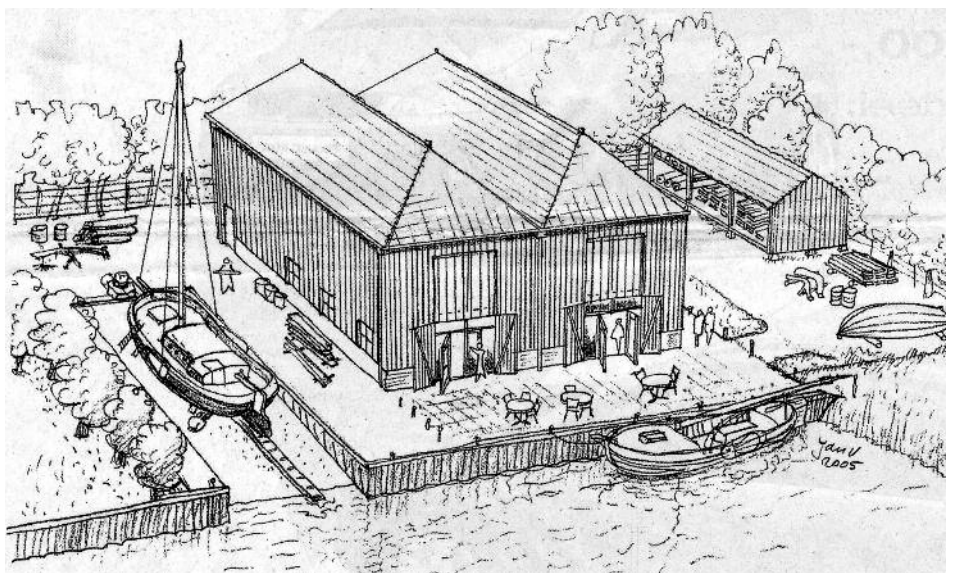
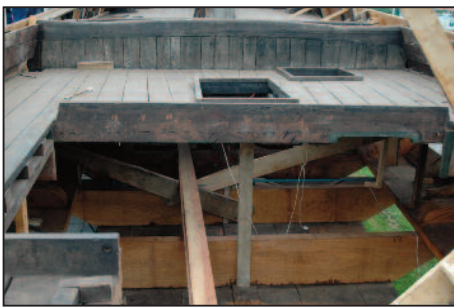




In augustus 2005 arriveerde een van de laatste nog bestaande blazers, de TX 33 in Makkum om hier verder gerestaureerd te worden. Chauffeur Douwe Visser van transportbedrijf De Vries had er een leuke klus aan om het schip vanuit Den Helder naar de Vlecke te rijden. Op de voormalige Rijkswerf in Den Helder was de eigenaresse, de Stichting Behoud Blazer (SBB), al een aantal jaren bezig het vissersschip in haar oorspronkelijke vorm terug te brengen. Dit ging met horten en stoten, want zoals gebruikelijk bij dit soort projecten is men afhankelijk van de nodige fondsen. De initiatiefnemers hebben de hoop dat dit in Makkum vlotter zal verlopen. Het enthousiasme is zelfs dermate groot dat de, speciaal voor dit doel opgerichte, stichting WON ijvert om een restauratiewerf op te richten (zie bijgaande schets). Als locatie denkt men aan de zuidwestelijke hoek van de huidige vissershaven. Op de voormalige platenopslag van Amels zou een bezoekerscentrum en timmer-schuur met sleephelling moeten komen. Enerzijds is dat spijtig, letterlijk en figuurlijk zit men daar in de schaduw van de overheersende 'kathedraal'. Een plek binnen de sluis zou veel meer recht doen aan een historische werf. Het terrein van Alkemawerf is beschikbaar en heet dat niet "Welgelegen"? Om milieutechnische redenen heeft daar echter van af moeten zien.



De werf van Alkema in Makkum



Jan Hendriks Alkema (1807-1894), was de zoon van de meesterknecht op de oliemolen. Jan schuwde het werk niet bepaald want twee jaar lang werkte hij overdag als hellingknecht en 's nachts op de oliemolen bij zijn vader. Omstreeks 1837 trok hij de stoute schoenen aan en kon voor f. 900,- de helling overnemen van zijn werkgeefster overdag: Doetje Lieuwes de Boer. Met zijn vijf zonen bouwde hij de scheepswerf, gelegen aan de zuidzijde van de Grootte Zijlroede, voortvarend uit. Zijn blazers, oorspronkelijk enkel gebouwd voor de Makkumer schelpenvissers, werden bekend en toen zij met een visbun werden uitgerust raakten ze ook gewild onder de kustvissers op het Wad en langs de Noordzee. De werfboeken zijn grotendeels bewaard gebleven en bevinden zich in het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek. In verschillende delen hield zoon Sjoerd Jans Alkema alle bouwactiviteiten vanaf 1854 tot 1891 bij. Talloze schiltschuiten, aken, tjalken, beurtschepen, snikken, pramen en... daar gaat het ons nu om: blazers

werden er gebouwd.

