren het nog veelal houten schepen, die gebouwd en gerepareerd werden; na verloop van tijd maakte dat steeds meer plaats voor staal. Een tweede verandering was, dat het aandeel van de beroepsvaart steeds verder afnam. en de orders in de pleziervaart met sprongen groeiden; veel skûtsjes werden opgebouwd (kajuit erop) en ingekort (het kan allemaal!). Vanaf het begin, dat Iege Blom de helling had overgenomen, werd het steeds drukker. Zo druk, dat er een nieuw onderkomen gebouwd moest worden. Een plan voor een helling aan de haven ging niet door. En toen moest de knoop worden doorgehakt: de oude hellingloods werd in 1965 afgebroken en op die plaats verrees "de nieuwe helling" zoals men hem nu kent: 30 meter lang, 13½ meter breed en zo'n 7 meter hoog. Er werden draaibanken, veel moderne machines, waaronder elektrische ijzerzagen enz. enz. aangeschaft, want de beide zoons hadden ook wel oog voor de scheepsbouw. Zoon Dirk was al vanaf 1962 actief in het bedrijf en samen met vader Iege werd er in 1966 een vennootschap opgericht (vof). Met de nieuwe loods trad

ook de tweede zoon Jaap (als meewerkende zoon - volgens de gelijknamige regeling die destijds bestond) toe en werd in 1973 ook medefirmant.

Er werden voornamelijk traditionele schepen gebouwd; tot aan het moment, dat Iege zeker 7 a 8 schouwen, $\pm$ 65 Lemster aken (!), 2 kotters en enkele visserssloepen! De klantenkring bestond veelal uit artsen, professoren, fabrikanten, leraren enz. enz.

In de beste jaren werkten er zeker acht man op de helling. "De scheepsbetimmering werd veelal gedaan door zwager Siep Borneman en later door zijn zoons Henk en Jaap. Het een vulde het ander goed aan", aldus Iege Blom. Als erg plezierig noemt Blom het feit, dat er nooit aan seriebouw is gedaan. "Iedere order staat op zich en heeft zijn eigen details, dat is steeds weer uitdagend. Zo zit er aan de schepen altijd wat levendigs en dat geeft je voldoening!"

De beide zoons hebben vanaf 1981 de zaak overgenomen en zijn van plan, op de oude stek te blijven. Vader Iege heeft zich teruggetrokken en bouwt modellen, zoals hij dat wel vaker deed. Het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen bezit uit zijn hand een model van een Lemster aak en beneden in de kelder van zijn woning werkt hij aan een scheepsmodel (skûtsje), dat bestemd is voor het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek.

(Nijefurd Nijs 13 april 1984)



Iege Blom (r.) bij de visafslag (1948)



Iege repareert een motor van een vissersvaartuig van een zijner collega's (ca. 1955)

Ondernemende visser werd hellingbaas

Zo druk als het was ten tijde van het Hanze-verbond, zo stil is het nu in Hindeloopen. Vooral bij de bron waaruit de stad eens rijkdom en een fleurig bestaan putte: de haven. De levendigheid die daar vroeger heerste, schijnt echter voorbij te zijn. Bij tijd en wijle meren er enkele vissersschepen. Dat is vrijwel is enige activiteit waarmee de confererende oud-gedienden op de kade in aanraking komen.

Van een praatje en rust kan een stad echter niet leven. Er moet vertier en bedrijvigheid zijn. En het gemeentebestuur van Hindeloopen grijpt dankbaar iedere kans om deze op te wekken en te stimuleren. Verleden jaar deed zich zo'n kans voor, toen een scheepswerf te Groningen belangstelling ging tonen voor Hindeloopen als plaats van vestiging. Komt het plan eenmaal tot uitvoering, dan zal Hindeloopen zijn tweede werf hebben.

Wil men 'n kijkje nemen op de nog in leven zijnde werf, dan moet men niet zoeken naar een torenhoge kraan. Nee, wil men de werf vinden, dan moet men zoeken naar een bescheiden hoekje, in een schilderachtig deel van de stad. Bij de Geuzevaart. Een water, dat de volksmond 'Hellingvaart' noemt.

Op de eigenlijke helling wordt dan nu getimmerd door de heer Iege Blom. Met aan zijn rechter hand zijn broer



Hindeloopen, 1951. De kotter HI 8 die Rein en Iege in 1947 aanschafte ter vervanging van de aak. (Foto: Leeuwarder Courant)

Freerk. Op de werf werkt men zowel met hout als met ijzer. Vooral de ombouw van vaartuigen tot plezierboten heeft de aandacht. Onder deze ombouw is ook het skûtsje te rekenen dat momenteel voor de wal ligt. Nu bekend onder de benaming 'Zuid-Westhoek-skûtsje', voorheen verbonden aan de naam Salverda. Enkele jaren geleden werd het verkocht. En voorlopig ging het voor de zeilsport verloren. Het werd bestemd tot woonark. Een commissie, ijverende voor de skûtsjesilerij, wist het schip echter te 'achterhalen'. In Hindeloopen zullen de Bloms er weer een voor de zeilsport representatief skûtsje van maken. Het krijgt een goede beurt, de grote woonkajuit wordt verkleind tot de originele vormen en omvang en voor de mast zal opnieuw een hecht steunpunt worden geconstrueerd. Men verwacht, dat het schip bij de wedstrijden in de komende zomer weer zal kunnen worden ingezet en naar hartelust zal kunnen varen. Het roer wordt in ieder geval in vertrouwde handen gesteld. Namelijk in die van schipper Klaas v.d. Meulen.

(Ondernemende visser werd hellingbaas. Friesch Dagblad 14 februari 1958)



Iege Blom op weg naar de helling (1966)

De eerste Blom-aak

Na de bouw van de aak heb ik Iege wel eens gevraagd waarom hij toch zo graag een aak wilde bouwen. Ik denk dat hij het maar een gekke vraag vond, want zijn antwoord was tegelijkertijd veel- en nietszeggend: 'Nou, een aak heb ik altijd wel een mooi schip gevonden'. Iege had niet geleerd hoe je scheepstekeningen kon maken. Voor de bouw moest dus een andere weg bewandeld worden. Die lag bij hem voor de hand. Als kleine jongen had hij immers al scheepsmodelletjes gemaakt. En ... 'als je het in het klein kunt, kun je het toch ook in het groot!...'

Maar zo simpel is het met de bouw natuurlijk niet gegaan. In de werkelijkheid moesten een aantal wel-overwogen beslissingen genomen worden. Vader Iege, die een idee in zijn hoofd had en zoon Dirk, die 'er voor geleerd had' tekeningen te maken en te lezen, werkten daarbij intensief samen.

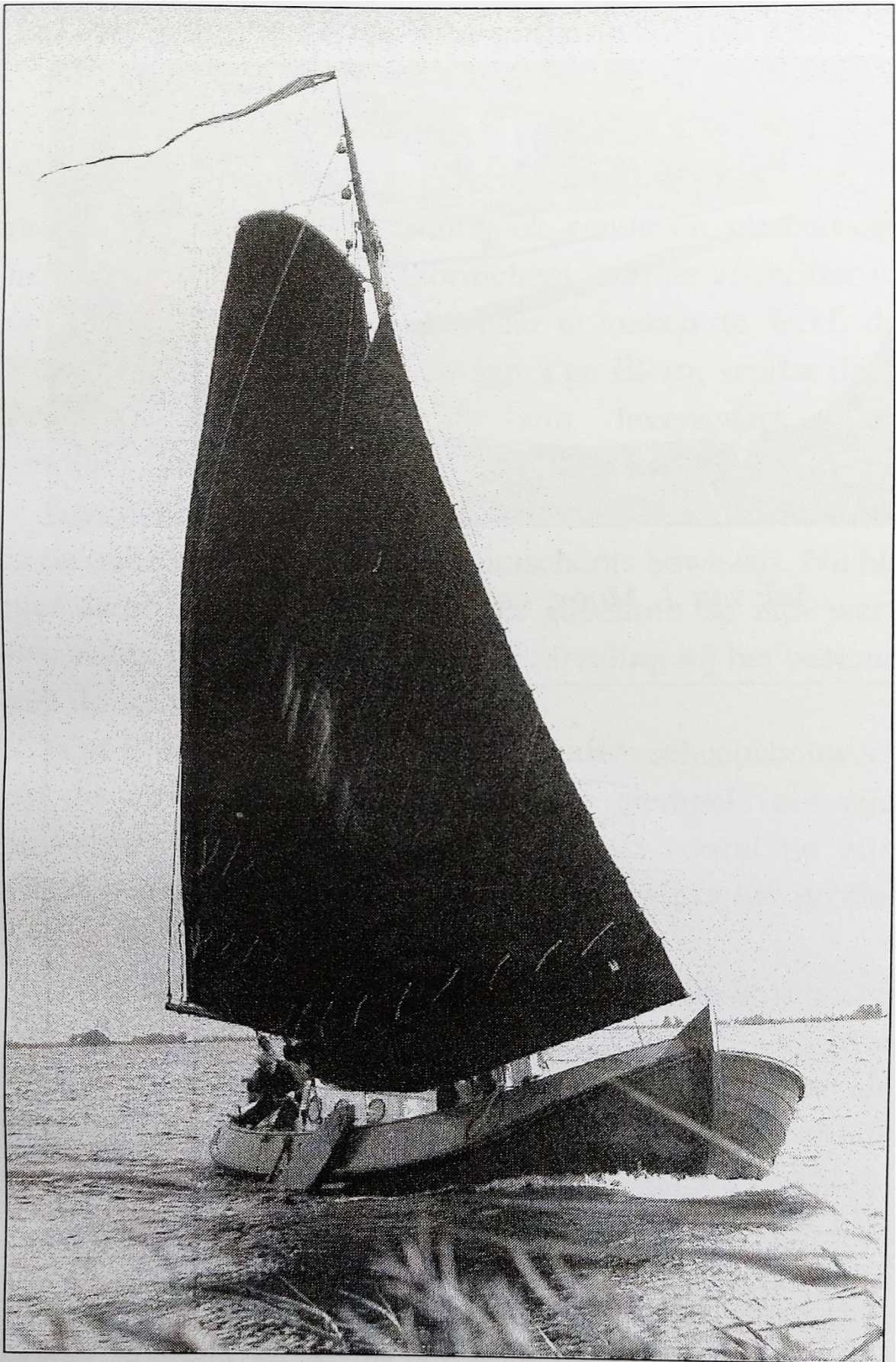
Uitgegaan werd van de maten die Iege vroeger eens opgenomen had van de Harlingen 42 (tegenwoordig Zeveya). Die maten had hij gebruikt voor het lemster-aakmodelletje dat thans in het bezit is van het Zuiderzeemuseum. Zoon Dirk heeft met behulp van die maten een lijnenplan getekend, waarbij hij tevens gebruik maakte van foto's die hij voor dat doel maakte van de Staveren 1, tegenwoordig varend onder de naam Lemmer 6.

Iege had geen andere hulpmiddelen dan een hamer, een en een knipschaar voor staalplaten. Daarom koos hij voor de hanteerbaarheid 4 mm staalplaat. Achteraf is dat jammer omdat het zo ging werken. Tegenwoordig neemt men 5 mm. Dat kan ook omdat ondertussen de benodigde apparatuur is aangeschaft. Momenteel is er zelfs een computerprogramma dat het snijapparaat stuurt.

De lengte van het schip stond van het begin af aan vast. Dat moest 36 voet zijn. Waarom dat zo is weet niemand, maar 36 voet is de ge"eigende maat. Schepen van 35 of 37 voet bestaan niet. Die lengte van ongeveer tien meter heeft het voordeel dat je het schip met z'n twee"en kunt zeilen en er tegelijkertijd voldoende comfort kan worden gerealiseerd, zonder dat er teveel aan de lijn van het schip moet worden opgeofferd. Hoewel... er nog steeds echte liefhebbers zijn die een schip in visserman-uitvoering prefereren. Dus zonder opbouw. Iege heeft er een paar gebouwd.

Op één punt weken we af van de originele aak en dat met volle overtuiging. We kozen voor een strijkbare mast. Dat wil zeggen voor een mast met een contragewicht, zoals bij skûtsjes, omdat we regelmatig de binnenwateren opgaan.

Van onze aak zijn de stevens wat stijver uitgevallen dan Iege bedoeld had. De latere schepen zijn iets meer geveegd. Persoonlijk vind ik dat stijvere wel iets mooier, maar de meeste mensen zien liever het ronde. Iege vertelde mij later dat de 'echte' aken allemaal wel wat stijf waren. Maar dat kan hij ook gezegd hebben om mij te plezieren. (*Fragm. uit: F. Verhage. De eerste Blom-aak: een persoonlijke odyssee. Ms 1995*)



De Douwiege Moen (1969)

Uitreiking W.H. de Vos-prijs op 17 juli 1982

Tijdens de gebruikelijke gezamenlijke maaltijd van de reünie van de Stichting Stamboek ronde en platbodempjachten op 17 juli 1982 te Gorinchem, was de voorzitter in de gelegenheid het besluit kenbaar te maken de W.H. de Vos-prijs 1982 toe te kennen aan Yge Blom, omdat deze Friese scheepsbouwer met zijn levenswerk zeer verdienstelijk is geweest voor onze doestelling.

Yge Blom heeft zijn kwaliteiten als scheepsbouwmeester in de oude zin van het woord ruimschoots bewezen. Nu hij niet meer direkt bij het dagelijks gebeuren op zijn werf betrokken is, is er een belangrijke aarzeling bij het bestuur van de stichting weggenomen.

Yge Blom onderscheidt zich van andere scheepsbouwers op dit terrein, door de persoonlijke stempel, die zijn ambachtelijke en artistieke kundigheden vooral op zijn laatste aken drukte, zodat men reeds van verre het profiel van de Blomaak herkent.

Vanwege het feit, dat hij zelf vroeger bij de visserij gevaren en gezeild heeft, heeft hij een lemsteraak doen ontstaan, welk schip de schoonheid van lijnen paart aan doeltreffende en deskundige bouw, waardoor het aan alle eisen voldoet, welke aan dit soort schepen indertijd gesteld werden. De eerlijke lijnen van de visserman van weleer zijn dan ook duidelijk in schip en tuigage terug te vinden.

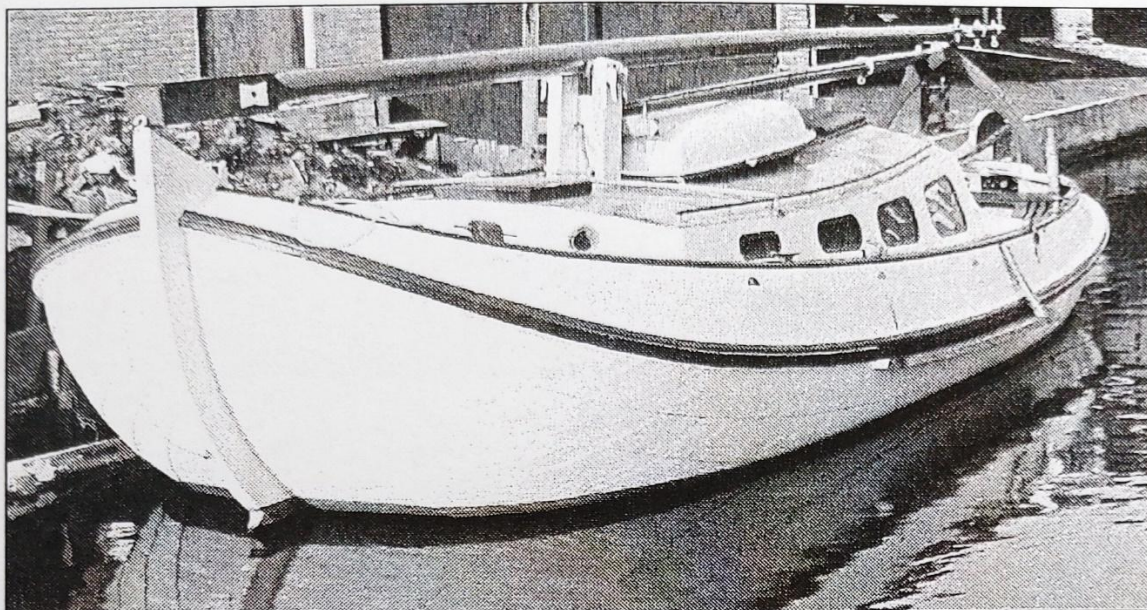
De heer Blom heeft modellen gemaakt b.v. van de boeier Sperwer en tevens een model dat thans permanent

tentoongesteld is in het Zuiderzeemuseum, voorwaar een duidelijk bewijs van de kwaliteit van de bouwer.

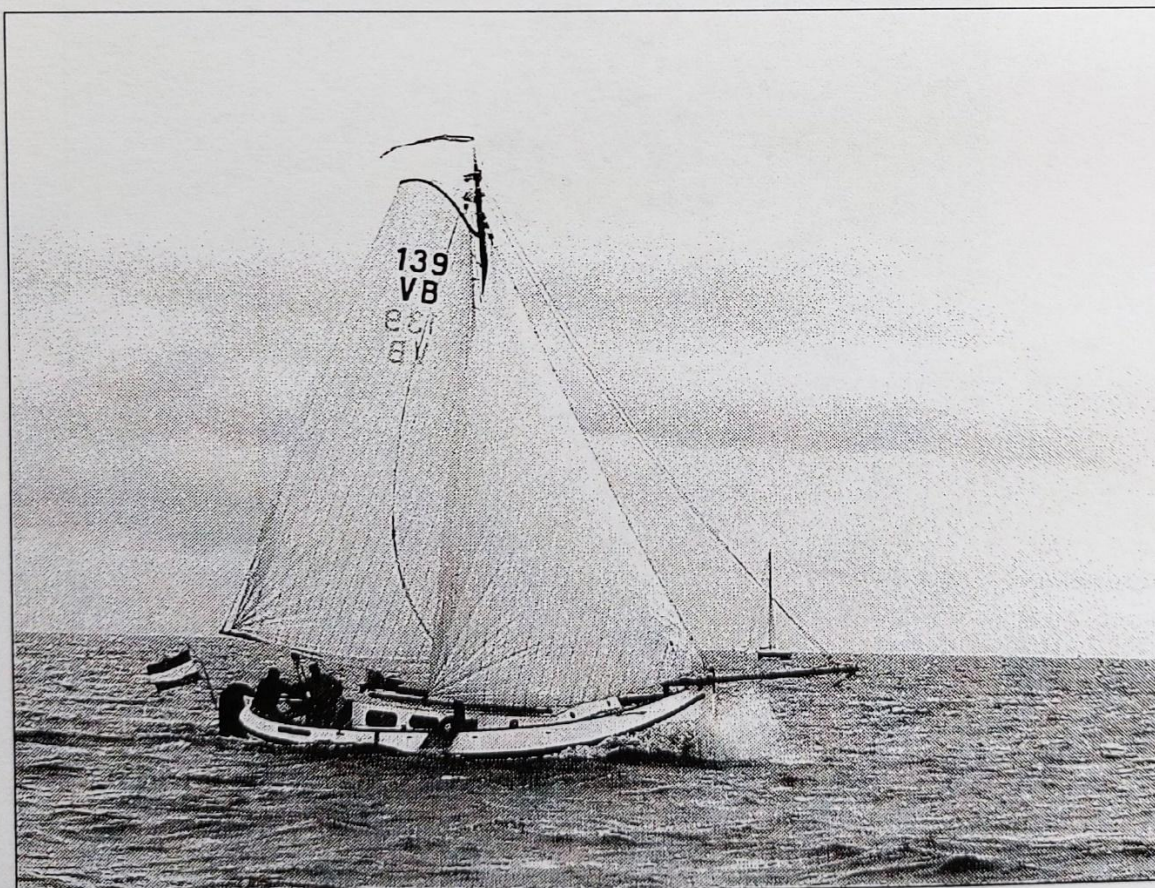
Vele malen heeft de heer Blom op zeer geslaagde wijze tjalken en skûtsjes verbouwd. Hierbij werd vooral het ambachtelijke van de verbouw aangepast aan het lijnenspel, waardoor de oorspronkelijkheid van het schip in ere werd gehouden. Hierna werd begonnen met het bouwen van casco's van schouwen en zijn eigen tjotter en tenslotte werd overgegaan op de bouw van lemsteraken.

Tot het laatst toe werd de vormgeving steeds weer kritisch bekeken, aanpassingen doorgevoerd ter vervolmaking van het produkt van een steeds kritisch blijvend kunstenaar, die nooit geheel tevreden is over zijn eigen oeuvre, maar heeft gewerkt met de liefde voor het ambacht, met het doorzettingsvermogen, geleerd in moeilijke jaren en met de gave om een eigen visie om te zetten in een eigen produkt.

(Jaarverslag 1982 van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodempjachten, p. 7-9)



Aak van J. Mooy, ca. 1972 (foto J. Mooy)



Werfaak (ca. 1980)



Kotter van P. Bays (1966)



Iege Blom werkt aan het model van het skûtsje "De Vier Gebroeders", 1985

Iege Blom: bouwer van een groot skûtsjemodel

De Open Dag op 13 december 1986 begon met een belangrijke gebeurtenis: de overdracht van een groot skûtsjemodel door de Ottema-Kingma-Stichting te Leeuwarden. Reeds vele jaren werd het in ons museum als een belangrijk gemis gevoeld dat een goed model van een Fries skûtsje in de verzameling ontbrak. Het bleef een vurige wens een goed model van een ijzeren skûtsje te kunnen exposeren. Er moest eerst een bouwer gevonden worden; een man die kennis van de skûtsjes paarde aan grote handvaardigheid. Die man bleek de scheepsbouwer Iege Blom.

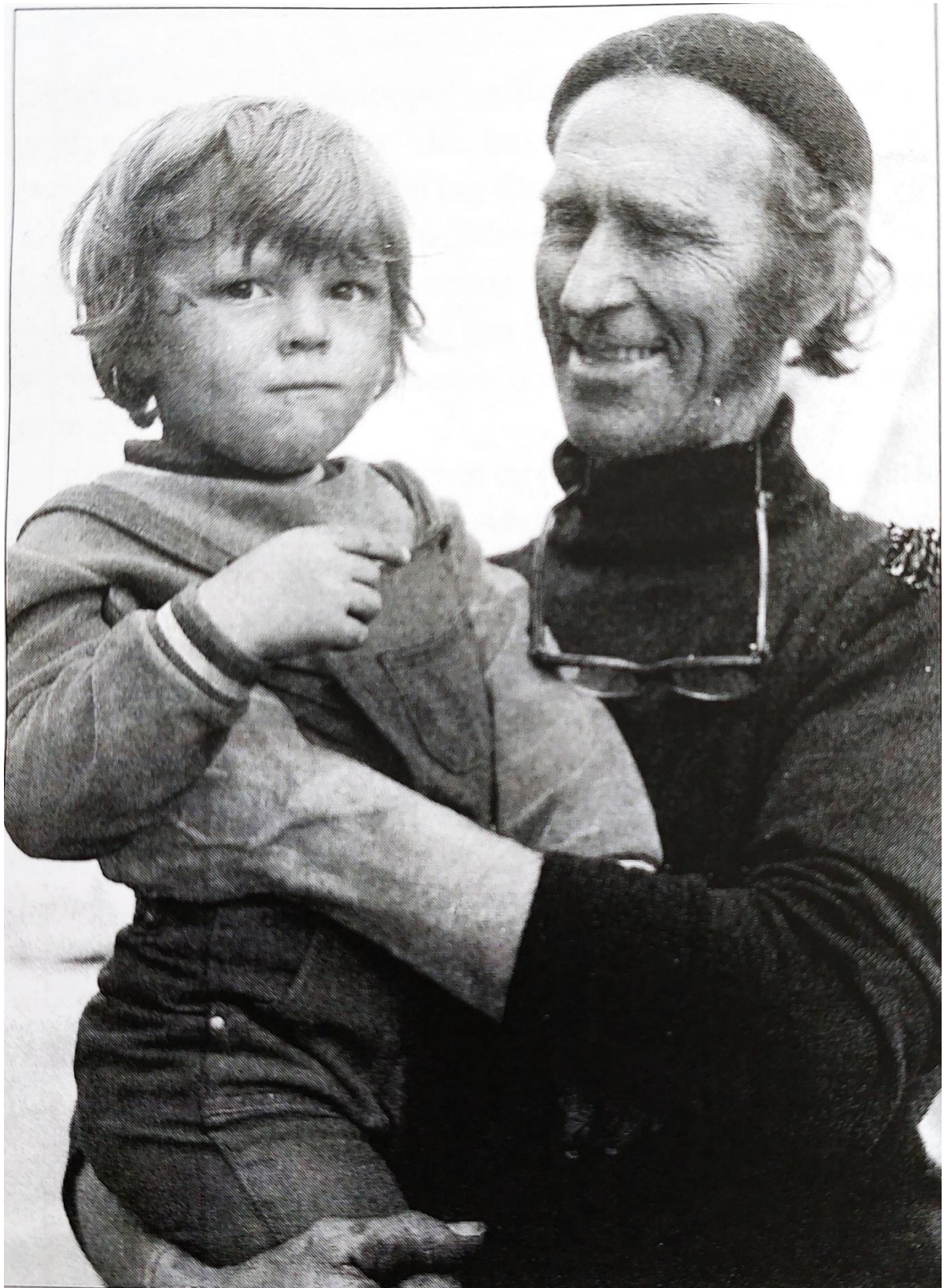
In het verleden hield Blom zich al meerdere malen bezig met modelbouw. De bouw van een skûtsjemodel dat tot in elk detail historisch en technisch verantwoord zou moeten zijn was voor hem een uitdaging. Besloten werd het model op schaal 1:10 te bouwen en wel om twee redenen: het model zou een opvallend element in een nog in te richten skûtsjezaal moeten zijn en het zou een zodanige maat moeten hebben dat de details op verantwoorde wijze gerealiseerd konden worden. Tot voorbeeld diende met name het schip van Dirk Blom, de vader van de modelbouwer. Dat was het 32 ton metende skûtsje "Vier Gebroeders". Het model geeft het schip weer zoals het in de twintiger jaren van onze eeuw voer, namelijk zonder lieren en nog met kleine gaffel en opsteker van normale lengte. De op spanten gebouwde romp werd vervaardigd uit messing en is geheel geklonken. Blom gebruikte ruim 4.000 roodkoperen klinknageltjes met een diameter van 1,2 mm. (*S. ten Hoeve in: Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer (1986) 17-18 (fragm. uit het jaarverslag met aanvullende informatie van J. Kuipers)*)

Het skûtsjemodel

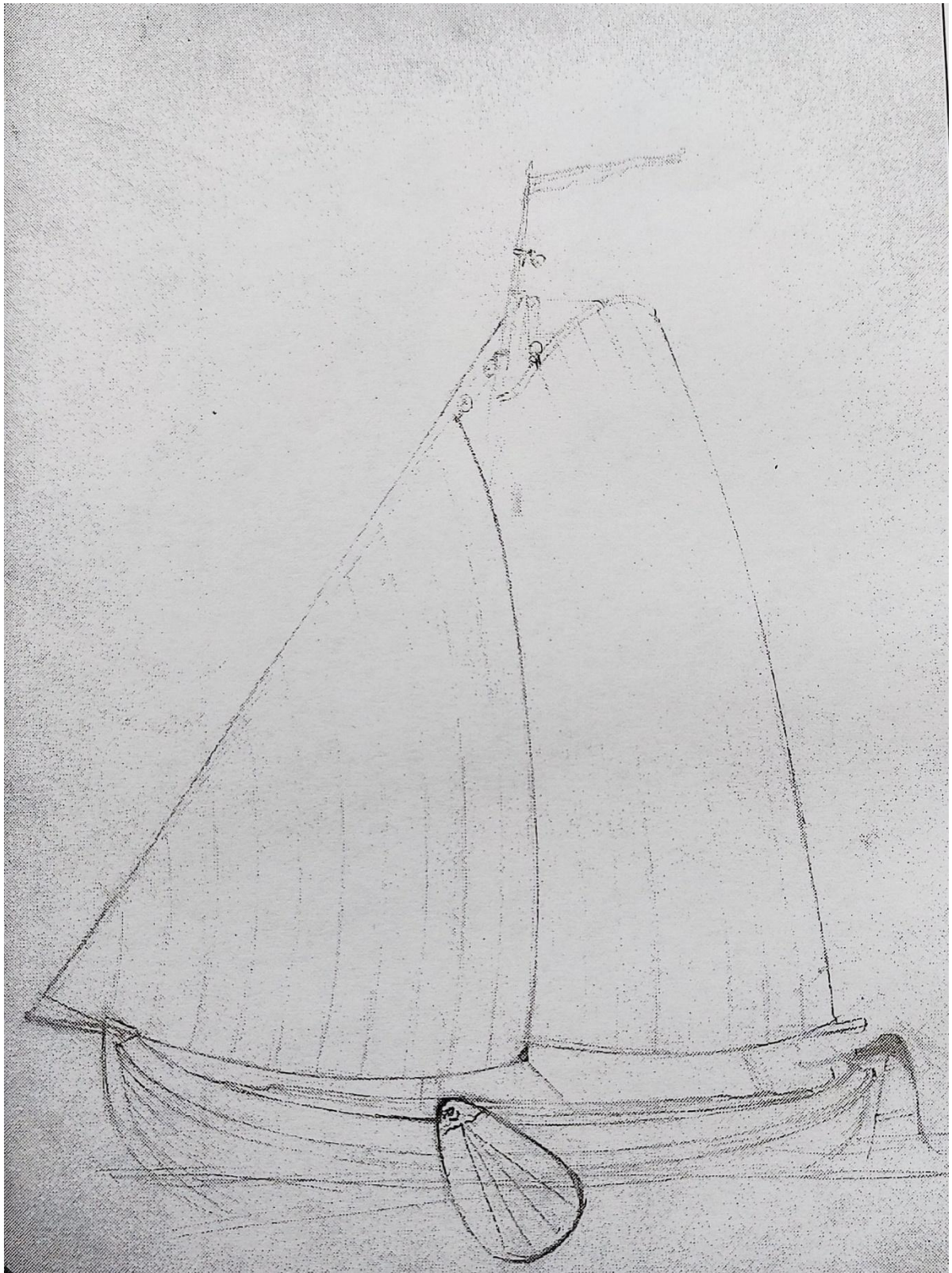
De tentoonstelling It Fryske Skûtsje is gegroepeerd rondom het werkelijk magnifieke model, gebouwd door de Hinde-looper scheepsbouwer Iege Blom. Een model van een skûtsje zoals een Friesch Skûtsje moet zijn. Een model om stil in verwondering voor te gaan zitten en het met jo ogen minutieus af te tasten en in je op te nemen. Een driedimensionale bouwtekening en zeilplan tegelijk. En ook het zeiltuig is, en wat ik toch maar weinig heb gezien bij al die duizenden zeiltjes, door de zeilmaker Pieter Alkema, medewerker van het museum, op een welhaast griezelijke perfectie gebouwd. Niets ontbreekt er aan dit model en tot in de kleinste details, ook onder de luikenkap, in de roef, aan de uiteinden van gaffel & giek en tot in de top van de mast ligt hier voor het nageslacht vast hoe zo'n scheepje gebouwd werd; of opnieuw gebouwd moet worden. Naast de bouwer die er ruim vijf jaar over deed om niet alleen het model maar ook de onderdelen tot in de perfectie te vervaardigen is er een dank aan de Ottema Kingma Stichting te Leeuwarden op z'n plaats. Zij immers schiep de financiële mogelijkheid tot de bouw en voor het feit dat dit scheepje nu te pronk staat in het Fries Scheepvaart Museum te Sneek.

Voorwaar een modern denken over cultuurbehoud van deze stichting. Niet alleen het voorwerp is cultuur, maar ook de in het voorwerp gevangen kennis en vakmanschap is cultuur. Vandaar het bevriezen van de kennis en vakmanschap in dit model.

(Floris Hin. Spiegel der Zeilvaart, feb. 1987)



Iege Blom met zijn kleinzoon Eppie.



Iege Blom. Fries jacht (ca. 1975)

Aken-reünie (1990)

De voormalige Hindelooper hellingbaas Iege Blom kon zaterdag apetrots langs de haven in zijn woonplaats wandelen. In keurige rijen lag daar een aanzienlijk deel van zijn levenswerk afgemeerd. Meer dan dertig eigenaren van Lemster aken en andere op de werf traditionele schepen voeren naar het havenstadje aan het IJsselmeer om de 75ste verjaardag van Iege Blom een 'ode aan de scheepsbouwer' te maken.

Een stijlvol hoogtepunt van de feestdag vormde de admiraalzeilerij op het IJsselmeer, vlak voor de voormalige Zuiderzeedijk. Met voorop de 'Douwiege Moen', de allereerste Hindelooper aak, groetten 28 scheepsbemanningen Blom met gestreken fok.

In de ochtenduren kon een ieder zijn vaartuig afmeren in de IJsselmeerhaven. Om kwart voor elf kwam Iege Blom, die van de hele feestopzet niks afwist, langs de haven kuiëren. Verrast en trots aanschouwde hij 'zijn' hellingprodukten.

'Eins bin ik net sa gek op al dy drokte. Eartiids hawwe wy myn jierdei sels wolris ferjitten. Mar it is dochs wol prachtich om dy skippen sa werom te sjen', erkende Blom later.

Door de eigenaren van zijn creaties wordt oud-beroepsvisser Blom figuurlijk op handen gedragen.

'De lijnen van dit schip staan nergens stil, ze lopen prachtig vloeiend door. Zo'n aak is vol in de kop en rond in de kont, zeggen de schippers onder elkaar. Het zijn vrouwelijke schepen', zei Hennie Tonnema, die met de in 1973 gebouwde 'Noorderlicht' naar Hindeloopen kwam.

De akendag was zijn idee, maar hij weigerde trots te zijn op de respons: 'dat is niet mijn verdienste, maar die van Blom!'

In feestzaal De Foeke werd Iege Blom officieel in het zonnetje gezet door zijn bewonderaars. Joris Dudok van Heel sprak de jarige ambachtsman toe.

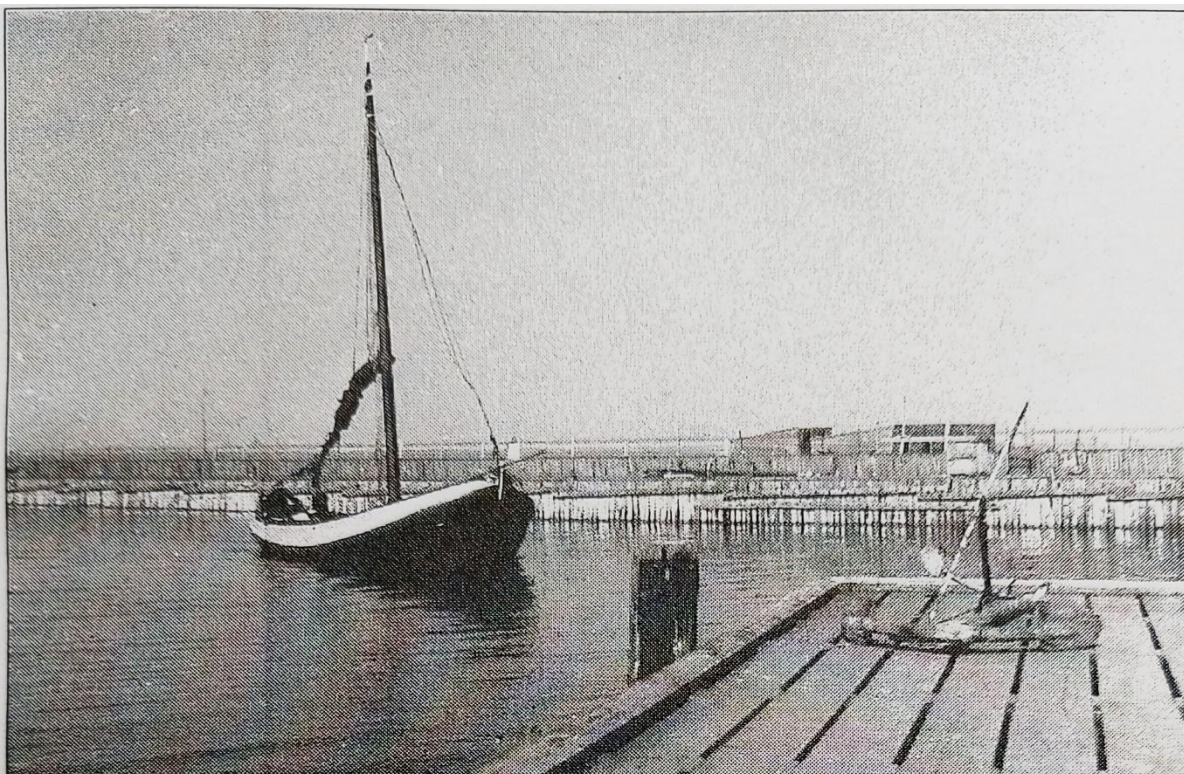
'Wij zijn allen liefhebbers van jouw prachtige schepingen: de Blom-aken en -schouwen. Deze dag is een ode aan de scheepsbouwer, maar ook de scheepsarchitect. Wij gingen destijds elke week kijken bij de bouw van onze Thresoor II. Op de werf zagen we je staan op een griezelig laddertje. Dan moest dit zo en dat weer anders. Uiteindelijk kwam daar een geweldig schip uit', zo kenschetste Dudok van Heel de werkwijze, zonder uitgebreide tekeningen, van Iege Blom.

Met de Blom-werf gaat het momenteel prima. Wie vandaag een schip bestelt, maakt weinig kans dat daar dit jaar nog aan begonnen wordt. Iege Blom was destijds wel blij dat zijn zonen zich met de bedrijfsvoering gingen bemoeien.

'Ik wie nea in opskriuwer. Ik rekkene net sa, ik prakkesarre mear oer it skip dat boud waard. Dêrom wie 'k wol bliid dat myn soannen fan skoalle kamen. Sûnt dy tiid fertsjinnen wy aardich mear.'

Inmiddels bemoeit Iege Blom zich nauwelijks meer met de werf. Hij stapte daar tien jaar geleden al uit, maar liet het werk niet voor honderd procent los. In het schuurtje achter zijn woning knutselt de 75-jarige nu nog aan een koperen scheepsmodel.

(Ode aan Hylper bouwer van Lemster aken. Leeuwarder Courant 2 juli 1990)



Boven: Aak, de HI 8 (1948)

Onder: Iege Blom, Aak, de HI 8 (schets ca. 1975)

Twee fragmenten uit televisiedocumentaires

Hylpen

IEGE BLOM: Hindeloopen, daar hecht je aan. Het is hier mooi, vroeger was het nog mooier, toen de Zuiderzee er nog was. Tij en hoog water, dat was geweldig! Als je nu de sluisdeuren eens bekijkt: de deuren stonden soms maar enkele decimeters boven water. Hoeveel water er dan in de haven stond. De kaden stonden er geheel onder. Dan vlogen er wolken water bij het "Vuur" over de brug heen. Prachtig was dat.

DIRK BLOM: Mijn vader was vroeger visserman en is door het feit dat het IJsselmeer steeds kleiner werd op een bepaald moment uitgesaneerd. Aangezien zijn hobby botenbouwen was, heeft hij toen daarvan zijn beroep gemaakt.

IEGE BLOM: Toen was ik 41, eigenlijk al te oud om wat anders te beginnen. Ik kocht een lasapparaat. Toen begon dat langzamerhand met die tjalkjes. Prinses Beatrix had een boeier, een Lemsteraakjacht. Iedereen, die paar centen had, wilde ook een rond schip hebben. Zij kochten oude tjalkjes op en die kortten wij in, zodat ze wat meer op een boeier leken. En dan maakten we d'r een jacht van. Dat slaagde, ook omdat ik was grootgebracht op een skûtsje. Dus wist ik

precies hoe alles zat en wat er op moest met tuigen. Dat kon ik allemaal regelen. Toen liep de tijd mee. Het lag hier soms vol van die scheepjes.

("Hindeloopen, leven op en om het water". NOS 4 feb. 1992)

De Afsluitdijk

Eerst was de aanleg van de Afsluitdijk een uitkomst. Het was een slechte tijd en er werd bij de Zuiderzeewerken knap verdiend. Een hoop visserlui hielden geen knechten meer over. Wij waren als jonge jongens bij mijn vader want hij kon geen "grote" knecht krijgen. Die waren er niet. Ze voeren allemaal op de modderbakken bij de Zuiderzeewerken. Daar verdienden ze meer.

Dat was eerst luxe. Zodra de dijk er eenmaal lag, had je hier geen vis meer. Toen was het wel huilen.

Ik wou 'm er nog wel weg hebben.... Maar dat kan nu niet meer.

("Basalt", 1994)



Zeilwedstrijd voor Blomaken tijdens de Hylper feestweek (ca. 1980)



Iege Blom. Likje Iege (ca. 1970)



'Likje Iege' (ca. 1980)

Anekdoaten

In graeten bót

It gat, dot yn de aalde dam by Mekurren seet, nême Hindrik Smith (bynême 'De Smók') de Deurtrekking. Der wied er faik te bótstekken. Den geeng er it straand langs mei in skerpen stok of bóttrapper.

De Smók fertolde: "Dê wie 'k by de Deurtrekking, der step yk op in bót, só graet as in boatjeswêrd. Dy flaich mei my furt. Yk hee it broes fôr 't bórst. Fôr Skúlenburch rekke 'k 'er ôf". De man koo 't moai fertolle.

Sjonge

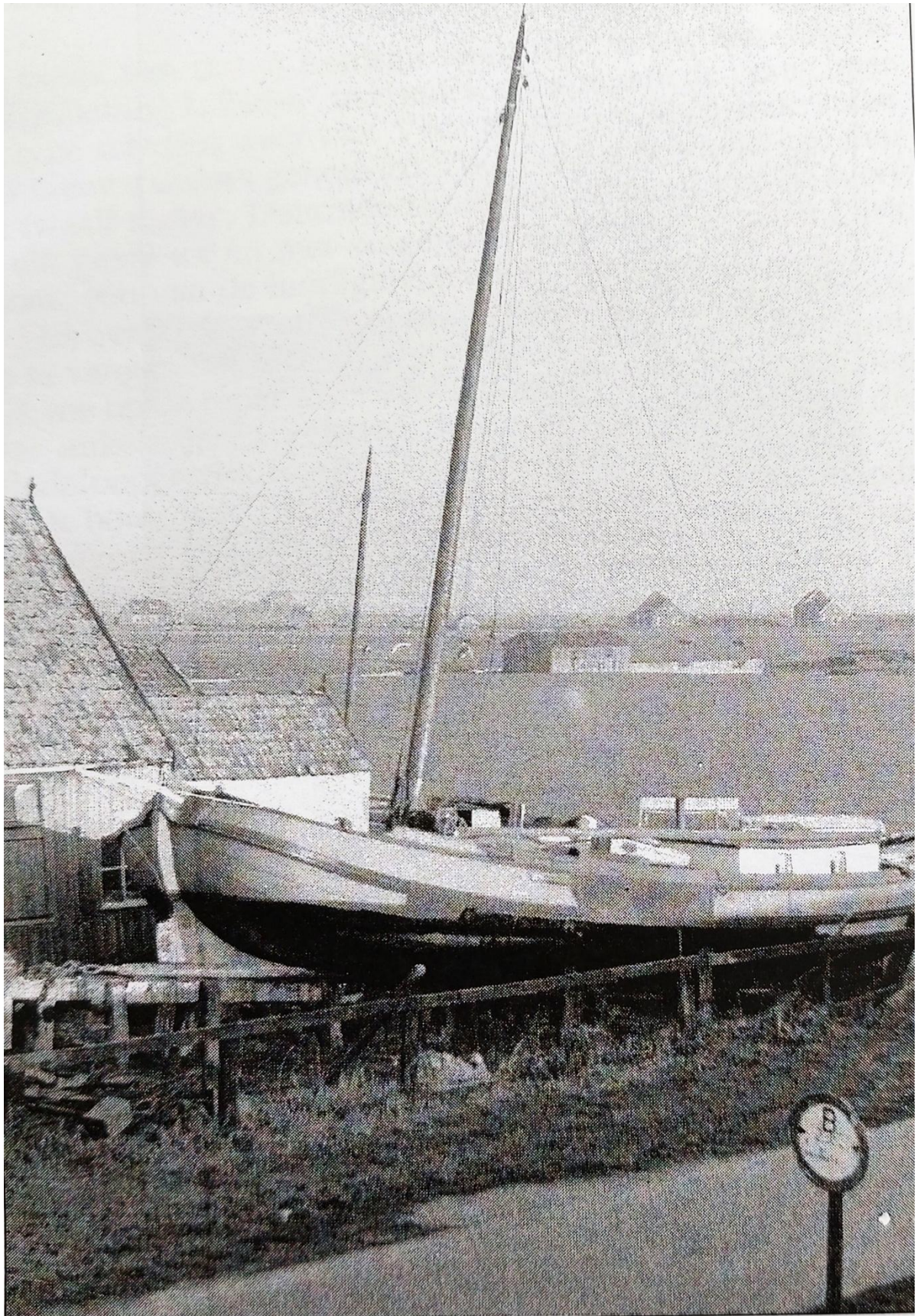
De Smók en Sjouke Bulthus, dy gyngen mei it hjerringfiskjen om 'e súd, dan wied it hjir gebeurd, en dan gyng it nei Inkhuzen of sa. Yn Inkhuzen moast men in gûne fjoerjild jaan en dan koest it hiele jier der wol yn ast dat betelle hiest. Mar de meensken hieen noch gjin gûne fertsjinne en seien: wy geane hjir achter it spoarhaven-damke lizzen. Der goaiden se it skip te'n anker. De nachts fligend waar en in soad wyn. Der leien se yn 'e holle see. Se koene der net wei komme, want as se it anker ophellen

sieten se op 'e stiennen. En se hieen gjin motor. En doe sei âlde Foppe Vrolijk, dy koe it sa moai sizze: der leien Sjouke Bulthús en de Smók te sjongen "Nader mijn God tot U".

De brêgedraaier yn Wâldsein

Andrys Visser troffen wij op in sneon op wei nei it hurd-silen op 'e Lemmer. Wij soene der gau hinne. Wij hiene de netten berêden en wiene fansels allebeide te let. Doe rekken wij yn Wâldsein foar de brêge. Kees Brêgedraaier sei: "Nee, ik hew no myn iten hear, ik draai net". Ik sei tsjin Andrys: "As ik him in ryksdaalder jou, dan fljocht er". Dat ik nei Kees en sei sa en sa. Hy fleach by de panne wei en draaide de brêge. Wij der troch en koene noch krekt op 'e tiid by it silen komme.

(Iege Blom. Opnómd J. Visser, 1994)



Een skûtsje op de helling (1958)

Skipshelling I. Blom bouwt kotter voor visser op Malta

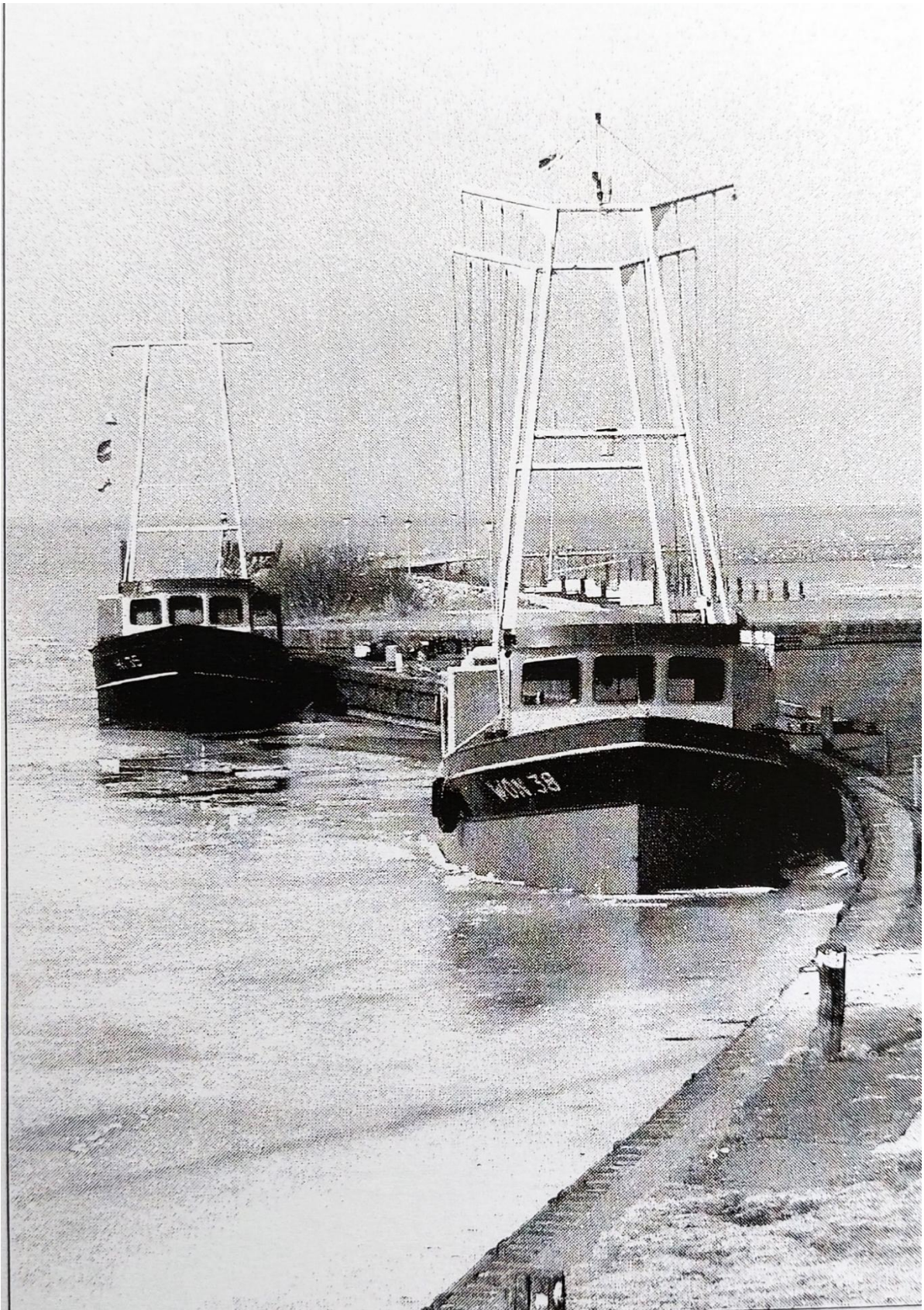
De bouw van stalen Lemster aken trekt weer aan. Op de "Skipshelling I. Blom" in Hindeloopen neemt de vraag naar dit type schepen weer toe. Voor de komende periode staan vijf nieuwe orders genoteerd. Aken met een lengte van tien tot twaalf meter. Daarmee zijn de activiteiten van de werf in elk geval tot en met volgend jaar verzekerd, weet Dirk Blom, één van de huidige eigenaren van de werf.

Om een kleine terugval in de produktie in de jachtbouw op te vangen legde de werf zich in de achterliggende jaren ook toe op de reparatie van kleine schepen. Bovendien liep hier enkele jaren geleden de enige IJsselmeerkotter die Hindeloopen rijk is, de HI 35, van stapel.

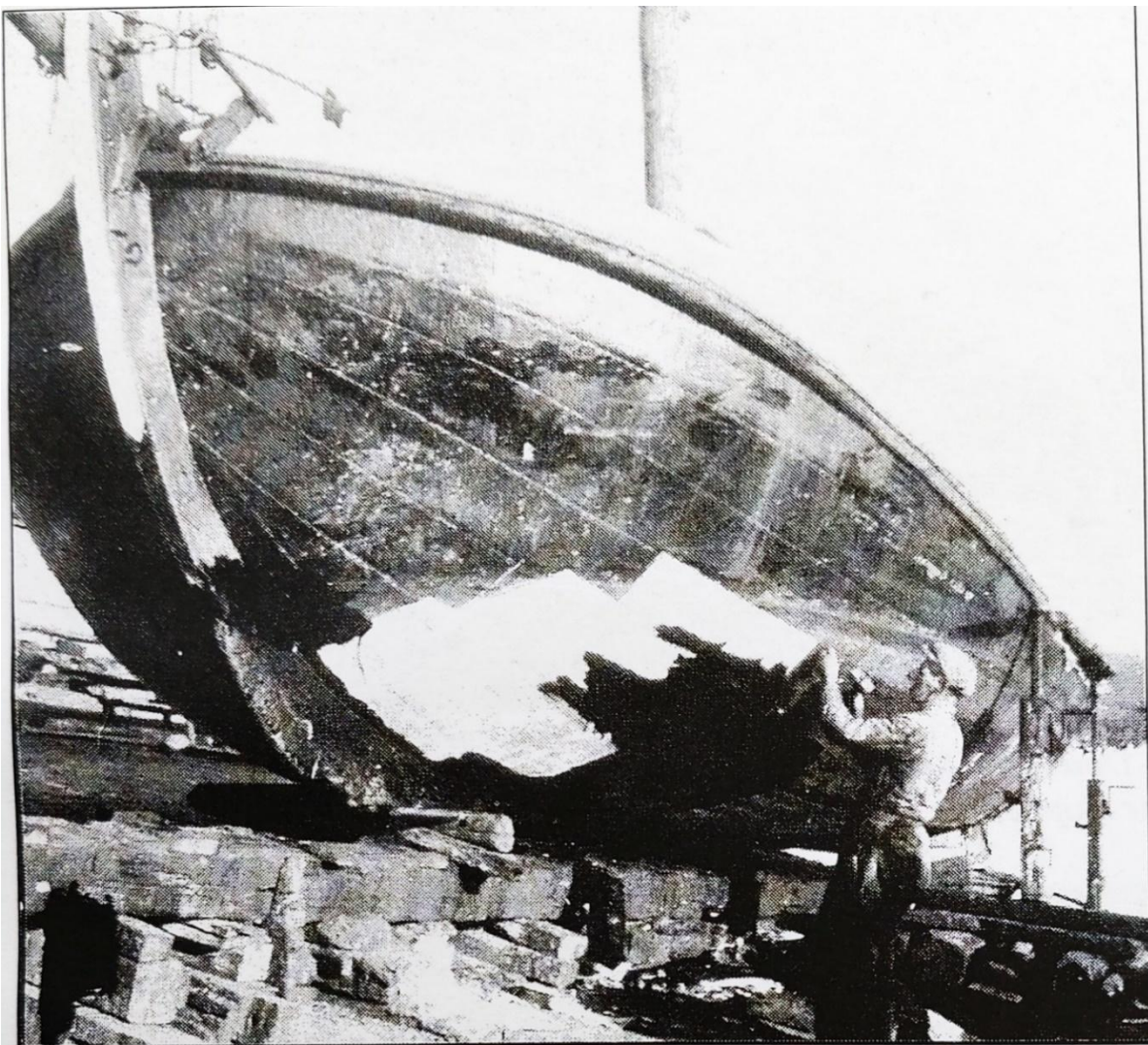
De bouw van deze kotter leverde de werf een opvallende vervolgopdracht op. Bezoekers uit Malta stuitten vorig jaar bij toeval op de door Blom gebouwde Grietje in de Hindelooper haven. Het resultaat was een order voor eenzelfde type kotter.

"Al die scheepjes die ze op Malta hebben zijn van hout", vertelt Blom. "Een eigen staalindustrie hebben ze uiteraard niet, dus moeten ze alles invoeren. Dat geldt overigens ook voor het hout". Dat er desondanks toch veel meer houten dan stalen vissersvaartuigen op Malta zijn, vindt Blom enigszins vreemd. "Ze zien daar toch genoeg van die stalen schepen voorbijvaren", vindt hij.

De levering van de vijftien meter lange kotter voor een visser van Malta was voor de Hindelooper scheepswerf niet alledaags. "Wij hebben het schip als bouw pakket gemaakt. Hier hebben we alles klaargemaakt en vervolgens in een container gestouwd en naar Malta gestuurd. Daar is het schip door een plaatselijk bedrijf in elkaar gezet. Ook de motor en het elektrisch gedeelte hebben de mensen daar zelf gedaan. En over het schip zijn ze zeer tevreden".
(Schuttevaer 1990)



Twee 'Blomkotters' in de haven van Hindeloopen (1989)



De oude helling

Op de foto repareert Douwe Wijbrands (1895-1956) het vissersvaartuig HI 6 van de gebroeders Mulder (ca. 1940). Iege Blom volgde Wijbrands als hellingbaas op. Van de historie van de werf zijn weinig gegevens bekend. In de proclamatieboeken komt de helling een enkele keer ter sprake. In 1727 wordt een "timmerwerf en helling op de Nieuwe Weyde" vermeld. In 1794 zwaait Intje Wijbrands de scepter op de helling.

Vroeger en nu

In 1957 ben ik bij Iege op de helling gekomen. Ik zou wat mee helpen. Maar "het liep wat uit de hand", want na enige tijd kwam Hagewoud uit Meppel. Toen lag de Hellingsvaart vol met schepen. De "jongens" kwamen er bij: Ids Valk was een hele goede knecht en Klaas Gerlsma ook. Verder heeft Iege aan Rein een hele steun gehad. Als er wat komen moest, moest Rein het halen. Rein was een veel betere koopman dan Iege. En hij heeft een hoop geholpen.

Het verschil van vroeger en nu? Na het bouwen van enkele aken waren wij trotser dan de jongens nu. Natuurlijk, ze doen nu ook 100 procent hun best. Voor ons was het het begin en het wordt nu meer een gewoonte. Aan lijnen en dergelijke wordt nog steeds de uiterste zorg besteed. Met de moderne apparaten kunnen ze de boegen zo snijden dat ze goed zijn, maar de bovenlijn, daar wordt met de reling langs gekeken op het gezicht, dat gaat nog precies als vroeger. Ik bekijk de aken ook nog. Het kan gebeuren dat ik de werf in kom en zegt Jaap: 'hoe lijkt dat'. Tegenwoordig zitten ze precies tegen elkaar aan. Dat hebben we allemaal wel een beetje, dat gevoel voor lijnen. Wij zijn ook niet gauw tevreden. Als het mooier kan, dan proberen wij het mooier te maken.

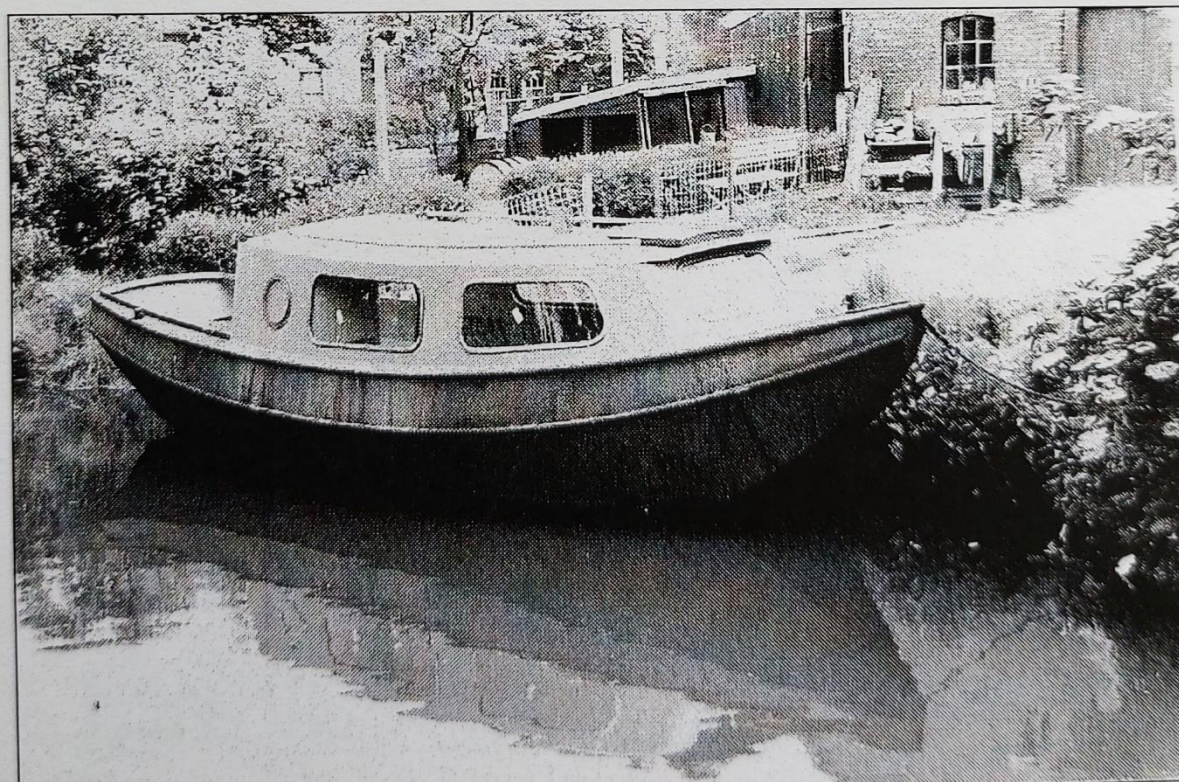
Iege had doel op lijnen maar was wel een beetje overdreven met de krommingen en zo. Dat was het verschil met Dik. Dik is wat royaler daarin. Laatst paste er iets niet. Later vroeg ik: 'wat was het?' Hij zei: "Ik heb een foutje gemaakt". Dat zou je Iege direct niet horen zeggen. Maar dat hinderde natuurlijk niks; dat was de man zijn kracht. *(Freerk Blom. Opgenomen F. Verhage, 1996)*



*C.G. Harper. Deur van de oude helling, aan de straat-
zijde (1922)*



Knikspantvlet van M. Bijlsma (ca. 1958)



De verdere model ontwikkeling van de Blomaak

Nadat het 10 meter-model begon “te lopen”, kwam er ook vraag naar grotere aken. Vader Iege zag daar wel wat in; hij kon dan wat meer met de zeeg doen. De eerste was een 36 voets-aak, dit zou een 40 voets (ongeveer 11.20 m) worden. Zo werd in 1972 de eerste 11.20 meter-aak gebouwd voor de heer W. Huiser. Deze aak had duidelijk meer zeeg en een gang meer dan de 10 m. Al snel kwam er voor deze maat meer belangstelling en werden er in de volgende jaren een tien tal gebouwd. Daarna nam de interesse voor de vissermans uitvoering sterk toe en werd bijna even populair dan de roefuitvoering.

In 1975 kwam de vraag naar een nog groter model. Voor de heer Tempelaar werd een 45 voets (ongeveer 12.60 m) opgezet. Deze kreeg zeven gangen en weer wat minder zeeg. Dit model had wat minder uitstraling dan de andere twee en er werden slechts drie gebouwd.

Elke grotere aak kreeg steeds één gang meer dan de voorgaande en dat leverde nog al wat commentaar op uit de “akenwereld”. Opmerkingen als “te druk” en “een aak is geen boeier” gaven ons te denken. Wij besloten om te proberen het aantal gangen in het vervolg op vijf te houden.

De modelontwikkeling kreeg een nieuwe impuls bij het begin van het computertijdperk. In 1989 werd een Amerikaans programma aangeschaft waarmee een 3D-lijnenplan gemaakt kon worden. Eerst werd de 10 meter-aak ingevoerd en daaruit een model van 12.10 m. De spantenvloer werd op polyester papier geplot en daarmee was het krui-
pen over de tekenzolder vrijwel verleden tijd. Dit was het enige schip dat wel in de computer ontworpen was maar nog op de oude manier uitgewerkt en gebouwd moest worden. Het jaar daarop vonden we programma's voor het uitslaan van ronde oppervlakken en het snijden van platen op een CNC-machine. In augustus 1990 werd een computergestuurde plasma snijmachine geplaatst.

Aete Iege zag deze ontwikkeling met argusogen aan. Niet dat hij tegen verandering was, maar de lijnen mochten er niet onder lijden. Omdat alles moet leren waren de eerste schepen uit het nieuwe programma nog niet optimaal, een beetje stijf. Zijn kritiek was niet mals! Maar na wat aanpassingen en groeiende ervaring konden we hem toch tevreden stellen. Hij stond versteld van de nauwkeurige passing, er was geen vloeitje tussen te krijgen.

Door de computer werd het veel eenvoudiger om een nieuw model te realiseren. Een verschalingsfactor invoeren en de basis voor de nieuweling is gelegd. Een ander groot voordeel is, dat de “familiekenmerken” aanwezig blijven. Bij het handmatig tekenen is dat bijna niet te doen.

Zo volgden in rap tempo een 12.80 (2 versies), een 9.50, een 10.50 en een 14 m. En dat was nog niet het einde van de modellenlijn. Er kwamen plannen om met enkele grote vissermans aken te gaan charteren. De maat zou iets boven de 16 m moeten liggen, met als resultaat een aak met een lengte van 16.25 m met de maximale toegestane breedte van 5.20 m op het grootspant. Dit kan nog steeds op de helling worden gebouwd maar past niet meer in de sluis. Het transport moet daarom over de weg plaatsvinden

Twee aken werden in het voorjaar 2000 met enig vertoon in Lemmer gepresenteerd. Het model viel goed, wat een aantal vervolg opdrachten opleverde. Dit resulteerde in een huidige levertijd van ongeveer drie jaar.

Aete Iege heeft de meeste modellen zien groeien tijdens zijn dagelijkse bezoeken aan de werf. Alleen de bouw van de grote aak van meer dan 16 meter heeft hij niet meer mogen meemaken.

(Dirk & Eppie Blom, 2001)



De Douwiege Moen, gepavoiseerd bij de werf ter gelegenheid van 50 jaar Skiphelling Blom en 40 jaar Douwiege Moen (2007)



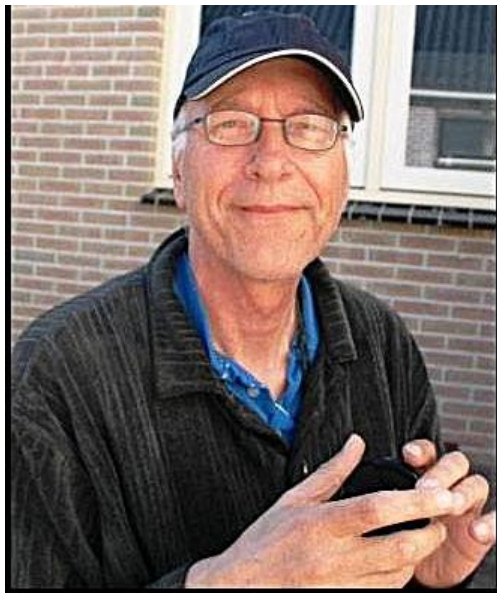
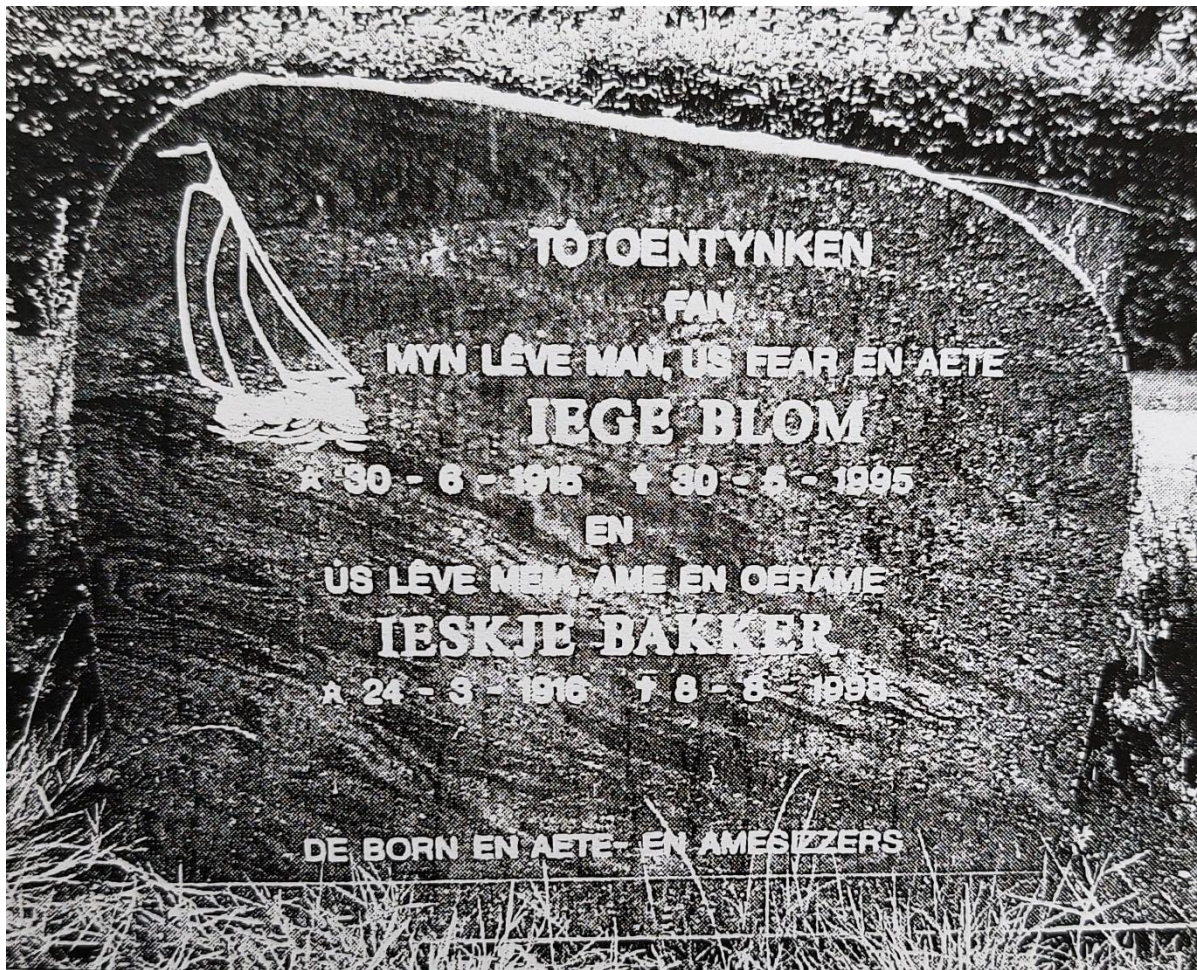
De 'Warber', ontwerp: Van Oossanen, bouwer en bouwjaar: Skiphelling Blom, 2010

Lijst van Blom-aken

1) 1968	T: 10	F. Verhage, Amsterdam: 'Douwiege Moen'
2) 1969	T: 10	Th.J. Sekuur, Leiden: 'Uus Twade'
3) 1969	T: 10	H.J. Versteeg, Amsterdam: 'Isala'
4) 1970	T: 10	J.P. Schoen, Amsterdam: 'Vrouwe Aldegonda'
5) 1970	T: 10	G.O.J. Verbeek, Warns: 'Stânfries'
6) 1970	T: 10	J. Mooy, Bergen NH: 'Anna Blume'
7) 1971	T: 10	C.J. Brinkhuis, Hilversum, 'Oude Glorie'
8) 1971	T: 10	A.W. ten Wolde, Bentveld: 'Goede Trouw'
9) 1971	T: 10	J. van Keppel, Wassenaar: 'Barendje Donderkop'
10) 1971	T: 10	G.O.J. Verbeek, Warns: 'Hoop en Al'
11) 1971	T: 10	M.M. Chanowski, Schellinkhout: 'Bysfeint'
12) 1972	T: 10	J.J. van Rood, Oegstgeest: 'Zeehond'
13) 1972	T: 10	W. Rozema, Oldemarkt: 'Gerrie'
14) 1972	T: 10	J.F. Visser, Sneek: 'Orion'
15) 1972	T: 10	A. Meyer, Groningen: 'Gep-Jan'
16) 1972	T: 11.20	W.H.A. Huizer, Leiderdorp: 'Vrouwe Aukje'
17) 1972	T: 10	Fa. I. Blom & Zn., Hindeloopen: 'Vrouwe Immetje'
18) 1972	T: 10	D.L. Glasz, Arnhem: 'De Jonge Luitzen'
19) 1973	T: 10	R.J. Weenink, Joure: 'Vrouwe Jinke Johanna'
20) 1973	T: 10	H. Tonnema, Hengelo O: 't Noorderlicht'
21) 1973	T: 10	B.M. Pon, Appel: 'Ingrid Margareta'
22) 1973	T: 10	L. Smid, Glimmen: 'Störtenbeker'
23) 1973	T: 11.20	J.F. Dudok van Heel, Huizen: 'Thresoor II'
24) 1974	T: 11.20	R. van Yperen, Rotterdam: 'Elsemoer'
25) 1974	T: 10	H.C.M. Goossens, Zaandijk: 'De Twa Famkes'
26) 1974	T: 10	J. Balkema, Putten: 'Regina Maria'
27) 1974	T: 10	M.J.W. van der Horst, Hindeloopen: 'Duifken'
28) 1974	T: 11.20	W. Rozema, Oldemarkt: 'De Vrijheid'
29) 1974	T: 11.20	T. Oosterman, Amsterdam: 'Witte Roos'
30) 1975	T: 11.20	J. de Boer, Grou
31) 1975	T: 10	C.W. Westerhof, Diemen: 'Vrouwe Zoetje Neeltje'
32) 1975	T: 11.20	G. Visser, Katwoude: 'Kaatje'
33) 1975	T: 12.60	A. Tempelaar, Zwijndrecht
34) 1975	T: 10	A.F. de Ven, Rotterdam: 'Watervennen'
35) 1976	T: 12.60	F.J. Franken, Tilburg: 'Vrouwe Elfy'
36) 1976	T: 11.20	J. de Koning, Enschede: 'Edoja'
37) 1976	T: 12.60	H.E.M. van Groningen, Balkbrug
38) 1976	T: 10	A.M. de Boer, Benningbroek: 'd' Meermin'
39) 1976	T: 11.20	Th. Möller, De Kaag.
40) 1977	T: 11.20	H. Rothe, Adorp
41) 1977	T: V11.20	H. Bloemers, Broek in Waterland: 'Baukje'
42) 1977	T: 11.20	O. de Swart, Amsterdam: 'Cetis'
43) 1977	T: 10	A. Mansens, Roden
44) 1977	T: V11.20	U.W. Mulder, Zwolle: 'De Herstelling / HI 6'
45) 1978	T: 11.20	R. Groenemeyer, Bussum: 'Den Witten Buffel'
46) 1978	T: 10	F. van der Zee, Zeist: 'Meintje'
47) 1978	T: 10	J.H.F. Veldhuis, Wierden
48) 1978	T: 10	J. van Vugt, Terheijden: 'Anne-Marie'
49) 1978	T: 11.20	D. van Koomen, Landsmeer: 'Vrouwe Elisabeth'
50) 1979	T: 11.20	D.J. Braak, Middenmeer: 'Vrouwe Aaltje'

51) 1979	T: V11.20	M. Gras, Amsterdam
52) 1979	T: V11.20	D.J. van der Ham, Akkrum: 'LE112'
53) 1979	T: V11.20	B. Feenstra, Workum: 'WK 46'
54) 1979	T: 11.20	T. Oldenhage, Lissersbroek
55) 1979	T: 10	M.A. Groen. Bussum: 'De Vrouwe Rinske'
56) 1980	T: 10	F.F. Hulscher, Voorburg
57) 1980	T: 10	A.J. Hulscher, Leiden
58) 1980	T: 10	R. Koch, Arnhem
59) 1980	T: 10	R.H. Gerschtanowitz, Weesp: 'Winnie the Pooh'
60) 1980	T: 11.20	H.B. Zetzema, Marken
61) 1980	T: V11.20	T.J. de Jong, Drachten: 'Moriaan / HI 8'
62) 1981	T: 11.20	T. Jansz, Amsterdam
63) 1981	T: V10	J. de Waard, Monnickendam
64) 1981	T: 10	B.Th. Postma, Tjerkgaast: 'Kentskele'
65) 1982	T: 10	R. Joustra, Lelystad: 'Anrei'
66) 1986	T: 11.20	C.W.M. Busker, Lemmer: 'Vrouwe Cornelia'
67) 1986	T: 10	A.H. Versloot, Maassluis
68) 1987	T: 10	J.W. Zevenbergen. Lemmer: 'Bergewerk'
69) 1987	T: 10	H.J. Pleijzier, Blokzijl
70) 1987	T: 10	G. Zevenbergen. Lemmer: 'Wer-waarts'
71) 1988	T: V11.20	W.A. Kroes. Lemmer: 'LE25'
72) 1988	T: 10	C.J. Kikkert, Den IJp: 'Sophia Amalia'
73) 1989	T: 10	M. Hemmes. Nijland: 'Noed / WB18'
74) 1990	T: 12.10	J. Vermeer, Bunschoten: 'Poolvos'
75) 1990	T: 10	W. Koorstra, Harlingen: 'Vrouwe Neeltje'
76) 1990	T: V10	S. van der Meulen. Oude Leije: 'Otter / LE51'
77) 1990	T: 10	W. van der Vleuten, Eindhoven
78) 1991	T: 12.10	Th. Kroon, Nijkerk: 'Blois van Treslong'
79) 1991	T: V12.80	B.Th. Postma, Tjerkgaast: 'Ken 't Skele'
80) 1991	T: 11.20	L. Braam, Bodegraven: 'Wilhelmina'
81) 1992	T: 12.80ll	W. Dör, Lemmer
82) 1992	T: 14	C.W.M. Busker, Lemmer: 'Vrouwe Cornelia'
83) 1992	T: V9.50	D. Ram. Nijkerk
84) 1993	T: 11.20	W. Walda, Sneek: 'Duyster Ghast'
85) 1993	T: 10	R. Houben, Heerlen
86) 1993	T: 12.80ll	H. Wijnholds, Bilthoven
87) 1993	T: 11.20	C. Branderhorst, Uitwellingergera
88) 1993	T: 11.20	Classic Yachts Marken, Marken: 'Zeehond'
89) 1994	T: 9.50	J. de Vries, Puiflijk: 'HI30'
90) 1994	T: 11.20	Zevenbergen Jachtbouw, Lemmer
91) 1994	T: 12.80l	P.Bastiaan, Hooge Zwaluwe: 'Merlijn'
92) 1994	T: 11.20	H.P. Rühl, Amsterdam: 'Boldjes Flod'
93) 1994	T: 10.50	D.H. van der Goot, Workum: 'Heege Wier'
94) 1994	T: 10	Zevenbergen Jachtbouw, Lemmer
95) 1995	T: 12.10	B. Porsius, Workum: 'Elisabeth'
96) 1995	T: 11.20	A. Veldman, Nes A: 'Willem van Pieter / TS45'
97) 1996	T: 10.50	J. Mulder, Wergea: 'Narwal'
98) 1996	T: 10	C.J. van der Driest, Wassenaar: 'Bonna'
99) 1996	T: 11.20	Zevenbergen Jachtbouw, Lemmer
100) 1996	T: 10.50	B.W. Beetstra, Hurdegaryp
101) 1996	T: 12.80ll	R.G. van Zwieten, Heiloo: 'De Vliegende Hollander'
102) 1996	T: 12.10	L.J. Groeneveld, Krimpen a/d Lek: 't Zeepeerd'
103) 1997	T: 10.50	J.J. van Meer. Twisk

104) 1997	T: 12.10	B. Porsius, Workum
105) 1997	T: 10.50	T.J. Overvliet, Zuidwolde
106) 1997	T: 10.00	D. Odfjell, Minde/Bergen
107) 1998	T: 10.50	R.E.C. Koch, Giesbeek
108) 1998	T: 12.10	J. Kampen, It Heidenskip: 'Wyn en Wetter'
109) 1998	T: V12.80	C.J. Hendriks, Lijnden: 'VN46 / 't Kofschip'
110) 1998	T: V11.20	K.M. Roeda, Leeuwarden: 'Vier Gezusters'
111) 1999	T: V11.20	M.A. Hemmes, Nijland, 'Tebek'
112) 1999	T: 12.80	H. Donders, Wijchen
113) 1999	T: V16.25	B.Th. Postma, Tjerkgaast: 'Kennet / LE194'
114) 1999	T: V16.25	R. Goemans, Lemmer: 'Noord / LE195'
115) 2000	T: 16.25	P. Bastiaan, Hooze Zwaluwe: 'Merlyn'
116) 2000	T: V11.20	C. Slob, Boornbergum: 'Wetter Slob'
117) 2000	T: V12.80	Dorr Holding BV, Kropswolde: 'LE53 / Maria Elisabeth'
118) 2000	T: 10.00	Skipshelling I. Blom, Hindeloopen: 'Iege Baes'
119) 2000	T: V11.20	J. de Vries, Muiden: 'HL53'
120) 2001	T: 16.25	D. Uittenbosch, Amstelveen: 'Walrus'
121) 2001	T: V11.20	E. Popken, Leeuwarden
122) 2001	T: R12.80	A. Reekers, Lemmer
123) 2001	T: R12.80	J. van Goor, Spakenburg: 'Zeeduivel'
124) 2002	T: R10.50	L.J. v/d Broek, Ermelo
125) 2002	T: R12.15	P. Vernout, Haarlem: 'Spaarnestroom'
126) 2002	T: V14.25	E. v/d Pol, Woudsend: 'De Pekel / LE66'
127) 2002	T: V14.25	Aarom, Haarlem: 'HI 8'
128) 2003	T: V11.20	E.J. Hoen, Leeuwarden
129) 2003	T: V10.50	S. Fennema, Sondel
130) 2003	T: R16.25	J.N. Maas, Zwanenburg
131) 2003	T: R16.25	P. Sloos, Bontebok
132) 2004	T: R10.00	G. Brouwer, Huizen: 'Swarte Leeuw'
133) 2003	T: R11.20	J. Kist, Meppel
134) 2004	T: V11.20	T. Reitsma, Breda: 'WK26'
135) 2004	T: V11.20	D.J. de Vries, Bolsward: 'Maria Silke'
136) 2005	T: V12.10	B. Posius, Workum: 'RD32'
137) 2005	T: V14.25	D. Blom LA, Hindeloopen: 'HI 3'
138) 2005	T: R11.20	L. de Vries, Lemmer
139) 2005	T: V13.20	E. Dom, Zutendaal (Be): 'Frybûtsjer'
140) 2005	T: R9.50	J. Bosch, Diepenveen: 'Geertje'
141) 2006	T: R12.80	A. Reekers, Lemmer
142) 2006	T: R13.20	L. Kaasenbrood, Heerhugowaard
143) 2006	T: R14.25	Avanti, Hoorn: 'Allegro'
144) 2006	T: R13.20	T. Weenink, Gorinchem
145) 2006	T: V16.25	P. Houtzagers, Bergen (NH): 'HI 1 / De Buikschuiver'
146) 2007	T: V14.25	T. Murris, Wanneperveen: 'MP4'
147) 2007	T: R10.05	P. Syperda, Gaastmeer
148) 2007	T: V9.50	A. Kooij, Haarlem
149) 2007	T: V14.25	R. Duursema, Chili: 'HI 5'
150) 2008	T: V13.20	Skipshelling Blom, Hindeloopen
151) 2008	T: R16.25	M.C. Lukkien, Dronten: 'Dappere Jannes'
152) 2009	T: V15.25	R. van Wingerden, Bussum: 'HI 6'
153) 2009	T: V15.25	Jachthaven Workum, Workum
154) 2009	T: V10.50	M. de Smit, Lemmer
155) 2010	T: V13.20	J. Wassenaar, Lemmer: 'LE155'
156) 2012	T: R11.20	A. Pronk, IJlst: 'WB23'



auteur: Gosse Blom (1946-2014)

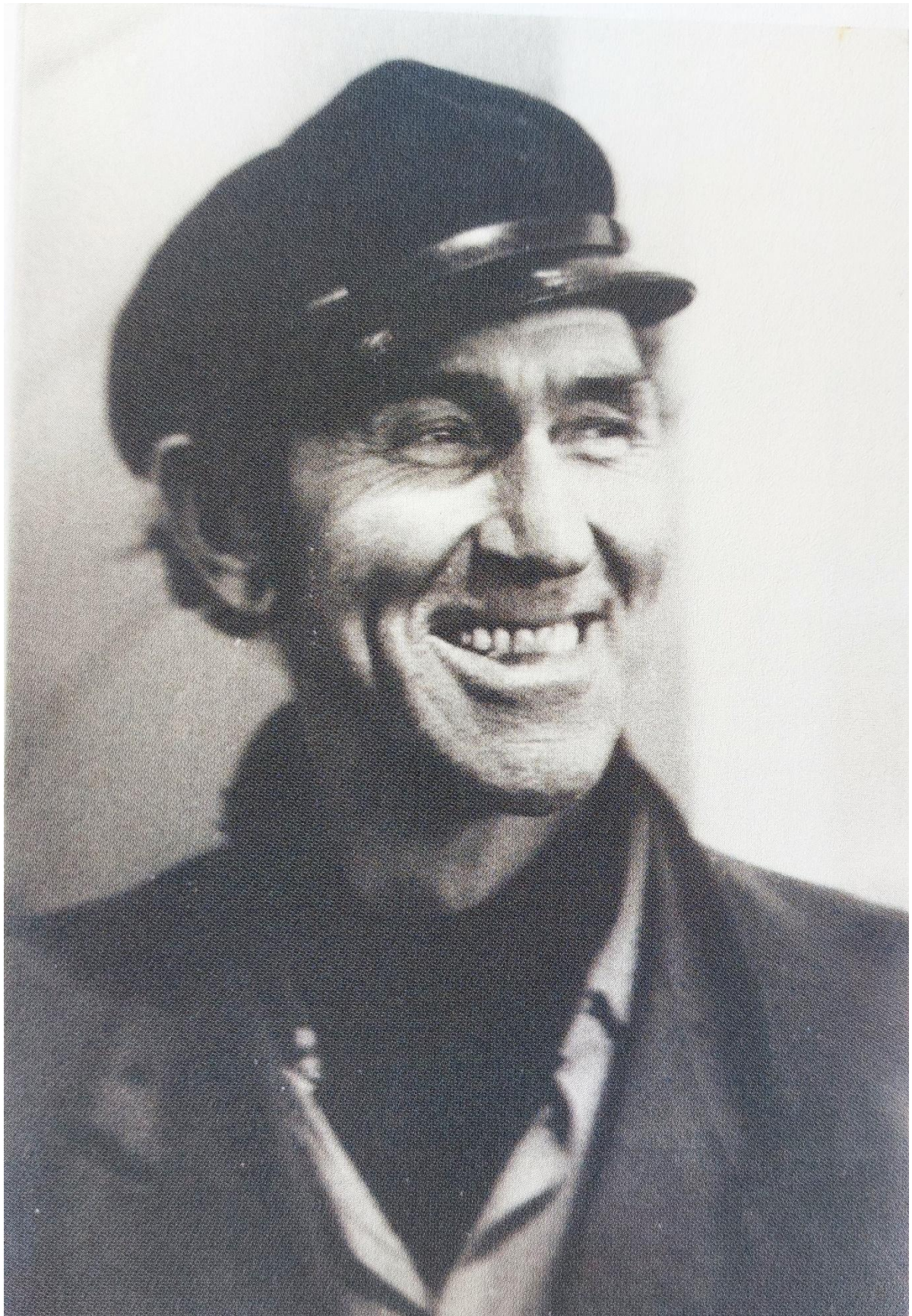
*Gosse was werkzaam bij de Fryske Akademy in Leenwarden. Hij schreef onder meer over het skûtsjesilen en maakte naam met de samenstelling van het eerste *Hylper Wurdboek* (1981).*

4. Bestaande Lemsteraken als inspiratiebron

De visaken die een aantal Lemster vissers gebruikten, waren in hun tijd een nieuw scheepstype dat speciaal ontwikkeld werd voor de visserij op Zuiderzeeharing en ansjovis. Langs de Friese Zuiderzeekust werd nauwelijks gevisht. Alleen bij Stavoren waren de 12 leden van het Stavere Vissersgilde gedurende 3 maanden per jaar actief met de aalvangst voor de palinghandelaren uit Heeg. De vishandelaren Poppe de Rook en Johannes Sterk in De Lemmer zagen mogelijkheden de gevangen vis af te zetten in Holland en Duitsland. Er heerste aan het einde van de 19^e eeuw rond De Lemmer grote werkloosheid. Die rondhangende landarbeiders konden natuurlijk best aan de kost komen door te gaan vissen op de Zuiderzee en de vis af te leveren bij de vishandelaren. Die waren ook wel bereid een visaak voor hen te laten bouwen en te verhuren aan de nieuwbakken vissers. De eerste aken waren van hout, maar vanaf 1900 werden ze vooral van 'staalijs' gebouwd. Bij de Gebroeders De Boer in De Lemmer, bij Jan Bos in Echtenerbrug, bij Croles in IJlst en Auke van der Zee in Joure.



De Lemmer, de Zijlroede bij de Langebrug met een visserswoning en een pakhuys uit 1763 aan het Turfland. De visserswoning (links) werd bewoond door drie gezinnen. Links een Lemster visaak met een boatsje langsij, rechts de ijzeren visaak LE 85. Dit is eigenlijk een visaakje voor het binnenwater, maar nu geregistreerd voor de Zuiderzeevervisserij en daartoe voorzien van smalle zeezwaarden. (Foto: collectie Dick van Dijk, De Lemmer)



Iege Blom, eerst visser in Hylpen, maar dan scheepsbouwer vanaf 1957 op de Wijbrandswerf.

De grote wens van Iege Blom als jachtbouwer was, nog eens een Lemsteraakjacht te bouwen dat qua vormgeving overeenkwam met de visaken uit De Lemmer. Het ging hem niet om een groot luxe jacht, niet om een grote boeier, maar om een relatief zeewaardige aak met een mooie ei-vorm en de eenvoud van een visserman. Maar wel voorzien van een roefje, want dat was in de jaren vijftig/zestig vanzelfsprekend bij watersporters. Toen Huitema in 1980 bezig was zijn boek 'Lemsteraken van visserman tot jacht' (1982) te maken, benaderde hij ook Iege Blom over diens visaak de HI 8. Het antwoord van Iege was als volgt:

Mr.dr. T. Huitema
Prinsenweg 79,
2242 EC WASSENAAR

Hindeloopen, 31 maart 1981

Geachte heer Huitema,

N.a.v. van uw brief dd. 11 maart 1981 geef ik u hierbij enkele gegevens die ik mij nog kan herinneren.

De LE 28 is gebouwd voor Willem van der Bijl. Na de afsluiting van de Zuiderzee viste zijn zoon Abe van der Bijl met Gradus Mulder met de aak vanuit Makkum binnen de dijk met fuiken op paling en buiten de dijk op haring en ansjovis.

In de herfst van 1936 kochten mijn broer en ik de LE 28, ook voor de haring en ansjovisvisserij. Buiten de dijk werd de visserij een aflopende zaak en begonnen wij in het IJsselmeer op paling en snoekbaars te vissen. De aak was daar erg geschikt voor. In het bijzonder voor de sleepnetten.

De LE 28, bij ons HI 8, was de mooiste niet. Zo een beetje van achteren bekeken ging het wel, en van boven uit de mast bekeken had hij een erg mooie vorm. Maar van voren was hij hoog en de steven wat stijl.

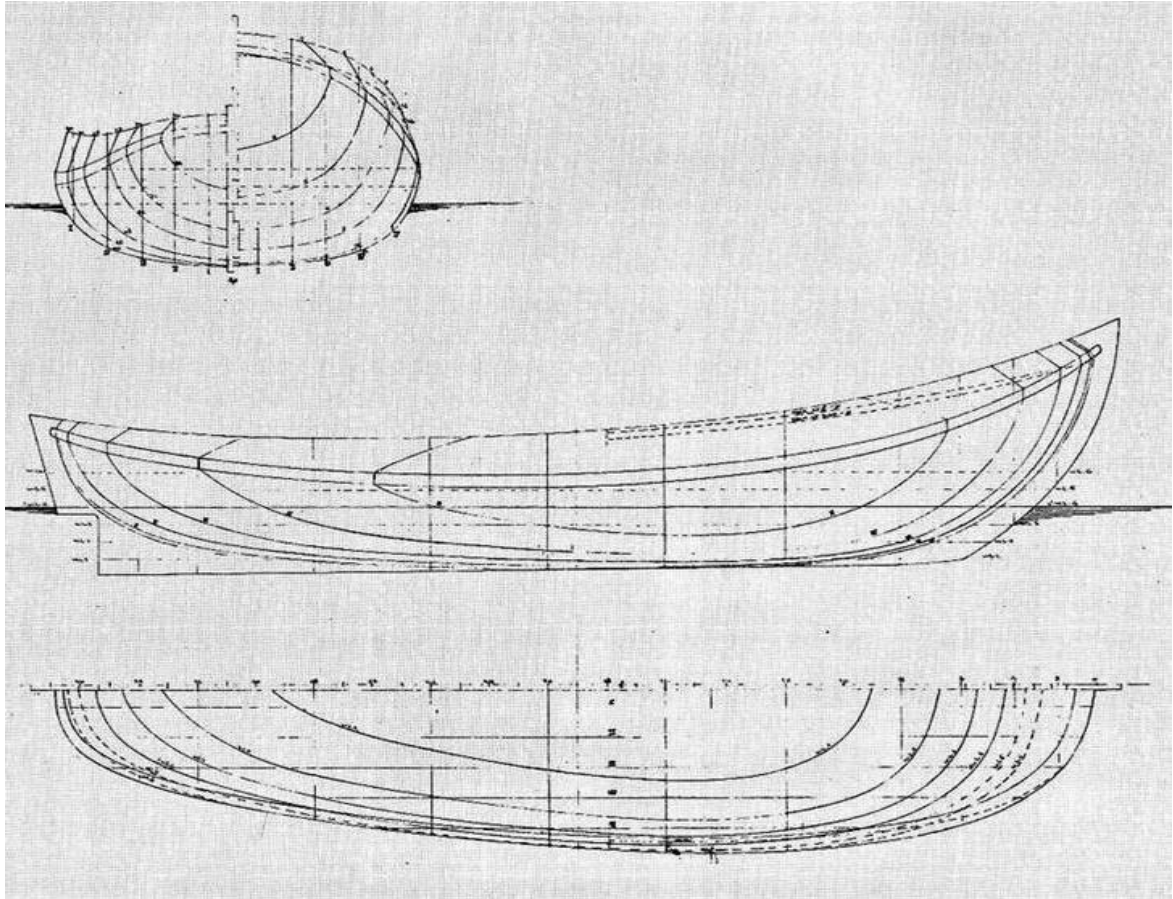
Het was een goed zeewaardig scheepje en zeilde best. Wij hebben er plezierig mee gevist en in 1948 hebben wij het verkocht naar Staveren. Na een jaar is hij toen weer verkocht naar Volendam met als eigenaar de heer Schilder. Later als pleziervaarttuig vernield.

De rest weet u al. Gelukkig is er later weer veel verbeterd en ik hoop hem nog eens terug te zien.