Voor de omstreeks 1890 op de Zuiderzee bloeiende ansjovisvisserij bouwde Alkema vele houten aken. Een visser zonder middelen, maar op zijn goede naam geleverd, betaalde eens uit de opbrengst van vier weken zijn nieuwe aak af. Jan Alkema werd opgevolgd door zijn zoon Ynte. Diens schoonzoon was Willem Jans Dijk, toen net als schoolmeester te Makkum benoemd en later bekend als schepen-schilder; wij schreven eerder in Aldnijs over hem.

Houten schepen hadden de voorkeur bij Ynte en hij weigerde in ijzer te bouwen. Dat leidde op de duur tot een breuk met zijn vooruitstrevende zoon Jan Yntes, die in 1907 uit de zaak stapte. Op de Turfmarkt startte hij de z.g. "Blauwe Winkel", een zaak in ... U raad het al: IJzerwaren. Hij werd daarmee de grondlegger van de latere ijzerenwarenhandel Alkema in Sneek. Bij de oude Alkema bleef hout troef, tot hij de helling in 1918 verkocht aan Cornelis Amels, die veranderde het bedrijf meteen in een ijzerhelling.

Jan Hendriks Alkema (geboren Makkum 25 nov. 1807 en overleden Makkum 15 juli 1894). Scheepstimmerman te Makkum. Trouwde op 23 aug. 1834 met Hiltje Yetses Rooda (geb. Makkum 22 feb. 1811 en overleden Makkum 8 aug. 1896). Kinderen: Hendrik (1835-1913), Yetse (1837-1904), Sjoerd (1839-1919), Ynte (1841-1925), Sytze (1844-1912).

Zeiltekening van een blazer, grootzeil 60 m², fok 25 m², kluiver 37 m², jager 40 m².

Door Alkema gebouwde blazers

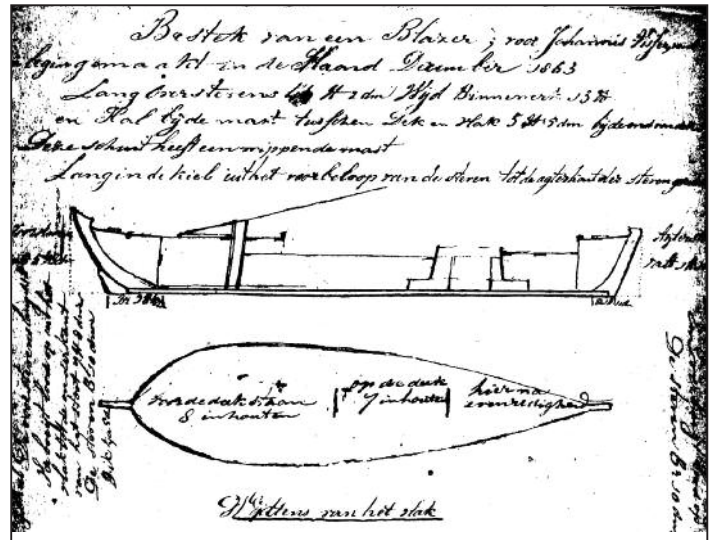
bouwjaar	opdrachtgever	woonplaats
-	Willem van Beveren	Brouwershaven
-	K. Kastelein	Ouddorp
1854	P. Hoving	Texel
1854	T. Kreinen	Texel
1854	Bakker	Cocksdorp (Texel)
1860	Wisse Feenstra	-
1860	Willem Sterk	-
1860	P. Klein	-
1860	G. Plaatsman	-
1861	Durk P. de Vries	Makkum
1861	Leendert Bakker	Texel
1862	J. Koning	Texel
1862	Durk P. de Vries	Makkum?
1863	Anne van der Wal	-
1863	Johannes Visser	Zoutkamp
1865	Jan Louws Visser	-
1866 (Harmonie)	J.K. Visser	Zoutkamp
1866 (Jonge Hinke)	Reinder P. Klein	Makkum
1866	Sietze Heeres de Boer	-
1868	P. Flaming	Oost op Texel
1869	Pieter Dros	Cocksdorp (Texel)
1870	Jan Brouwer	-
1870	Jacob Plaatsman	-
1871	Jan R. Visser	Workum
1873	P. Ruitter	Texel
1873	Dogger en Leen	Texel
1876	Fredrik Willems Lei en Willem Tietes Visser	Paesens
WL 14: De waarde voor de ramp van Moddergat bedroeg f. 6000,- De omgekomen bemanning bestond uit: Schipper Willem T. Visser (52), Tiete Frederiks Lei (30), Klaas T. Visser (24), Monte T. Visser (21) en Monte P. van der Lei (28)		

De WL 14 "De Vier Gezusters" kwam op het Amelander strand terecht en kon gered worden. W. Dijk, scheepsbouwer te Dokkum herstelde het schip voor f. 2646,87. Het kon evenwel bij gebrek aan een geschikte bemanning niet eerder dan in 1884 weer uitvaren.

1877	F.M. Lei	Moddergat
WL 21 "De Jonge Marten". Groot 36 ton, waarde voor de ramp van 1883: f. 6.000,-. Eigenaren: Frederik Martens Lei (2/5), wed. Gerben Martens Lei (1/5), Bote Lieuwes Koudenburg (1/5) en Eelze Tjerk Schregardus (1/5). De omgekomen bemanning bestond uit: Schipper Frederik Martens Lei (52), zijn zoon Marten (32), Eelze Tjerk Schregardus (51), Marten Gerbens Lei (30) en Bote Lieuwes Koudenburg (56).		

"De Jonge Marten" strandde op de zuidwal van Schiermonnikoog. Het vaartuig werd evenwel zeer spoedig weer vlotgemaakt en afgebracht naar Ezumazijl (de winterhaven van de vloot van Paesens-Moddergat). Op de werf van W. Dijk te Dokkum werd het schip hersteld ten koste van f. 1649,48 en in augustus werd het weer in de vaart gebracht. In 1902 is dit vaartuig op het strand van Borkum uit elkaar geslagen nadat de bemanning door de reddingboot was gered.

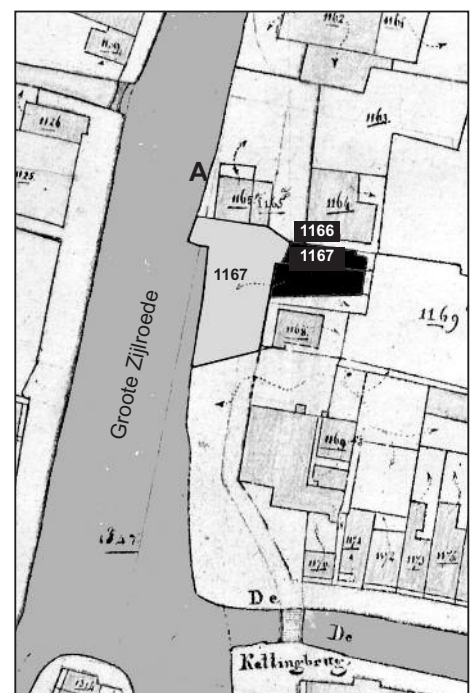
1881	Frederik en Kornelis Post	Moddergat
1883	Piet van Nes en Cornelis (...)	-
1884	Jan J. Brouwer	Oosterend (Texel)
1884	D. Zandburg en A. Moerkerk	Ouddorp
1884	Piet van der Ster	Oudeschild (Texel)
1885	J.G. Smid	Wieringen
1885	Jan van Geest	Goeree



Bestek van een Blazer voor Johannes Visser gemaakt in de maand December 1863. Lang over de Stevens 46 vt 2 dm. Wijd binnenwerk 13 vt. Pagina uit het werfboek van Sjoerd Jans Alkema.

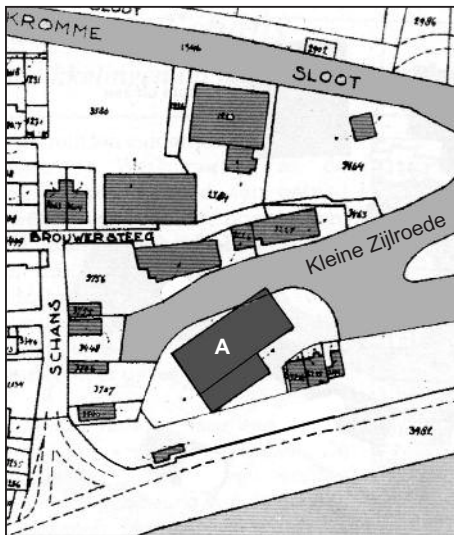
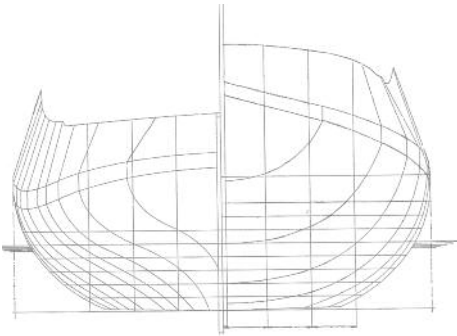
Verwijzingen naar blazers in het werfboek :