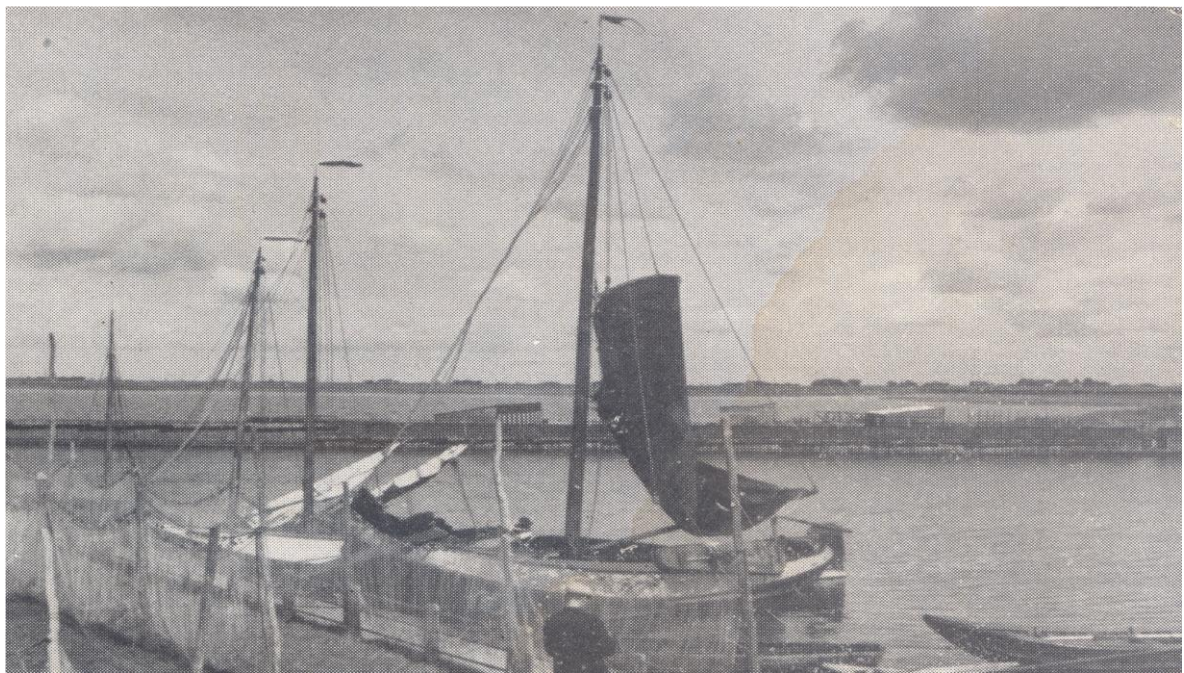
Hoogachtend,

I. Blom
Oost 14
8713 JP HINDELOOPEN





De Eersteling uit 1900. Lijnenplan, gereconstrueerd door H. Lunstroo. Opvallend zijn de hoge kop, de diepe zegg en de smalle kont. Het lijkt wel een botter met een ronde kop. (Bron: Huitema, 1982, p. 240)



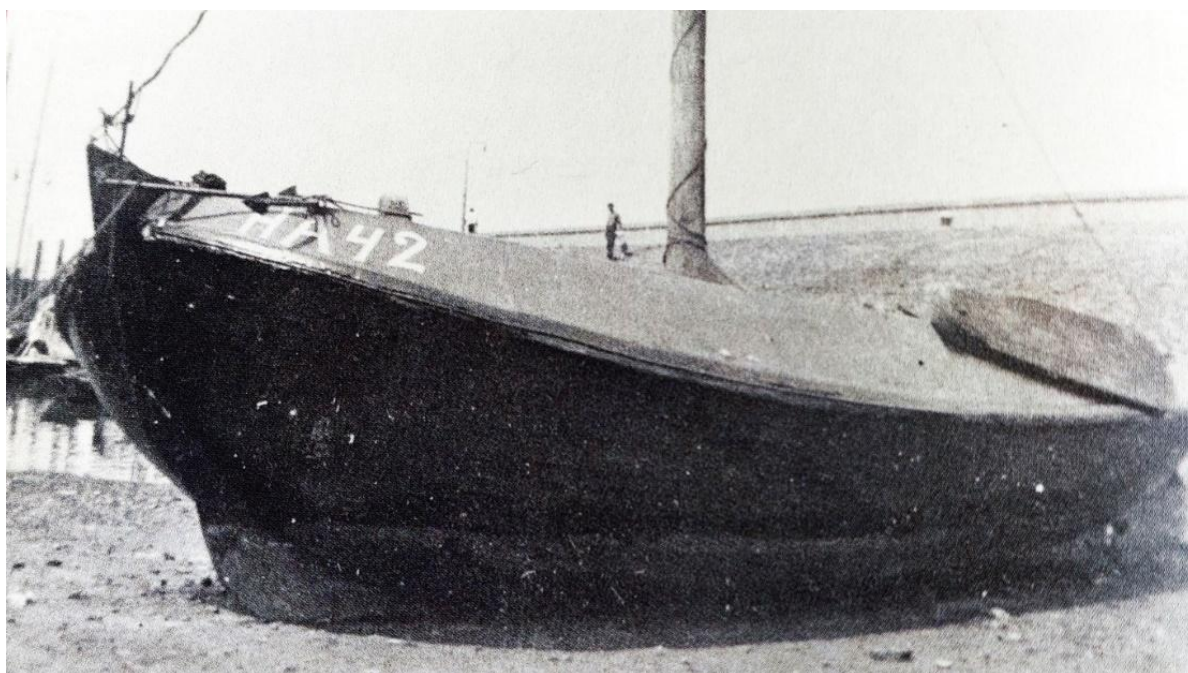
Hindeloopen, jaren dertig, met de HI 8 van Blom. (Foto: Museum Hindeloopen)

Twee bestaande visaken inspireerden Iege Blom in het bijzonder

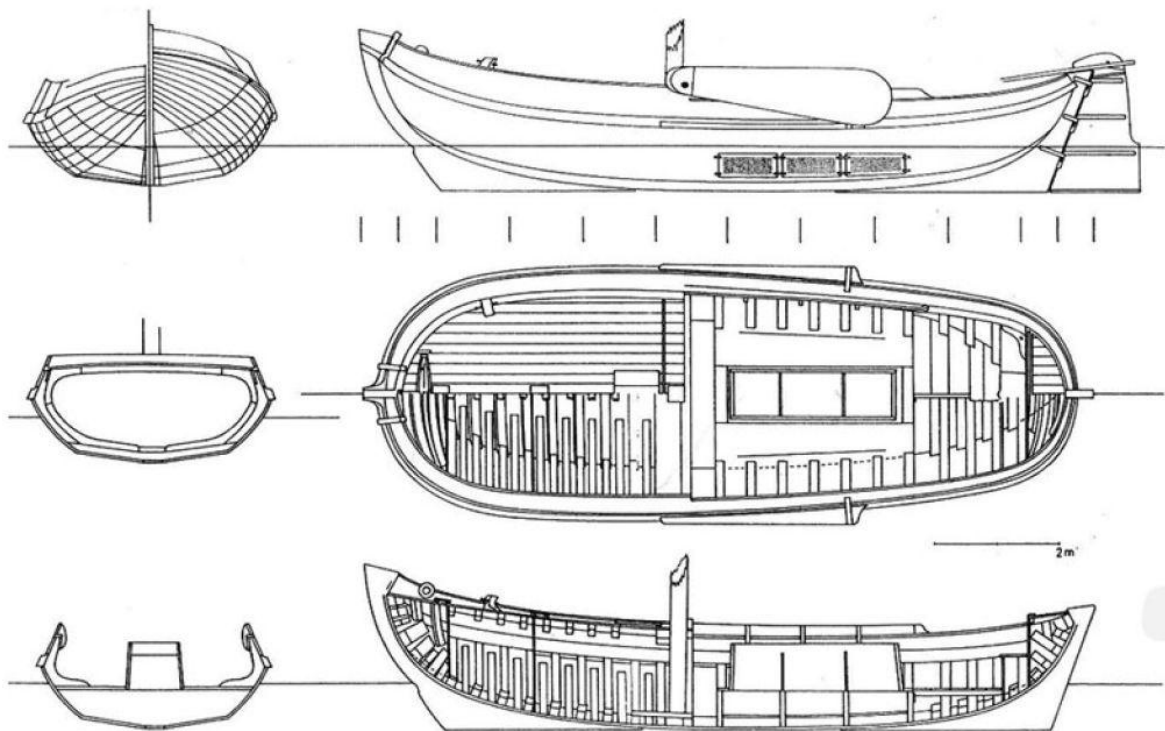
De scheepstimmerman Eeltje Holtrop van der Zee in Joure stond in de 19^e eeuw bekend om zijn fraai gevormde, snelzeilende platbodems. Daarmee kreeg hij invloed op de scheepsbouw in Friesland. Zijn snelle jachten, boeiers en visaken werden een voorbeeld voor andere scheepsbouwers. Pier de Boer uit De Lemmer leerde bij EH vd Zee hoe je een snelle aak moest bouwen: met geveegde kop en kont. Die vormgeving bleef Pier de Boer ook toepassen toen hij met zijn zoons begin 1900 overstapte op 'de ijzeren scheepsbouw'. Een lichtend voorbeeld van een snelle visaak van de hand van EH vd Zee is bewaard gebleven. Het is de LE 39 die in 1898 in Joure gebouwd werd voor de visser Pieter Poepjes uit De Lemmer. Belangrijk is daarbij dat deze aak bedoeld was als visjager, als snelle aak met een grote bun, die de gevangen vis ophaalt bij de vissers op zee en de vangst snel terugbrengt naar de vishandelaren in De Lemmer. Toen dit scheepje later verbouwd werd voor de pleziervaart, kreeg het de naam 'Zevija', wat bij Huitema uitgelegd wordt als samentrekking van 'zeilen, vissen, jagen'. Meer recentelijk gaf het Zuiderzeemuseum aan, dat de uitleg 'zeevisjager' minder misverstanden oproept. Voor Iege Blom was deze aak in de zestiger jaren natuurlijk een inspirerend voorbeeld.

A. Een houten visjager: de visaak LE 39 van E.H. van der Zee uit Joure

De visaak en zeevisjager werd na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 verkocht aan Dik Bos in Harlingen (HA 42). In 1949 kochten vier Delftse studenten de aak.



De houten Van der Zee aak als visaak op de Waddenzee: HA 42



*Constructietekening van de visaak LE 39, de Zevija, afmetingen 11,7m. $\times$ 4.05 m.
(Tekening uit: Schutten, 2004, p. 423)*



De 'Zevija', in 1949 overgegaan naar de recreatie

De visaak was er niet goed meer aan toe. Ze werd twee jaar later alweer verkocht en kreeg een ligplaats in Muiden, waar scheepsbouwer Janus Kok het scheepje van de ondergang redde. Uiteindelijk restaureerde Kok de aak en werd het schip in 1970 verkocht aan Gerrit Verwelius, die er de naam ‘Zevija’ aan gaf. Uiteindelijk werd de aak overgedragen aan het Zuiderzeemuseum.



Workum, 2019. De Zevija in Workum, na een restauratie bij Ivor van Klink in 2014. (DH)

Dat Iege de slanke, harmonische vormen van de visaak van EH vd Zee bewonderde, is niet onbegrijpelijk. De kunst is natuurlijk die vormen te vertalen naar een eigen ontwerp voor een stalen aakjacht. Daarbij werd de visaak LE 6 voor hem een tweede inspiratiebron.

B. De visaak LE 6, gebouwd bij de Gebr. De Boer in De Lemmer

Bij scheepswerf De Boer in De Lemmer hadden de zonen van Pier het bedrijf overgenomen. De eerste aak die De Gebroeders De Boer in 1902 op hun nieuwe werf aan de Zeedijk bouwden, was niet ontworpen door Dirk de Boer (van de eerste aak, LE 28), maar Hendrik d Boer. Opdrachtgever was Auke Bakker, de financier was de vishandelaar Johannes Sterk, de overgrootvader van André Sterk die de aak nu bezit. Hendrik had een goede hand van tekenen. In 1919 werd Jelle Zwaan uit Stavoren eigenaar van de aak. Hij viste ermee (onder nummer ST 1) tot 1966. Iege had dus alle gelegenheid dit scheepje te bekijken. Ook het aakje LE 6 (ST 1) heeft een opvallend slanke vorm, met een geveegde kop en kont, net als de LE 39 die Van der Zee in hout bouwde.



Stavoren, ca. 1950. De LE 6 werd in 1919 verkocht aan Jelle Zwaan die ermee viste onder nummer ST 1. Zwaan ligt op de foto bij de helling van scheepswerf Vollharding van Auke van der Werff en manoeuvreert de aak door het ijs naar de kant. De tuigage is verwijderd. Op het achterhuisje de beugel voor een steunzeil. (Foto: collectie J. Zwaan)



Stavoren, ca. 1950. De ST 1 in de Stadsgracht bij de scheepswerf Vollharding.

De visaak ST 1 was na de oorlog aangepast aan de gangbare praktijk bij de IJsselmeervisserij. Er werd niet meer gezeild. Wel gebruikten de meeste vissers een steunzeil tegen slingeren op de golven. De zwaarden waren echter overbodig geworden en werden dus verwijderd. De vissers hadden een scheepsmotor van max. 20 pk. in laten bouwen. Dat vrij geringe vermogen was voorschrift om overbevissing tegen te gaan. Veel vissers zetten een buiskap achter de mast.

5. De moderne Blomaak met een authentiek uiterlijk

De visaken die de Lemster vissers gebruikten, werden nieuw gebouwd vanaf 1880 (van hout) en vanaf 1900 van het toen nieuwe, taaie 'staalijs' dat het brokkelige puddle-ijzer verving. De houten visaken hebben de jaren niet overleefd (op de Zevija na), maar de ijzeren exemplaren konden langer mee en vonden uiteindelijk hun weg in de pleziervaart. Meer dan de botter waren deze relatief kleine visaken geschikt voor de recreatie. Het opknappen van een 50 jaar oud ijzeren schip was veel eenvoudiger dan de restauratie van een rottende botter, terwijl de kosten te overzien waren.



Stavoren, 1974. De violist Fred Krone heeft de visaak LE 50 overgenomen van de fam. Poorting uit De Lemmer. De LE 50 is in 1901 gebouwd bij De Boer in opdracht van Johannes Sterk, de vishandelaar. Later heeft diens achterkleinzoon André Sterk ervoor gezorgd dat deze aak beheerd wordt in een stichting in De Lemmer. In 2012 is de aak daarom opnieuw gerestaureerd bij Skipshelling Blom in Hylpen.

Veel jonge mensen die zo'n werkscheepje kochten en opknaptten wilden het weer in de oorspronkelijke staat terugbrengen, als zeilschip. Ze vroegen oud-vissers in

de Zuiderzeehaventjes om raad en zochten op oude werfjes naar bruikbare materialen. Na jaren noeste arbeid, waarbij deze jonge idealisten vertrouwd raakten met werkzaamheden die zij in hun dagelijks leven nooit tegenkwamen, kenden zij hun opgeknapte schip van voor tot achter in alle hoeken en gaten op een wijze die onvergelijkbaar is met hoe een watersporter normaal zijn schip kent.

Bijzonder is, dat deze mensen probeerden de visaken terug te brengen in originele staat. Dat hadden de Duitsers die zo'n aak kochten veel minder tot niet. Die verbouwden een voormalige visaak probleemloos tot een motorjacht met een reusachtige kajuit erop.



De LE-8 als het jacht Kiwi in Papenburg. (Fotocollectie Klaas Postma)

De visaak LE 8 van Jan de Blaauw, hier in Papenburg, werd in 2008 bij Skipshelling Blom in opdracht van Klaas Postma gerestaureerd en teruggebracht in de originele staat.

In die tijdgeest die in de loop van de zestiger jaren tot ontwikkeling kwam, begon Iege Blom op zijn werfje in Hindeloopen te werken aan zijn plan om voor een opdrachtgever een mooi aakjacht te bouwen dat qua vorm zoveel mogelijk overeenkwam met de vormgeving van de mooiste visaken uit De Lemmer.

Ieges voorbeelden waren de LE 39 (Zevija), de houten aak die EH vd Zee uit Joure in 1898 bouwde en de LE 6 (ST 1) die in 1902 gebouwd was bij de Gebroeders De Boer op kosten van Johannes Sterk in De Lemmer.

Toen Iege de bedrijfsvoering van zijn firma in 1981 had overgedragen aan zijn zonen Dirk en Jaap, had hij daarmee het fundament gelegd voor 'de Blomaak', voor een herkenbaar Lemsteraakjacht dat duidelijk in de vormgeving verwant is aan de originele visaken uit De Lemmer.



Lemmer, 2013. De gerestaureerde LE 6 voorzien van een relatief hoog, modern tuig. André Sterk (1944) had het aakjacht dat onderhoud nodig had, overgenomen van de eigenaar en laten restaureren bij Blom. Niet in de laatste plaats omdat de LE 6 in 1902 gebouwd was op kosten van zijn overgrootvader, de vishandelaar Johannes Sterk (1856-1932) in De Lemmer. Met de moderne uitrusting is hij zeer tevreden met deze visserman.



Jaap Blom (1950), bouwer van stalen jachten en schepen, met een creatieve geest en gouden handen.



De nieuwe loods uit 1965 op de plaats van de oude houten timmerschuur van Wijbrands. De sledehelling naast de schuur is verdwenen, net als het historisch front van de oude werf met de toegangsdeur uit 1696.



De 10-meter aak voor kunstenaar Jaap Mooij. Nieuw is de doorlopende roef met de mast op het roefdak. Een constructie die in hout nooit werd gedaan, maar in staal goed mogelijk was.



Hindeloopen, 2007. Nog aan de Westervaart werd gevierd dat Blom 50 jaren bestond en 40 jaren aken bouwde. Op de foto de eerste aak: de 'Douniege Moen', nog met roef achter de mast. Later is er een 'visserman' van gemaakt. (Uit: Fotoboek pensionering Jacob Jongstra)





Een aak in aanbouw aan de Westerzeedijk. De vierde gang als sluitgang. (Uit: Fotoboek pensionering Jacob Jongstra)







Oude Glorie, 1970. 10.05 meter lang bouwjaar 1970



WON 57. Lengte: 11.00 meter. Vissermanuitvoering. Bouwjaar 2000.



Aak de 'Dortsche Bever', lengte 10,05 meter. Bouwjaar 1990. Met licht ovale ramen in de roef.

Opvallend bij de Blomaken is, dat ze meestal (er zijn uitzonderingen) niet voorzien zijn van kluisborden, berentanden en slemphouten (de kniestukken tussen de aansluiting van het berghout op de voorsteven). Dat in navolging van de oorspronkelijke visaken van de Gebroeders De Boer uit De Lemmer. De aken die in Edam ontworpen zijn door Hoek Naval Architects onderscheiden zich juist door een parmantig neusje, door uitgesproken opgewekt geplaatste slemphouten tussen de berentanden en de voorsteven.



Marijke Muoi, lengte 12,80 meter. Bouwjaar 1994.



Foto: Hajo Olij

Ommeswaaij. Lengte 1,76 meter. Bouwjaar 1995.



Blaauwe Balg, lengte 12,85 meter. Bouwjaar 1995



Bonna, lengte 10,10 meter. Bouwjaar 1996.



HI 1. Lengte 16,25 meter. Bouwjaar 2008.



HI 6. Lengte 15,25 meter. Bouwjaar 2010.

5.1 Lemsteraken in drievoud: visaken uit De Lemmer, boeieraken voor de recreatie en moderne wedstrijdaken



De visaak LE 8 direct na de afsluiting van de Zuiderzee, toen de verplichting van een visserijregistratie bij de gemeente geschrapt was. De aak werd vlak voor de Eerste Wereldoorlog, in 1913, bij de Gebroeders De Boer gebouwd in opdracht van Jan de Blaauw. In 1946 ging de aak over naar de recreatie. Duitse eigenaren maakten er een motorschip van. Uiteindelijk werd het motorschip in 2008 ontdekt door Dirk Blom Jr. en de ondernemer Klaas Postma uit Woudsend. Klaas kocht het schip, bracht het naar Nederland en liet het restaureren bij Blom in Hindeloopen. (Foto: collectie Dick Dijk, De Lemmer)



Restauratie van de LE 8 in 2008 bij skipsbelling Blom in Hindeloopen.



Hindeloopen, de LE 47 ('Kentskele') van Bennie Postma, ondernemer uit Tjerkgaast en de vader van Klaas Postma van de LE 8. De LE 47 is een aak van 12.80 meter lang. Een mooi voorbeeld van een Lemsteraakjacht dat geïnspireerd is door de visaak zoals die in De Lemmer gebouwd werd bij de Gebroeders De Boer. Ontwerp: Dirk Blom Sr.. Bouw: Skipsbelling Blom, 1991.

Om snel onderhands te kunnen lassen, worden de schepen bij Blom voor en achter bij de stevens hydraulisch vastgezet en naar wens rondgedraaid.

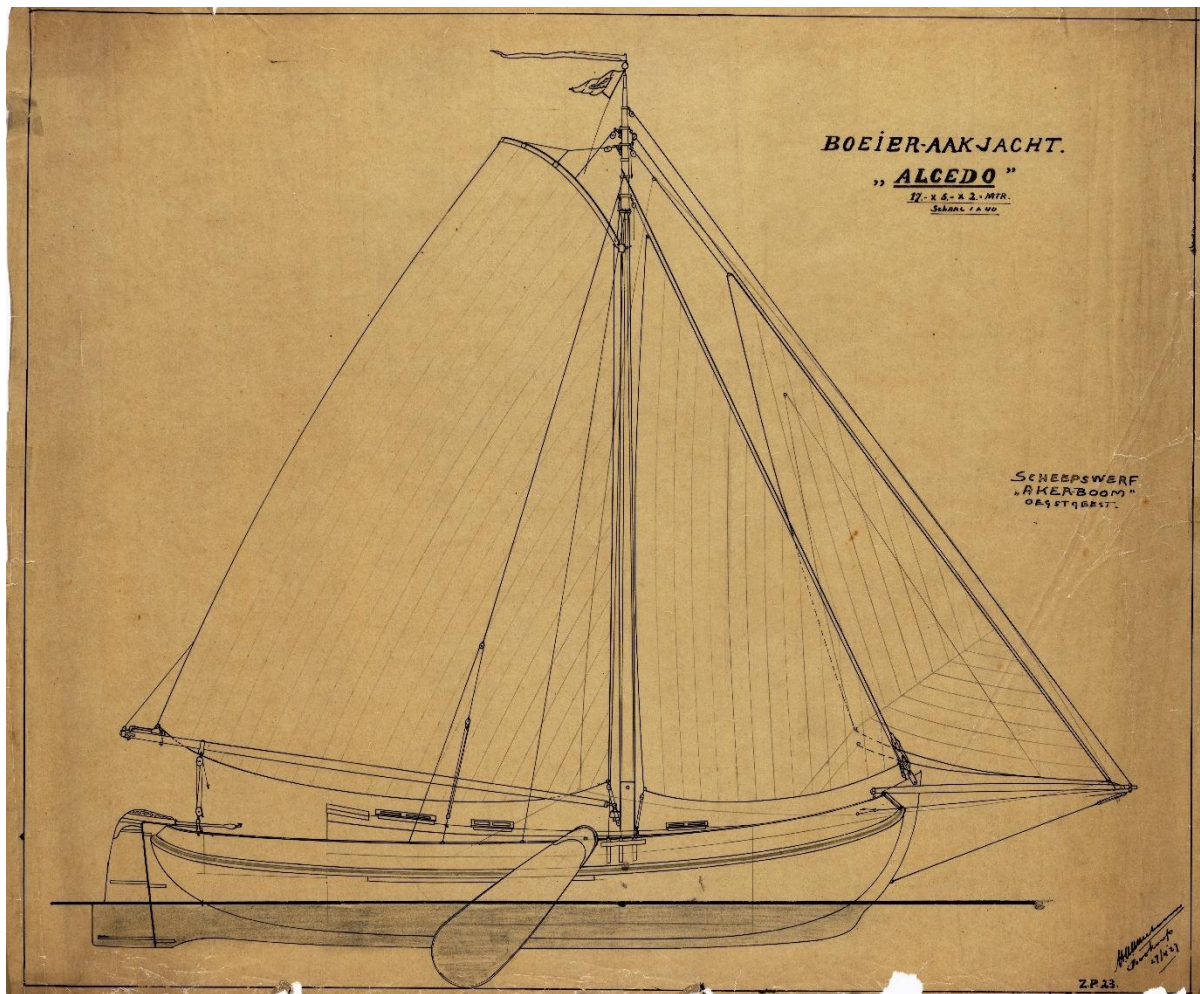


Het draaien van een Noordkaper om de lassers efficiënter te laten werken.



Schepen worden met twee hydraulische klemmen bij voor- en achterstevens vastgezet en zodanig om de lengte-as gedraaid, dat de lassers optimaal bij de te lassen naden hun werk kunnen doen.

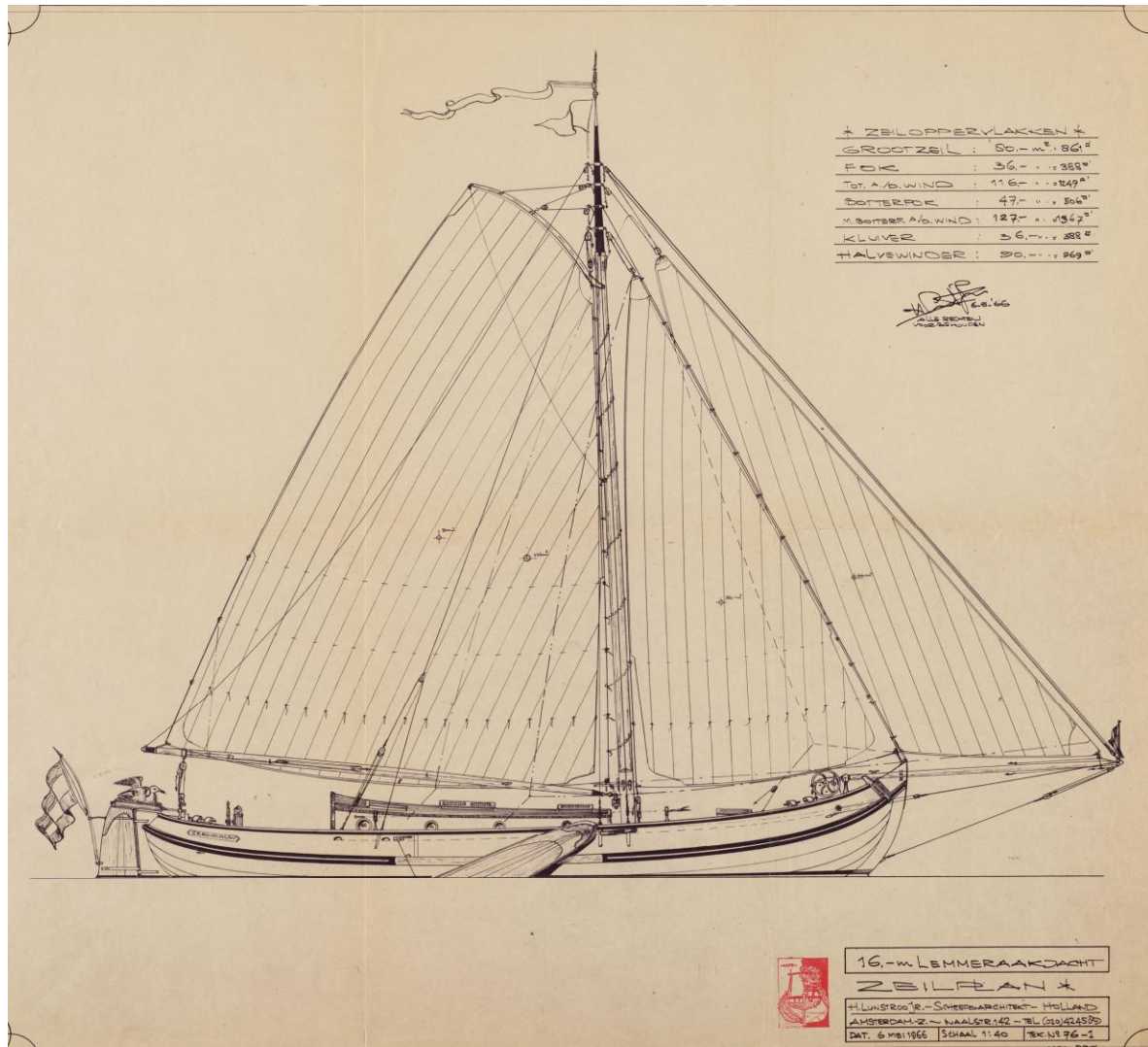
Voorbeelden van boeieraken, die ook wel eens Lemsteraakjacht worden genoemd.



Boeier-aakjacht Alcedo, ontwerp Douwe Zijlstra, 1927. Bouw: Akerboom.

In 1914 werd van de ontwerper Douwe Zijlstra een artikel over ronde- en platbodemjachten geplaatst in het tijdschrift 'De Watersport' (p. 293-295), waarin hij schrijft zich te verbazen over de belangstelling van zeilers voor de aanschaf van een botter, een schokker of een blazer met voorbijgaan van de boeier. In zijn ogen is de moderne boeier met wat hogere kop en een geballaste kiel als jacht te prefereren boven die visschuiten met hun lage, smalle achtereind en die hoge kop, die het uitzicht van de stuurman belemmert. Ook staat bij een vissersschip de mast zo ver naar achteren, dat de onderdekruijnte voor een jacht te groot wordt, de hogere kajuit te klein en de stuurstoel te krap. Ook het tuig met de grote botterfok zonder overloop vindt hij voor een jacht "niet begerlijk". Vooral de brede fok geeft moeite in de behandeling. Als ontwerpers proberen bijvoorbeeld een botter geschikter te maken voor de pleziervaart, is het resultaat volgens Zijlstra meestal een misvormde botter. De vissersschepen zijn

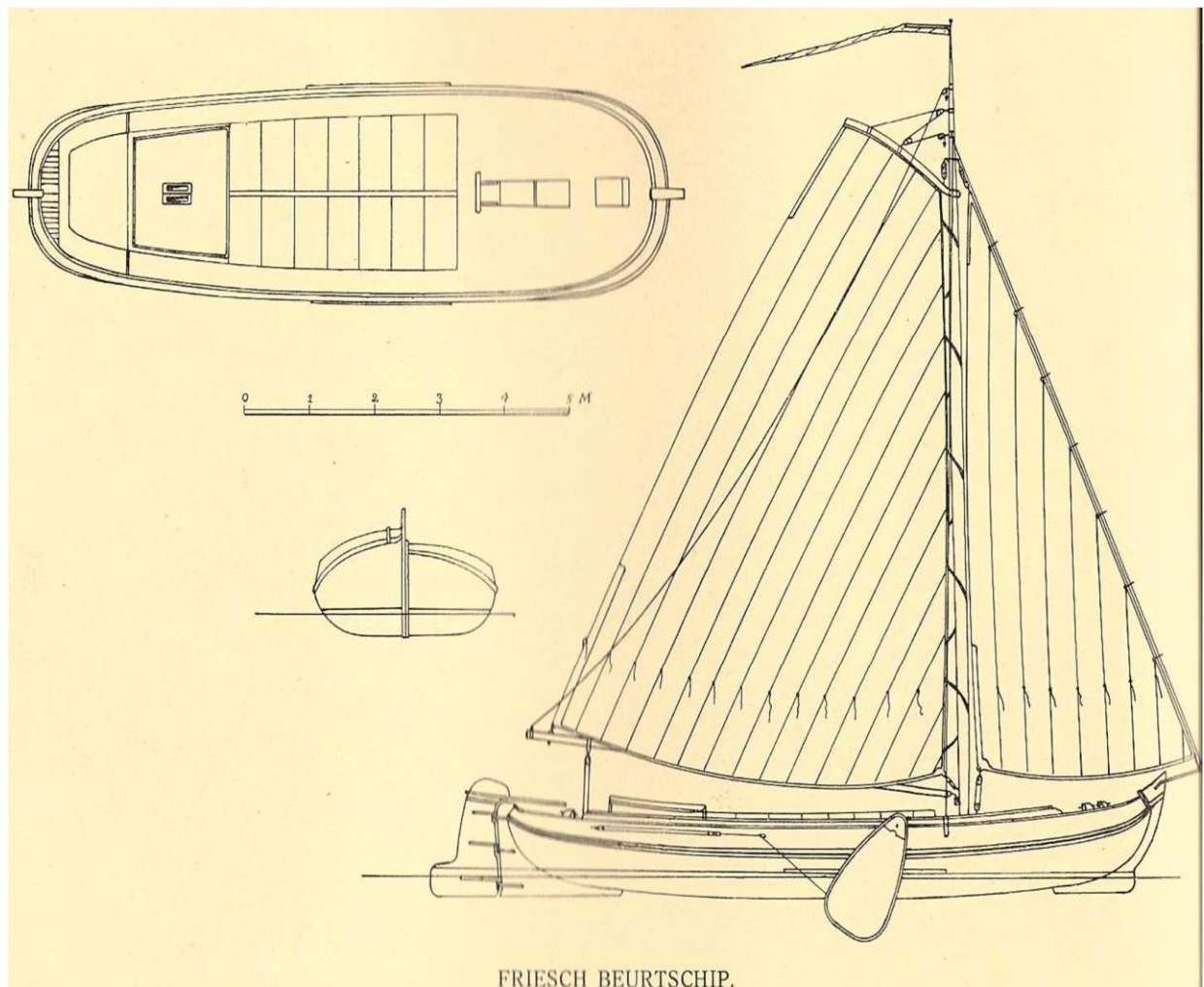
volgens hem als scheepstype niet geschikt om als jacht te gebruiken, terwijl door aanpassingen het model er meestal niet op vooruit gaat. 'Ere daarom bovenal de boeier! (...) Ere daarna ook de aak, omdat zij in schoonheid van lijn 't meest nabij onze boeier komt.'



Zeilplan van Lemsteraakjacht 'Zeemeeuw' van 16 meter lengte. Ontwerp Henk Lunstroof, 1966. Getuigd als een boeier. Niet onbegrijpelijk is, dat H. Kersken Sr. bij dit soort schepen in het boekje 'Schepen die voorbijgaan' (1927) opmerkt dat ze voortkomen uit de Friese beurtschepen en skûtsjes.

Zijlstra presenteert bij zijn artikel 'een model van een Lemster-aakjacht' van zijn hand. Zijn model toont een fraai gevormde aak, getuigd als een boeier en voorzien van een boeierroer, met half brede zwaarden en een sterk gepiekte kont onder de waterlijn. Op deze plaats is mede interessant, dat hij de benaming 'Lemster-aakjacht' gebruikt bij een scheepsmodel dat hij in 1910 heeft gemaakt. Hij noemt dat model een 'aakjacht', omdat hij de visaak uit Lemmer heeft gebruikt als inspiratiebron om een aantrekkelijke, moderne boeier te ontwerpen. De benaming

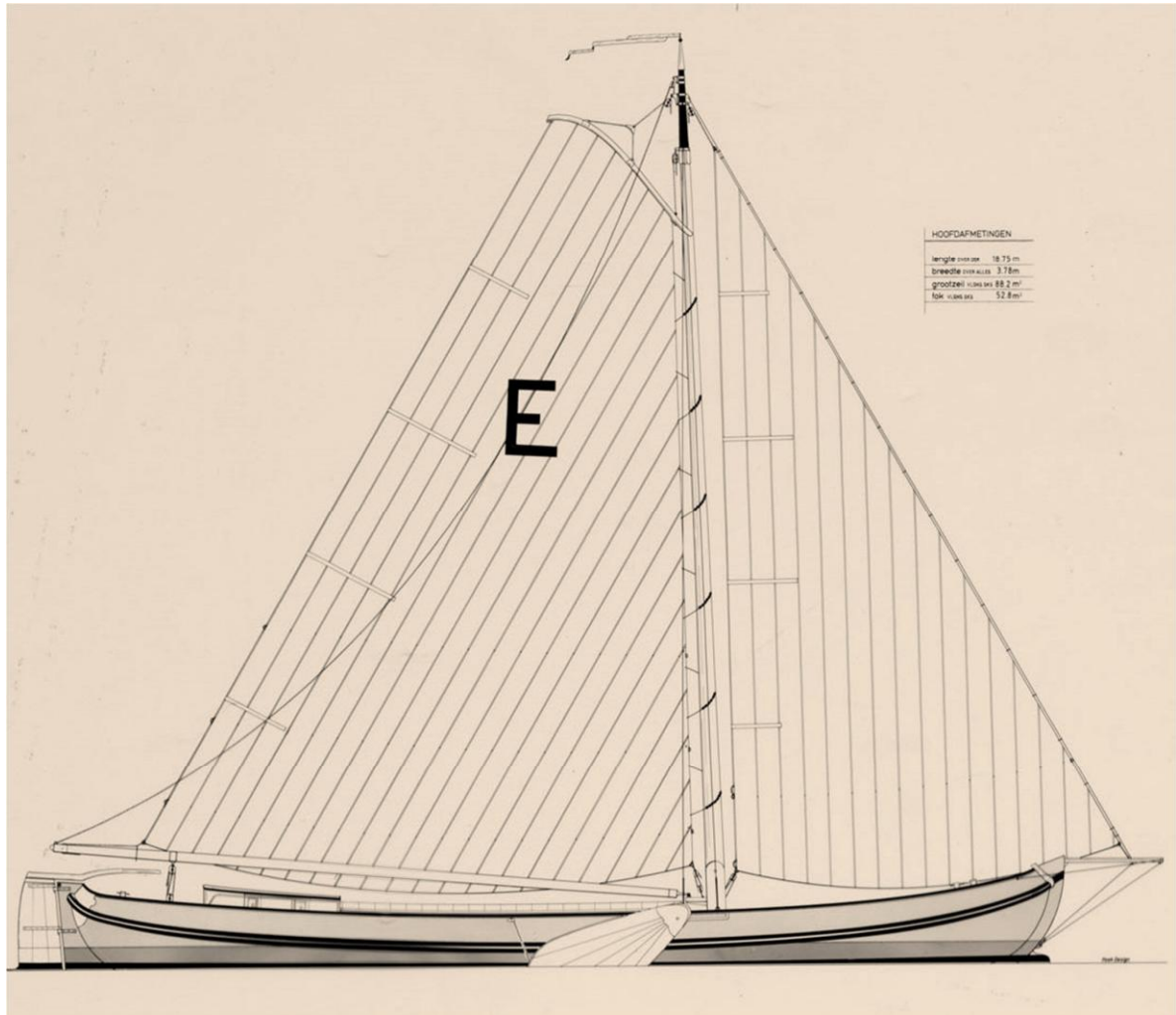
Lemsteraakjacht werd door Zijlstra niet gebruikt om een nieuw type plezierjacht te introduceren. Hij gebruikt de benamingen 'boeier', 'boeieraak', 'Lemmeraakjacht', 'Lemsterjacht' of 'Lemsteraakjacht' naar willekeur door elkaar. Wel van belang is, dat hij de naam 'Lemster-aakjacht' in 1914 gebruikt onder verwijzing naar de visaken uit Lemmer. Dat was in 1927 namelijk niet het geval bij zijn collega Hein Kersken.



Zeilplan voor een 10 meter lang Fries beurtscheepje, getekend door H. Kersken. (uit: 'Schepen die voorbij gaan'. 1927)

Vooraf de ontwerper Hein Kersken was creatief bij het benoemen van zijn schepen. In de tijd dat Philippona (1931) de Lemsteraak nog niet als scheepstype onderscheidde en alleen over boeiers sprak, hadden Van Kampen en Kersken (1927, p. 183-193) het onbekommerd over Lemsteraak(jachten). Zij waren daarin voorlopers. Hun naamgeving werd pas 15 jaren later gemeengoed. Opmerkelijk daarbij is, dat zij grote overeenkomsten zagen tussen de grote aakjachten en de Friese tjalk (1927, p. 183). Ze refereerden daarbij **niet** aan de visaak uit Lemmer. Dat hun Lemsteraken van rond de 15 meter lengte eigenlijk helemaal niet leken op

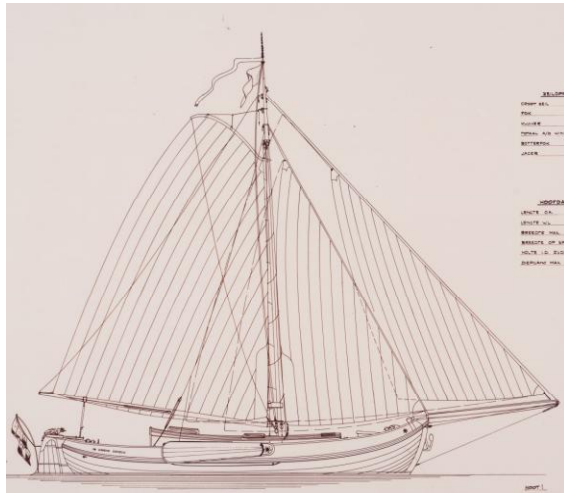
de Lemster visaken van rond de 11 meter, was voor hen blijkbaar helemaal niet belangrijk. Hun Lemsteraakjacht was een luxe pleziervaartuig, een soort boeieraak. Zij hadden met hun 'Lemsteraken' helemaal niet gekeken naar de geteerde werkscheepjes van de vissers uit Lemmer.



Zeilplan van een wedstrijdskeûtsje, met lange mast die naar achteren is verplaatst. (Ontwerp: Hoek Design, Edam) Als zodanig ziet dit zeilplan er fraai uit. De onderkant van het tuig laag over het schip en in een mooie verhouding tussen grootzeil en fok. Ook het lange voordek en iets ruimere achterdek met de lage roef zijn mooi in balans binnen het totaal plaatje.

Zo'n gemoderniseerd skeûtsje ziet er prachtig uit en zeilt beter dan de traditionele skeûtsjes ooit gedaan hebben. Het enige bezwaar is, dat zo'n opbouw met zo'n zeilplan niet origineel is voor een skeûtsje. Bij het skeûtsje stond de mast oorspronkelijk ver naar voren, om het ruim zo groot mogelijk te doen zijn. De mast was slechts zo lang dat de vleugel in gestreken toestand precies op het roer viel. Bij wedstrijdskeûtsjes is de mast in gestreken toestand veel langer dan het schip. Ook is de roef naar voren verplaatst om ruimte op het achterdek te creëren, terwijl bij een vrachtscheepje de roef juist achterop staat, om zoveel mogelijk laadruimte te scheppen.

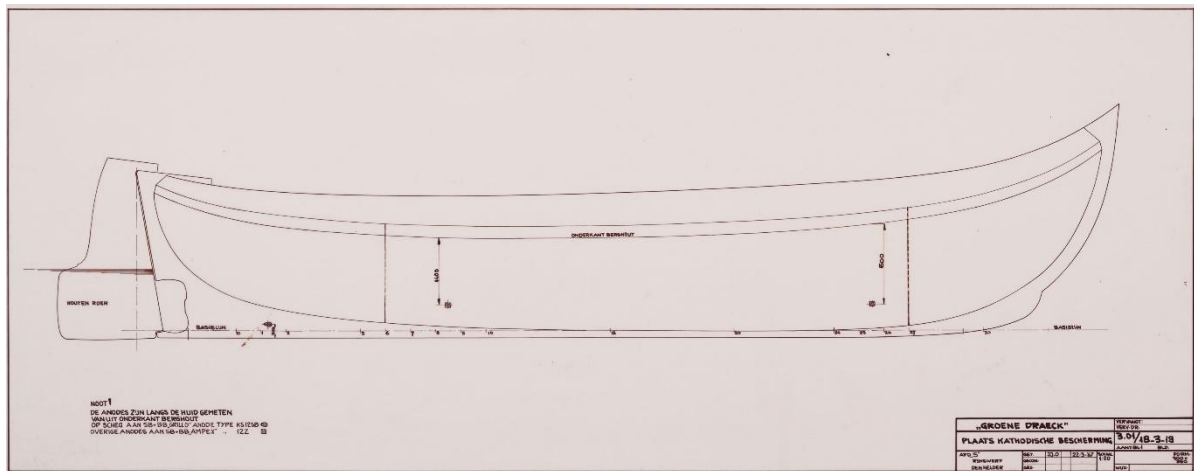
Moderne wedstrijdaken die voor discussie zorgen



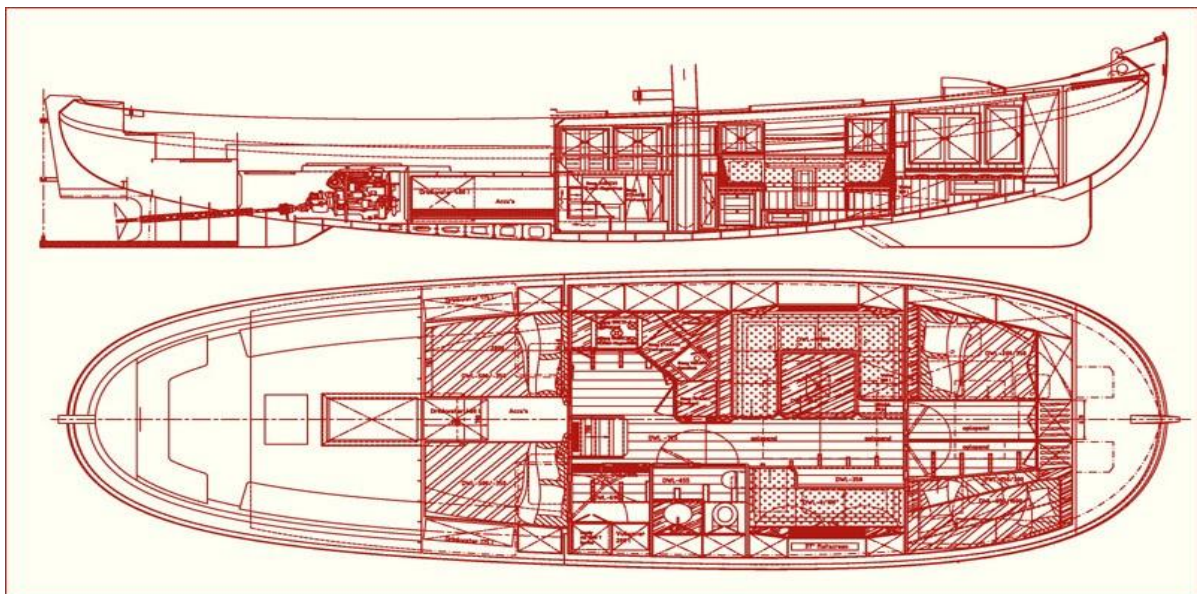
Links het zeilplan van 'De Groene Draeck', een typisch voorbeeld van een traditioneel laag en breed tuig, en rechts de wijze waarop bij Hoek Design in Edam 50 jaren later een moderne aak getuigd wordt. De mast bijna in het midden van het schip, met een smal, hoog grootzeil, de gaffel steil gepiekt en een brede fok die aansluit bij de deklin. Het moderne tuig is niet alleen effectiever (bij gelijk zeiloppervlak), maar komt in feite ook meer overeen met de tuigage van een vissersaak dan het kenmerkende boeiertuig van de grote 'Lemsteraakjachten'.

De moderne wedstrijdaken zoals die tegenwoordig vooral ondergebracht zijn in de V/VA-klasse, trekken zeker de aandacht door hun moderne uitstraling en opvallende zeilprestaties en dat, terwijl ze voor het grote publiek er uitzien als een 'gewone' platbodem. Dat is zeker een te waarderen prestatie van de grote ontwerpbureaus die dit voor elkaar hebben gekregen: Hoek Design Naval Architects B.V. in Edam, opgezet door André Hoek, vanaf 2014 met Seahorse Naval Architects van Martijn van Schaik en natuurlijk Van Oossanen Naval Architects in Wageningen, van Peter van Oossanen en Niels Moerke.