1859	Snik of blazer	H.A. Koppen, Cocksdorp
1860	Schilshuit of blazer	J. Buizen, Texel
1861	Schuijt of blazer	Albert Herkes, Texel
1872	Schuit of blazer	Jan Sterk, Cocksdorp
1872	Schuit of blazer	K. Griek, Cocksdorp

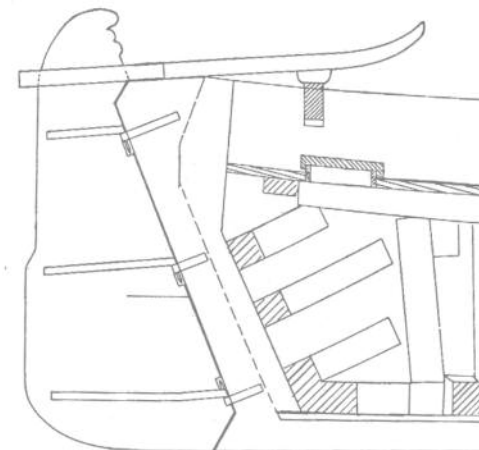


Situatie 1832. Doetje Lieuwes de Boer is dan eigenaresse van een huis met erf (1166) en een timmerwerf (1167). De beide schuren (A) die later deel uitmaken van de werf zijn in 1832 eigendom van strandmeester Jakob Pieters Hibma.

De werf van Zwolsman in Makkum



De werf van Willem Zwolsman (A). De dubbele woning onderaan de zeedijk diende de familie als woonhuis.



Willem Everts Zwolsman (1838-1911) begon als hellingknecht op de werf van Willem Bakker. Deze werf was gelegen aan de Kleine Zijlroede, aan de Zuiderzeedijk en de Dijksvaart in de nabijheid van de sluiskolk van de voormalige Achlumerzijl (afgedamd en overdijkt in 1778). In 1868 neemt Willem de werf over van Bakker en begint al spoedig te experimenteren met diverse scheepstypes. Onder meer met de blazer, hiermee heeft collega/concurrent Alkema, verderop aan de Grootte Zijlroede dan al jaren succes. Met de nodige ingrepen probeert hij de zwaardigheid van het schip te verhogen, o.a. door de kont van het schip aan te passen. De zeileigenschappen worden aanmerkelijk verbeterd door het plaatsen van een bezaansmast. Zo wordt Willem Zwolsman de geestelijke vader van de later veel geroemde twee-mast-blazer. De eerste opdracht voor zo'n schip ontvangt hij in 1876 van Tiete Wiltjes Post uit Moddergat, dit wordt de WL 1 "De Vrouw Trijntje" (zie ook bijgaande staat met, tot nu toe gevonden, blazers gebouwd op de Makkumer werf van Willem Zwolsman.

Niet te verwarren met de Zwolsman werven in Workum en IJlst van zijn zoons. Willem bleef Makkum trouw tot zijn dood in 1911, waarna de werf werd overgenomen door S. van der Werff. Deze bedreef maar enkele jaren de scheepsbouw op deze plaats en verplaatste toen het bedrijf naar Bolsward. Willem's oudste zoon Ulbe (1865-1942) nam in 1892 scheepswerf "De Hoop", gelegen naast de Workumer zeesluis, over van de familie Visser en bouwde ook daar blazers. De nu in Makkum te restaureren TX 33 liep in 1918 van zijn

werf. Niet lang daarna kocht Ulbe een terrein tegenover zijn Workumer werf om daar de eerste ijzeren coasters te gaan bouwen.

De andere zonen Evert (1875-1942) en Klaas (1877-1946) bleven aanvankelijk op de Makkumer werf en schakelden omstreeks 1902 over naar de ijzerbouw. In 1911 vertrokken Evert en Klaas naar IJlst en namen daar de werf van Croles over, met hen mee ging ook neef Willem (zoon van Ulbe) en de uit Makkum afkomstige meesterknecht Cornelis Amels. Die dus bij Zwolsman zijn kennis opdeed in de ijzerbouw en in 1918 de werf "Welgelegen" van Alkema overnam en daarmee de basis legde voor de latere scheepswerf Amels.