De behoudsorganisatie Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten (SSRP) voelde zich echter wat overvallen door de creativiteit van deze bureaus. Het leek alsof zij met hun ontwerpen en nieuwe schepen binnen de criteria bleven die de SSRP opgesteld had voor 'de' Lemsteraak, maar dat bleek achteraf toch niet echt het geval. Het ging vooral om het onderwaterschip. De doorlopende kielbalk ontbrak, het volume van het voorschip was verschoven naar het midden en vooral de loefbieter stak veel dieper dan de bedoeling van de SSRP was. Deze veranderingen waren echter wel essentieel voor de snelheid.



Lateraal beeld van 'De Groene Draeck'. Het onderwaterschip van dit aakjacht is door Arie de Boer traditioneel vormgegeven, zoals jarenlang vanzelfsprekend werd gevonden. Geheel volgens die traditie heeft het onderwaterschip voor de mast veel volume. Het maakt een flink gat in het water dat geleidelijk, meer naar achteren weer wordt opgevuld. Die veronderstelde stroomlijnform uit vorige eeuwen is al zo'n 40 jaar geleden bij sleepproeven en in computersimulaties overtuigend weerlegd. Een dergelijke aak vaart sneller, als het volume onder water meer naar het midden van het schip wordt verlegd. De moderne wedstrijdaken zijn daarom volgens die bevindingen vormgegeven, maar wijken daarmee natuurlijk wel af van de traditionele vormen.



Lengtedoorsnede en inrichtingsplan van een moderne Chris Beuker aak (ontwerp Martijn van Schaik): de Iduna (GR 4) uit 2009. Goed te zien is de geveegde lijn van het onderwaterschip, waarbij het diepste punt onder de mast ligt, die relatief ver naar achteren staat. De vingerlingen voor het roer zijn verticaal geplaatst, wat het roer effectief maakt en door de iets scheve stand van de achtersteven leidt tot een balansroer, waarbij een deel van het roer voor de roeras draait, wat de effectiviteit van het roerblad zeer bevordert.



Hindeloopen, 2025. De eerste aak die Iege Blom bouwde, was een aakje van 10 meter, de 'Douniege Moen' voor Frans Verhage uit Amsterdam. De naam is een combinatie van de namen van skûtsjeschipper Douwe (Tjerkstra), bij wie Verhage had leren zeilen, met 'moen' als afkorting van Hamoen, een collega van Verhage uit Groningen, en 'Iege', de bouwer van het aakje. Dit scheepje werd in 1968 afgeleverd en was voor die tijd vanzelfsprekend van een roef voorzien. Op dit moment vaart Eppie Blom met het aakje dat een refit heeft ondergaan en nu vorm gegeven is als 'visserman', dus zonder roef. De invloed van de LE 6 op het ontwerp van Ieges eerste aak is ook duidelijk zichtbaar. Opmerkelijk is, dat het aakje bij de refit voorzien is van een rvs-roer. (foto: DH)



Hindeloopen, 2007. De 'Douniege Moen' nog als roefschepje.

Originele visaken uit De Lemmer als uitgangspunt voor Blom

Iege Blom had als visser in Hindeloopen al vroeg oog voor de lijnen van de visaken die de vissers in De Lemmer gebruikten. Zijn aak HI 8 was de LE 28, de 'Eersteling', die in 1900 door Pier de Boer gebouwd werd. Die eerste ijzeren aak van De Boer was nog niet perfect. Het bleek moeilijk te zijn het berghout mooi om de romp te krijgen bij een geklonken schip. De zeeg was wat overdreven en Pier had uit onzekerheid over de sterkte van het nieuwe 'staalijs' gekozen voor een te zware plaatdikte. De basis voor de scheepsbouwer-in-spé werd echter duidelijk gelegd met de visaak uit De Lemmer. Zijn inspiratiebronnen LE 39 en LE 6 leidden tot een meer harmonisch gevormd model dat aan de basis werd voor de Blomaken die zouden volgen.

Grote boeieraken zorgen voor verwarring bij de naamgeving

Er bestond in de Lage Landen een lange traditie van zeilen "voor het plezier", waarmee vooral de maatschappelijke elite zich onledig hield. Daarbij werd in de loop der jaren de voorkeur gegeven aan boeierachtige speeljachten. In Friesland was in de 19^e eeuw de (Friese) boeier bij uitstek het scheepstype dat door de maatschappelijke bovenlaag gebruikt werd om mee te pronken. Om te zien en

gezien te worden en voor deelname aan plaatselijke hardzeilerijen. Die werden in Friesland georganiseerd door kasteleins tijdens dorpsfeesten, door gemeentebesturen en door zeilverenigingen. In de regionale kranten werd bekendheid gegeven aan de hardzeilerij. De deelnemers konden zich inschrijven voor wedstrijden tussen diverse soorten schepen. Beurt- en vrachtschepen, grote visaken, kleine visaken, sprietboten van 4 meter, schouwen en ook plezierjachten als boeiers, Friese jachten en centerboards. Veel wedstrijden werden gehouden op het binnenwater, maar met regelmaat waren er ook hardzeilerijen op de Zuiderzee voor Lemmer, een enkele keer voor Stavoren, vaker voor Hindeloopen, Workum of Harlingen.

Heel bekend op de Zuiderzee waren de wedstrijden die georganiseerd werden vanuit Amsterdam, door de Koninklijke Zeil- en Roei- Vereniging en door de zeilvereniging Het IJ. Dat waren in de eerste plaats wedstrijden voor relatief grote boeiers en scherpe jachten die voldoende zeewaardig waren voor de Zuiderzee. Voor de vissers uit Lemmer werden deze wedstrijden interessant, toen er ook vissersschepen aan mochten deelnemen.



Amsterdam, 1725. Zeilwedstrijd op het IJ. (Schilderij van Adam Silo) met speeljachten, waaronder vooraan een overnaadse Hollandse boeier met korte gaffel. Zo kort, dat deze boeiers bijna torentuigen hadden, vergelijkbaar met de moderne torentuigen met 'gaffeltje' bij de modernste 'oceanracers'. De gebogen, relatief lange gaffel kwam pas in de 19^e eeuw in zwang. (Bron: Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

De Friese boeier als speeljacht voor de elite had een goede uitstraling van luxe en aanzien, maar de vaarkwaliteiten van deze kleine boeiers beperkten zich tot het binnenwater. Deze schepen waren met hun grote breedte en geringe zeeg ongeschikt voor het ruwere water van de Zuiderzee of de Zeeuwse stromen. Op de Zuiderzee en de Zeeuwse wateren waren bij watersporters echter ook grote, meer zeewaardige boeiers in gebruik, waarvan een aantal ook gebouwd was op Friese werven als Van der Zee in Joure en Lantinga in IJlst. In het begin van de 20^e eeuw werden dergelijke schepen ook in staalijzer gebouwd. Het waren directe voorlopers van de grote pleziervaartuigen die na de Tweede Wereldoorlog Lemsteraak werden genoemd. Voor de oorlog was die benaming nog niet gebruikelijk. De grote aakachtige plezierjachten werden gewoon ‘boeier’ of ‘zeiljacht’ genoemd, soms ‘boeieraak’ en later een enkele keer ‘Lemster jacht’.



*Boeierjacht 'De Trekvogel', als 'jacht' gebouwd bij de Gebr. De Boer in De Lemmer in 1916. Dergelijke boeierachtige schepen werden bij De Boer **nooit** 'Lemsteraakjacht' genoemd.*

Deze boeieraken boden voor de vermogende eigenaren de ruimte en het comfort dat zij wensten, terwijl deze schepen voldoende zeewaardig waren voor de Zuiderzee. Ze werden primair ontworpen als comfortabel toerjacht en niet als wedstrijdschip. Ze werden ontworpen in een luxe uitvoering, als een jacht met flinke afmetingen, voorzien van een roef met verschillende hutten en voldoende technische voorzieningen aan boord om de eigenaar en z'n gasten een aangenaam verblijf aan boord te garanderen. Die overwegingen golden zeker voor de zeilers uit Rotterdam en Amsterdam. Hun vaargebieden waren vooral de

Zuiderzee, de grote rivieren en de Zeeuwse stromen. Juist deze watersporters waren geïnteresseerd in zeewaardige boeiers.

De Groene Draeck

In 1956 werd de kroonprinses HKH Beatrix achttien jaar oud. Ze kreeg ‘van het Nederlandse volk’ een ‘Lemsteraak’ die Arie de Boer uit De Lemmer ontwierp en die gebouwd werd bij G. de Vries Lentsch in Amsterdam. Na anderhalf jaar was het jacht vaarklaar. Bij de overdracht van de aak aanvaardde prinses Beatrix de functie van ‘Beschermvrouwe van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten’. Dat prinses Beatrix voor een Lemsteraak koos als favoriet Nederlands jacht had natuurlijk een positieve uitwerking binnen de wereld van watersporters die in staat waren een dergelijk jacht te laten bouwen. De Groene Draeck werd zelfs de norm bij de SSRP om te bepalen of een dergelijk jacht wel of niet een Lemsteraak mocht worden genoemd.

In 1956 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 ‘staalijsen oefenvaarttuig 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 boieraak 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.” Door de Groene Draeck die qua vormgeving overeenkomt met de grote boeieraken van voor de oorlog een Lemsteraak te noemen en vervolgens te zeggen dat de vorm van deze grote plezierjachten overeenstemmen met die van de veel kleinere visaken uit De Lemmer, die nooit Lemsteraak werden genoemd, ontstond er een ongemakkelijke situatie die tot op de dag van vandaag tot discussie leidt.

Moderne wedstrijdkaken zorgen voor fundamentele discussie

Iets grotere plezierjachten werden tot omstreeks 1980 bijna vanzelfsprekend voorzien van een kajuit. Ze werden gebruikt om toertochten te maken en de kajuit zorgde voor een comfortabel en droog schip. Zeegaande jachten waren zelfs geheel gedekt, om te voorkomen dat overkomend water in het jacht kon doordringen. Bij de platbodemjachten veranderde dat door een beweging van ‘terug naar de oorsprong’. Veel voormalige werkscheepjes waren vanaf 1960 omgebouwd tot plezierjacht en voorzien van een roef, maar iedereen zag ook wel dat de oorspronkelijk halfgedekte scheepjes niet alleen prettiger zeilden met die ruime, diepe kuipen, maar ook mooier waren. Bij restauraties van die schepen werden de kajuiten daarom vaak weer verwijderd. Bij de voormalige vissersschepen van de Zuiderzee werd dat de vissermanuitvoering genoemd.



Aak ontworpen door Hoek Design Naval Architects te Edam met het moderne onderwaterschip dat bij nadere beschouwing voor de SSRP onvoldoende overeenkomt met de gestelde criteria voor een Lemsteraak. (Foto: DH)

Juist die Lemsteraakjachten als visserman leenden zich voor de ontwikkeling van grote, snelle wedstrijdkaken. Die schepen (voor de V/VA klasse) werden

ontworpen op basis van de nieuwste inzichten op gebied van weerstand, stroomlijn en effectiviteit van de tuigage die mogelijk waren bij het traditionele aakmodel. Het knappe was, dat de ontwerpbureaus die zich hiermee bezighielden erin slaagden de uiterlijke verschijningsvorm van de aak voor een leek vrijwel ongewijzigd te laten. De verschillen zitten in details bij de tuigage en vooral in de vormgeving onder water.

Bij de SSRP vond men deze veranderingen te zeer afwijken van de criteria die zij had opgesteld m.b.t. de vorm van een Lemsteraak, waarbij de Groene Draeck model had gestaan. Bijvoorbeeld vanwege de verdiepte loefbieter, het ontbreken van een doorlopende lange kielbalk en het doen verschuiven van het volume onder water van het voorschip naar het midden van het schip, door het extreem geveegde voorschip.

Blomaken

In dat strijdgewoel of een rond jacht nu wel of niet een Lemsteraak mag worden genoemd, had Iege Blom een verstandige keuze gemaakt toen hij in 1957 scheepsbouwer werd in Hindeloopen. Hij baseerde de rompvorm van de eerste Blomaken op die van bestaande visaken uit de visserij bij De Lemmer. Aan dat uitgangspunt hebben ze bij Blom steeds vastgehouden, ook toen een jongere generatie het bedrijf overnam en voortzette. Daarbij konden ze zich natuurlijk niet afsluiten van de moderne ontwikkelingen in de wereld van akenontwerpers. De modernste aken werden immers ook op hun werf gebouwd. Ook Dirk Blom ging natuurlijk mee in de ontwikkeling van grotere en snellere aken, maar hij bleef tegelijkertijd ‘princiepelijk’. Een Blomaak uit Hindeloopen week in essentie niet af van de visaak uit De Lemmer.



6. Moderne ‘ijzerbouw’ van casco’s

De Zuiderzeevervisserij langs de Hollandse kust bestaat al eeuwenlang. Niet voor niets had Enkhuizen vanaf het jaar 1361 drie haringen in het stadswapen. De Zuiderzeevervisserij zoals wij die kennen, is van veel recenter datum. Die stamt uit de 19e eeuw. Ook die werd gedomineerd door vissers van de Hollandse kust. Uit havens als Durgerdam, Marken, Volendam en Enkhuizen. Het vissersschip dat zij gebruikten was de Zuiderzeebotter. De Volendammers hadden ook nog de kwak, een botter die een paar meter langer was.

In de zuidelijke Kom van de Zuiderzee werd met honderden botters gevist. Mede door de bijzonder fraaie vormgeving van dat schip, stond de Zuiderzeevervisserij ongeveer gelijk aan haringvissen met een botter en een kuilnet. Vooral langs de oostwal werden ook andere vissersschepen gebruikt, zoals de schokker, de bons, de pluut en de Kuunder schuit. In de 20e eeuw kwam daar de Vollenhoofse bol bij. Die schepen zijn echter op een paar exemplaren na verdwenen en vergeten. Als jacht hebben de schokker en de Vollenhoofse bol later wel een comeback gemaakt. Aan het einde van de 19e eeuw kwam de Zuiderzeevervisserij op bij De Lemmer aan de Friese zuidkust. Dat was vooral te danken aan twee Lemster vishandelaren: Johannes Sterk en Poppe de Rook. Zij verwerkten vis van onder meer Durgerdammer vissers en dachten, waarom vangen we die haring niet zelf? Vooral omdat er vanaf die tijd afzetmogelijkheden ontstonden dankzij de aanleg van spoorwegen door Europa. Nadat Poppe de Rook en diens zwager, de Lemster handelaar Jan Pen, een nieuw type net hadden ontwikkeld, staand want voor ondiep water, namen deze handelaren het initiatief om binnenvissers en werkloos geworden veenarbeiders uit Lemsterland met deze netten te laten vissen op haring en op ansjovis. Deze nieuwe vissers konden zo nodig een schip huren van hun opdrachtgevers.

Die schepen werden in Friesland gemaakt. De visaakjes voor het binnenwater werden in een zeewaardiger versie, wat groter en met meer zeeg, gebouwd voor deze visserij op zee. Aanvankelijk van hout, maar vanaf rond 1900 van ijzer. Deze grotere visaken werden aanvankelijk alleen door Lemster vissers gebruikt. Al spoedig kregen ze een heel goede naam. De visaken waren iets kleiner dan een botter, niet 13 meter maar ruim 11 meter. De ruimte aan boord was dankzij de ijzerbouw echter vergelijkbaar en de aken zeilden niet alleen gemakkelijker, maar ook zeker zo snel. Deze visaken maakten daarmee naam. Iedereen wist dat Lemster vissers met visaken effectief visten en ’s zomers met die aken ook nog eens wedstrijden op de Zuiderzee wisten te winnen van botters. Het leek wel of alle vissers in De Lemmer visten met zo’n ijzeren visaak, maar niets is minder waar. Dat was alleen maar beeldvorming. De meeste Lemster vissers gebruikten

een ander soort vissersschip. Van roeiboort en punter tot botter. De botter had niet alleen zijn bekendheid verdiend vanwege de mooie vorm, maar ook door de grote aantallen. Anders dan van de botter, zijn er van de ijzeren visaak geen honderden gebouwd, maar slechts tientallen. Vier bij Auke van der Zee in Joure, twee bij Jelle Croles in IJlst, vijf bij Jan Bos in Echtenerbrug en ruim twintig bij De Boer in De Lemmer, waaronder na 1900 nog vier houten. Een zevental aken was voor vissers buiten De Lemmer. Dat alles in slechts vijftien jaren tijd, want na de Eerste Wereldoorlog was de nieuwbouw voor Lemster vissers voorbij. Toen werd besloten de Zuiderzee af te sluiten.

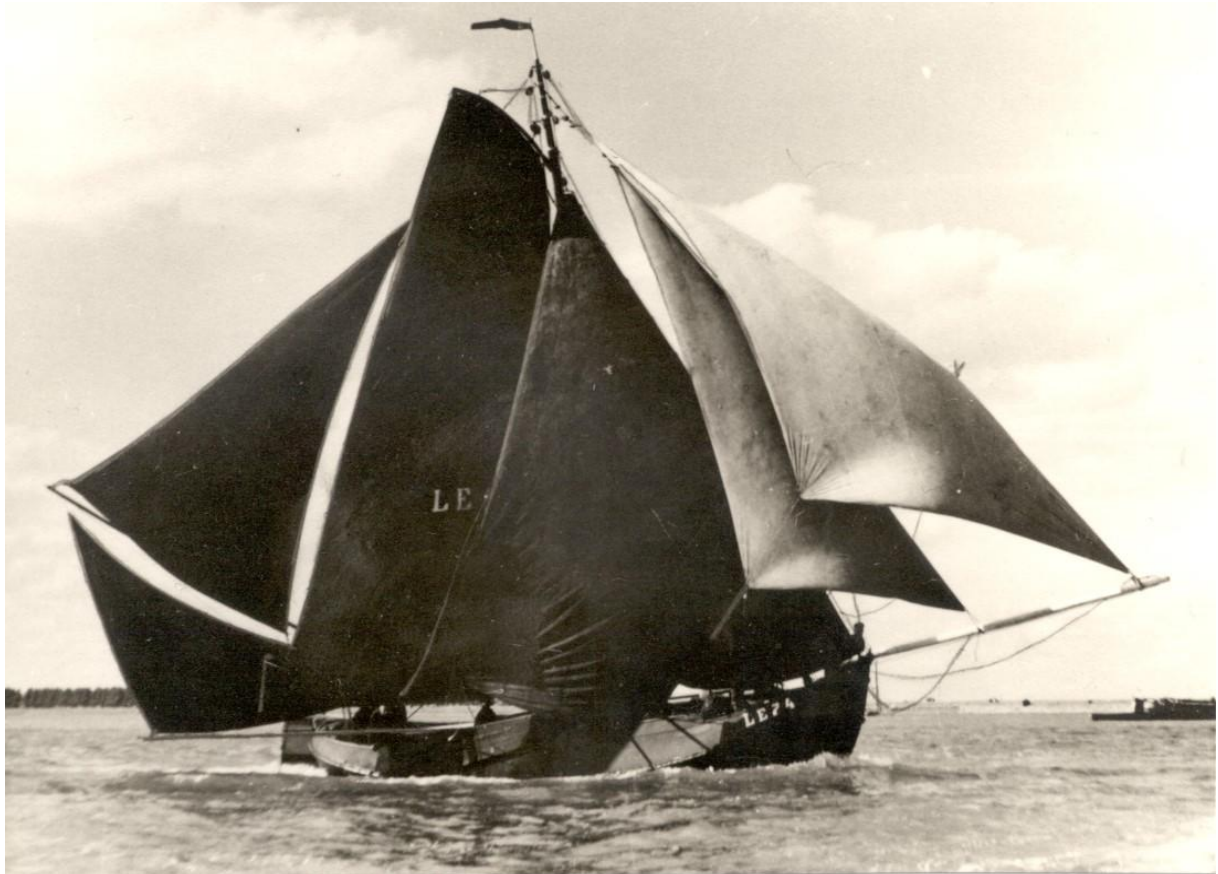


De ruim twintig visaken uit De Lemmer vormden daarmee een duidelijke minderheid op de Zuiderzee. Met zeer weinigen wisten de Lemster vissers echter hun thuishaven op de kaart te zetten alsof daar alleen maar met aken werd gevist, die de bidders als vissersschip naar de kroon zouden kunnen steken. In werkelijkheid was dit echter het werk van een illustere minderheid die de beeldvorming wist te beïnvloeden.

Simpel maar effectief

Zeilende werkschepen van honderd jaar geleden werden in de zomerperiode wel eens als wedstrijdschip uitgedost, zoals de Marker bidders en de visaken van de Lemster vissers, maar waren in hun standaard uitrusting natuurlijk niet bedoeld om de snelste te zijn, maar om effectief te zijn voor het werk dat ermee gedaan werd.

Vooraf de wedstrijden met Lemster visaken zijn bekend geworden, doordat deze ook na de Tweede Wereldoorlog nog even werden voortgezet in kleine bezetting en er toen vele foto's van deze schepen zijn gemaakt. Om tijdens de wedstrijd wel de snelste te zijn, werden deze aken volgehangen met zeilen en zeiltjes door een flinke bemanning die dat gecompliceerde tuig moest behandelen. Overstag gaan werd daarmee immers een hele opgave die veel coördinatie vereiste.



De LE 74 van Steven Visser uit 1899, getuigd met grootzeil, fok en kluiver, met toegevoegd een bezaan, een waterzeil en een vlieger. In 1959 ging deze aak over naar de recreatie. De familie Schreuder hield de aak decennia lang in originele staat. Recentelijk, in november 2022, kwam het schip te koop. Frans Schreuder jr. verkocht de aak aan Steven en Margje Visser uit De Lemmer, nazaten van de eerste eigenaar.

Standaard was een visaak echter eenvoudig getuigd en zoals de meeste zeilende werkschepen naar huidige begrippen ietwat 'ondertuigd'. Er kon best veel meer zeil op het schip staan, vinden pleziervaarders van tegenwoordig. Maar ja, die varen vooral bij mooi weer en niet met twee man en een jongen die alles nog moest leren. Als je de tuigplannen probeert te achterhalen van de Gebroeders De Boer in De Lemmer, dan vang je meestal bot. Ook over de lijnentekeningen wordt geheimzinnig gedaan. De werfboeken zijn te raadplegen bij het Fries Scheepvaart Museum in Sneek, maar de lijnenplannen die gebruikt werden bij de

bouw van de ijzeren aken zijn min of meer geheim. Die zijn er natuurlijk nog wel, maar zijn niet zonder meer beschikbaar. Hier interesseert mij vooral het zeilplan en daarvan is een tekening die gemaakt is door Hendrik de Boer, de ontwerper van de aken, opgenomen in het boekje 'Schepen die voorbijgaan', dat in 1927 werd uitgebracht door de ANWB en de KNWV.



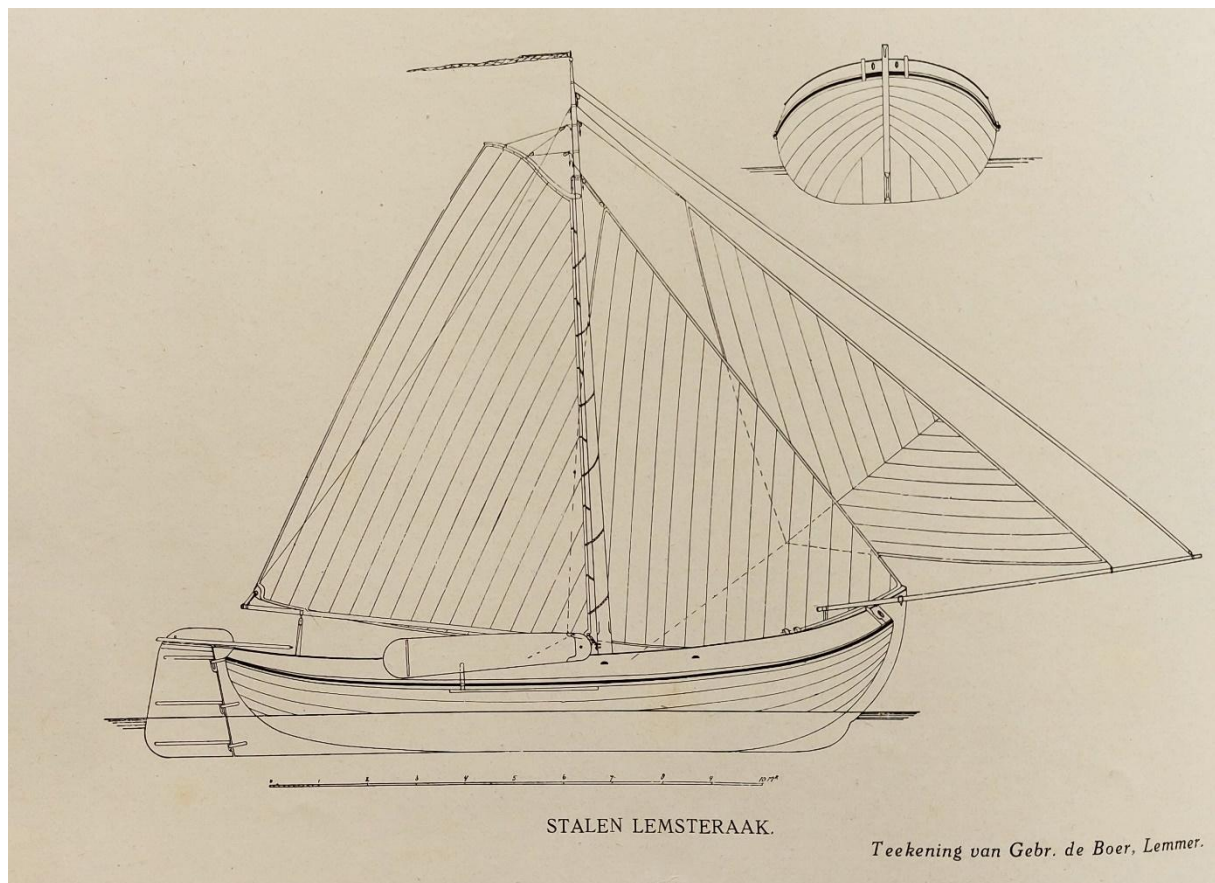
Op deze foto van de LE 50 is goed te zien dat de achtersteven van een visaak taps is. Niet vanwege de stroomlijn zoals bij de moderne wedstrijdaken, maar om effectief achteruit te kunnen varen. Het roer kan dankzij die achtersteven verder dan dwars draaien en wordt achteruit varend als roer weer effectief, waarbij op de zeilen gedeinsd wordt zonder het roer aan te raken. Achteruit varen was natuurlijk geen hobby van de vissers, maar een techniek om bijvoorbeeld het hoekwant naar binnen te halen in een beheerst tempo.



Workum, 2018. De visaak LE 8, gebouwd bij de gebr. De Boer, met een sterk geveegde kop. De waterlijn is veel smaller dan het berghout. (Foto: Dirk Huijzinga)



De Veenhoop, 2013. De LE 63 gebouwd door Auke van der Zee, met een stompe kop van ook nog eens slechts drie gangen. (Foto: Dirk Huijzinga)



Tekening overgenomen uit: Van Kampen, H. Kersken: 'Schepen die voorbijgaan'.(1927)

Hendrik de Boer voorzag de ijzeren visaak van een tuig dat opvalt door zijn functionele eenvoud. Het staat laag op de romp, waardoor het zeilpunt zo laag mogelijk blijft, wat de stabiliteit onder zeil ten goede komt. Bovendien is dat laag geplaatste tuig effectief, omdat er geen valse wind waait tussen het tuig en de romp. Een belangrijk nadeel daarvan is, dat de stuurman naar lij niets ziet, want het tuig zit hem in de weg. Dat is vooral in onze tijd bezwaarlijk, maar voor de vissers veel minder.

Het tuig is relatief klein, zeker als de kluiver buiten gebruik is. Er werd echter gevist van het vroege voorjaar tot diep in de herfst, onder alle omstandigheden. Reven is bewerkelijker dan bij weinig wind de grote kluiver erbij zetten. Ook opvallend is de lengte van de kluiverboom. Meer dan de halve lengte van de aak, dus ongeveer 6 meter. De kluiver steekt op zo'n lange boom ver naar voren, wat belangrijk is, want dan vangt die ook op ruime koersen nog wind. Het zelfde geldt voor de achterlijke stand van de mast. Staat de mast ver naar voren, dan vaart een schip bij wind die iets achterlijker dan dwars in komt, vooral op het grootzeil. De fok zit dan in de luwte van het grootzeil en doet nog maar weinig. Bij het zeilplan van de visaak blijven zowel de fok als de kluiver ook bij achterlijke wind hun werk doen.

De fok staat op de voorsteven en niet op een botteloef. De grootschoot loopt van de giek naar een korte ijzeren overloop op de bodem van de kuip, waar de stuurman staat. Ver naar achteren, om werkruimte in de kuip te hebben. Maar nooit op een overloop op het achterhuisje, want dat belemmert de vrije roeruitslag. De grootschoot liep over zo weinig mogelijk schijven, afhankelijk van de te verwachten windkracht, om zo weinig mogelijk touwwerk in de kuip te hebben.

Tenslotte valt aan de romp natuurlijk op dat er onder water bij de voorsteven een loefbieter is die deze naam nauwelijks verdient en dat het aangehangen roer niet voorzien is van een roerblad met een hak. Door deze compacte, afgeronde vormgeving loopt de schipper zo weinig mogelijk kans dat de netten onder water ergens aan het schip blijven hangen.

En ja, natuurlijk is er geen schroefraam met schroef getekend. Dit waren zeilschepen zonder hulpmotor, laat staan een volwaardige motorisering. Pas na de Eerste Wereldoorlog werden vissersschepen geleidelijk aan voorzien van een hulpmotor om bij tegenwind of windstilte de thuishaven te kunnen bereiken. Die motor mocht niet meer dan 20 pk. op de schroef leveren, om overbevissing te voorkomen. Vaak waren deze motoren niet voorzien van een keerkoppeling en kon er alleen vooruit mee worden gevaren. Pas in de zestiger jaren is die 20 pk-regel ingetrokken en konden de vissersschepen zwaarder gemotoriseerd worden. De pleziervaart was in die tijd al voorzien van zwaardere motoren en met de gevreesde overbevissing viel het wel mee, aangezien veel vissers hun bedrijf na de Tweede Wereldoorlog beëindigd hadden.

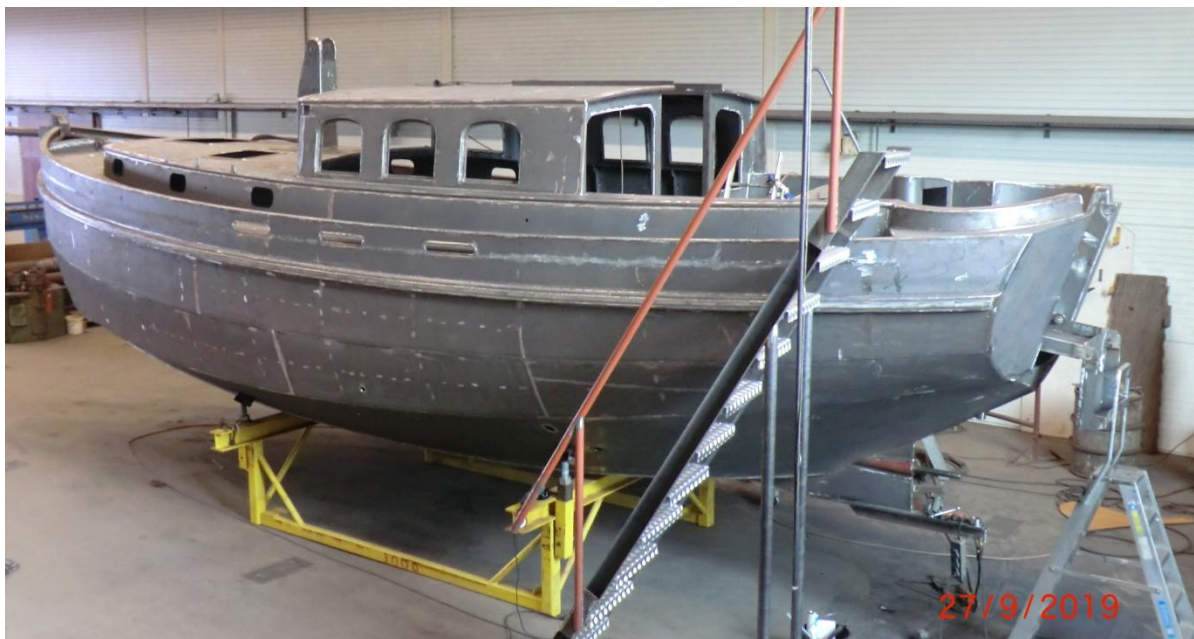
6.1 Niet alleen aken

Een scheepswerf die stalen werkschepen en jachten bouwt op een moderne wijze, beperkt zich natuurlijk niet tot de bouw van één model: de Lemsteraak. Blomaken, maar ook aken die anderen hebben ontworpen. Daar is de werf natuurlijk wel bekend om geworden bij de liefhebbers van platbodempjachten, maar het is niet slim om de bouw van andere schepen en jachten uit te sluiten. Ook het bouw materiaal beperkt zich al lang niet meer tot staal. Blom bouwt ook in aluminium en kan goed overweg met RVS.

Als een der eersten in Nederland zagen ze bij de scheepswerf Blom kansen om de computer te gebruiken bij de scheepsbouw. Tegenwoordig worden schepen en jachten niet meer ontworpen aan de tekentafel, maar met speciale software voor het ontwerpen van jachten en schepen op de PC. Die zelfde digitale aanpak maakte het ook mogelijk om de computer te laten berekenen hoe de platen

gesneden moesten worden en vervolgens kon dat bijvoorbeeld met een computergestuurde plasmasnijder ook keurig netjes ter plekke uitgevoerd worden, mooier dan in de ambachtelijke scheepsbouw van voorheen ooit mogelijk was. Op deze wijze konden hele snijpakketten gemaakt worden voor ieder ontwerp dat in de computer ingevoerd werd en kon zo aan derden, andere jachtwerven, een kant en klaar pakket geleverd worden. Het bouwen van casco's werd een specialisme dat door Blom gefaciliteerd werd met het leveren van snijpakketten en desgewenst ook voorzien van voorgevormde onderdelen. De werf beschikte over een wals om platen uit zo'n bouwpakket keurig in de gewenste vorm te krijgen met een kwaliteit die met de hydraulische persen van voorheen niet mogelijk was. Jaap Blom had bij Skipshelling Blom bovendien in overleg met zijn neven Iege en Eppie (naast medewerkers als Jacob Jongstra) zelf gereedschap ontworpen om lastige onderdelen van een scheepsromp zoals waaierstevens en gebogen berghouten, met heel bijzondere walsen fraaier en sneller te vormen dan normaal mogelijk was. Met zoveel techniek 'aan boord' ontstond er voor de werf een nieuwe markt: het leveren van snijpakketten en bouwpakketten van casco's aan derden.

Maar natuurlijk hield Blom ook vast aan eigen ontwerpen. Niet alleen van Lemsteraken in vele formaten, maar ook van kleine jachtjes als een Fries boatsje van zo'n vier meter, een tjotter van vijf meter, een Staverse jol van zes meter. Of een knikspantvlet dat zowel afgeleverd kan worden als werkboot voor de visserij als voor de recreatie, ook weer in diverse formaten. Naast vletten levert Blom kotters voor de visserij of met dezelfde romp afgebouwd voor de recreatie, weer in diverse afmetingen. En er worden scherpe jachten gebouwd, zoals de Noordkapers van de bekende ontwerper Martin Bekebrede uit Workum. (Martin Bekebrede Yacht Design).





Het casco van een Noordkaper 35, ontwerp Martin Bekebrede Yacht Design, in aanbouw bij scheepswerf Blom.

Maar natuurlijk bouwen ze bij Blom niet alleen maar zeiljachten. Ook casco's van motorjachten worden desgewenst 'vaarklaar' afgeleverd. Zoals bijvoorbeeld een Sturiëryacht of een Dutchman 52 voor de Koninklijke Jachtwerf Volharding in Stavoren. De werf waar Douwe Roosjen uit Hindeloopen in 1860 werfbaas werd en die in 1918 gekocht werd door Auke van der Werff uit Wartena. Diens zoon Anton van der Werff bracht in 1970 de succesvolle Staverse kotter op de markt. Jacob Jongstra die in 1999 bij de Skipshelling Blom kwam, begon in 1970 als onervaren metaalbewerker bij de Volharding en stapte in 1999 als volleerd scheepsbouwer over naar Skipshelling Blom.

Die kotterwerf Volharding was nog onder leiding van Anton van der Werff verplaatst van de oude locatie aan het Hellingpad in Stavoren naar een nieuwe werf aan de Kooijweg, aan de overkant van de Spoorhaven. Daar ging Antons zoon Auke de Sturiërs bouwen die in de loop der jaren steeds groter en luxueuzer werden. Aanvankelijk bouwde de Volharding de casco's zelf, op basis van een snijpakket van Blom, maar na verloop van tijd bleek, alles afwegende, dat het verstandig kan zijn om het casco geheel te laten maken bij een gespecialiseerde cascobouwer, zoals opnieuw bij Blom in Hindeloopen.

Het model 'Dutchman 52' is in jachtkringen goed ontvangen. Het werd in 2017 uitgeroepen tot 'European Power Boat of the Year.' Het ontwerp is gemaakt bij Langenberg Design op basis van ideeën van de directeur van de Volharding, Auke van der Werff. Zijn kotters liggen zeker ook goed in de markt bij ouder wordende zeilers die over willen stappen op een motorjacht, om zo gemakkelijker en comfortabeler te kunnen varen dan met een zeiljacht.



Cascobouw voor derden: een Dutchmanjacht voor de Koninklijke Jachtwerf Volharding in Stavoren. (Uit: Fotoboek pensionering Jacob Jongstra)



Het casco wordt afgeleverd in Stavoren en bij de Koninklijke Jachtwerf Volharding afgewerkt, betimmerd en uitgerust. (Foto's: boven: Dirk Huizinga en onder: Van der Werff)



Een stalen rondspantvlet van bijna 7 meter, naar eigen ontwerp Blom.



Een Staverse jol in vissermanuitvoering, ook naar eigen ontwerp. (Foto: Blom)



*Aluminium **Fries jacht**, het 'Seavijffen', casco gebouwd in 1988. L. 5.25 m. Br. 2.35 m.*



Het aluminium casco is bij de afwerking en betimmering bijzonder fraai in de verf gezet.



***Blomtjotter in aanbouw.** Het casco wordt over een stalen mal gemaakt. Door de ronde vorm is het daarna stijf genoeg en heeft geen spanten nodig, wat lichter is en het onderhoud vereenvoudigt.*





De Blom tjoetter onder zeil. Lengte 4.85 m. en 1.90 meter breed, gebouwd zonder spanten.

Knikspantvletten in diverse afmetingen en uitvoeringen

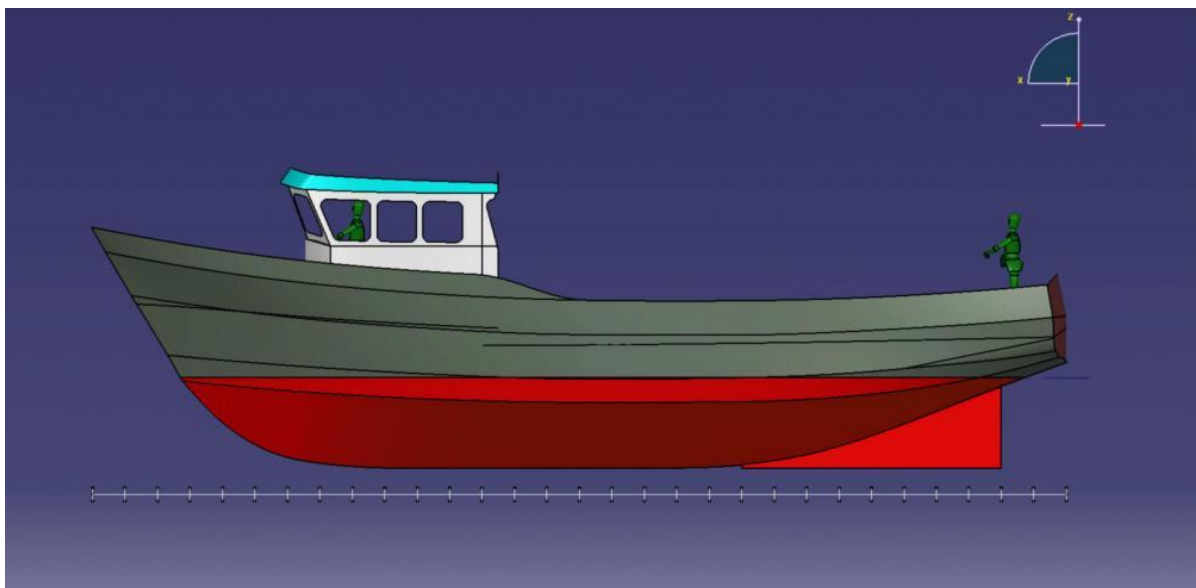
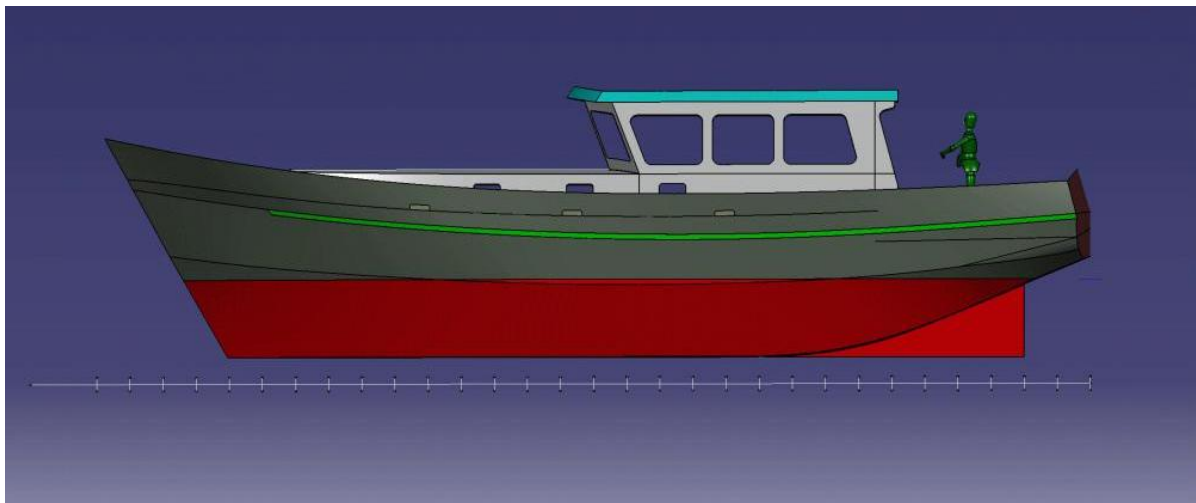


Een knikspantvlet, leverbaar in diverse formaten en soorten van afbouw/ afwerking.





Stalen kotters in diverse lengtes en voor diverse bestemmingen, als werkschip of plezierjacht.





Viskotter voor het IJsselmeer



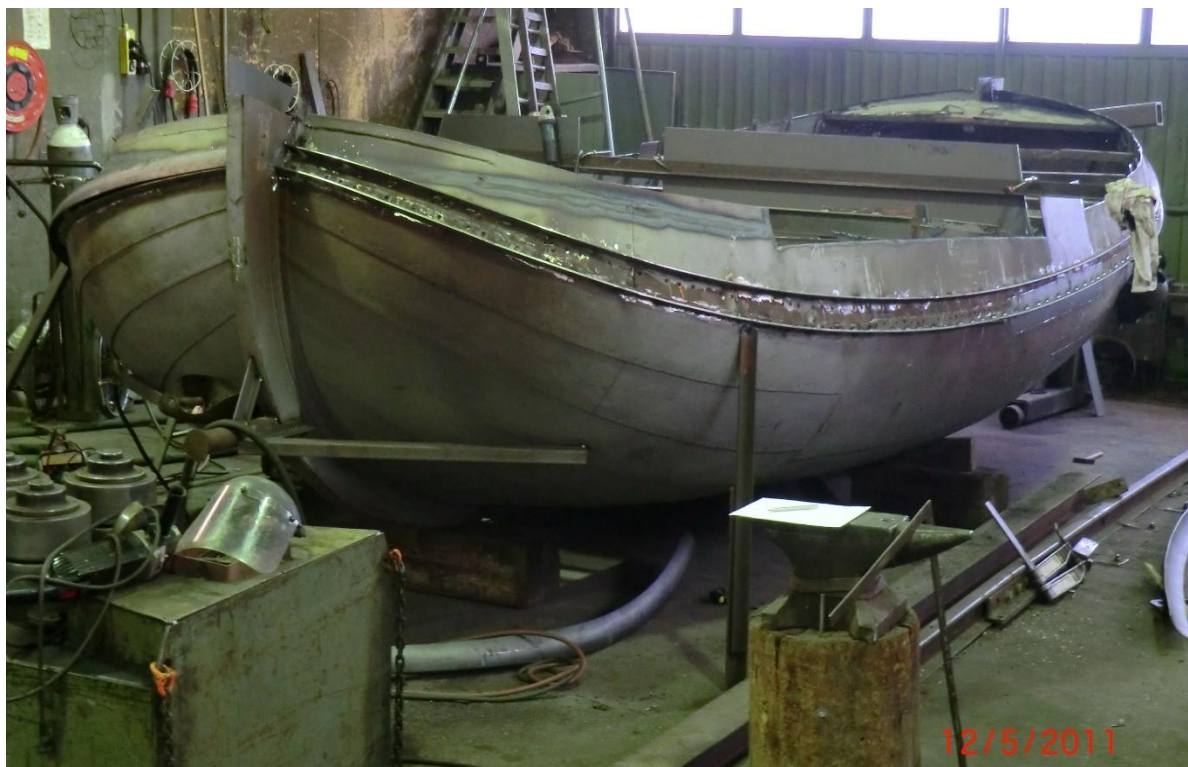
Behalve casco's van stalen en aluminium jachten en stalen blomaken bouwt Skipshelling Blom ook kottertjes voor de visserij.

Ook restauratie van oude ijzeren schepen

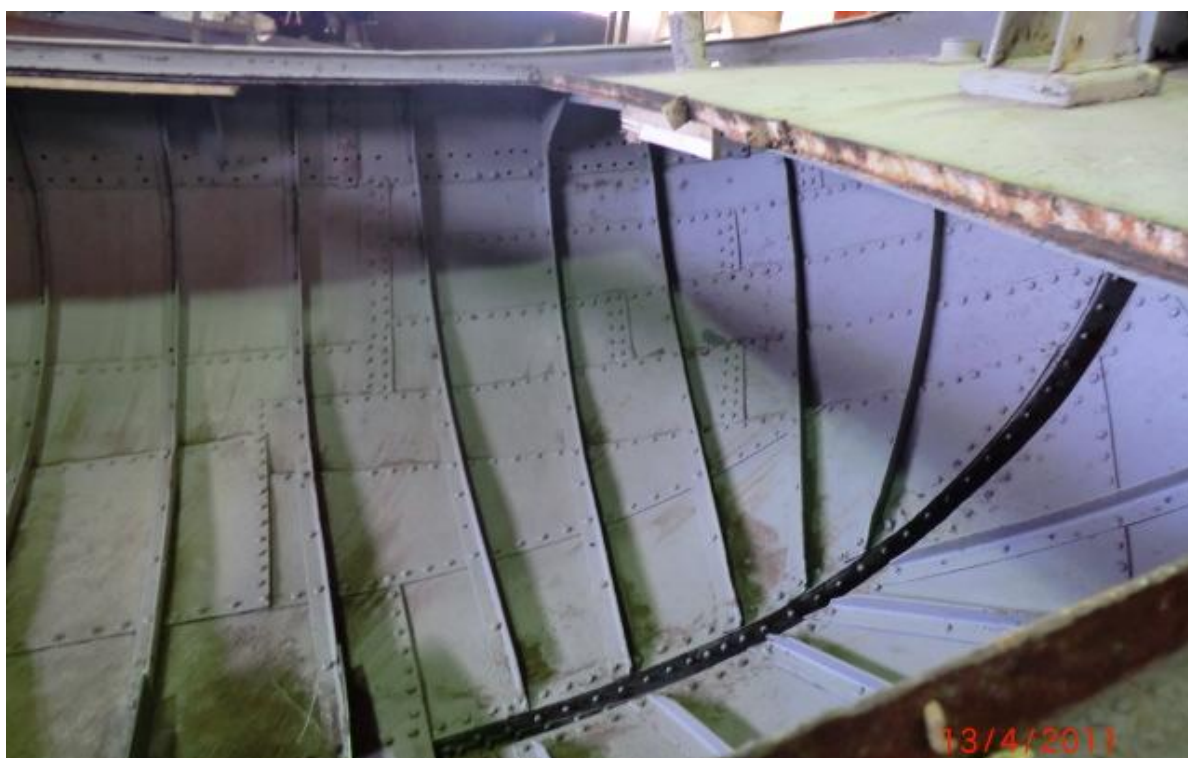


Twee visaakjes van de fam. Stuiver voor het binnenwater bij Gorredijk, omstreeks 1930. De voorste is in 1913 gebouwd door de Gebr. Roorda aan het Moleneind langs de Drachtstervaart. Het lijkt wel een mini-skûtsje. De achterste is een echte visaak en gebouwd in 1924 door Jan Oebeles van der Werff van het Buitenstvallaat, de eerste sluis in de Drachtster vaart. De achterste is gerestaureerd door Simon van der Meulen in Wartena, de voorste door scheepswerf Blom in 2011.





De berghouten werden in de tijd van geklonken schepen als open U-vorm gemaakt, die later opgevuld werd met hout en/ of Portland cement. Holle vormen kan je niet klinken.



Bij een restauratie is mooi te zien hoe scheepsbouwers toen schepen nog geklonken werden, de verbinden construeerden.



Het visaakje dat de Gebr. Roorda uit Drachten bouwden voor de vissersfamilie Stuiver uit Gorredijk, is in 2011 geheel opgeknapt en weer in de vaart.



Deze aakjes werden gebouwd voor de visserij op het binnenwater. Vaak ook als onderkomen voor de visser die daarnaast nog een 'boatsje' gebruikte om de fuiken te lichten. Het visaakje was voorzien van een bun waar de gevangen vis levend in bewaard werd. Veel visaakjes hadden een opklapbaar voordek waar de visser een onderkomen had.



De Lemsteraak LE 6 als kajuitjacht (Foto: collectie René Zwaan, Stavoren)

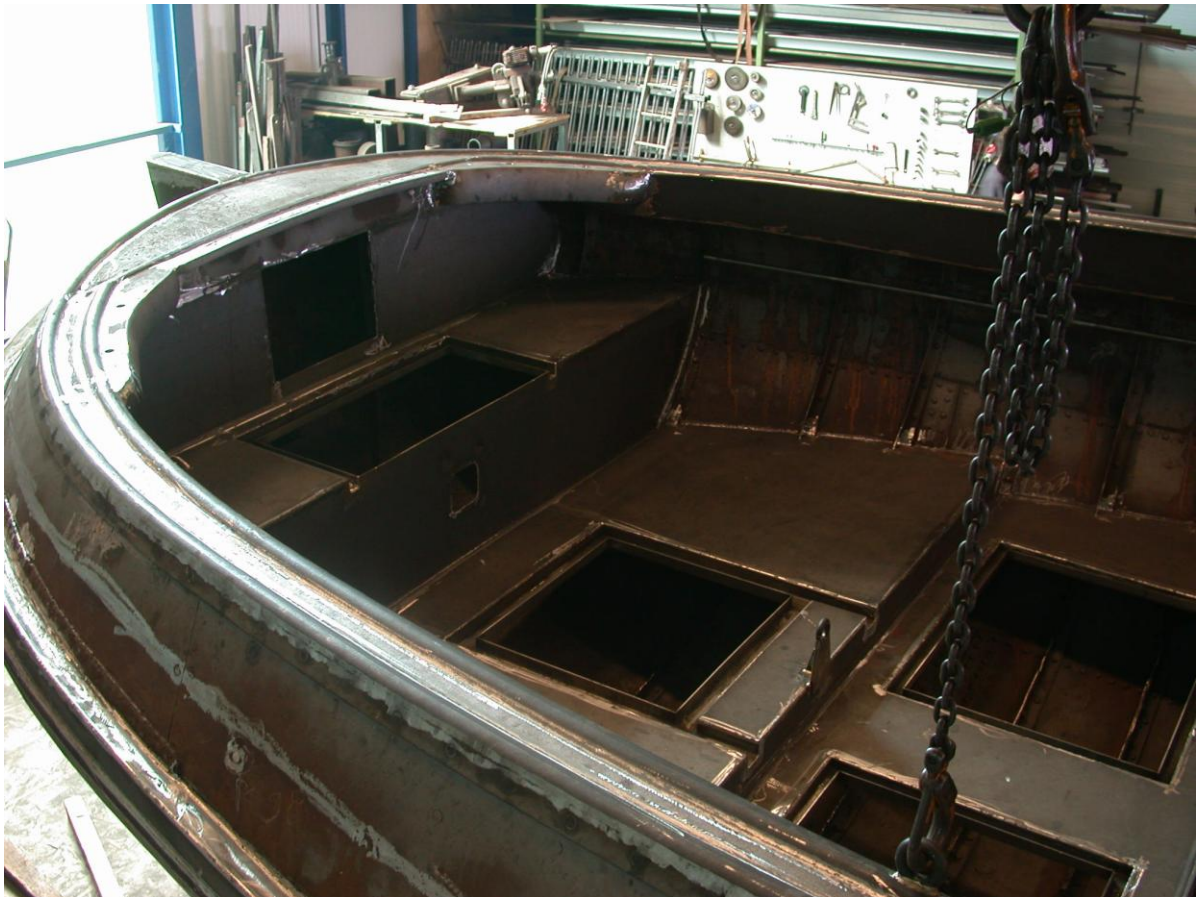




Hindeloopen, 2013. Sipsbelling Blom. Refit van de LE 6 (Foto's: Blom)



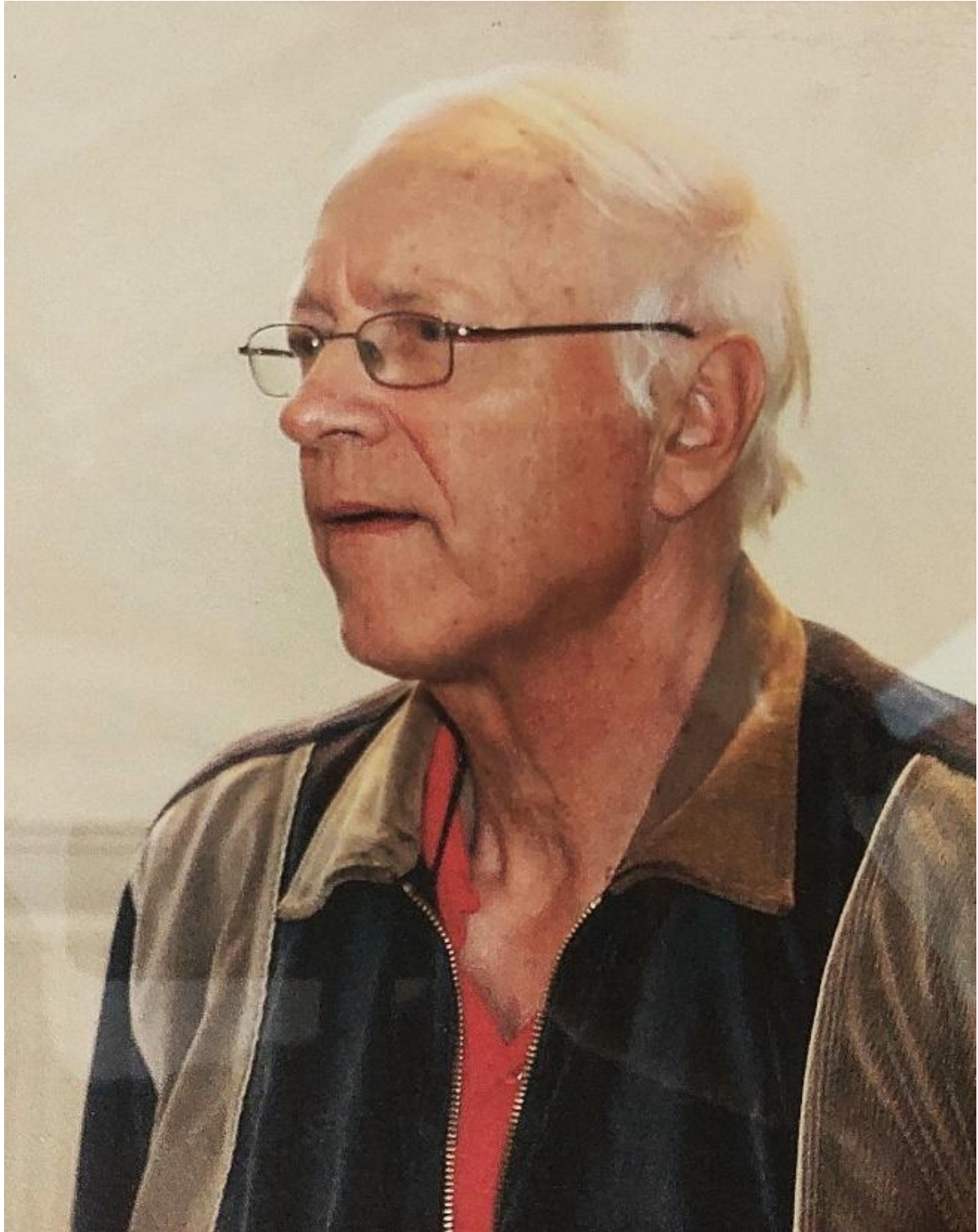
Na herstel van de romp is een nieuw dek aangebracht en wordt de kuip ingericht.



Na herstel van het casco gaat de LE 6 naar de jachtschilder en de scheepsbetimmering.



De bij Blom gerestaureerde LE 6 met André Sterk aan het roer in de voormalige zeesluis van Workum tijdens visserijdagen in de oktobermaand. (Foto: DH)



Dirk Blom Sr. Geboren in 1943 te Hindeloopen. Hij ging na een jaar TU Delft, waar hij lijnentekeningen van schepen en jachten leerde lezen en maken, in 1962 bij zijn vader Iege Blom aan de slag op de Skipshelling I. Blom aan de Nieuwe Weide 21. In 1966 vormden Iege en Dirk een Vennootschap Onder Firma. Dirk werd op de werf de man van de scheepsontwerpen en dertig jaren later van de introductie van digitalisering en computerondersteuning bij deze jachtbouw. Toen in 1967 de nieuwe loods klaar was, trad ook zijn jongere broer Jaap toe tot de firma. In 1981 namen beide broers het bedrijf over.

7. Veilig en eenvoudig aakzeilen

Platbodems hebben te weinig schip diep in het water om weerstand te bieden tegen verlijeren. Voor iemand die met een platbodemjachtje solo zeilt, is het zelfs bijna onmogelijk bij hardere wind zonder hulp vanaf de kant aan te leggen aan de hoge wal. Die uitdaging doet zich natuurlijk niet voor aan de lage wal. Daar kom je ‘vanzelf’ terecht, maar wie wil er nu aan lagerwal liggen bij harde wind?

Het is dus de vraag hoe je een platbodemjacht onder controle houdt, als je op de motor varende aan wilt leggen aan een hoge wal, terwijl Aeolus z'n best doet het schip naar lagerwal te blazen. Voorzichtig met de kop schuin naar de kant, waarop de bemanning op dat ene goede momentje op de wal springt en een lijn vastzet, is in theorie gemakkelijker dan in de praktijk. Zeker ook door de vorm van platbodems met een hoge kop en naar binnenvallende boeisel. Bij echt grote (platbodem)jachten geldt overigens het zelfde als bij de chartervaart: nooit van het schip op de kant springen. Daar komen ongelukken van. Beter is met het schip langzaam langs een bolder op de kade te varen, waarbij een bemanningslid een lijn met een flinke lus vanaf het schip om die bolder legt. Die landvast moet dan reeds vastzitten aan de voorste bolder of aan een middenbolder van het schip. De schipper vaart langzaam door en vervolgens krijgt hij het schip prima onder controle als de tros als spring strak komt te staan. Eén stevige lijn en een draaiende motor in de vooruit zorgt dat het schip keurig stil langs de kant ligt en de landvasten voor en achter in alle rust vastgezet kunnen worden. Wie alleen vaart, kan met deze techniek met ‘de middenbolder’ gemakkelijk aanleggen en ook door sluizen komen, als hij vanaf het helmhout aan BB en aan SB zo'n spring paraat heeft, met een flinke lus en een grote karabijnhaak (naar keuze te gebruiken bij verschillende bevestigingspunten) om vast te leggen aan de kant. In sluizen is alleen een spring onvoldoende bij een groot verval, maar van het binnenwater naar het IJsselmeer gaar het meestal slechts om enkele decimeters.

Nu het vaak druk is op het water en er weinig ruimte is bij steigers om in de lengte je schip ergens op een vrij plekje tussen te krijgen, wordt een ook al langer bestaand hulpmiddel populairder: de hekschroef. Zoals de boegschroef de kop van het schip meer naar bakboord of naar stuurboord stuwt, zo helpt de hekschroef de schipper om de kont van het schip naar BB of SB te sturen zonder vooruit te gaan. Hij kan daarmee naast een vrije plek aan een langssteiger gaan liggen en met de gezamenlijke inzet van de boeg- en de hekschroef zijn schip keurig opzij laten varen naar de steiger. Fenders uit en het schip komt zacht aan op de landingsplaats en blijft daar liggen.

Natuurlijk draaien die schroeven alleen dankzij twee elektromotoren aan boord met een extra accupakket. Het aanleggen in sluizen, in havens of langs de kant wordt er echter beslist minder stressvol van.



Hindeloopen, 2025. Fraaie constructie voor inbouw van een boegschroef op een Lemsteraak bij scheepswerf Blom. (Foto: DH)



Hindeloopen, 2025. Constructie voor inbouw van een hekschroef bij een Lemsteraak bij Blom.

Voor zeilers zijn de hekschroeven bedenkelijk. Die schroef wordt vaak in een koker gemonteerd die bepaald geen verfraaiing is als het schip op het droge staat

en die het schip ook afremt tijdens het zeilen. Lang niet alle platbodems beschikken ook over de benodigde ruimte om boeg- en hekschroeven een mooie plek te geven. Daarbij is de schroef meestal niet het probleem, maar de elektromotor direct aan de binnenkant van het schip. Die motor drijft de schroef aan en moet gemonteerd worden op een plek waar vaak geen ruimte (meer) is. Ik durf echter wel de voorspelling aan, dat de toekomst bij platbodemjachten er een zal zijn met deze elektrische hulpmiddelen.

Nieuwe ontwerptechnieken

Die rol kwam de afgelopen decennia echter onder druk te staan door de technologische vernieuwingen in de jachtbouw. Door nieuwe ontwerptechnieken en nieuwe bouwmethoden werd het mede dankzij nieuwe bouwmaterialen en de toepassing van computerondersteuning bij ontwerp en bouw mogelijk op eenvoudige wijze betere schepen te ontwerpen en te bouwen dan op traditionele wijze mogelijk was. Dat bracht de wereld van rond en plat in verlegenheid. Het behoud van de schepen was immers ook een beetje het behoud van traditionele bouwwijzen en het blijven vasthouden aan de historische gebruiken. Niet voor niets werden bij de SSRP de typische kenmerken van de scheepstypen op papier vastgelegd en werden criteria opgesteld waar een schip aan moest voldoen om opgenomen te kunnen worden in het stamboek. Het behoud van de scheepsvormen zoals die waren in 1950 en eerder werd de norm.

Eigenlijk werd met dat beleid de verdere ontwikkeling van de ronde en platbodemjachten onmogelijk gemaakt. Dat is het recht van bestaan voor een behoudsorganisatie, maar het staat op gespannen voet met de werkelijkheid in de jachtbouw. Die ontwikkelt zich de laatste decennia razendsnel. Door daar geen rekening mee te houden, blijven de platbodemjachten technisch gezien achter bij moderne jachten. Dan zal het niet lang duren of deze schepen worden in watersportkringen beschouwd als museumschepen. Het zeilen ermee wordt een soort folklore. Mooi, interessant en voor sommigen leuk, maar niet echt meer van deze tijd. Wil je 'rond en plat' behouden, dan zal de SSRP zich mijns inziens moeten aanpassen aan relevante actuele ontwikkelingen, anders gaat 'rond en plat' verloren. Relevante ontwikkelingen zoals bij het ontwerpen en bouwen van de schepen om in de pas te blijven lopen met moderne inzichten op gebied van waterweerstand, stroomlijn, manoeuvreerbaarheid en optimale tuigage van dit soort jachten. Aangevuld met de moderne technische hulpmiddelen aan boord die het varen veiliger, gemakkelijker en eenvoudiger te maken. Maar natuurlijk wel op een wijze die esthetisch past bij de traditie die de stichting wil behouden. Met andere woorden: hier ligt een uitdaging.

Het conserveren van waardevolle zaken die verloren dreigen te gaan is als zodanig de kern van museumwerk en is zeker ook relevant bij het behoud van de historie

van 'rond en plat'. Het probleem ontstaat pas, als het behouden van het oude de ontwikkeling van het nieuwe in de weg staat. Het willen behouden van wat ooit op enig moment was, is historisch gezien een paradoxaal gegeven. Geschiedenis is in essentie verandering. Wat was is voorbij, wat is zal verdwijnen en wat komt is straks geschiedenis. Vernieuwing betekent vrijwel steeds vernietiging van oude vormen.

Wil je wat nieuws, dan gaat dat ten koste van het oude. Zo werkt vooruitgang. De auto verdreef de paardenkoets, de 'ijzeren scheepsbouw' bij de vrachtaart betekende het einde van de vele kleine houtwerf in het waterland. De vrachtwagen maakte de beurtvaart onrendabel etc. etc. Behoudsorganisaties staan daarmee met de rug naar de toekomst, zij kijken achteruit en willen behouden wat uit zichzelf niet meer levensvatbaar is.

Ontwerpers van kostbare, grote platbodemjachten als Lemsteraken en schokkers hebben die stap zo'n 25 jaar geleden reeds gemaakt. Juist omdat er voor de bouw van grote jachten altijd ook wel een flink kapitaal beschikbaar is, konden wetenschappelijk opgeleide ontwerpers van met name 'Van Oossanen Naval Architects BV' uit Wageningen en 'Hoek Design Naval Architects' uit Edam met behulp van sleepproeven en computersimulaties nieuwe Lemsteraken ontwerpen die duidelijk sneller en beter zeilden dan de reeds bestaande aken. Deze schepen doen op relatief vlak water in snelheid zelfs niet onder voor scherpe jachten, in tegendeel. Die snelheid verwacht je overigens niet als je zo'n aak in de haven ziet liggen. Dan zie je een fraaie, grote Lemsteraak, meestal in vissermanuitvoering. Het verschil met de traditionele aak zit vooral onder water en dat heeft ertoe geleid dat het Stamboek de criteria voor Lemsteraken moest aanscherpen, omdat deze onderwaterschepen toch echt niet acceptabel waren voor de behoudsorganisatie.

De toch wat vervelende discussies over deze grote aken met het Stamboek over de vraag 'wat een Lemsteraak is' had men eenvoudig kunnen vermijden, door deze schepen een andere naam te geven. De ontwerpers deden in hun tijd weliswaar niets fout, ze gebruikten de ruimte die de toen bestaande criteria voor Lemsteraken hun toestond, maar het eindresultaat was voor het Stamboek toch te afwijkend om ermee in te stemmen. Welnu, noem zo'n nieuwe platbodem dan bijvoorbeeld een 'Hindelooper blazer'. Het was immers traditie een platbodem een naam te geven naar de plaats waar die gebouwd was of gebruikt werd. Die eerste snelle 'aken' werden vooral bij Blom in Hindeloopen gebouwd. Het waren dus Hindeloopers. Noem het schip vervolgens geen 'aak', maar een 'blazer', een naam die ook bij het publiek een hoge snelheid doet vermoeden, en je hebt gewoon een fantastisch nieuw platbodemjacht ontworpen en op het water gebracht.

Verbeteringen bij aken, zonder het uiterlijk geweld aan te doen

Dat de Nederlandse ronde en platbodemjachten bijzonder zijn en een genot om naar te kijken, is vrijwel onomstreden. Zowel nationaal als internationaal. Maar dat is wel de esthetische kijk op deze schepen en scheepjes. Voor wie niet alleen komt kijken en wil genieten, maar ook wil varen, zeilen dus, schiet de genietende houding tekort. Die man of vrouw moet handelen en dus een praktische blik hebben. Wat moet er gebeuren en hoe ga ik dat doen? Dan blijkt al spoedig, dat schoonheid gepaard kan gaan met ongemak. Daarbij gaat het niet alleen om de wat omslachtige manier waarop deze zeilschepen volgens de traditie zijn getuigd en gevaren worden, terwijl er tegenwoordig zoveel uiterst praktische technologische hulpmiddelen beschikbaar zijn om dat werk te vereenvoudigen en gemakkelijker te maken.

Ronde en platbodemjachten zijn zeker voor wat oudere zeilers niet altijd gemakkelijk om mee te varen, terwijl die ouderen juist wel de eigenaren zijn van dit soort schepen. Toen zij het schip kochten, waren ze wellicht van middelbare leeftijd en hadden ze opgroeiende kinderen. Het zeilen met de grote platbodem was voor het hele gezin een plezier, iedereen had wat te doen. Kinderen worden echter groot en verlaten het ouderlijk huis. Daarna worden de ouder geworden eigenaren van de platbodems geconfronteerd met het probleem dat het zeilen met de platbodem toch behoorlijk belastend is voor twee mensen op leeftijd. Na enige jaren blijkt, dat zij vooral nog varen op de motor. Zeilen is te zwaar en te bewerkelijk geworden voor een kleine, maar ook nog eens ouder geworden bemanning. De schepen liggen daarom vaak stil langs de oever en varende wordt vooral gebruik wordt gemaakt van de motor en weinig van de zeilen. Heel begrijpelijk vanuit het perspectief van de bemanning, want om bij enige wind fijn te zeilen, moeten ze eigenlijk eerst extra bemanning organiseren en dat is vaak ingewikkeld. Toch is die ontwikkeling te betreuren, omdat deze schepen zeilende zoveel fraaier zijn. Het zeilen met een grote platbodem kan echter veel gemakkelijker worden gemaakt, door moderne hulpmiddelen te gebruiken.

Met wat slimme techniek aan boord kan dat zeilen lichter en eenvoudiger worden gemaakt, zonder dat deze hulpmiddelen het uiterlijk sterk aantasten. Daarnaast zijn er manieren om ook het onderhoud aan het schip te beperken zonder dat dit na enige jaren tot een verwaarloosd uiterlijk leidt.

Blom bouwt bijvoorbeeld hydraulische maststrijkinrichtingen in, waarmee het strijken en zetten van de mast eenvoudig werk wordt. Het zware werk van het hijsen van het tuig en het ophalen van de zwaarden wordt veel eenvoudiger met gebruik van een hydraulische tuiglier en een hydraulische zwaardinstallatie.



Refit van de 'Douniege Moei' uit 1968. Nu voorzien van een r.v.s. roer, wat door de SSRP niet erkend wordt als origineel, net zomin als de r.v.s. zwaarden die Blom maakte. De RVS-uitvoering biedt vele voordelen boven de gebruikelijke houten wat betreft onderhoud en sterkte. Overigens valt dit stalen roer op deze aak na de refit absoluut niet uit de toon en is het roer zo gemaakt, dat het optisch overeenkomt met een normaal houten roer.



Traditioneel en onveilig



Er bestaat een groot verschil tussen moderne zeiljachten en traditionele platbodemjachten op gebied van veiligheid. Vooral de roefschepen zijn voor veel zeilers onder veel omstandigheden veel minder veilig dan de moderne kajuitjachten. De oorzaak is niet het schip als zodanig, maar de traditie dat de gebruikelijk geworden veiligheidsmaatregelen op jachten niet toegepast mogen worden op de klassieke platbodems. Op de foto (van Mindert Hepkema, ca. 1930) zeilt de ruim 10 meter lange boeier *Tjet Rixt* bij een stevige wind gereefd over een meer, ik denk de Peanster Ee bij Grouw. De bemanning zit veilig in de bollestal, beschut achter de roef. Maar wat als er gehandeld moet worden en een of meer bemanningsleden naar voren moeten? Het gelakte grenen dek van deze boeier is spekglad vanwege het overgekomen buiswater. Het schip vaart weliswaar op het binnenwater, maar ligt natuurlijk niet stil. Het is riskant op een slingerend schip gewoon rechtop door de warring, het gangboord, naar voren te lopen. Zeker voor iets oudere zeilers die minder vast op de voeten staan, eerder last van duizelingen hebben en lijden aan een minder goede coördinatie. Voordat je het weet, is zo'n bemanningslid verdwenen en ligt-ie in het water. Hij heeft ook niets om zich aan vast te houden en er is niets dat hem of haar tegenhoudt. Bovendien vinden veel zeilers het op het binnenwater wat overdreven om een reddingsvest te dragen.

Hoe anders kan dat gaan op een modern scherp zeiljacht. Dat heeft een zeerailing van minstens 60 cm. hoogte om het gehele schip met een preekstoel voor. Lastig om aan en van boord te gaan, maar veilig als je tijdens het zeilen over het dek moet. Als je uitglijdt, blijf je tenminste nog gewoon aan boord. Bij platbodems is een zeerailing op het potdek onbespreekbaar. Bij jachten zijn alle zeilen bovendien meestal vanuit de kuip te bedienen. De fokkensloten worden (uiteraard) vanuit de kuip bediend en niet bij de mast zoals bij de meeste boeiers. Het is bij moderne jachten echter ook heel gebruikelijk om de fok te voeren op een rolfokgarnituur, zodat je voor het zetten en wegnemen van de fok niet naar voren hoeft. Een rolfok op een platbodem wordt echter nauwelijks toegestaan en vergt ook bijzondere voorzieningen om die fok voldoende te kunnen spannen.

Op open water zoals het IJsselmeer en groter is het op jachten ook gebruikelijk reddingsvesten te gebruiken en de bemanning met een lifeline te verbinden aan een voorziening over dek zodra die bij hoge golven naar voren gaat, zodat hij bij ruw weer verbonden blijft aan het schip mocht er iets verkeerd gaan. Dat gebruik (en zo'n voorziening) heb ik bij platbodempjachten nog nooit gezien. Daar scharrelt de bemanning over het gladde dek zonder veel mogelijkheden zich vast te houden, laat staan zich te zekeren. In die platbodemwereld is mijns inziens daarom te weinig besef van de risico's die er zijn, vooral op ruimer water. Juist platbodems gaan bijvoorbeeld op de korte, steile golven van het IJsselmeer als een gek tekeer. Desalniettemin zie je de bemanning van platbodems in de golven voor een haven naar voren gaan om het tuig te strijken, terwijl het veel veiliger is in de haven het tuig te hijsen of te strijken. Nu was het vroeger natuurlijk ook gebruikelijk te varen zonder veiligheidsvoorzieningen. De traditionele jachten volgen daarmee een vaartraditie. Vele vissers dachten dat het reeds voorbestemd was wanneer zij zouden sterven. Ook dachten sommigen dat zwemmen tot een levensstrijd in het water zou leiden en daarom beter niet geleerd kon worden om zo het lijden bij overboord vallen te verkorten. Veel moderne mensen blijken echter plezier te hebben in het nemen van risico's, want wat is een leven zonder spanning? Goed en veilig zeilen onder moeilijke omstandigheden lijkt mij echter al spannend genoeg. Daar hoeft je het leven van anderen niet ook nog eens voor in gevaar te brengen.

Comfortabel zeilen

Toen ik in de zomer van 2023 met mijn jol in Stavoren lag, in de Spoorhaven bij de Sturiërwerf, kwam aan de overzijde een Blomaak van zo'n 12 meter GTL tanken bij oliehandel De Groot. Dat schip had ik eerder gezien, een Lemsteraak met torentuig, de *Waterlelie*. Maar dat was van afstand en nu, dichtbij, bleek de nieuwe eigenaar van deze aak het oude tuig te hebben vervangen door een

modern tuig dat z'n tijd ietwat vooruit is, waar de SSRP dus niet direct enthousiast over zal zijn, maar dat desalniettemin interessant is.



Bij de scheepsmakelaar Dirk Blom Jr. kan je natuurlijk horen dat je een moderne 15-meter aak met wat moderne techniek met z'n tweeën kan zeilen, maar in de praktijk zie je wat oudere zeilers dat niet doen. De nieuwe eigenaar van de *Waterlelie* heeft kennelijk besloten dat hij er niet is voor het schip, maar het

schip voor hem. Dat zware werk bij het hijsen en strijken van de zeilen en het bedienen van de zwaarden kan met hydraulische lieren aanzienlijk verlicht worden. De voor de bemanning riskante gang naar het voordek tijdens de vaart op ruw water kan je vermijden door toepassing van rolreefsystemen. De rolfok en ook de rolkluiver raken langzamerhand wat ingeburgerd bij platbodems, maar dat grootzeil blijft natuurlijk een probleem. Op scherpe jachten zie je grootzeilen die oprollen in de mast of in de giek, maar hoe doe je dat bij een platbodem met zijn gaffeltuig? In de giek rollen is niet voor de hand liggend door de losse broek van het zeil, maar een rolgarnituur achter de mast spannen is zeer goed te realiseren. De schoothoek van het grootzeil wordt daarbij met een lange lijn via een blok op het einde van de giek geleid. Grootzeilen op rollers kunnen geen zeillatten hebben, wat de stand van het zeil, vooral bij het achterlijk, niet optimaal laat zijn. En ja, de gaffel is niet oprolbaar. Die moet weg. Dat is jammer, want die gebogen gaffels zijn kenmerkend voor vele platbodems. Torentuigen kwamen ook voor op kubboten en grundels en een paar eeuwen geleden op boeiers, maar ja, niet op Lemsteraken. Een grootzeil op een roller is daarmee een grote stap, maar vooral voor de beeldvorming bij anderen. Aanvankelijk wellicht ook voor de eigenaar, maar uiteindelijk niet, want hij koos voor hanteerbaarheid, voor comfortabel en veilig kunnen zeilen met een kleine en wat ouder wordende bemanning. Als de keuze is, het tuig eraf en alleen nog op de motor varen of het tuig op deze wijze hanteerbaar maken en dan maar wat controversieel, dan zou ik het wel weten.



De 'Waterlelie' in 2006, op dat moment nog zonder de voorzieningen die het zeilen met de aak eenvoudiger en lichter maken. Opvallend is ook het nog ontbreken van de stootklos voor de kop van het zwaard, die onnodige schade aan het zwaard bij het aanmeren moet voorkomen.

Zijn Lemsteraken wel zeewaardig?

Een Lemsteraak is ooit ontworpen voor de visvangst langs de kusten van de Zuiderzee. Dat water was formeel een zee, maar werd in 1911 door de regering tot kustwater verklaard. Deze binnenzee had natuurlijk ook het karakter van een kustwater. De wetgever had deze nieuwe benaming echter nodig om meer grip te krijgen op het doen en laten van de vissers. Voor de kustvisserij bestond namelijk strenge wet- en regelgeving, terwijl het vissen op zee vrij was. Aangezien er op de Zuiderzee aan het einde van de 19^e eeuw regelmatig belangentegenstellingen bestonden tussen de diverse vissers, vanwege de spectaculaire toename van het aantal vissers dankzij nieuwe vistechnieken, vond de overheid het nodig in te grijpen. Niet alleen vanwege de overbevissing, maar ook om de onderlinge conflicten op het water te beslechten.

De vissersschepen die ruim honderd jaar geleden werden gebruikt langs de kust, dus bij de Noordzee, in de zeegaten en op de Zuiderzee, zijn nu als scheepstype alleen nog in gebruik als jacht, voor de recreatie. Er zijn eigenaren van redelijk zeewaardige schepen als Lemsteraakjachten die met hun schip lange tochten maken. Niet alleen over beschut binnenwater, maar ook langs de kusten om Denemarken heen naar de Oostzee of naar Noorwegen en soms tot het noorden van Finland aan toe. Maar zijn die schepen nou echt ideaal voor het zeilen op zee, of zijn het in feite toch schepen die in de 19^e eeuw in de kustwateren werden gebruikt, terwijl we tegenwoordig gewend zijn heel andere eisen te stellen aan zeewaardige jachten?

Bij Terschelling bleven de kleine, slank gebouwde blazers van ruim 11 meter op de wat beschutte Waddenzee, terwijl de grote, veel hoger gebouwde blazers van 15 meter zich ook waagden in de zeegaten en op de Noordzee. Die waren net als de Noordzeebotters van de Urkers niet halfgedekt zoals de Zuiderzeeschepen, maar volledig van dek voorzien. De Urkers dachten dat overkomend water snel genoeg via de bun en de loosgaten afgevoerd zou worden, maar dat was een misrekening. Het vele water dat aan lij op het dek bleef staan, destabilliseerde de botter, zodat de Urkers hun Noordzeebotters alsnog hoger opbouwden en de afvoer van water aan dek verbeterden.

Bij de huidige Lemsteraakjachten zijn de roefschepen in beginsel zeewaardiger dan de halfgedekte vissermanuitvoeringen. Die laatste kunnen immers snel naar de zeebodem verdwijnen als ze door ongelukkige omstandigheden water scheppen en hun stabiliteit kwijt zijn.



Den Helder, 2012. Tijdens de Botterrace voor de kust schept de Kuperusaak LE 3 water bij het wat al te enthousiast ronden van de boei en zinkt. Het bovenste deel van de mast bleef boven water. (Foto: Femke Berga)



Lemsteraak 'Schollevaer', ontwerp Kersken uit 1938. Qua zeewaardigheid is een kajuitjacht met kleine kuip bij slecht weer in het voordeel boven een halfgedekte visserman.



De Lemsteraak 'Seeburch' (VB klasse 234) onder zeil bij Terschelling, 31 mei 2024. Op enigszins beschut getijdenwater met veel ondiepten zoals de Waddenzee zijn dergelijke aken in hun element. (Foto: DH)



Lemsteraak 'Senta', een ontwerp uit 1927 van Douwe Zijlstra. Als charter met zeerailing.

Als ietwat nostalgisch voorbeeld van zeewaardigheid geldt bij velen nog de klassieke Engelse S-spantjachten van meer dan een halve eeuw geleden, die aan dek vrijwel geheel dicht zijn, met slechts een klein zelflozend kuipje voor de bemanning en een hoog brugdek tussen die kuip en de toegang tot de kajuit. De Nederlandse platbodems vallen juist op door hun open, ruime en laaggelegen kuipen, waarbij nooit sprake is van een brugdek tussen kajuit en kuip. De kuip is bij die schepen ook niet echt waterdicht. Zou er een grote golf vast water van achter aan boord lopen, dan stroomt dat water onbelemmerd de kajuit binnen en vaak ook de motorruimte. Nee, zeewaardig is dat dus niet, want zodra er een flinke hoeveelheid water in het schip staat, is het gedaan met de stabiliteit. Dat water stroomt immers steeds naar de verkeerde kant.

Nu bestaan er tegenwoordig uitstekende elektrische pompen, die binnenkomend water snel en effectief weg kunnen pompen naar buiten. Maar is het pompvermogen in noodsituaties ook nog voldoende? En doet de pomp het dan ook? Toen André Sterk in 2013 met zijn grote Lemsteraak 'De Visotter' bijna omsloeg tijdens een wedstrijd voor De Lemmer, had hij geluk, maar er was wel water in zijn schip gekomen. Toen ik hem vroeg of hij geen pomp gemonteerd had, bevestigde hij dat er wel een pomp was, maar.....die bleek het niet (meer) te doen.



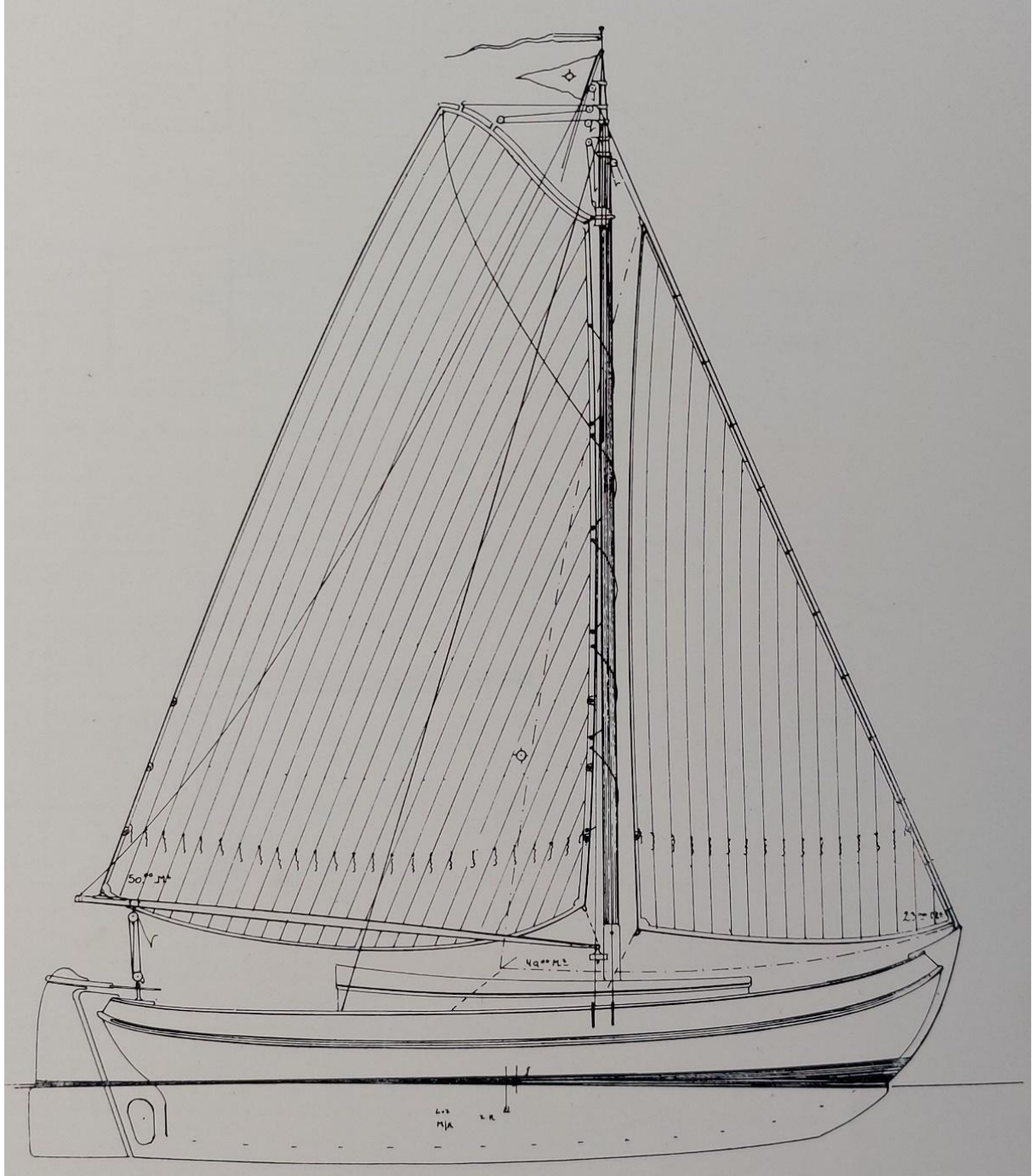
De Lemsteraak 'Visotter', ontwerp Arie de Boer, bouw Gebr. Hummel uit De Lemmer, maakt een schuiver tijdens een wedstrijd voor De Lemmer in 2013. (Foto: Hielke Roelevink)

Platbodempjachten zijn stabiel door hun vorm, door de breedte van het schip, de vlakke bodem en de uitgesproken kim. Ze worden tegenwoordig beter dan

vroeger voorzien van binnenballast, maar het blijven schepen die het moeten hebben van ‘vormstabiliteit’, die in de haven plezierig vast op het water liggen, maar onder zeil bij harde wind en vooral in hoge golven in principe kunnen kenteren, omslaan dus. Dat roept de vraag op of deze schepen zeewaardig genoeg zijn om er zeiltochten over zee mee te maken. Zeezeilen is weliswaar niet per definitie gevaarlijk, maar je moet wel een schip hebben dat de omstandigheden op ruim water goed aan kan, ook als het tegen zit. Nog belangrijker, maar niet onafhankelijk daarvan, is de bemanning die zelf zeewaardig genoeg moet zijn om het schip onder alle omstandigheden op een verstandige manier te besturen. Die bemanning beslist natuurlijk ook of ze onder bepaalde omstandigheden het ruime sop kiest of niet.

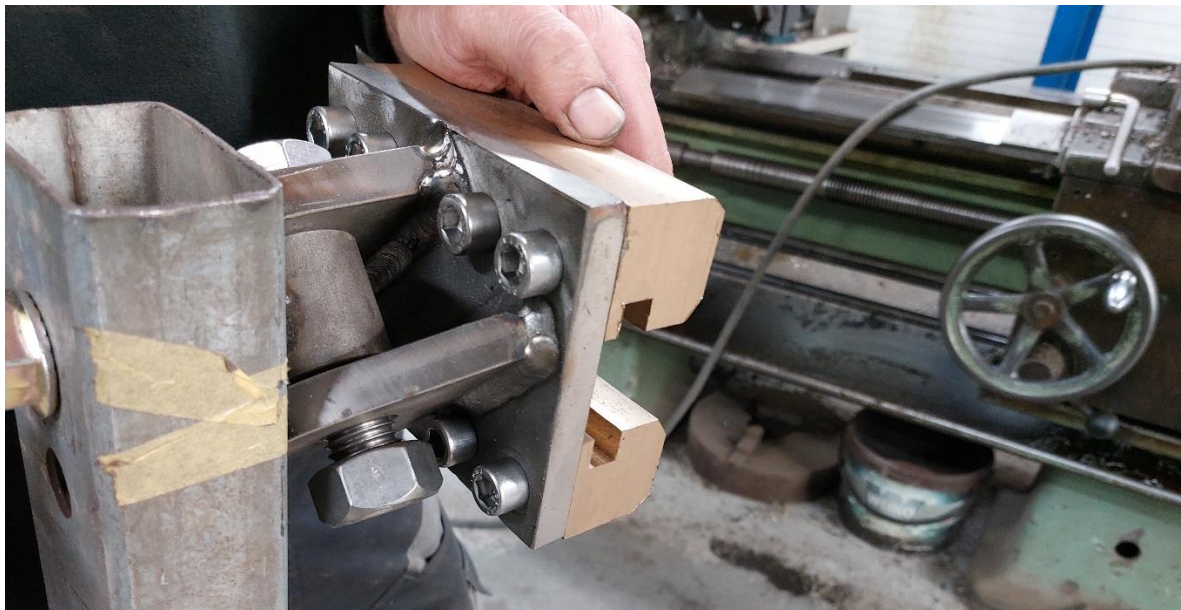
Nu geldt er voor platbodemjachten een wat vervelend gezegde, dat luidt: ‘Een schip met een zwaard is op zee niets waard.’ De reden voor deze mening is de kwetsbaarheid van de zijzwaarden bij het varen door hoge golven. Platbodems zijn stabiel dankzij hun vorm. Op vlak water liggen ze rechtop, maar op zee volgen ze om dezelfde reden de hellinghoek van het water. Dat in tegenstelling tot scherpe jachten met een zware ballastkiel, die niet alleen stabiel zijn door hun vorm, maar ook dankzij die ballast onder aan de kiel. Die kiel zorgt er voor, dat het jacht niet de beweging van de golven volgt, maar steeds in die golven de neiging heeft rechtop te blijven varen ten opzichte van het horizontale vlak. Zelfs onder gemakkelijke omstandigheden op het IJsselmeer kunnen Lemsteraken vervelend slingeren als ze dwars op de golven aan lagerwal voor een haven moeten wachten tot ze de haven in kunnen varen. Na een wedstrijd voor de VA-klasse bij Hindeloopen in 2012 zag ik deze grote schepen slingerend op de deining buitengaats wachten tot het kleine haventje voor hen weer toegankelijk was. Tussen die aken lag ook een scherp jacht, dat echter niet slingerde, maar gewoon rustig op de deining bleef liggen, zonder ongemak. Dankzij die diepe en zware kiel. Dat is voor platbodemzeilers vervelend, maar ze weten dat het zo is. Het slingeren als gevolg van de vormstabiliteit kan onder zeil op zee echter ook leiden tot een ernstiger verschijnsel, waar dat negatieve gezegde over de zijzwaarden mee te maken heeft. Het schip blijft bij grote golven niet stabiel onder dezelfde hoek varen, maar volgt de helling van iedere golf. Een platbodem die bijvoorbeeld met halve wind zeilt over bakboord, zal bij een aankomende golf de helling van die golf volgen en extra over bakboord hangen, om daarna achter die golftop plotseling naar stuurboord over te hellen het golfdal in. Door de wisselende druk op het zwaard raakt dat los van de strijklamp en vervolgens komt het schip terug over bakboord en valt met een dreun op het dan loshangende zwaard. Dat ‘probleem’ kan min of meer opgevangen worden, door een flinke fender op te hangen langs de strijklamp, zodat de klap minder hard aankomt. Maar is dat werkelijk een betrouwbare en afdoende oplossing? Kersken Sr. Wist jaren geleden

al een betere oplossing. Hij ontwierp aken met een lange, doorlopende, ondiepe kiel. Met zo'n kiel is er ook op vele koersen te varen zonder gebruik te maken van de zwaarden. Kersken liet daarbij de zijzwaarden wel eens weg bij deze ontwerpen, wat het uiterlijk van deze aken natuurlijk niet ten goede kwam.



H. Kersken Sr., Ontwerp van een aakjacht van 12.50 meter, met kiel. Het uiterlijk van zo'n aak heeft helaas erg te lijden van het ontbreken van zijzwaarden. Alleen al om esthetische redenen lijkt het wenselijk om zwaarden toe te voegen. Uit: Hollandse jachten van de toekomst, Amsterdam, 1963

Verbeterde zwaardophanging.



De zwaardophanging bij Blom in de praktijk. Het BB-zwaard is verwijderd. De as waar het zwaard om draait, hangt op de foto daarom schuin naar beneden, maar wijst met het zwaard eraan horizontaal naar buiten. Het zwaard draait probleemloos in de lengte van het schip omhoog en omlaag, maar wil met deze ophanging niet zijwaarts uitzwaaien. Ook niet als het zwaard wat laat wordt binnengehaald en het water door de drift van het schip kracht uitoefent aan de binnenzijde van het zwaard. Met de lijn op de foto kan het zwaard over de RVS-rail verschoven worden. (Foto's: Dirk Huizinga)

Hydraulische besturing à la Blom



De hydraulische aandrijfas loopt schuin door de achterstevan en komt op de bovenste hoek uit in het verlengde van de roeras (de vingerlingen), zodat een ronddraaiende beweging mogelijk is zonder ruimtebeslag. De afdekkap over de roerkop en het mechaniek is voor de foto verwijderd.