De samenwerking tussen Evert en Klaas vlotte niet al te goed, waarna Klaas zich in Zaandam vestigde als scheepsbouwkundige. Evert verkocht daarop de IJster werf en vestigde zich eveneens als scheepsbouwkundige in Leeuwarden. Bij een bombardement op de vliegbasis tijdens de 2e Wereldoorlog kwam hij daar, door een afzwaai die bij het station terecht kwam, om het leven.

Voor zover bekend bestaan er geen hellingboeken van Zwolsman. Zonder twijfel vonden ook zijn blazers hun weg naar Wieringen, Texel, Wierum etc. Uit het uitgebreide verslag van de ramp van Moddergat, waarbij het grootste deel van de vissersvloot van Peasens-Moddergat verging, kunnen we in ieder geval de daar naar toe geleverde blazers traceren. Daarom eerst in het kort het verhaal van deze ramp.

De ramp van Moddergat, maart 1883

Moddergat: Na een lange winter van gedwongen nietsdoen werden de vissers onrustig. Het werk aan de schepen was gedaan, het wachten was op gunstig weer. Op 28 februari zorgde een hogedrukgebied voor prachtig voorjaarsweer. Op zondag 4 maart, het was nog steeds stabiel, werd besloten de schepen uit hun winterligplaats Ezumazijl te halen en op de Peasumerrede voor anker te leggen.

's Nachts om half één vertrok de vloot, 22 schepen sterk, naar het z.g. Scholveld. Een gebied bestaande uit zandruggen met een diepte van 6 – 7 vadem (1 vadem = 1,88 m.) waartussen geulen met een diepte van 9 – 12 vadem. Het Scholveld is gelegen ten noordoosten van Borkum. Het verhaal ging dat hier ooit een graanschip was gezonken en daar kwamen allerlei soorten vis op af. De af te leggen afstand bedroeg ongeveer 50 km. Toen het 's morgens plm. half zes licht werd waren de schepen op de plaats van bestemming. Er werd volop gevestigd. De wind draaide van NO naar WNW. Tegen het middaguur naar het noordwesten en begon aan te wakkeren.

Een ooggetuige verklaarde dat er een zwarte lucht plat op het water kwam aanzetten, die zodra men er onder door kon kijken een storm deed opsteken, vergezeld van hagel- en sneeubuien. Gedurende de nacht nam de storm in hevigheid toe en begon de vlucht. De steeds heviger wordende sneeuw- en hagelbuien verenigden zich met de nu in volle kracht aanrollende, woeste Noordzeegolven. De steeds iets draaiende wind in combinatie met hevige buien zorgden er voor dat de toch al minieme navigatie en oriëntatie over de talloze ondieptes vrijwel onmogelijk werd. Ooggetuigen verhaalden dat ze de zee zelden zo onstuimig hadden gezien, het troebele water kwam soms wel 60 voet hoog. Dit gevoegd bij het feit dat de aken en blazers niet in alle onderdelen zeewaardig konden worden genoemd, dan komt men tot de conclusie dat een ramp onvermijdelijk moest zijn.

De aken, en vooral de blazers waren zeer geschikt om voor hun netten bij te leggen, het z.g. drijven met de hoge steven naar de golven gekeerd, als snelzeilers ook. Maar om te lensen, dus voor de wind de hooggaande zeeën te ontlopen, waren ze wegens de lage bouw van het achterschip nu eenmaal ongeschikt.

De nacht van 5 op 6 maart zal voor deze vissers verschrikkelijk zwaar zijn geweest, maar toch zullen ze nog hoop hebben gehad dat de ochtend zou aanbreken met een afnemen van de storm.

Niets was echter minder waar, de storm nam nog meer in kracht toe en bereikte in buien windkracht 9 tot 10. Om acht uur sloeg het eerste schip om, vermoedelijk de WL 7 (een in 1874 gebouwde aak).

Omtrent de wijze waarop de schepen vergingen bestaat geen eenduidigheid. Sommigen vertelden dat de schepen van achteren besprongen werden door zulke grondzeeën dat ze kantelden in hun lengteas; anderen zeggen dat ze dwarszee sloegen en overzij kantelden. Wanneer het laatste schip vergaan is, is niet bekend, maar wel dat de plaats van stranding zich over een kustlijn van 70 km. uitstrekte. De meeste schepen vergingen op de gronden voor Schiermonnikoog en de Kalkman (Engelsmanplaat).

Een drietal schepen die de volle zee hadden opgezocht vergingen op ruim 6 uur varen boven Ameland. Tussen 12 en 16 uur n.m. nam de wind in kracht af, maar de zee bleef nog zeer onstuimig, zodat om half drie waarschijnlijk als een der laatsten de WL 2 van Bastelaar, voor de kust van Schiermonnikoog kantelde. Drie schepen wisten voor de wind af het Friesche gat binnen te komen en kwamen op Oostmahorn (de Skâns) aan. Het vierde schip kwam achterstevoor het Pinkegat binnen en het vijfde kwam eveneens achterstevoor door het Amelandergat. Deze twee laatste schepen hadden hun tros met netten en al ver-zwaard op de kop van het schip bevestigd en wisten zo het schip af te remmen en hadden geluk veilig aan wal te komen.

Het stormveld was zeer uitgebreid. Want naast de 17 schepen uit Moddergat en Peasens, vergingen er ook drie schepen uit Zoutkamp met 9 man, 8 schepen van Urk met 26 man en één schip uit Nieuwendiep met 3 man. Zeven schepen uit Urk vergingen in het Goereese Gat bij een poging achter de loodskotter veilig naar binnen te komen; één schip strandde op het strand bij Bloemendaal. Ook op de oostkust van Engeland gingen verschillende schepen ten onder.

In Nederland waren die dag 121 vissers verdronken, achterlatende 80 weduwen

en 200 minderjarige kinderen.

Moddergat was het zwaarst getroffen. Op de zeedijk waar de schepen vertrokken staat het monument met de tekst:

A.D. 1883 stieken fan dit plak 109 fiskers mei 22 skippen in sé. Yn in swiere stoarm binne 83 man en 17 skippen bleaun.

Meteen na de ramp werd een fonds in gesteld. Eind maart kwamen de eerste gelden binnen. Een van de eersten was scheepsbouwer Sytze Alkema uit Makkum, hij stortte 201,- gulden. De bewoners van Makkum f. 1.632,-. Het grootste bedrag kwam van Amsterdam, allerlei acties in de hoofdstad zorgden voor maar liefst 10.000 gulden. In totaal werd er f. 135.513,50 in het fonds gestort. Een plaatselijk comité werd belast met de uitdeling. De totale verloren gegane waarde van de vloot bedroeg f. 89.500,-. Het verloren gegane inkomen werd geschat op f. 31.500,-. Van dit inkomen leefde voor de ramp direct 292 mensen, waarbij de neringdoenden en verdere belanghebbende buiten beschouwing werden gelaten. Na het omkomen van de 83 vissers bleven er 209 mensen in hulpbehoevende omstandigheden achter. Het voert in dit bestek te ver, maar niet iedereen was onverdeeld gelukkig met de uitdelingen. Men verzuchtte dat de rente op het hoofdbedrag groter was dan hetgeen met uitkeerde.

Van de 17 omgeslagen schepen waren er 8 blazers, de anderen aken. Een aantal van de geborgen blazers werd hersteld en weer voor de visserij ingezet. Het zou echter nooit meer worden wat het was. Dit lag niet aan de ramp, want in 1891 bestond de vloot van Moddergat alweer uit 18 blazers en aken, 3 tjalken en 1 botter, dus 22 schepen met 102 man-schappen.

Nee, de vis liet het afweten, die kwam niet meer naar de kust. Ook het ontbreken van een haven was erg onrendabel. De schepen lagen voor anker op de rede en met pramen voer men tussen de wal en de schepen. Zo hield de een na de andere visser het voor gezien en ver-dween tenslotte ook het laatste vissers-schip. De meeste blazers gingen naar Zeeland, waar ze nog lange tijd dienst deden.

Door Willem Zwolsman gebouwde blazers bestemd voor Peasens en Moddergat

De schepen voerden het visserijnummer WL (van West-Dongeradeel)

1876 WL 1 "De vrouw Trijntje"

Groot 38 ton, waarde voor de ramp f. 5000,-. Eigenaar: Tiete Wiltjes Post te Moddergat. "De Vrouw Trijntje" was de eerste twee-mast blazer, een uitvinding van Willem Zwolsman.

Van dit schip is de specificatie bewaard gebleven:

Eikenhout	f.	2228,47
Zwaarden	-	50,00
Vurenhout	-	92,50
Spijkers, leer, pek, werk, riet en nagels	-	50,00
Werkloon	-	610,00
totaal	-	3030,97

N.B. er werd aan gewerkt van 8 april tot 16 september.



De gehele bemanning kwam om: schipper Tiete Wiltjes Post (63), zijn beide zonen Thomas (20) en Aant (14), Sytze Jans Jongeling (37) en Johannes Hendriks Visser (29).