Hydraulische aandrijfas op het roer bij toepassing bij een visserman, bijna onzichtbaar.



Hindeloopen, 2012. Lemsteraken na de wedstrijd in de haven. Twee voorbeelden van een hydraulische ondersteuning van de besturing, beide met een hydraulische aandrijfstang uit het achterschip duwend en trekkend aan het roer via een lastarm op het roer: een drukplaat en een scharnier voor de as. Een groot nadeel van deze constructie is dat er slechts een beperkte roeruitslag mogelijk is. Dat natuurlijk nog afgezien van de negatieve esthetiek en de mogelijkheid dat er bij de aandrijfstang door de achtersteven lekkage mogelijk is bij achteroplopende golven.

Voor veel zeilers die wat ouder worden en met kleine bemanning, veelal als echtpaar, met hun schip zeilen, wordt dat zeilen en manoeuvreren bezwaarlijker. Het wordt eenvoudig te zwaar en te ingewikkeld. Om desalniettemin te blijven varen, kan hydraulische ondersteuning van handelingen aan boord een uitkomst zijn. Te denken valt aan het hijsen van de zeilen, het bedienen van de zwaarden, uiteraard het strijken en zetten van de mast, maar ook het hydraulisch ondersteunen van de besturing. Niet omdat het schip zo zwaar zou sturen, maar omdat juist een lichtsturend schip ook gemakkelijk uit het roer loopt als de stuurman even helpt bij het zetten van de zeilen. Door eenvoudig de hydraulische installatie op het roer in te schakelen, blijft het schip op koers terwijl de stuurman even bij het tuig helpt. Het bijzondere van de Blom-uitvoering van de hydraulische ondersteuning van het sturen is, dat die bijna onzichtbaar is, in tegenstelling tot veel andere systemen.

De hydraulische maststrijkinstallatie

De hydraulische maststrijkinstallatie is vooral ontworpen voor schepen die met regelmaat ook wel eens onder een vaste brug door moeten. De traditionele manieren om de zware mast te strijken, zijn voor een kleine bemanning en zeker

voor wat oudere mensen, in feite ongeschikt. Het strijken van de mast met bokkenpoten is omslachtig en neemt veel dekruimte in. Het strijken met een sprenkel is niet zonder risico aangezien de sprenkel bij grote belasting niet stabiel genoeg is, met mogelijk desastreuze gevolgen. De traditionele wijze van maststrijken waarbij de mastvoet is voorzien van een contragewicht is natuurlijk uitstekend en heel eenvoudig in gebruik, maar wordt nog zelden toegepast vanwege constructieve bezwaren voor het schip m.b.t. dwarsverband, inrichting en waterdichtheid.



De traditionele manier van maststrijken, waarbij de mastvoet verzwaard is met een contragewicht, waardoor de mast bijna in balans veilig en gemakkelijk strijkebaar is. Bij lange, zware masten moet dat contragewicht van lood echter erg groot zijn. Tegenwoordig zie je ook wel een combinatie van een contragewicht, aangevuld met een elektrische lier die de mastvoet aantrekt om het overgebleven krachtverschil te overbruggen. Wel zorgt het luik in het voordek voor een zwakke constructie door te weinig dwarsverband bij het dek en het zeilwerk, terwijl de constructie bovendien niet waterdicht is.

Hydraulisch de mast strijken en zetten

Door de mast hydraulisch te strijken en te zetten zijn er geen opzichtige uiterlijke middelen nodig als de bokkenpoot of de sprenkel. De hydraulisch bedienbare mechaniek bevindt zich heel compact onder dek en is bovendecks bedienbaar. Een voordeel is tevens de lage kruiphoogte (minder dan 3 meter) die ontstaat dankzij deze techniek. Een vaste brug van 3 meter kan bij gebruik van sprenkel of bokkenpoten alleen gepasseerd worden, als die hulpmiddelen eerst verwijderd worden, omdat die omhoog steken tot wel 4 – 6 meter boven het wateroppervlak. Het even verwijderen van deze hulpmiddelen voor het maststrijken is in de regel nogal bewerkelijk.



De tjalk 'Ambulant' met permanent geïnstalleerde bokkenpoten om de mast te kunnen strijken, resp. zetten, met behulp van de lier op het voordek. Een bezwaar is natuurlijk het hoge aangrijpingspunt van de hals van de fok, wat het zeiloppervlak beperkt en de fok (te) hoog boven het dek plaatst wat minder effectief is en het ruimtebeslag op het voordek.



Mast strijken met een sprenkel, een rondhout of een stalen pijp die nauwkeurig in hetzelfde vlak moet staan als het voorstag en de talie naar de lier op het voordek, om te voorkomen dat de sprenkel opzij omklapt. Ook als de sprenkel onder de last van het gewicht van de mast buigt, kan dat dramatisch aflopen. Kortom, voor zware masten is het gebruik van een sprenkel af te raden.

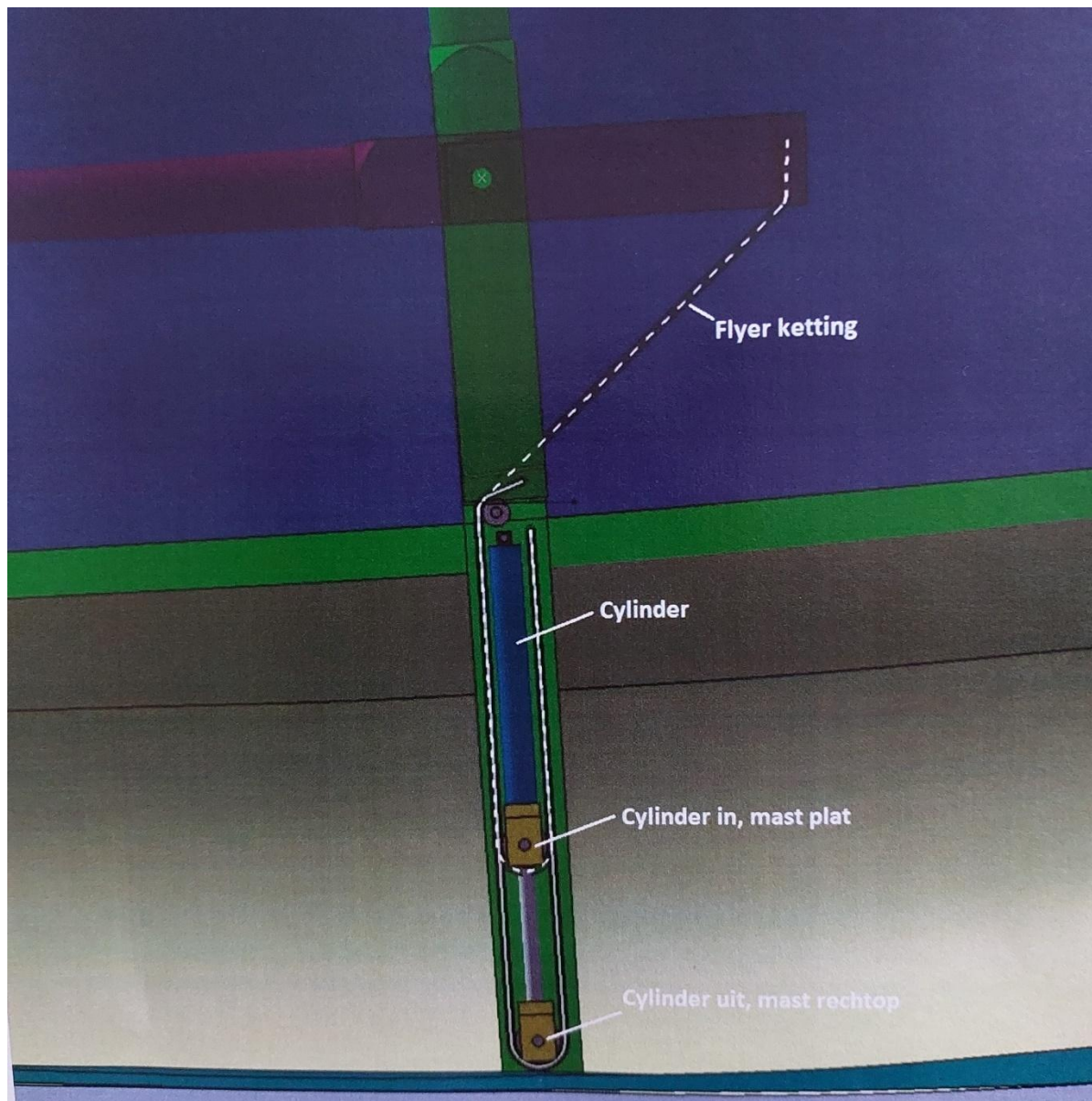


Hydraulische maststrijkinrichting op de Douniege Moei met ketting aan versterkte mastvoet.





*Hydraulische maststrijkinrichting bij de Downiege Moei onder dek: in een smalle kast onder de mast is achterin de hydraulische cylinder te zien en de zware ketting die bovendeks bevestigd is aan de versterkte mastvoet en in deze kast door de krachtarm uit de cylinder omhoog en omlaag kan worden bewogen. Daardoor wordt de mast omhoog gedrukt of krijgt die de ruimte om te zakken. Door in de aak een **hydraulisch netwerk** aan te leggen, kan op diverse plekken met behulp van oliedruk het werk aan boord gemakkelijker worden gemaakt. (Foto: DH)*



Werking van de hydraulische maststrijker. Bij het strijken van de mast gaat de drijfstang uit de cylinder naar binnen en geeft de Flyerketting de mastvoet de ruimte waardoor de mast beheerst zal zakken. Bij het zetten van de mast duwt de drijfstang de ketting langs een tandwiel naar beneden en wordt de mast tegelijkertijd omhoog getrokken.

Effectief sturen

De traditionele platbodems werden door de jaren heen uitgerust en gevaren op een wijze die tegenwoordig, met de moderne technologische blik, wel eens vragen oproept. Waarom hebben veel platbodems een achtersteven die onder een scherpe hoek, schuin, uit het water omhoog komt? Als je daar een roer aanhangt, leidt dat tot een onhandig manoeuvreren door de schipper en een weinig effectief functioneren van het roer. Bij het sturen met zo'n schip moet de roerganger het roer niet alleen 'laten uitslaan', opzij dus, maar moet het tevens schuin omhoog

gedrukt worden vanwege de schuine ophanging. Een verticaal staande roeras zou veel effectiever zijn, maar ja, de traditie laat wat anders zien.



Sturen met het helmbout op een botter tart alle rationele technologie. Op de achtergrond de Lemsteraak LE 41. Ook daar zie je dat de iets schuinstaande achtersteven ertoe leidt dat het roer omhoog moet worden gedraaid. Zo'n stand is allesbehalve effectief en remt vooral af.



Een fraaie zeepunter met een gebruikelijke, maar ook 'bedenkelijke' ophanging van het roer.



De Staverse jol HL 90, die in 2016 in Workum werd gerestaureerd door Ivor van Klink. Die voorzag het roerblad daarbij van een 'balans', waardoor de jol beter stuurt.. (Foto: DH)

De ontwikkelingen bij moderne jachten (en niet te vergeten werkschepen) leert ons, dat niet alleen de ophanging, maar ook de vorm van een roer belangrijk is om plezierig en effectief te kunnen sturen. Het gebruikelijke plaatroer bij platbodems met aangehangen roer, waarbij de roerblad een vlakke plaat is, kan leiden tot ongewenste wervelingen, turbulenties, langs het roerblad met als gevolg dat de stuurman voortdurend de koers moet corrigeren om rechthout te kunnen varen. Ook moderne kruisertjes en sloepen met doorgestoken roer kunnen last van hebben van dat verschijnsel. Het stuurman blijft bezig, want voortdurend loopt het scheepje uit koers. De oorzaak is het platte roerblad. Moderne doorgestoken

roeren van werkschepen zijn daarom niet plat, maar in doorsnee gestroomlijnd als een vis. Het water volgt het blad dan zonder turbulenties en het zwalkend varen is voorbij. Een andere ontwikkeling is het balansroer. De laatste jaren zie je die ook steeds meer op platbodems toegepast en dat niet ten onrechte. Zowel onder zeil als op de motor stuurt zo'n roer opvallend effectief en nog licht ook..

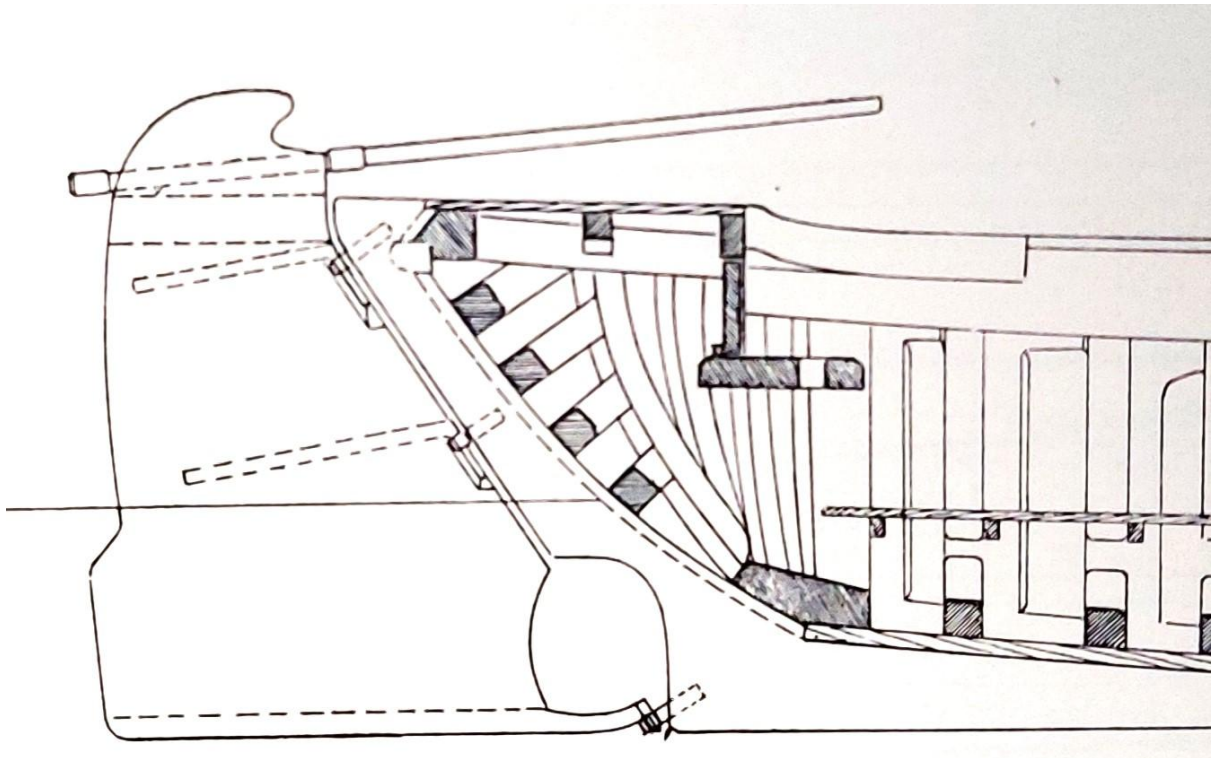
Een heel bekend probleem bij zowel klassieke jachten als platbodems is ook het gebrek aan ruimte voor een schroefraam. Om ruimte voor de schroef te creëren, werd vaak een halffrond uit het roerblad gezaagd. Maar dat is helaas het slechtste wat je kunt doen. Waar je met een balansroer tijdens het manoeuvreren een maximaal gebruik kunt maken van de stuwkracht van de schroef tegen het roerblad, daar verdwijnt dit voordeel bij een roerblad met uitgezaagd halffrond. Als de stuurman flink roer geeft, vaart het schip gewoon rechtdoor.



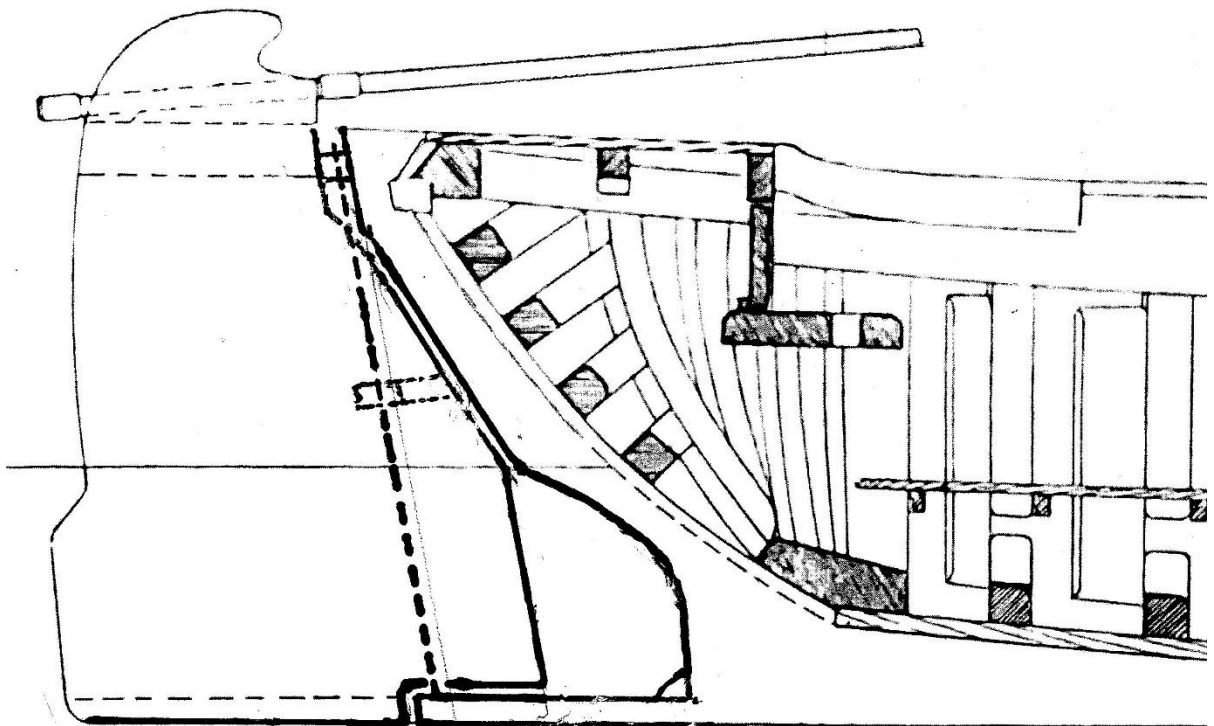
De Lemsteraak LE 12 had blijkbaar te weinig ruimte voor een schroefraam in de scheg. Er is daarom een halffrond uit het roerblad gehaald, met desastreuze gevolgen voor de bestuurbaarheid.



Een recente ontwikkeling bij de moderne Lemsteraak 'Plato' (2023) zorgde voor beroering bij de Criterium Commissie van de SSRP. Dit roerblad is gestroomlijnd conform de ideale visvorm. De discussie ging bij de SSRP vooral over de negatieve hak achter. Dat is inderdaad niet fraai. Ik denk dat de ontwerpers Niels Moerke en Piet van Oossanen een computerberekening hadden gemaakt die dit roerblad als optimaal uitwees, wellicht voor de TVF berekening van wedstrijdschepen. Overigens hadden de visaken van De Boer geen hak aan het roerblad. Een negatieve hak als op de foto lijkt me niet zinvol en evenmin fraai. (Foto: SSRP)



Traditionele uitvoering van een schroefraam bij een schokker. Het schroefraam is te krap vanwege de hellinghoek van de achtersteven, zodat er een stuk uit het roerblad moet.



Schets hoe bij dezelfde schokker een balansroer en een groter schroefraam kan ontstaan, door de roeras meer verticaal te construeren. Het roerblad voor de as is daarmee automatisch het balansdeel. De meer verticale stand van de as en het balansdeel zorgen voor een veel effectievere werking van het roer. De schuine stand van de achtersteven blijft uiteraard ongewijzigd. (DH)



Een gestroomlijnd balansroer bij een Blomaak. Natuurlijk zijn er ook technische verbeteringen mogelijk aan het roerblad. In het verleden werden scheepjes voorzien van een vlak roerblad, het plaatblad. Bij de professionele scheepvaart had men al lang het balansroer ontdekt en het voordeel van een gestroomlijnd roerblad. Zeilers die hun traditionele roer vervangen door een balansroer, waarbij maximaal 10% van het roerblad zich voor de roeras bevindt, zijn altijd verrast door het verschil in effectiviteit. Niet alleen op de motor varende, maar ook onder zeil. Door het roerblad gestroomlijnd vorm te geven, wordt niet alleen de weerstand verminderd, vanwege minder wervelingen, maar verbetert ook de koersstabiliteit. (Foto: Dirk Huizinga)

Er op of er af: een uitdaging

Tot slot iets over een faciliteit die nog ontbreekt.. Waar zelfs de Blommen uit Hylpen nog niets voor bedacht hebben. Dat over de toegankelijkheid van platbodempjachten. Dat onze ronde en platbodempjachten bijzonder zijn en een genot om naar te kijken, is vrijwel onomstreden. Zowel nationaal als internationaal. Maar dat is wel de esthetische kijk op deze schepen en scheepjes. Voor wie niet alleen komt kijken en wil genieten, maar ook wil varen, zeilen dus, schiet de genietende houding tekort. Die man of vrouw moet handelen en dus een praktische blik hebben. Wat moet er gebeuren en hoe ga ik dat doen? Dan blijkt al spoedig, dat schoonheid gepaard kan gaan met ongemak. Daarbij wil ik het deze keer eens niet over de wat omslachtige manier hebben waarop deze zeilschepen zijn getuigd en gevaren worden, terwijl er tegenwoordig zoveel uiterst praktische technologische hulpmiddelen beschikbaar zijn om dat werk te vereenvoudigen en gemakkelijker te maken. Nee, voordat het zover is om daar over na te denken, moet je eerst aan boord zien te komen. En ook dat is bij platbodems in veel gevallen ‘een uitdaging’, zeker voor de wat oudere zeiler, terwijl dit soort schepen vooral door wat oudere watersporters wordt bemenst.



Veel oudere zeilers zullen de overstap tussen de botter en de aak liever niet maken.....

Bovenstaand foto spreekt daarbij voor zichzelf. Stel, je bent wat ouder en niet meer zo vast ter been en niet meer zo sterk en lenig als toen je twintig was. Hoe kom je dan aan boord van je jacht? Of, als je erop zit, hoe kom je dan van je jacht op de kant? Natuurlijk, niets is onmogelijk, maar hoeveel risico wil je lopen? Het

probleem wordt veroorzaakt door de leeftijd van de zeiler, maar ook door de typische vorm van onze traditionele schepen: de naar binnen vallende boorden.

Dat is voor jonge mensen praktisch (nog) geen probleem en was in het verleden voor de schippers, vissers en jachteigenaren evenmin een probleem, omdat schepen toen meestal in een schiphuis, langs een loswal of langs een groene oever werden afgemeerd. De huidige jachteigenaren kunnen meestal slechts kiezen uit afmeren in de box van een jachthaven of als zij een tocht maken afmeren naast een ander jacht in een van onze historische (vissers)havens. Beide keren wordt het moeilijk. Lig je langszij een ander (platbodem)jacht, dan heb je te maken met twee keer een naar binnen vallend boeisel en daar tussen een flinke stootwil. Dat wordt een grote stap, waarbij alle houvast voor de handen ontbreekt. Zeker bij de platbodems die heel traditioneel nog geen wanten gebruiken om de mast te steunen. Dat wordt een stap in het 'horror vacui', wat de meeste mensen willen vermijden.



Een tjotter langs de steiger aan het Pikmeer. Hoe komt de ets oudere zeiler aan boord? En hoe er weer af?

Lig je liever in een box van een jachthaven, dan moet je het treffen dat je over de kade of een steiger langszij je schip kunt komen. Over de kop naar voren op de steiger stappen is immers lang niet altijd eenvoudig. Je kunt natuurlijk

achterwaarts de box invaren, maar dat lost zelden wat op vanwege de ruimte die het aangehangen roer in beslag neemt.

Wie denkt dat dit een probleem is dat specifiek voor grote platbodems geldt, die heeft het mis. Juist bij de kleintjes, zoals de schouwen, tjotters en Fries jachten is het probleem nog meer uitgesproken dan bij de grote, geheel gedekte jachten. Bij een geheel open scheepje heb je geen dek om op te stappen, maar mag je op het smalle boord staan te wiebelen om daarna de diepte in te gaan. Zonder steun om je vast te houden, zeker niet bij jachtjes zonder wanten. Voor de oudere zeilers wordt dat dus niets, of op z'n minst 'een uitdaging'. Ligt het schouwkje of de tjotter in de jachthaven in een box, dan is er het probleem van de lange botteloef. Gelukkig is er houvast aan het voorstag, maar toch. Veilig en gemakkelijk voelt voor de meeste mensen anders.



Grouwster Watersport. Hoe kom je als iets oudere zeiler in die schouw?

Hoe ging dat bij de schippers van de zeilende vrachtvaart en bij de bezitters van grote boeiers? Heel eenvoudig. Die gebruikten een loopplank die na gebruik op de roef, resp. de luiken werd gelegd.

Veel moderne zeiljachten en zeker ook de motorjachten kennen dit probleem natuurlijk ook en bij die jachten wordt het opgelost met hydraulisch uitschuifbare en in hoogte aanpasbare loopplanken, al dan niet voorzien van een leuninkje. Bij platbodemjachten ligt dat in de uitvoering veel moeilijker. Dat neemt niet weg dat het een praktisch probleem is dat om een oplossing vraagt. Zelfs de oude, vertrouwde loopplank is bij moderne platbodemzeilers in onbruik geraakt. In feite is er dus op dit gebied nog een 'gat in de markt'. Wellicht een slimme, stabiele aluminium loopplank met wegneembare handrailing?



Hindeloopen, herfst 2025. Dirk Blom Sr. (geb. 1943), terugkijkend op een leven van meer dan zestig jaren ontwerpen van diverse schepen en in het bijzonder natuurlijk van de 'Blomaken', waarbij hij uiteraard ook in direct contact stond met de praktijk van de bouw van deze schepen bij de werf Skipshelling Blom in Hindeloopen. De werf die hij dreef samen met zijn jongere broer Jaap. Aan het einde van de 20^e eeuw zijn Dirks zonen Iege (1967) en Eppie (1970) eveneens bij in het bedrijf gekomen. (Foto: Dirk Huijzinga)

8. Ontwikkeling van een nieuwe jachtbouwtechnologie

In 2012 verhuisde Skipshelling Blom van de Nieuwe Weide naar de Tólve in Hindeloopen. De oude werf was veel te krap geworden voor de bouw van grote aken. Terugkijkend naar de ruimte in de werkplaats aan de Nieuwe Weide kun je je verbazen over het feit dat in zo'n beperkte ruimte zoveel schepen gebouwd zijn.



In 2012 verhuisde Skipshelling Blom van de oude locatie aan de Nieuwe Weide 21, langs de Westerzeedijk, naar een nieuwe: De Tólve 2 in Hindeloopen.



De nieuwe huisvesting van Skipshelling Blom met rechts ruime toegangen naar de werkloodsen en links het kantoor met de afdeling ontwerp en planning, de ontvangst voor klanten, de kantine, 'het museum' en de documentatie die in de loop der jaren verzameld is.



Hindeloopen, 2020. Vlnr.: Iege Blom (1967), Jaap Blom (1950), Eppie Blom (1970) Jacob Jongstra, de metaalbewerker 'die alles kan'. 'Als hij het niet kan, dan is het niet mogelijk', zo zei men. Geheel rechts Dirk Blom (1943). (Uit: Fotoboek pensionering Jacob Jongstra)

Skipshelling Blom, een Plasma Snijbedrijf

De moderne wijze van computergestuurd snijden van casco-onderdelen en het walsen van stalen onderdelen die gebogen of bol zijn, is een techniek die ook interessant is voor cascobouwers die hier nog niet over beschikken. Skipshelling Blom maakt daarom ook voor derden kant en klare snijpakketten aan de hand van de digitale gegevens van de ontwerper van het aangeboden schip.

Behalve een snijpakket kan Blom ook van schepen die bij Blom als ontwerp gedigitaliseerd zijn dit ontwerp zo uitwerken, dat een kant en klaar bouwpakket met voorgevormde onderdelen geleverd wordt dat alleen nog maar in elkaar gelast hoeft te worden.

Tenslotte is het ook mogelijk een casco kant en klaar te maken zonder het af te lassen. De klant ontvangt dan een gepuntlast casco dat qua vormgeving gereed is en alleen nog maar afgelast hoeft te worden.

Behalve in staal is e.e.a. ook in aluminium mogelijk.

Twée bedrijfsafdelingen

Het maken van snijpakketten is een gespecialiseerd proces dat ook op machinegebied een flinke ruimte inneemt. De cascobouw bij Blom functioneert eigenlijk onafhankelijk van de productie van snijpakketten voor derden. Je zou kunnen zeggen dat de Skipshelling Blom uit twee relatief onafhankelijk van elkaar functionerende afdelingen bestaat. Nieuw voor veel cascobouwers is natuurlijk ook de overgang van traditionele scheepsbouw naar een meer digitale wijze van werken. Niet langer worden de onderdelen van een scheepstekening op ware grootte worden 'uitgeslagen' en daarna van staal worden gemaakt volgens die concrete uitgetekende vorm. De computersoftware berekent de wijze waarop het in de computer geladen ontwerp het beste kan worden uitgesneden en gaat vervolgens zijn gang. Voor het ontwerpen en later voor de bouw uitslaan van ronde schepen bestond aanvankelijk geen goede software, maar Dirk Blom Sr. had bij zijn jaar studie aan de UT Delft de nodige contacten gelegd en was overtuigd dat deze werkwijze voordeel had. De nodige apparatuur en de eerste software werden zo'n dertig jaar geleden aangeschaft en Dirk kon aan de slag met het maken van digitale tekeningen en programmeren van de computergestuurde machinerie. De schoonzoon van Dirk Sr., Jaap Zijlstra, getrouwd met Tineke Blom, is eveneens werkzaam op de ontwerpafdeling even als Dirks zoon Iege. Skipshelling Blom is daarmee een typisch familiebedrijf. Bijzonder is daarbij, dat vooral Dirks broer Jaap Blom allerlei hoogst wonderlijke werktuigen heeft ontworpen en gemaakt die je nergens anders ziet, maar die wel het werk in de praktijk beter en gemakkelijker laten verlopen. Allerlei soorten zelfgemaakte 'vormers', waarmee uitgesneden platte staalplaten in de juiste vorm worden gebracht.

Een computergestuurde plasma snijmachine



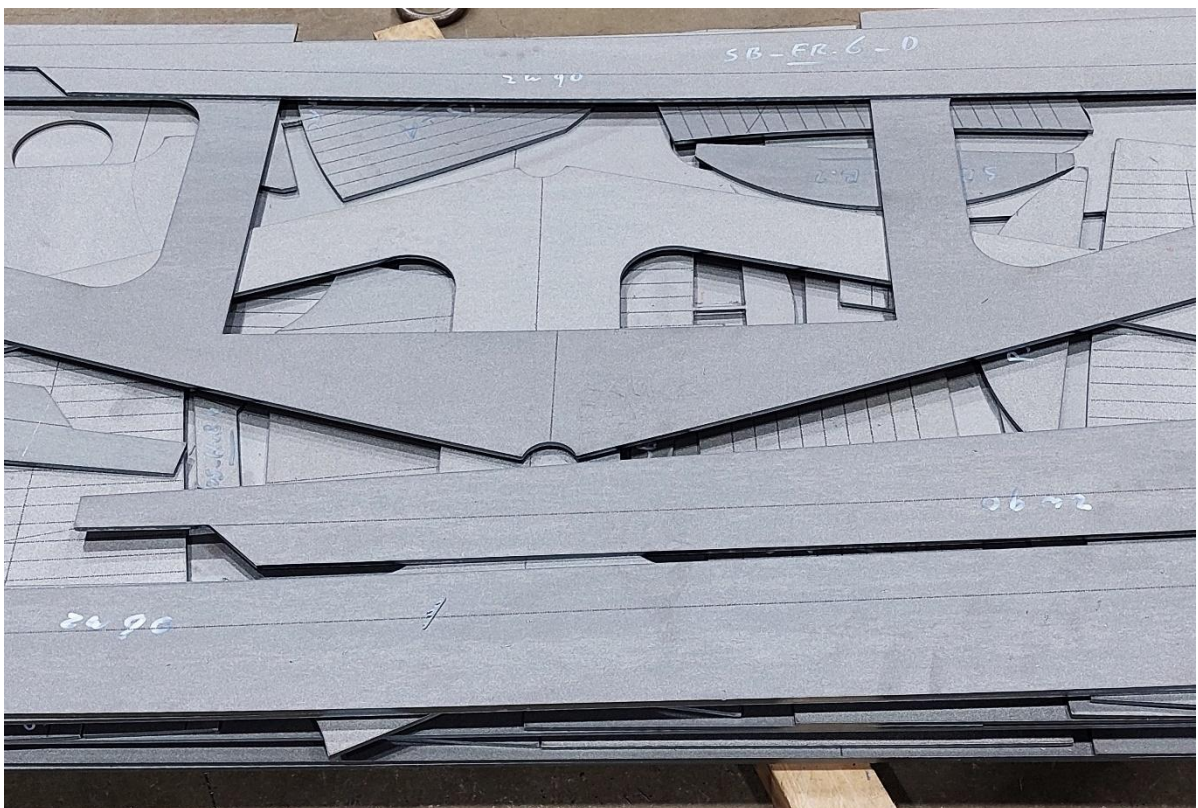
De computergestuurde plasma snijmachine. Dankzij de digitalisering vanaf omstreeks 1990

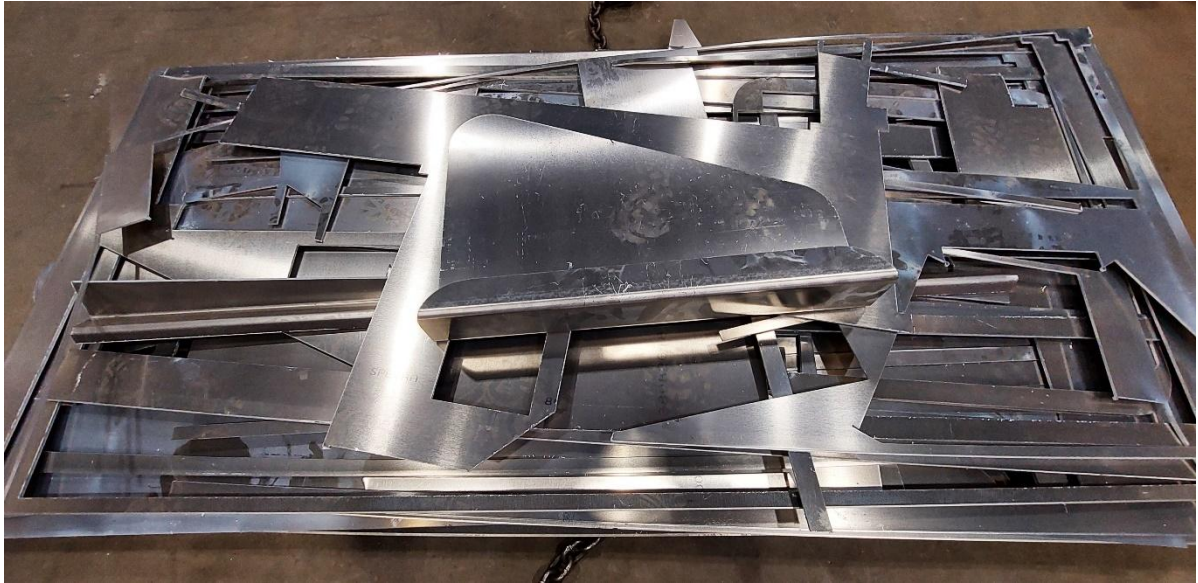




Boven: de Plasmasnijder aan het werk.

Onder: een snijpakket voor een cascobouwer.



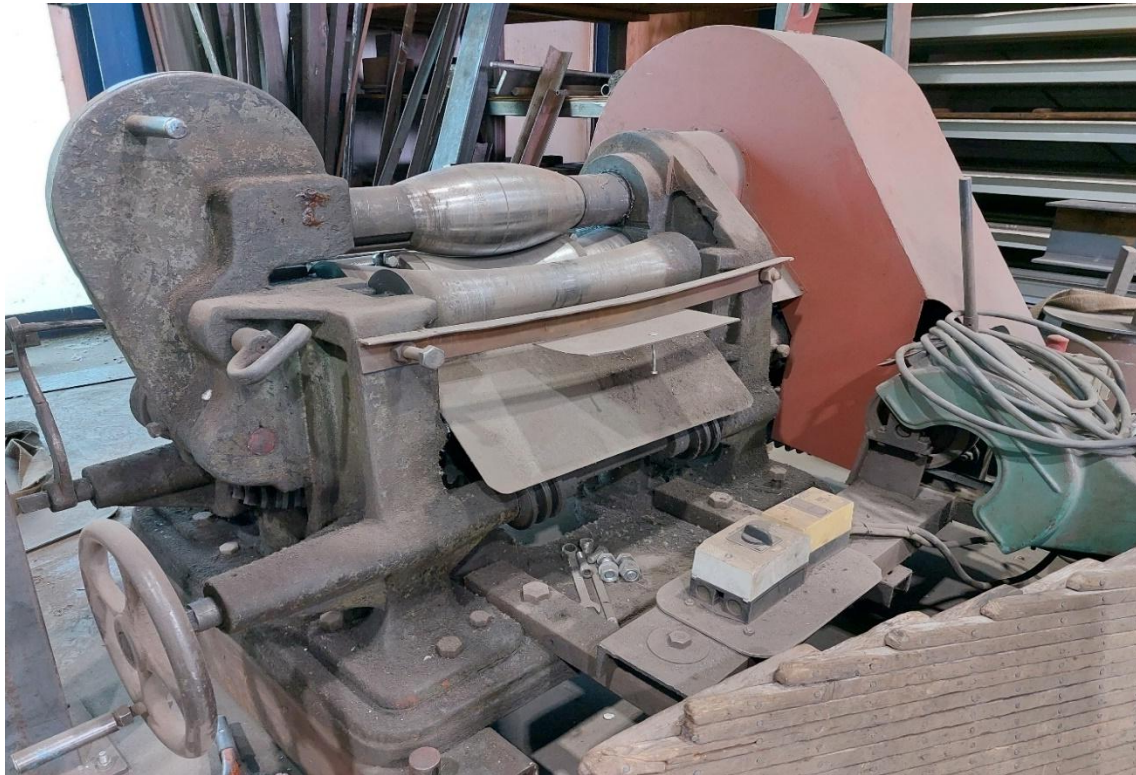


Een snijpakket met voorgevormde onderdelen voor een aluminium jachtje



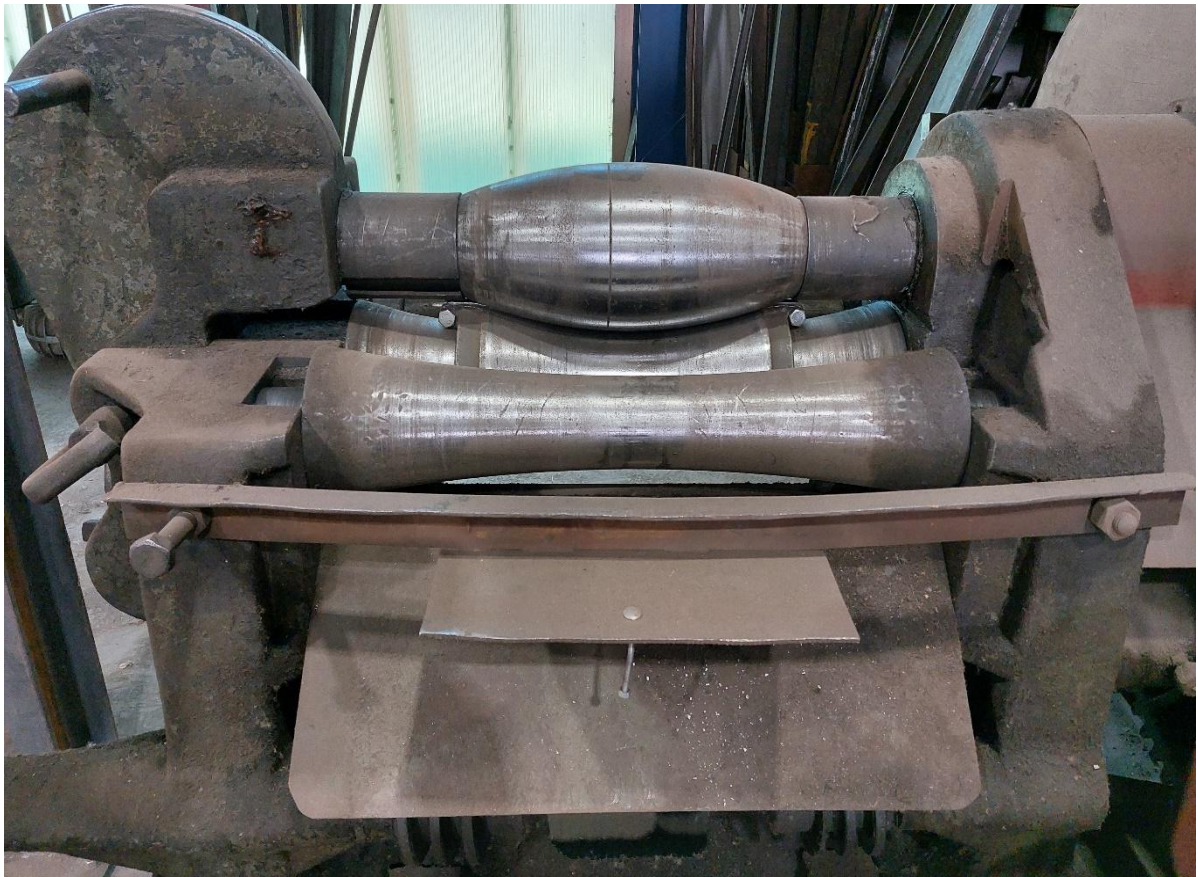
Delen van het snijpakket voor een Blomaak van 11.20 meter. Naar wens kan de klant alle onderdelen die gebogen moeten worden ook voorgevormd, gewalst ontvangen. Ook is het mogelijk het casco van een jacht te kopen dat door Blom in elkaar is gezet met puntlassen en door de afnemer alleen nog maar afgelast hoeft te worden.

Walsen in plaats van persen



Voormalige elektrische bandaandrijver over een rechte poelie, bij Blom omgebouwd tot een wals waarbij een strook staal door te keuze van de rollen van verschillende vorm (vlakker of bolter) voor een verschillend effect.





Rollen van de wals om platte staalplaten een bolling te geven zonder de plaat te butsen.



Hulpmiddel om zware staalplaten te verplaatsen



Computergestuurde zetbank om stalen elementen door toepassing van specifieke mallen bepaalde vormen of hoeken mee te geven zoals beschreven in het snijpakket.



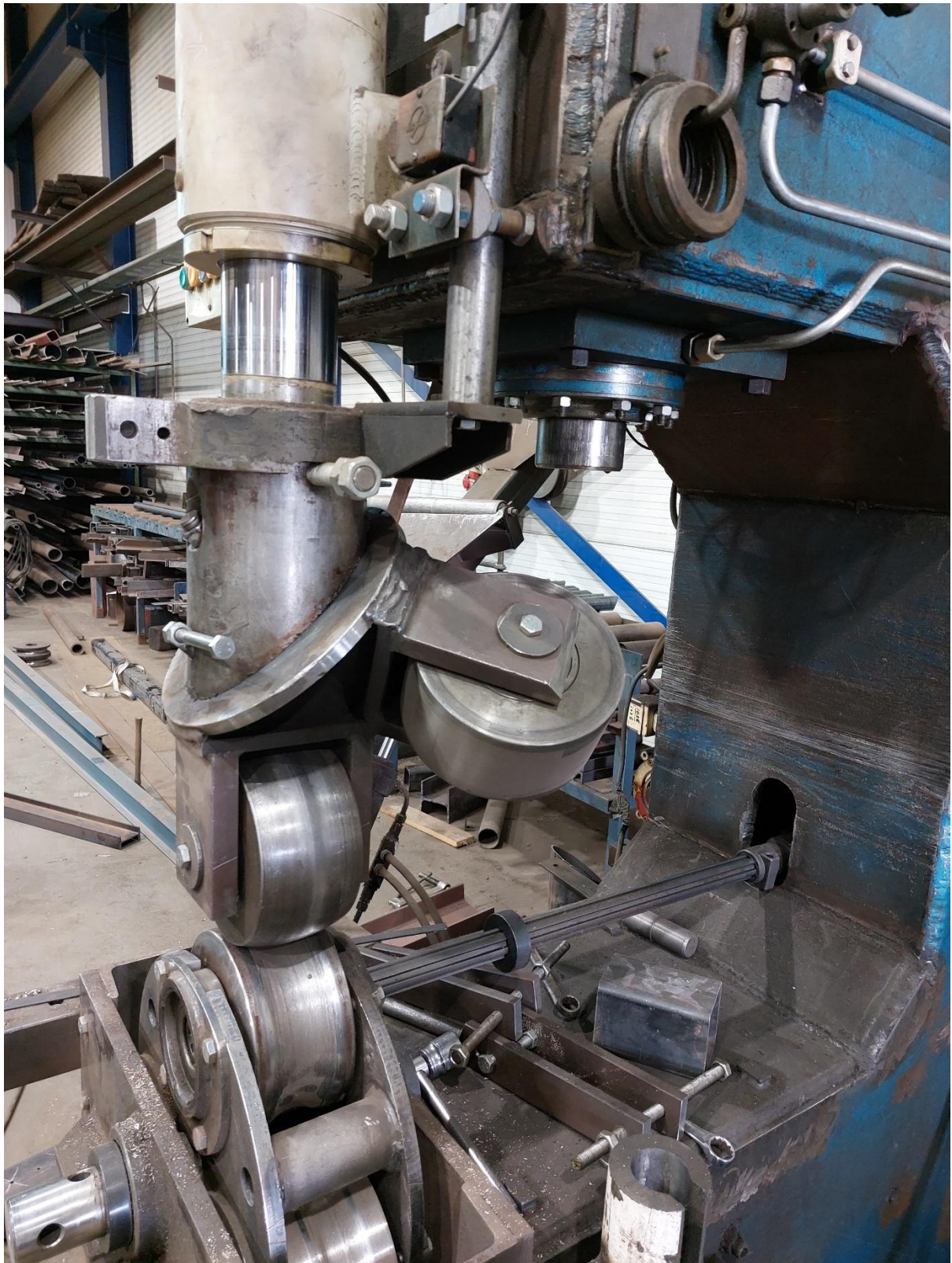
Jaap Blom en Jacob Jongstra, bedenkers, makers, gebruikers. (Uit: Fotoboek pensionering J.J.)



De zetbank met tussen de pers boven en onder de (verwisselbare) mallen die het staal tijdens het persen in de gewenste vorm brengen. (Foto: DH)



Rollenwals om bijzondere vormen te walsen. Gemaakt van een traditionele hydraulische pers. Voor een flexibele inzet is de wals voorzien van een soort revolverkop, waardoor er eenvoudig van walsvorm gewisseld kan worden. Rechts een geleider voor de staalplaat met rollende kogels, waarop een plaat alle kanten op bewogen kan worden. Niet zichtbaar aan de andere kant een geleider met rollen waarop de plaat slechts twee richtingen op kan, heen en weer. (Foto's DH)



De rollenwals met de revolverkop.

De rollen boven kunnen naar keuze als bij een revolver draaien en in functie worden gebracht.