"De Vrouw Trijntje" dreef op de noordkust van Schiermonnikoog, maar was niet reddeloos verloren. Het schip werd geborgen en bij W. Dijk te Dokkum voor ruim f. 4.500,- hersteld. Dezelfde zomer voer het schip weer ter visvangst. De WL 1 was bekend als het schip dat meestal het gelukkigste was in de visvangst. Dit werd in 1888 nog eens bevestigd, terwijl de visvangst overal slecht was, verdiende de "Vrouw Trijntje" het meeste van de hele vloot.

1878 WL 20 "Vrouw Jeltje"

Groot 32 ton, waarde voor de ramp f. 5.500,-. Eigenaresse: Jeltje Douwes Douma wed. van Sietse Foppes Groen.

Het ijzerwerk voor de blaas werd geleverd door Klaas Willem Hogeboom, de smid welke voor veel in Makkum gebouwde blazers het ijzerwerk leverde.

De omgekomen bemanning bestond uit: Tjeerd Sietzes Groen, schipper (20), Jan Folkerts Visser (47), Teake P. Visser (24), Tjerk E. Schregardus (25) en Jan J. Buurmans (25).

Deze blaas is gezonken aan de zuidkant van Ameland.

1879 WL 9 "De Jonge Dirkje"

Groot 36 ton, waarde f. 6000,-. Eigenaren: wed. Dirkje Andries de Jong, wed. Jan P. Visser (1/2) en Sjolle P. Visser (1/2). De omgekomen bemanning bestond uit: Auke Wietzes de Vries, schipper (39), Pieter Wietzes Visser, Peasens (40), Folkert W. Visser (26), Douwe T. Visser (48) en Jan J. Buurmans (52). De plaats van de stranding is onbekend gebleven, er werd niets van geborgen, de zee heeft het schip met man en muis verzwolgen.

1880 WL 3 "Zeldenrust"

Groot 37 ton, waarde voor de ramp f. 6500,-. Eigenaren: Gerben Eelses Visser (7/16), Kornelis Eelses Visser (7/16 + 800,-) en Jasper Pieters Visser (1/8).

De omgekomen bemanning bestond uit:

Gerben E. Visser (62), Kornelis E. Visser (57) en zijn zoon Jan (25), Teade Jans Botstra (30) en Jasper Pieters Visser (29). Dit vaartuig strandde in de nacht van 11 op 12 maart op de Boschplaat van Terschelling. Het wordt door de vissers Wiltje Post en Tjerk Schregardus van het strand gehaald en naar Dokkum gebracht. Op de werf van Barkmeyer aldaar wordt het schip weer in orde gebracht. De firma J.W. Maas uit Makkum leverde het zeilwerk. De totale kosten van

afbrengen en herstel bedroegen 2000 gulden. Op 16 mei 1883 kwam het vaartuig weer in de vaart met aan boord o.a. de geredde Gerben Basteleur.

In de eerste wereldoorlog is deze blaas in het Friesche Gat bij de Engelsmansplaat vastgelopen en bij opkomende vloed stukgeslagen.

1881 WL 12 "De Jonge Wealtjes"

Groot 36 ton, de waarde bedroeg f. 7000,-. Eigenaresse: wed. Wealtje K. Post.

De omgekomen bemanning bestond uit:

Schipper Frederik Wealtjes Post (33), Kormelis W. Post (46), Haye Dirks de Boer (71) de oudste van de bij de ramp omgekomen mensen, Monte Lieuwes Koudenburg (63) en Jan Wietze de Vries, Peasens.

"De Jonge Wealtjes" in zijn naam waarschijnlijk een eerbetoon dragend voor de vader van de twee broers aan boord, is ten zuiden van Ameland gezonken en reddeloos verloren gegaan.

1882 WL 2 "De Nooitgedacht"

groot 37 ton, waarde voor de ramp f. 7000,-. Eigenaren: Gerben Gooitsens Basteleur (2/3 na de ramp) en Kornelis Sipkes Visser (1/3)

Aan boord waren Gooitsen Jans Basteleur (66) zijn beide zonen Jan (33) en Gerben (31), Kornelis Sipkes Visser (61) en zijn aangenomen zoon Sybren Doedes de Vries (25). Alleen Gerben Gooitsens Basteleur overleefde het drama (zijn verhaal staat op de volgende pagina)

"De Nooitgedacht" strandde op de noordkust van Schiermonnikoog. Eerst in augustus bereikte men overeenstemming over het bergen van het schip. Het was toen al grotendeels onder het zand bedolven en slechts met de grootste inspanning lukte het om "De Nooitgedacht" Dokkum binnen te slepen. Ten koste van f. 4547,99 werd het vaartuig op de scheepswerf van W. Dijk aldaar weer in orde gebracht.