(Foto's: DH)



Eppie Blom aan het werk bij de rollenwals, dec. 2025. (Foto's: DH)

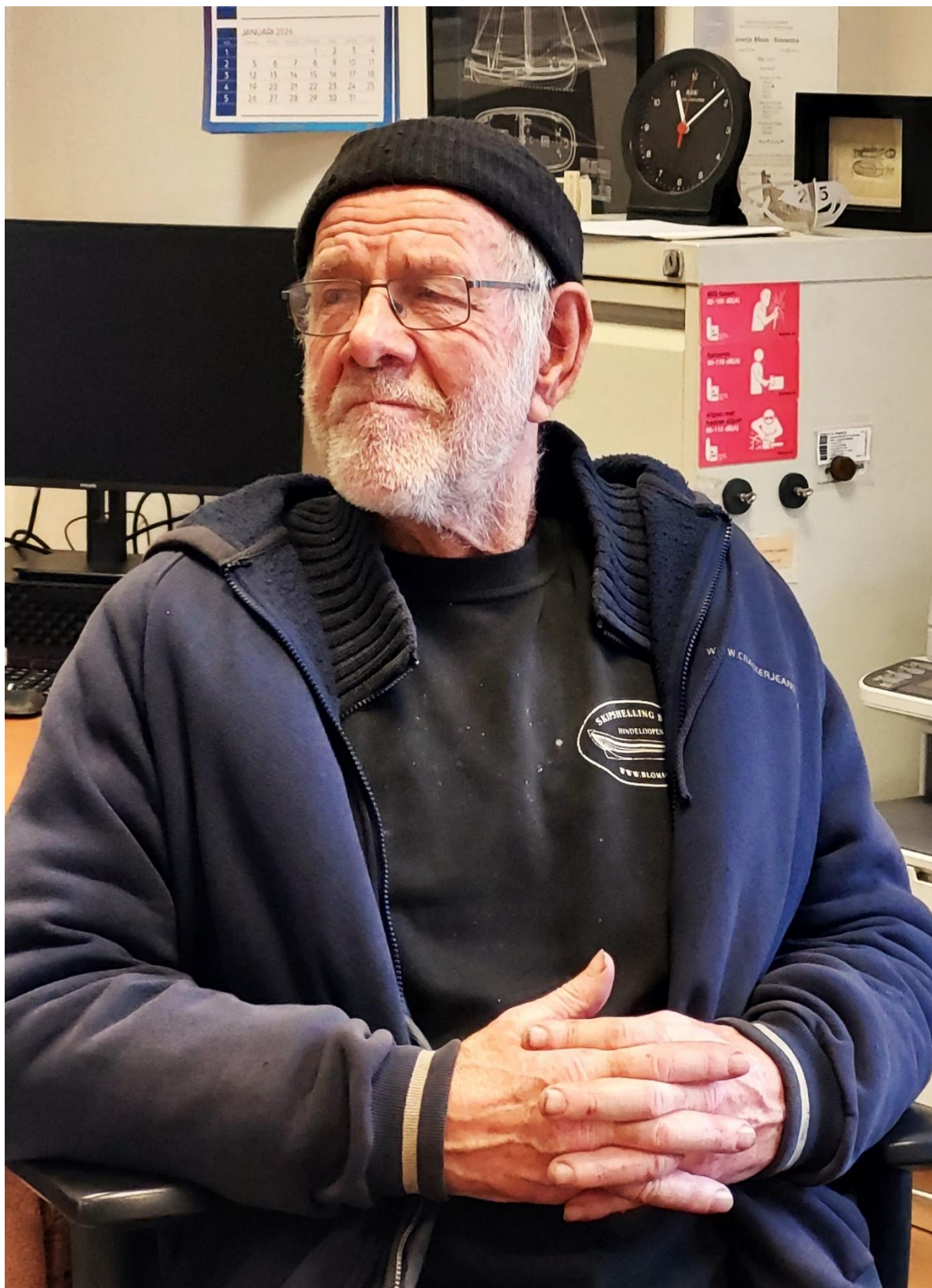


Walsen op aangetekende plekken en met behulp van hardboard mallen voor de juiste bolling.









Jaap Blom, de man die aan de basis stond van het idee staalplaten niet te persen, maar te walsen om ze in fraaie ronde vormen te krijgen. Met de constructie van de bijzondere werktuigen die hij zelf maakte in de eigen werkplaats met de daar aanwezige draaibanken, freesbank en booropstellingen.



Iege Blom (1967), de oudste zoon van Dirk Blom, is met zijn jongere broer Eppie (1970) de nieuwe generatie Blommen die de Skipschelling Blom in Hindeloopen voort zal zetten.



Eppie (links) en Iege op een Blomaak voor de winterberging, maar klaar voor een nieuw seizoen.

9. Geen akenbouw zonder kopers

Voor de koop en verkoop van vastgoed was het al jaren gebruikelijk om een tussenpersoon in de arm te nemen, een deskundige die de markt kent en enigszins objectief weet te beoordelen. Bij de aanschaf van een jacht was dat niet het geval. Wie een jacht wilde kopen of verkopen, die keek naar advertenties. Jachtwerven adverteerden in watersporttijdschriften en wie als particulier zijn jacht wilde verkopen, die deed dat via zijn vertrouwde jachtwerf of onderhands.



Het bedrijfspand van Lemsteraken Makelaardij Dirk Blom in Workum

Die praktijk is al decennia achterhaald. Met dat de watersport zich in de zestiger jaren ontwikkelde tot een populaire vrijetijdsbesteding voor grote groepen mensen uit alle lagen van de bevolking, veranderde er natuurlijk veel meer. Jachtwerven groeiden ongekend, er moesten in de tachtiger jaren snel vele moderne jachthavens aangelegd worden en er ontstond een markt van betekenis voor jachten, nieuw en gebruikt, waarbij de kopers minder ervaren waren en zijn dan de oude watersportelite van voorheen. Kortom, de koop en verkoop van jachten werd het werk van jachtmakelaars.

Dirk Blom Jr. ging als jongste zoon van Dirk Blom Sr. niet meewerken op de werf, de Skipshelling Blom, maar besloot een Lemsteraken Makelaardij te beginnen. Die gedachte was natuurlijk niet zo gek. Een jachtwerf bouwt alleen een schip als er een koper is. In de markt voor platbodempjachten die in de loop van de 20^e eeuw was ontstaan, was het niet zo dat kopers van een Lemsteraak zonder enige vaarervaring ‘even’ een duur aakjacht kwamen bestellen. Vaak hadden zij al een jacht, die zij natuurlijk kwijt wilden als zij een nieuwe wilden laten bouwen. Ook waren er aakbezitters die hun aak gewoon wilden verkopen. De markt voor de makelaar Dirk Blom was duidelijk een van kopers en verkopers.

De functie van jachtmakelaar was rond de eeuwwisseling ook heel wat dynamischer geworden dan die voorheen was. Het bleef niet bij adverteren en wachten in een kantoortje op klanten. De digitalisering had tal van nieuwe mogelijkheden gecreëerd. Niet alleen voor ondernemers, maar ook voor particulieren. Jachtmakelaar werd gewoon een drukke baan, waarbij je iedere dag op elk moment beschikbaar moest kunnen zijn voor klanten die iets wilden.

Overgenomen van de website van Lemsteraken Makelaardij Dirk Blom:

Over ons

Als zoon van Dirk sr. en Immie groeide Dirk op in en om de Skipshelling I. Blom en zn. Deze Hindelooper werf staat bekend om het bouwen van prachtig gelijnde Lemsteraken. Als klein jongetje liep Dirk dagelijks om de in aanbouw zijnde casco's heen, en in de zomer zeilden zij met de eigen aak de 'Vrouwe Immetje' graag naar de Waddeneilanden. De passie voor plat- en rondbodems ontwikkelde zich bij de kleine Dirk, en de liefde voor dit stuk stalen vakmanschap werd overgedragen van vader op zoon. Lemsteraken kwamen langzamerhand steeds centraler te staan in het leven van Dirk. Maar waar Dirk zijn broers Iege en Eppie graag de heuse scheepsbouw voor hun rekening wilden nemen, bedacht Dirk iets nieuws: een makelaardij in Lemsteraken. Iets waar toentertijd nog weinig mee gedaan werd.

De eerste aak werd in 1999 verkocht aan Joop Braakhekke. Sindsdien zijn wij als Dirk Blom Lemsteraken uw gespecialiseerde partner in de aan- en verkoop van plat- en rondbodems. Vanaf de start van het bedrijf tot op heden ligt het gemiddelde aantal geslaagde deals op 25 per jaar. Dit betekent 25 keer per jaar een gelukkige aan- en verkopende partij.

De kwaliteit bepaalt ons imago.

Wij als Dirk Blom Lemsteraken zijn er voor de nieuwe trotse eigenaar vol verwachting, en we zijn er voor de liefhebber die louter mooie herinneringen heeft overgehouden aan zijn of haar stukje historie.

Waar Dirk Blom al vele jaren op de voorgrond uw vertrouwde makelaar en aanspreekpunt is, zorgt Freerk Blom voor afwikkeling van zaken als Sales & CRM coördinator. Hidde Blom is onlangs ingestroomd als Junior makelaar.

Met warme groet,

Team Dirk Blom Lemsteraken



Dirk Blom Jr., makelaar in Lemsteraken.



De revultionaire aak 'De Warber', Klasse: VA 210, ontwerp Van Oossanen Naval Architects, Wageningen. Bouw: Skipshelling Blom Hindeloopen, 2010. Opdrachtgever: 'Dirk Blom Lemsteraken', Workum.

In 2010 kwam het prototype van een nieuwe wedstrijdaak, de 'Warber', vlak voor de start van de 'Hylper Hurdsilerij' van 2010 op het water en nam direct deel aan de wedstrijden. Zonder van tevoren goed te kunnen oefenen met het team aan boord en zonder de trim geoptimaliseerd te hebben. Maar wel met veel succes. Alle vijf de wedstrijden op het IJsselmeer voor Hindeloopen werden gewonnen met dit schip in een veld van 35 snelle wedstrijdaken.

De voorzitter van de V/VA-klasse, E. Pluimers, schreef in het wedstrijdverslag:

'De Warber is een mooi schip met een traditionele uitstraling. Het schip voldoet aan de eisen die het Stamboek Ronde en Platbodemjachten stelt voor inschrijving in het register. Het geheim zit hem kennelijk in het onderwaterschip dat is uitgedacht door Niels Moerke van Bureau Van Oossanen. Door gebruik te maken van geavanceerde software kon hij de rompweerstand optimaliseren, iets dat normaal gesproken alleen in een sleeptank kan gebeuren. Maar achter het succes staat ook een zeer ervaren opdrachtgever als Dirk Blom, die als zoon van een scheepsbouwer de Lemsteraak met de paplepel kreeg ingegoten. Het was natuurlijk ook de familie Skipshelling Blom die het casco bouwde. Enfin, er is weer een hoofdstuk geschreven voor de wedstrijdzeilerij met Lemsteraken.'



Lemsteraakjacht 'De Warber', 15.50 meter lang en ontworpen door Van Oossanen Naval Architects, die ook de snelle aken Buikschiiver 1 en 2 hebben ontworpen. Het casco is in 2010 gebouwd bij Blom in Hindeloopen.





De 15,25 meter lange Lemsteraak HI 6 is ontworpen door Dirk Blom en gebouwd in 2010. Jachtontwerper Martijn van Schaik zorgde voor het tuigplan.

Vermeldenswaard zijn natuurlijk de vele YouTube filmpjes over de moderne aken als de 'Warber' en de 'Buikschuiver 2', waarbij zeker ook de demonstratiewedstrijd op het IJsselmeer voor Hindeloopen interessant is, toen de Warber (met 30 ton waternverplaatsing) zeilde tegen een scherp Regattajacht met 7 ton verplaatsing, op 13 september 2017. (Zie Plattbodenschiff gegen X-Yacht, ein unmögliches Rennen) Op bezeilde koersen bleken beide jachten even snel, maar ja, het overstaggaan met een platbodem kost meer tijd dan met een scherp jacht. Op een traject met kortere slagen raakte de Warber om die reden achterop.



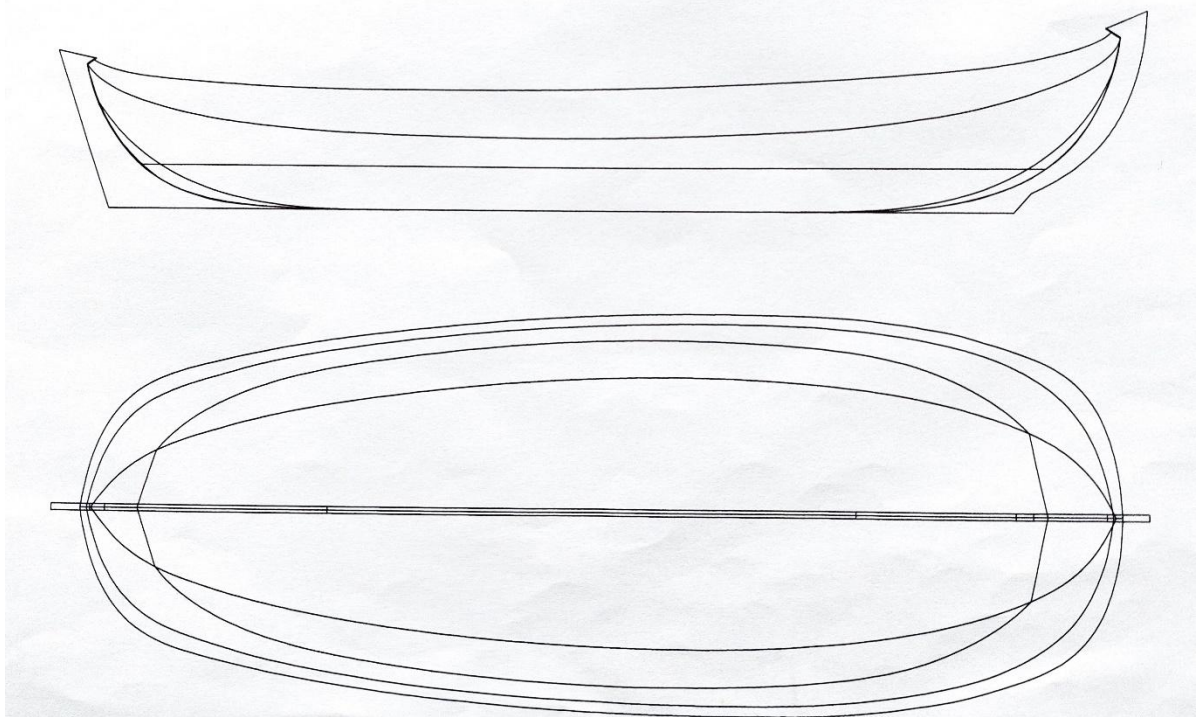
De wedstrijdvaart Buikschiiver 2, 15,25 meter lang. Ontwerp Van Oossanen Naval Architects te Wageningen. Casco gebouwd bij Blom, Hindeloopen. Afgebouwd bij de Workumer Jachtservice., 2012. Oppervlak grootzeil 80 m², botterfok 52 m², kluiver 24 m². (Foto: Hajo Olij)

Bijlage: Een greep uit de vele ontwerpen die Dirk Blom Sr. maakte

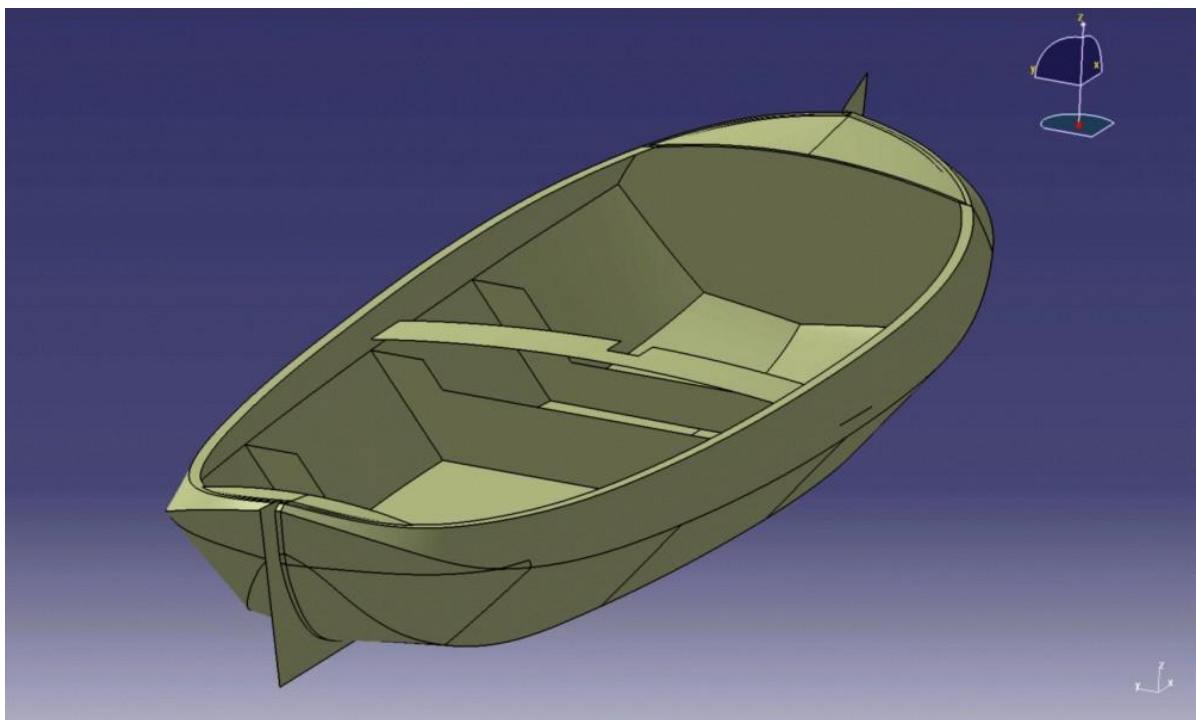
Niet alleen Lemsteraken, maar ook boatsjes, tjotters, visaken, vletten in diverse formaten evenals Staverse jollen, maar bovenal Lemsteraken in verschillende afmetingen en uitvoeringen, maar steeds met een herkenbaar profiel: de Blomaak

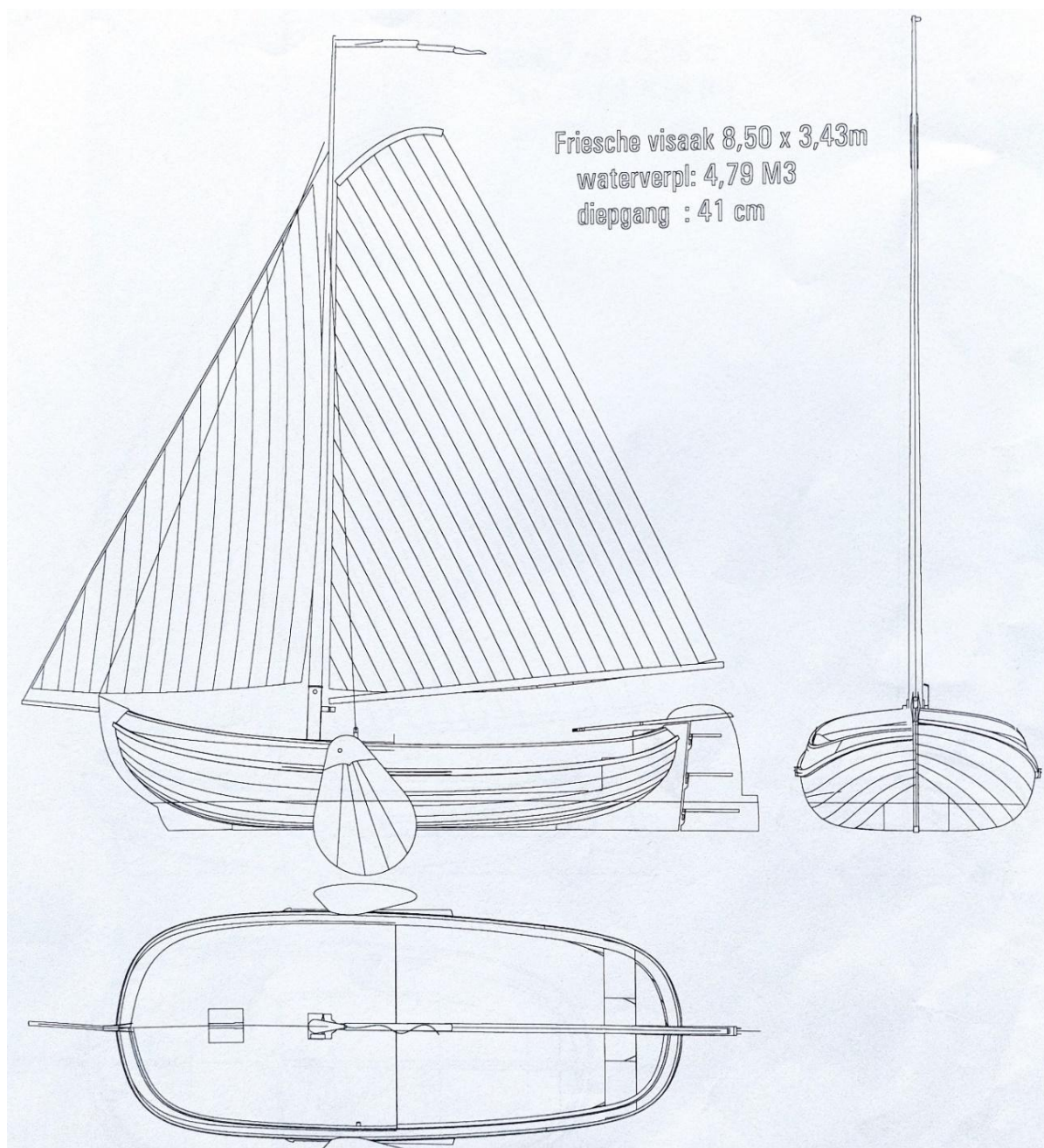


Friesche Boot

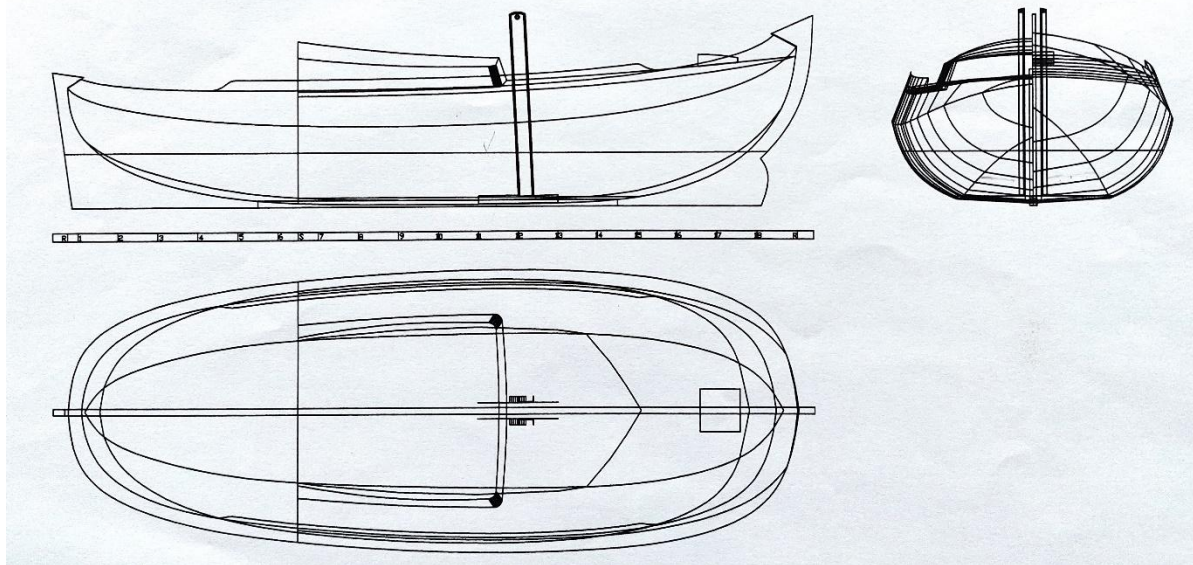


Friesche boot lengte 5.0 mtr. breedte 1.90 mtr. gewicht 400 kg. Zeiloppervlak: 12 m²

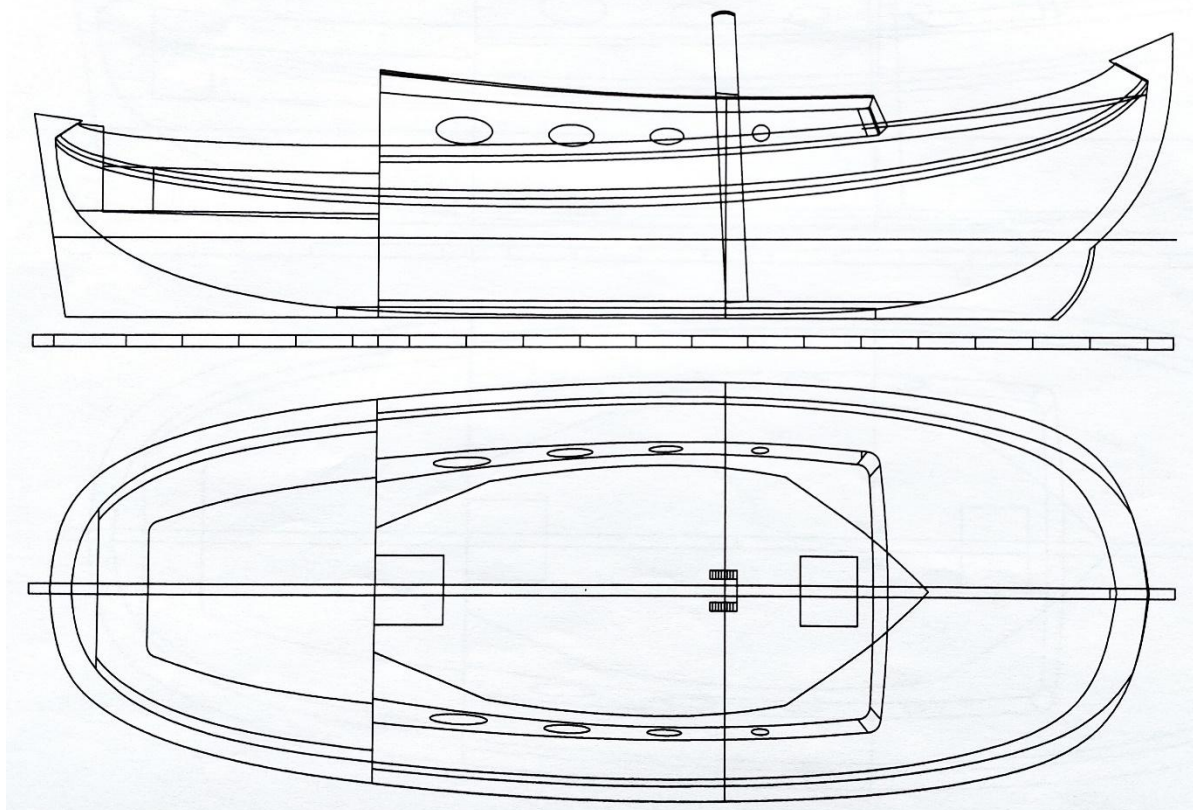




AAK 9.50 Mtr met Korte Roef

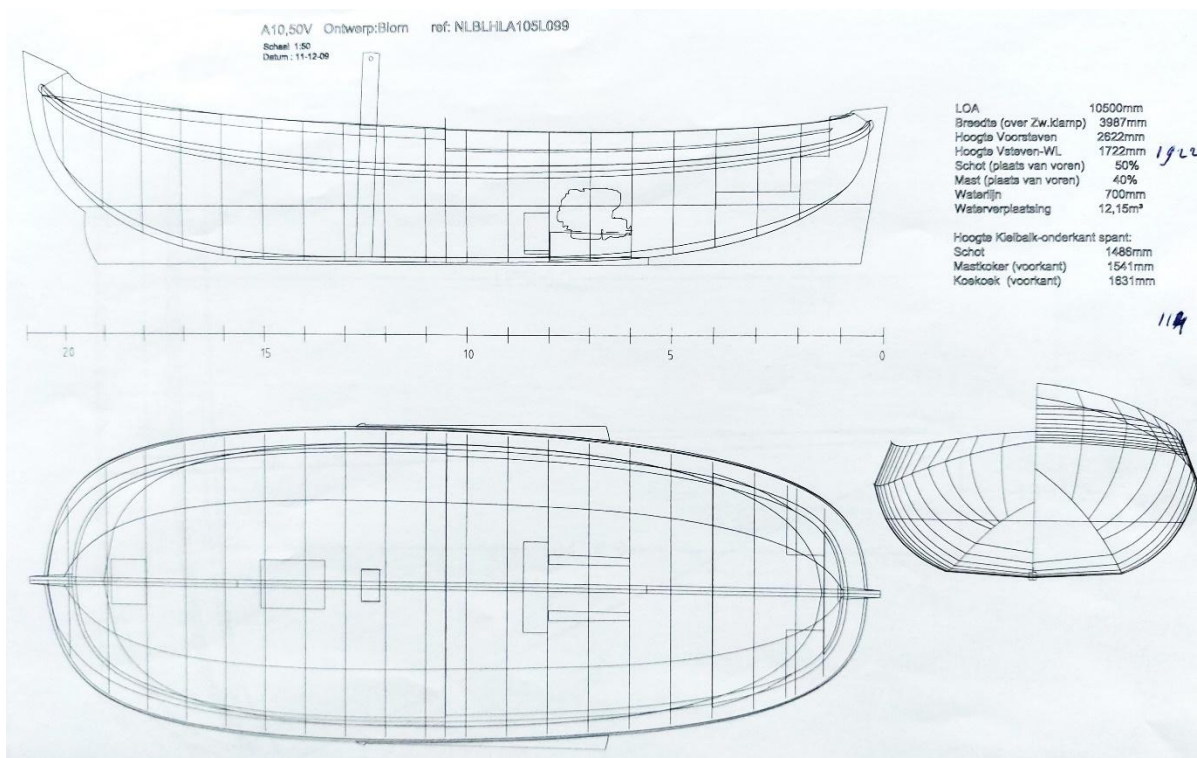


AAK 10mtr

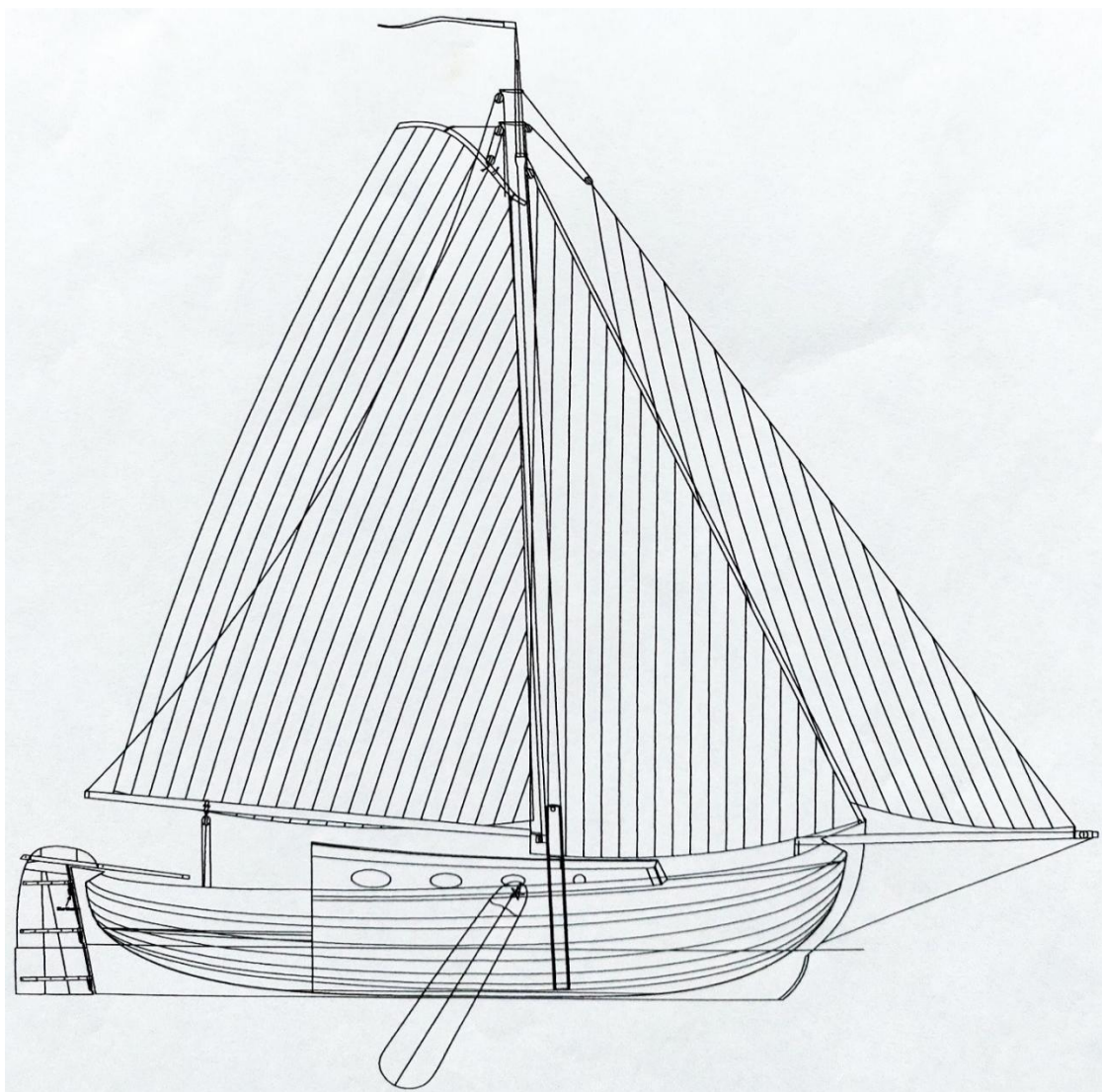




Aak van 10.00 meter. Breedte 3.90 Diepgang 0.70 mtr. Zeiloppervlak 55.5 m²

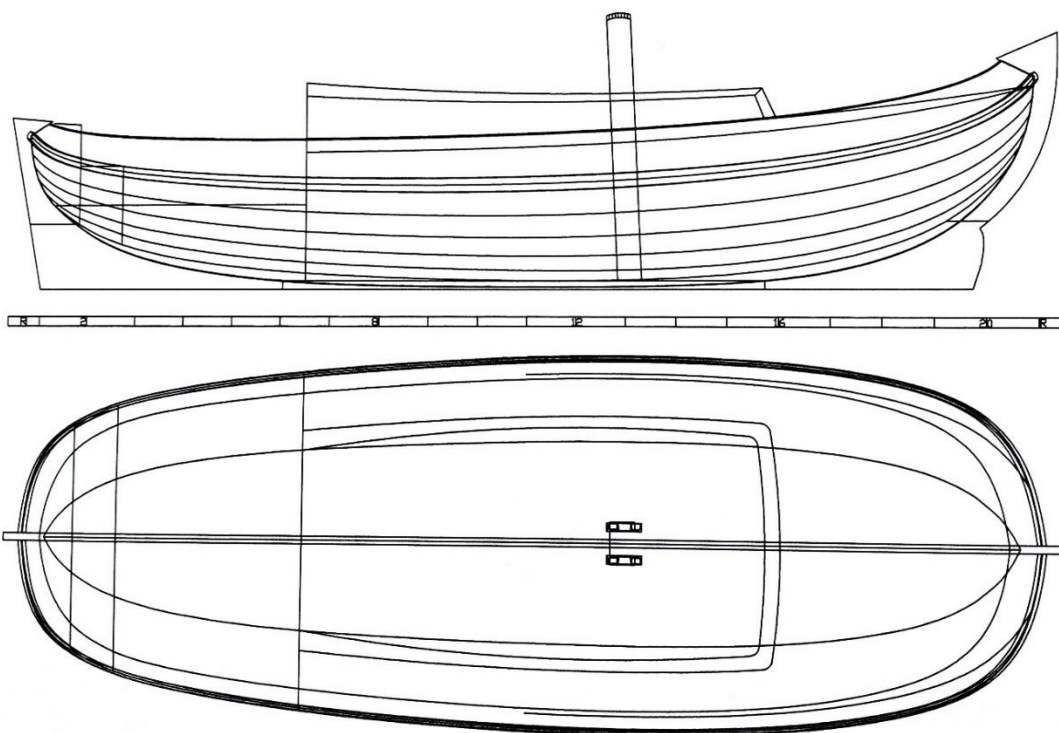


Lemsteraak van 10.50 mtr. als visserman uitgevoerd. Kruiplijn 2.00 mtr. Zeilopp. 70 m²

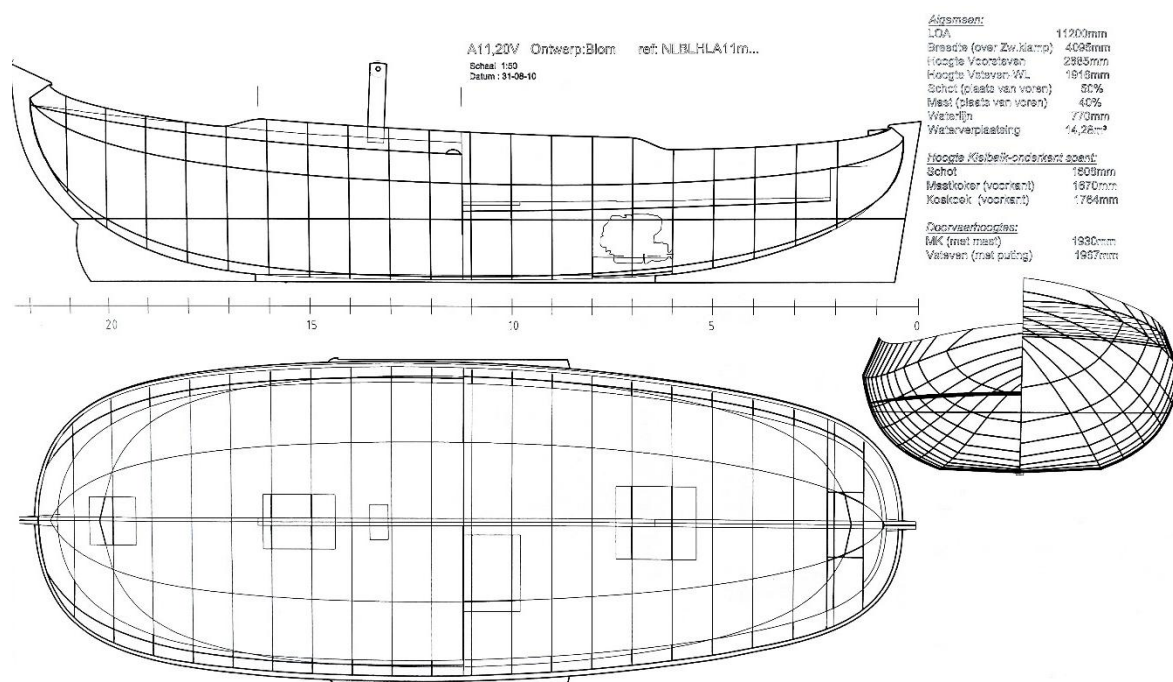


Een 10-meter Blomaakje op het wad. Kenmerkend is o.m. het ontbreken van slemphouten onder de kluisborden. “Slemphouten horen niet op een Lemsteraak”, volgens Dirk Blom Sr. Die verbindingen zijn nodig bij houten aken, maar overbodig bij stalen.

AAK 10.50 Mtr Roef



Aak 10.50 mtr. met roef Kruiplijn 2.30 meter. Zeiloppervlak 70 m2.

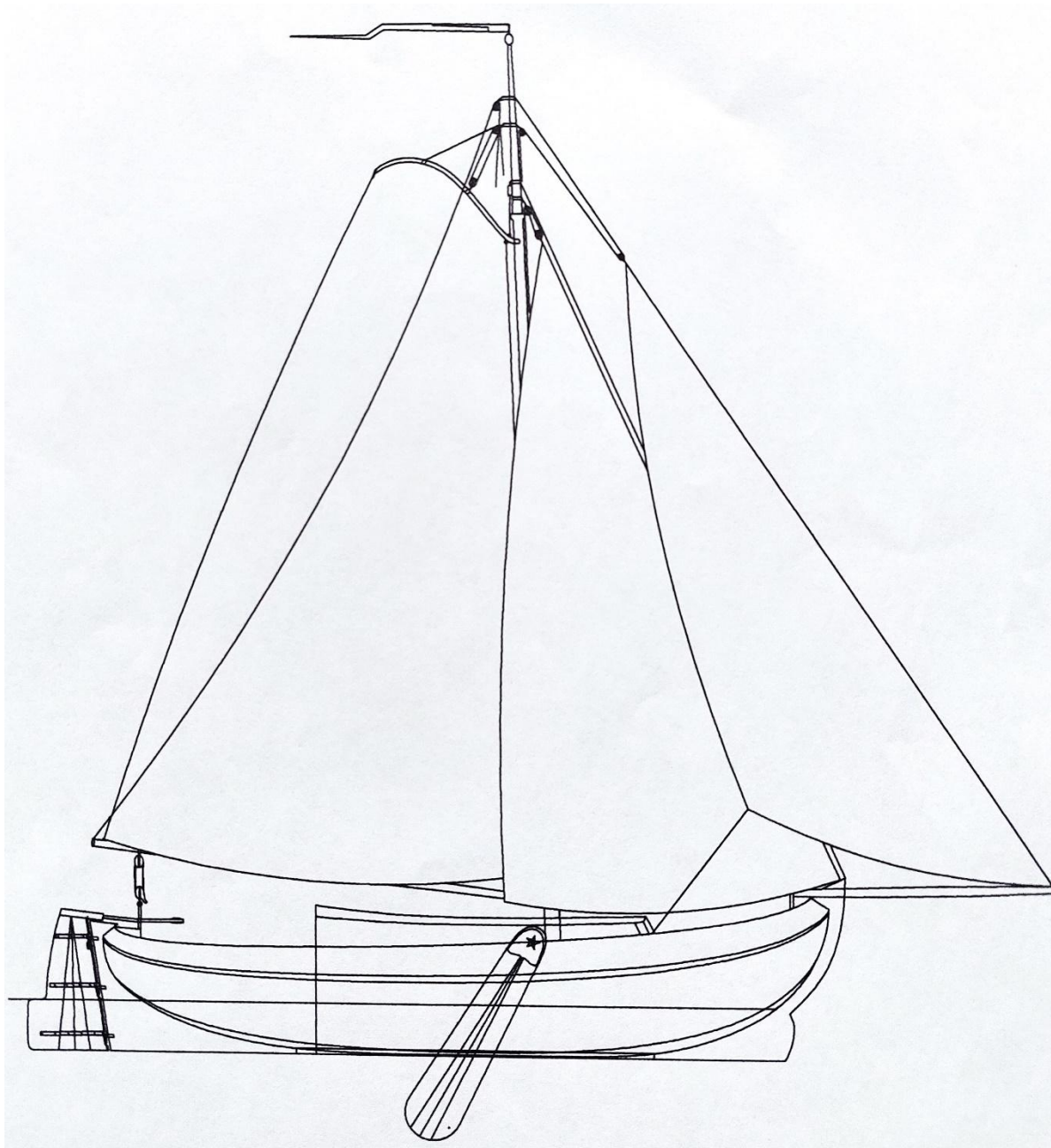


Lemsteraak 11.20 meter als visserman. Breedte 4.13 mtr. Kruiplijn 2.05 mtr. Zeilopp. 77 m2



Lemster aak van 11.20 meter in aanbouw

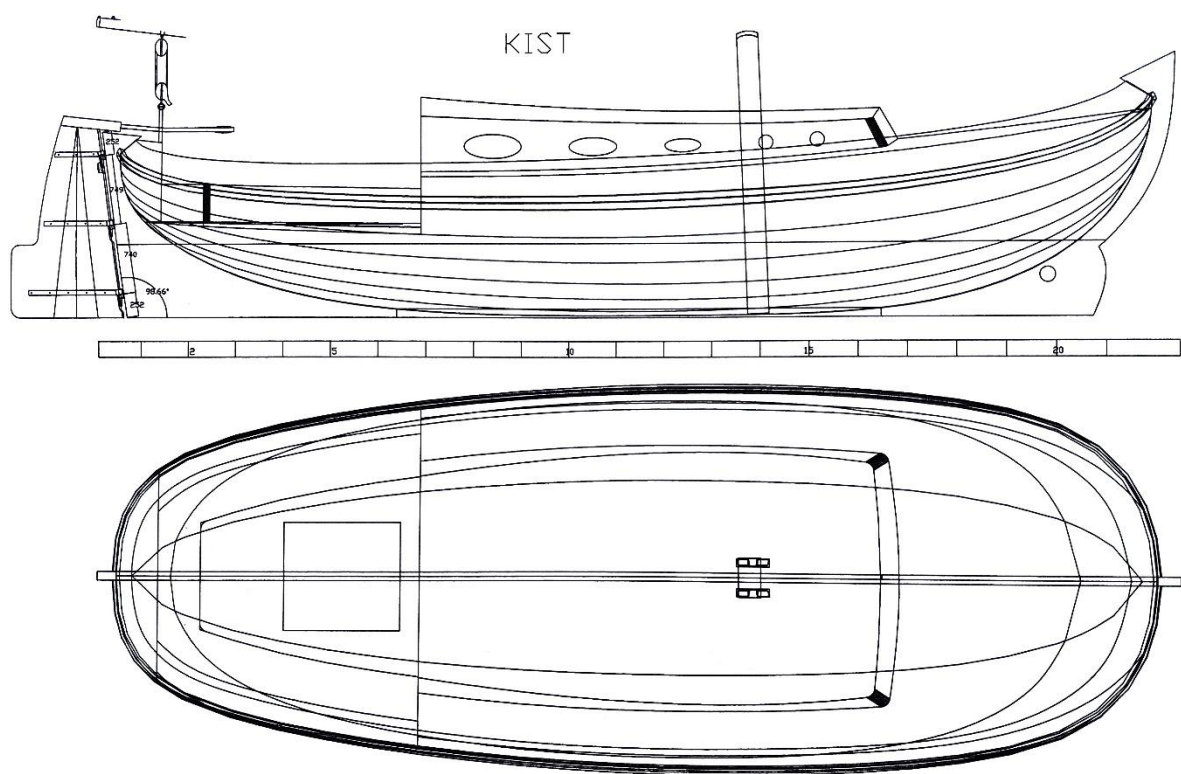




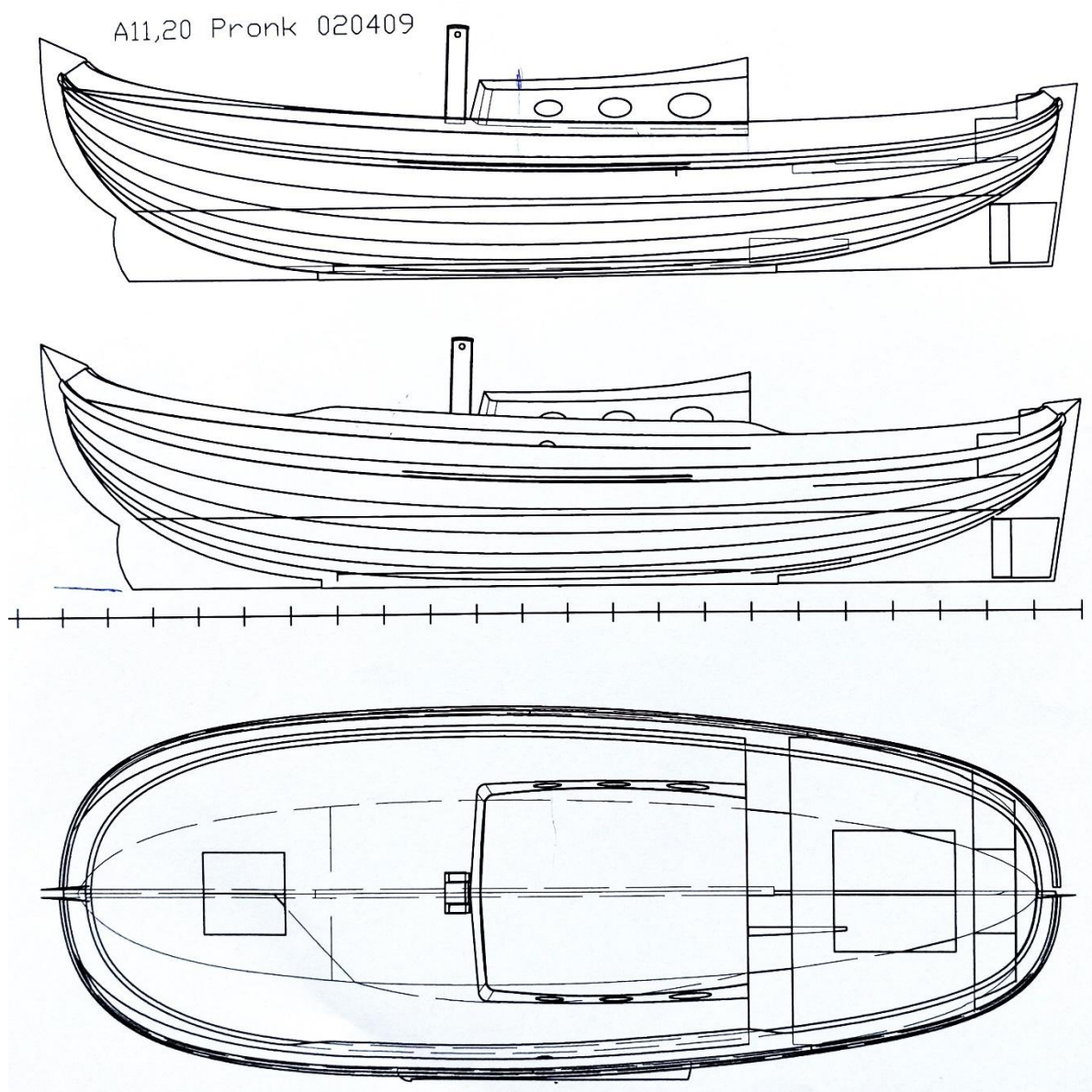
Lemsteraak 11.20 met roef. Waterverplaatsing 14 m³ Kruiplijn 2.30 Zeilopp. 69.50 m²

Bij de vissers in De Lemmer waren visaken van 11 -12 meter, het meest populair. Er waren er ook van 10 meter en een paar van ca. 13 meter. Die grote aken vonden de vissers echter niet nodig. De populaire aak was ruim genoeg, handig om mee te manoeuvreren en met twee man goed te zeilen.

Dat deze maat lange tijd ook favoriet was bij Skipshelling Blom is dus niet zo gek. Pas aan het einde van de 20^e eeuw toen de moderne wedstrijdaken naam maakten, werd het onvermijdelijk dat ook Blom grotere aken ontwierp waar immers vraag naar was.



Lemsteraak van 11.20 met korte roef in aanbouw.

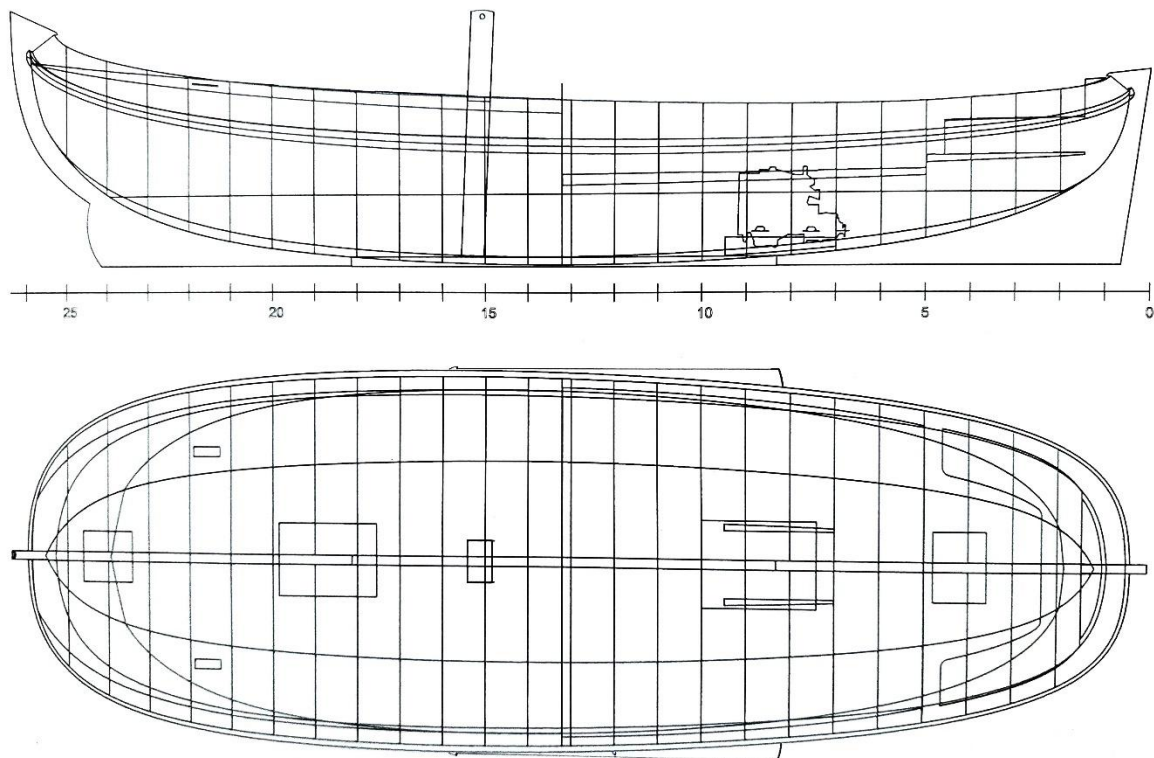


De Lemsteraak van 11.20 meter met korte roef.

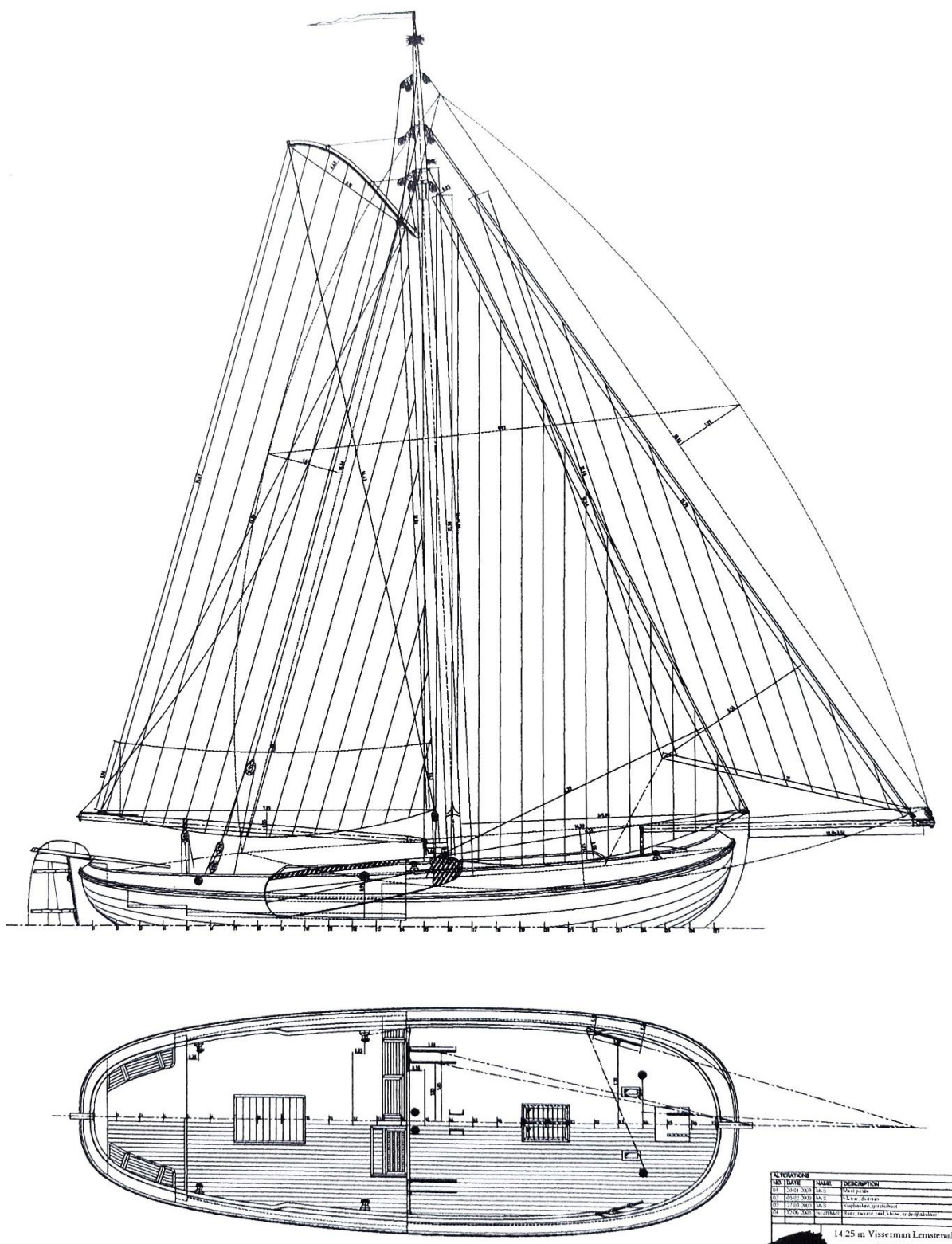
Of een klant kiest voor een Lemsteraak in de uitvoering van visserman, of met een korte roef achter de mast of een lange roef, waar de mast op het roefdak staat, is niet zo zeer een kwestie van smaak, maar vooral van de vraag wat de eigenaar met de aak wil doen. Waar wil hij varen, hoe, in welk verband en hoe lang. Het maakt een groot verschil of je een dergelijk schip koopt om met je gezin lange zeiltochten te maken, of dat je vooral met je tweeën korte of langere tochten maakt, of dat je van plan bent met de aak vooral dagtochtjes te maken en/of wedstrijden wilt zeilen.

Een grote, diepe kuip is ruim en geeft een veilig gevoel. De bemanning heeft armslag die nodig is bij het zeilen. Als het regent wordt dat echter anders en ook buiswater komt ongeremd de kuip in stuiven. Met een korte roef is er voor de bemanning lekker veel ruimte op het voordek bij de fok. Het vooronder is echter

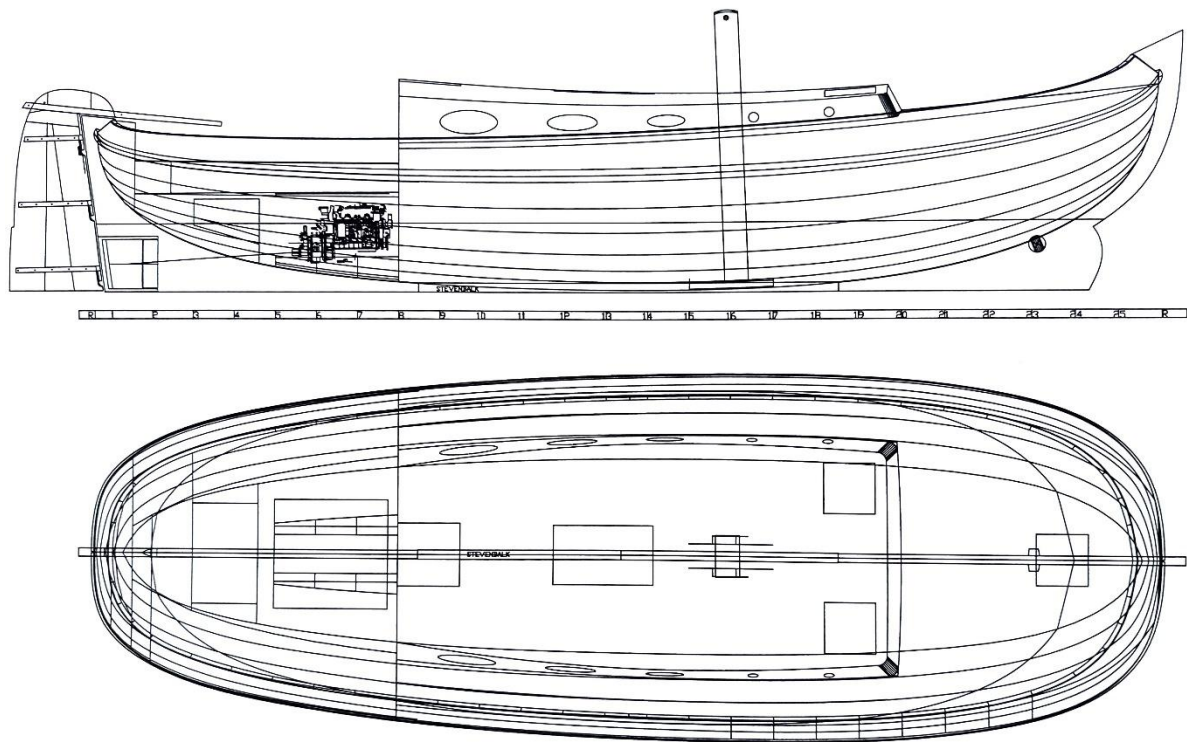
moeilijker te bereiken en geeft minder ruimte. Vaar je met meer mensen en wil je onderdeks wat ruimte en comfort, dan is een aak met een verlengde roef uiteraard aan te bevelen.



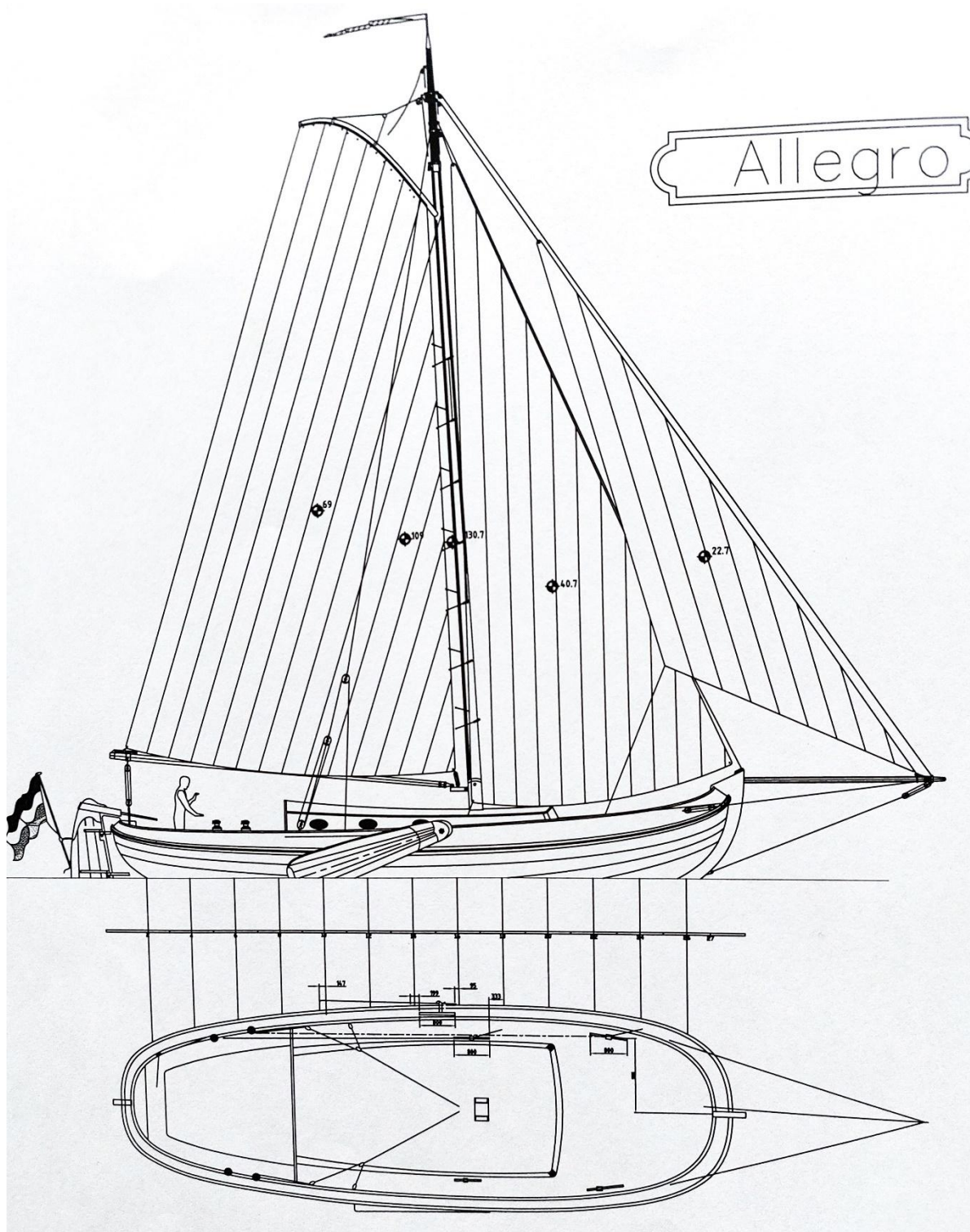
Lemmer, binnenhaven. Een originele visaak LE 50 door een stichting gered van de ondergang.



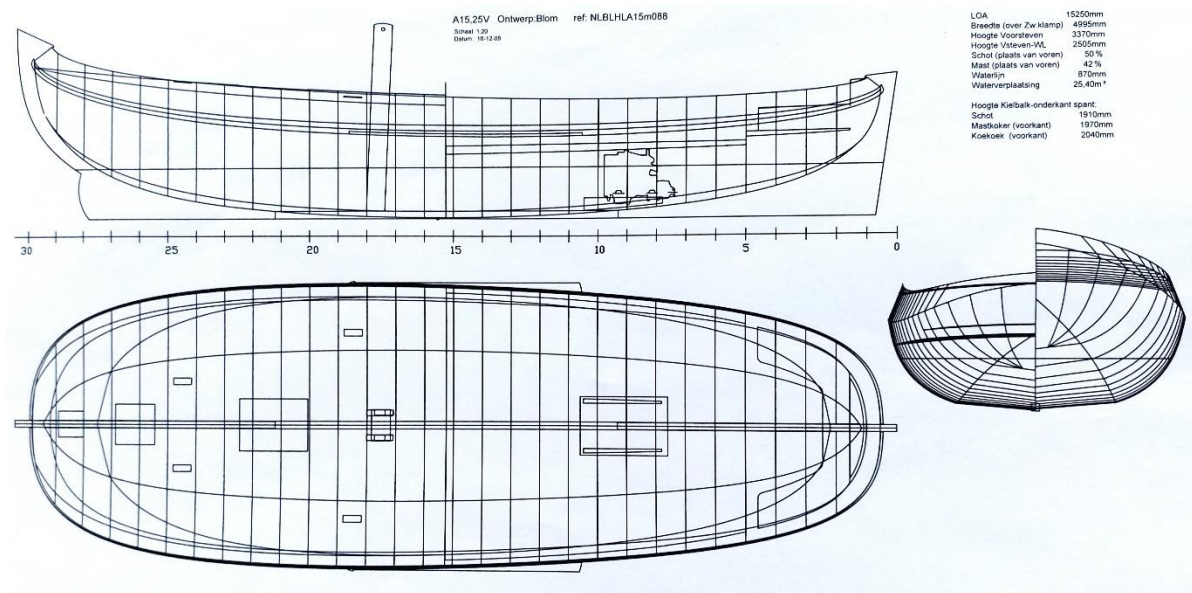
14,25 meter Blom Visserman aak



Blomaak van 14,25 meter in vissermanuitvoering. (Foto: skipshelling Blom)



Lemsteraak met roef: Lengte 15.25 mtr. Breedte 5.00 mtr. Diepgang 0.87 mtr. Kruiplijn 2.52 mtr. Zeiloppervlak 147 m²

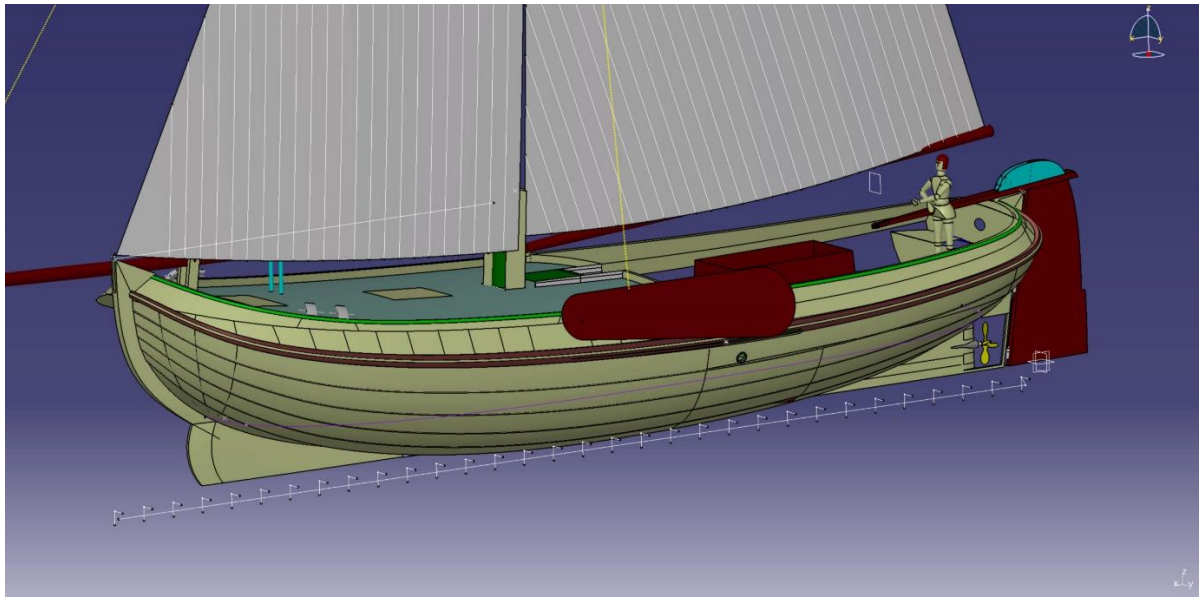


Lemsteraak 15.25 mtr. uitgevoerd als visserman. Waterverplaatsing 25 m³



Een Blomaak 15.25 mtr. in vissermanuitvoering op transport. (Foto: Blom)

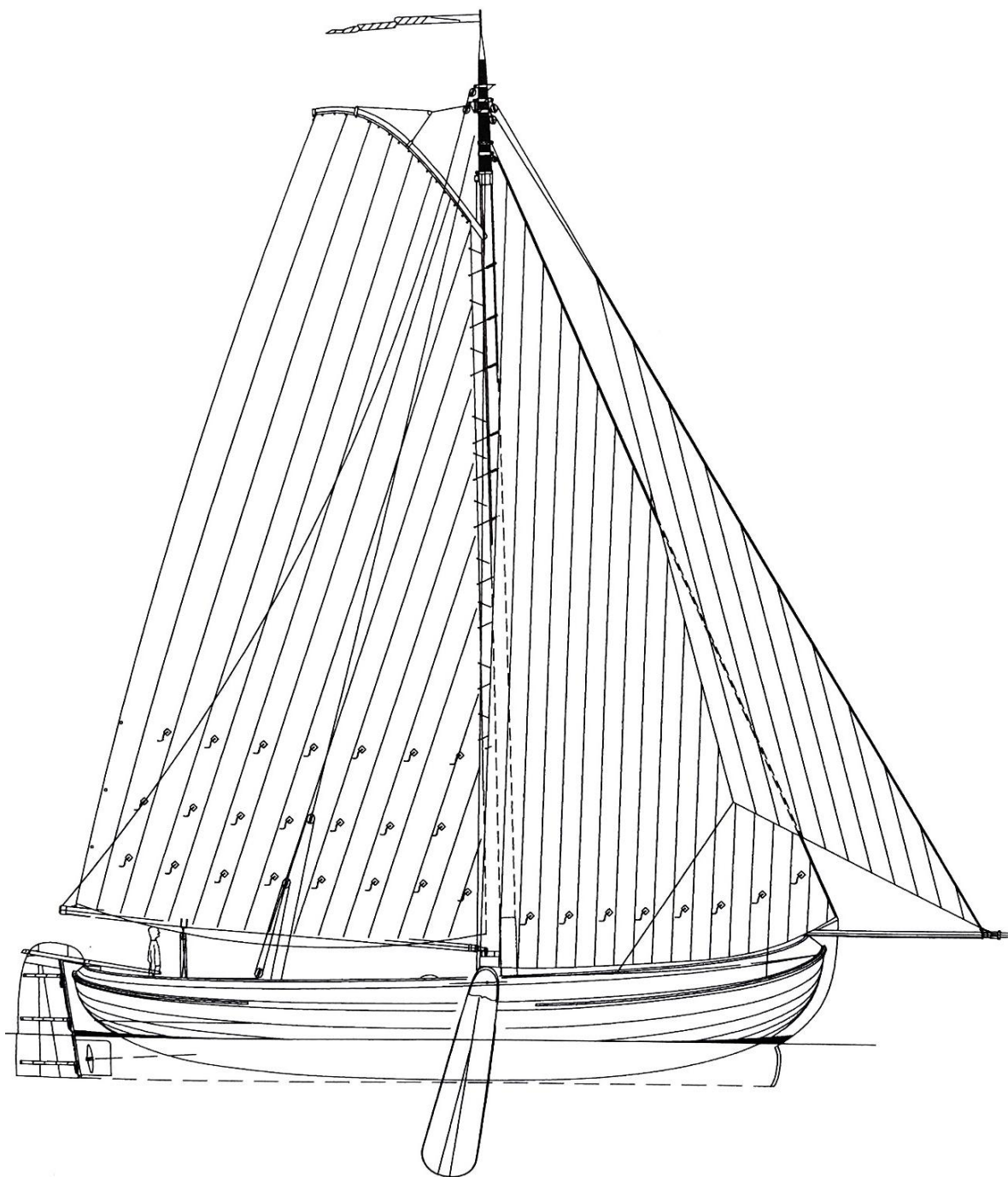
*Op het talud van de Westerzeedijk zit de (te vroeg overleden) dochter van Dirk Blom Sr.:
Tineke Blom.*



Blomaak 15.50 mtr.



Bouw van een Blomaak van 15.50 meter

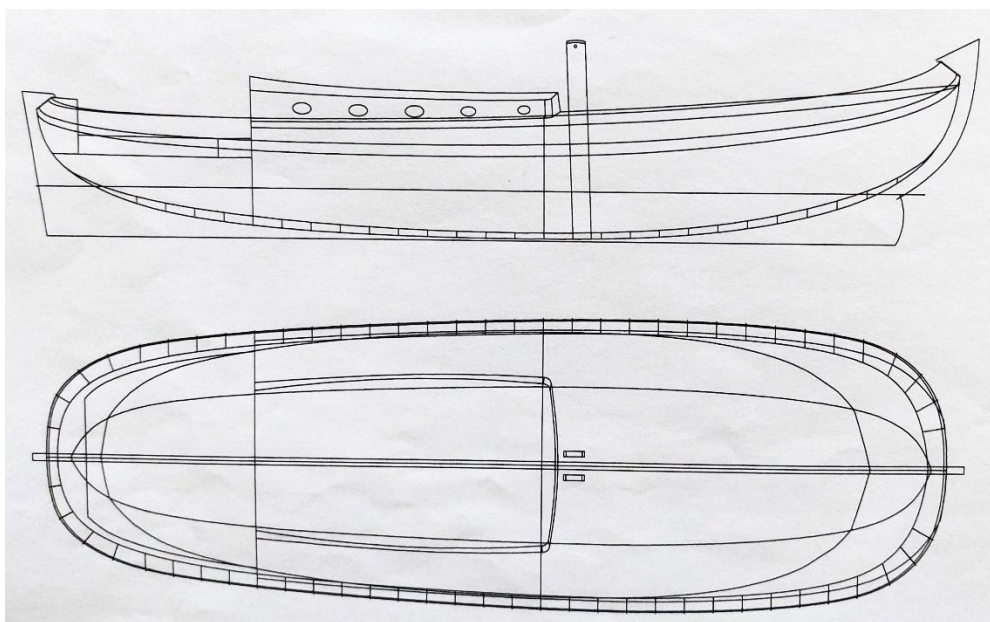


Lemsteraak 16,25 meter Fa. Blom

*Lemsteraak uitgevoerd als visserman. Lengte 16,25 mtr. Breedte 5,30 mtr.
Diepgang 0,91 mtr. Gewicht romp 16000 kg. Waterverplaatsing 30 m³ Kruiplijn 2,75 mtr.
Zeiloppervlak 178 m²*



De Lemsteraak 'Merlijn' van de VA klasse nr. 169. Lengte 16,25 meter. Uitvoering als roefschip. Ontwerp en bouw Blom, Hindeloopen.





Bouw van een Lemsteraak van 16.25 meter.





Bouw van een Blomaak van 16.25 meter.





Te water lating van de aak van 16.25 meter.



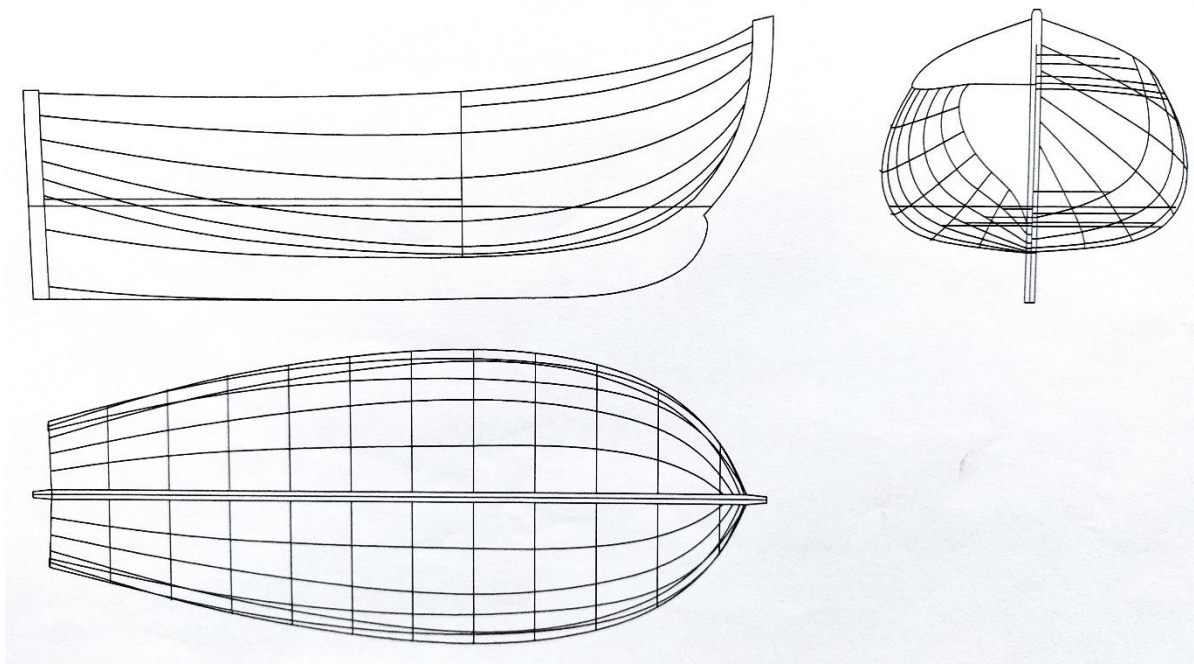
Op transport

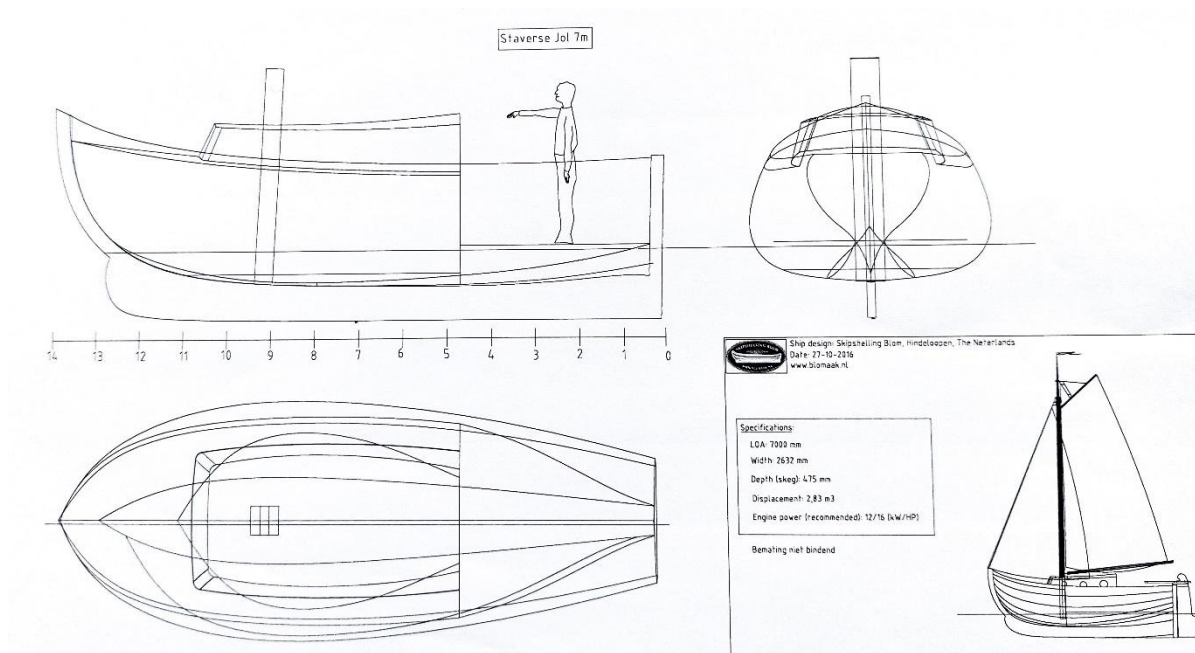


Staverse jol, lengte 6.00 mtr, breedte 2.41 mtr. diepgang 0.75 mtr.

Waternverplaatsing 2.05 m³, kruiplijn 1.87 mtr.

Zeiloppervlak 24 m²

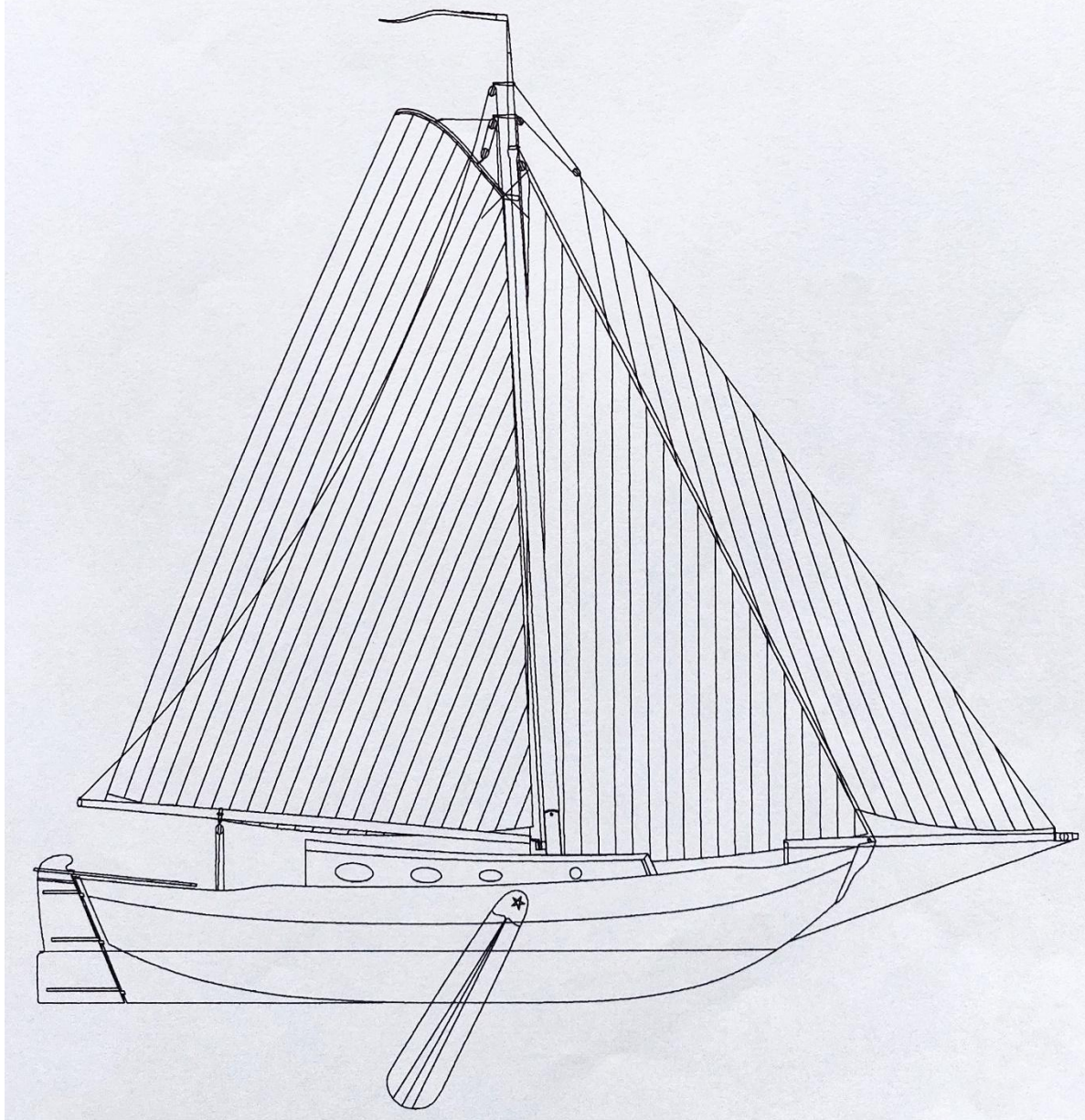




Een zes meter jolletje in aanbouw op de oude werf aan de Nieuwe Weide.

Staverse jollen kunnen bij Blom in diverse lengtes gebouwd worden van 6 – 8 meter, als visserman of met kajuit, al naar wens van de koper.

SCHOUW 10.50



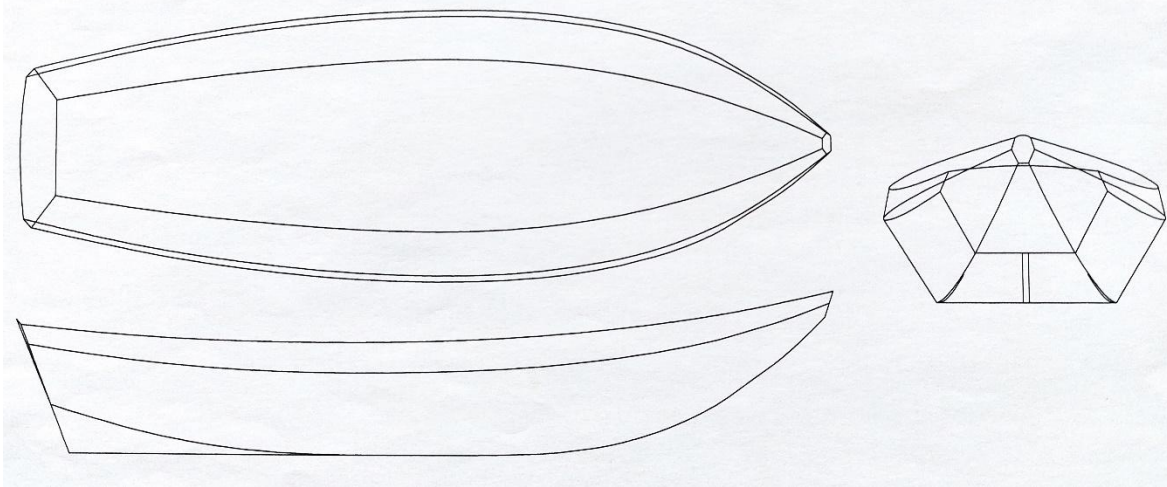
*Zeeschouw van 10.50 mtr. Breedte 3.85 mtr. Waterverplaatsing 12 m³. Kruiplijn 2.15 mtr.
Zeiloppervlak 72 m²*

*Dirk Blom ontwierp ook een zeeschouw van ruim 12 mtr. met een waterverplaatsing van 19 m³
Beide ontwerpen kunnen uiteraard zowel als visserman en als roefschip geleverd worden.*



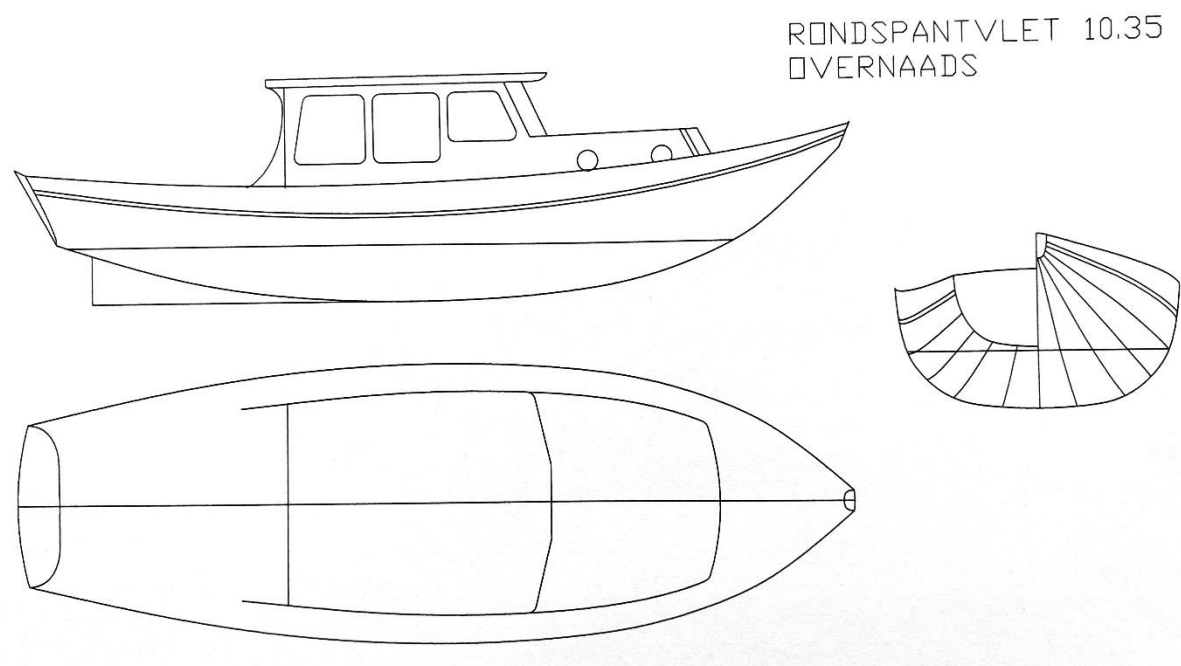
Casco vaarklaar, nu de rest nog.

Knikspant vlet Blom 7mtr



Dit model vlet kan in diverse afmetingen gebouwd worden, zowel in staal als aluminium, al naars wens van de opdrachtgever.

Bovendien zijn de vletten van meer of minder dek te voorzien en al dan niet van een roefje.



Motorvlet van 10.35 mtr. met kajuit.

Breedte: 3.48 mtr.

Diepgang: 0.70 mtr.

WATERVERPLAATSING: 8.35 m³

Kruiplijn: 2.10 mtr.

Geraadpleegde bronnen

Blom, Gosse: *Iege Blom (1915-1995), visser en scheepsbouwer*. Hindeloopen, 2013 (de tekst is integraal overgenomen)

Blom, Gosse: *Om priis en eare. Utslaggen fan it Skâtsjesilen*. Leeuwarden, 2004

Blom, Gosse: *Skâtsjesilen, een inleiding*. Bornmeer, 2010

Crone, G.C.E.: *Nederlandsche Jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen, 1650-1900*. Schiedam, 1926, 1978.

Fotoboek Skipshelling Blom n.a.v. de pensionering van de medewerker Jacob Jongstra, die er van 1999-2020 heeft gewerkt.

Fryslân, Historisch Tijdschrift. *Een Hindelooper zeereis*. Jrg. 22, nr 1, 2016.

Havard Henry M.: *Voyage Aux villes mortes du Zuiderzee*, Paris, 1874

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

Huizinga, Dirk: *Lemsteraken 'voor de recreatie'*. Drachten, 2024

Huizinga Dirk en Jansma Klaas (red.): *Lemsteraak, trots der Zuiderzee*. Leeuwarden, 2012

Huizinga Dirk: *Scheepsbouw in Stavoren, 1864 – 1920*. Drachten, 2009

Kampa Th.: *Je moet gewoon een mooi schip bouwen*. In: Spiegel der Zeilvaart, 2000. Nr.1

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

Klaaren, Piet: *De Blommen zijn een scheepsvolk. Genealogie familie Blom*. Sneek, 2011.

Loon, F.N. van: *Handleiding tot de Burgerlijken Scheepsbouw*. Workum, 1838

Museum Hindeloopen i.v.m. informatie over de *geschiedenis Hindeloopen*

Oedegard Daniel: *Jappe Ippes, Norges foerste klipfiskgründer*. 2018

Een Noors boek over de Hindelooper vishandelaar Jappe Ippes die van 1655 – 1691 de klipvishandel in Noorwegen organiseerde.

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

Schutten, G.J.: *Verdwenen schepen*, Zutphen, 2004

Stichting Stamboek voor Ronde en Platbodemjachten: Informatie over de skipshelling van Wijbrands en vervolgens I. Blom en de aken die er door Blom gebouwd zijn, te vinden op de website www.ssrp.nl

Stadt, Hannes van de: *Skipshelling I. Blom gaat verhuizen. Pionier van jachtbouw snijpakketten*. In: Jachtbouw Nederland, december 2011, p. 20-21.

Stichting Stadsherstel Hindeloopen, 2025

Thomas Fred: *Stervende Binnenzee*. Amsterdam, 1930

Vos, Ron de: *Traditie uit een computer bij Blom Hindeloopen*. In: Spiegel der Zeilvaart, 1994, nr. 1

Dirk Huizinga (1944) is maritiem publicist. Hij schrijft vooral over de scheepvaart in Noord-Nederland tussen 1850 en 1950. Bekende publicaties zijn z'n boeken '*Lemsteraken voor de recreatie*' en '*Staverse jollen*'. Samen met Klaas Jansma vormde hij de redactie van het boek '*Lemsteraken, trots der Zuiderzee*' (uitg. Penn, Leeuwarden, 2012) Ook schrijft hij met regelmaat korte verhaaltjes bij foto's over zaken rond platbodempjachten voor de website van de SSRP. (www.ssrp.nl) Dirks maritieme boeken zijn gratis te downloaden vanaf zijn website www.dirkhuizinga.com.



Helaas kon ik niet bij alle hier gebruikte foto's de maker ervan achterhalen. Mocht iemand zich daardoor benadeeld voelen, dan kan hij met mij contact opnemen.