In 1884 verscheen het weer op de Waddenzee. De blazer van Basteleur werd in 1908 aangekocht door W. Redert en heeft daarna tot 1925 als zeilschip de zeevisserij vanuit Goederee uitgeoefend. Daarna kwam er een motor in en in 1933 werd schipper A. Groenendijk uit Goederee eigenaar. In 1939 is de blazer door een Duitse vrachtboot acht mijl W.N.W. van Scheveningen overvaren en gezonken, hierbij verdronken twee zonen van Groenendijk jammerlijk. Dit betekende het einde van de blazer van Basteleur, het bekendste schip van ramp.

1882 WL 5 "De Gebroeders" en ook wel "De jonge Willem"

Groot 36 ton met een waarde van f. 7000,-. Eigenaren: Riemeren Willems Mans (1/2), Burg. Sybenga te Metslawier (1/4) en notaris J. Feenstra te Metslawier (1/4).

De omgekomen bemanning bestond uit: Schipper Riemeren Mans (62) en zijn zoon Willem (32), Aatze Lieuwes Koudenburg, Paesens (60) en zijn zoon Lieuwe (24), Bote Sipkes Visser (50).

Op de noordkust van Ameland spoelde het vaartuig aan en kon zeer spoedig weer geborgen worden. Voor f. 2524,20 werd het op de werf van W. Dijk te Dokkum hersteld en kwam in april reeds weer in de vaart.

De redding van Gerben Basteleur

We vertrokken maandag de 5e maart naar zee. Achter het Borkumer rif gingen we met het net op schol vissen. Voor ons doen waren we ver van huis, gewoonlijk gingen we niet zo ver. De vangst was niet voordelig, maar we bleven vissen. Tegen zeven uur in de avond kwam de wind uit het noordwesten op. Om tien uur reefden we de zeilen. De storm was toen al vrij hevig, evenwel nog in het begin.

We waren met ons vijven: Heit, een omke, een broer, een neef van mij en ik. Geen kwartier later was de storm zo hevig, dat we niet meer konden zeilen. Het schip luisterde niet meer naar het roer. We lieten daarom de gehele nacht het schip maar drijven. Van vissen was vanzelf geen sprake meer. We hoopten maar dat wind en stroom ons door een van de zee-gaten naar de Wadden zouden drijven, want dan waren we behouden, dat wisten we wel.

Toen het licht werd, waren voor zover ik weet, nog alle blazers drijvende. Om zeven uur zagen we het eerste schip omvallen en in de diepte verdwijnen. Een paar uur later volgde er weer een, en zo ging het telkens door. 's Middags om halfdrie dreven er nog drie schuiten. We spraken weinig. Wanneer zouden wij in de diepte wegzinken? Stil wachten wij onze beurt af. En toch, - we hoopten nog steeds. Daar nam een grote golf 'omke' mee in zee. Een tweede wierp hem weer in de nabijheid van het schip. Heit greep hem en trok hem weer binnen boord. Omke kon niet meer op dek blijven, hij voelde zich niet wel en ging in 't vooronder. Pas was dit gebeurd, toen onmiddellijk achter ons de blazer van onze buurman op zij sloeg. De zeilen lagen op 't water en toch richtte het schip zich weer op. Maar een grote golf greep het beet en smakte het achterover in de diepte. Nu waren er nog maar twee schepen. De wind was bedaard, maar de zee stond zeer hol. Onze toestand werd steeds gevaarlijker. Ik ging in het vooronder, om naar Omke te kijken. En wat toen gebeurd is, weet ik niet. Ik had het bewustzijn verloren en toen ik weer tot mijzelf kwam stond ik tot aan de middel in het water. 't Was stikdonker om me heen, maar al gauw bemerkte ik, dat Omke bij me was.

"Bin jo dêr, Omke?"

"Ja Gerben".

"Ik tink dat we kantele binne".

"Ik tink it ek".

Na het doorstane gevaar waren we vrij onverschillig geworden omtrent ons lot. Maar de trek om te leven was zo sterk in ons, dat we opnieuw hoop op behoud kregen. Tenminste ik. Zouden we niet door 't Friese Gat kunnen drijven? Dan zou men ons stellig gauw vinden. Omke had niet veel hoop. Hij voelde zich zo ziek, zo naar, dat hij niet meer aan redding dacht. Nog een poos dreven we voort. Toen voelden we een geweldigen schok. Daarop volgde een gekraak om er doof van te worden. Het tuig had de grond geraakt, de mast was afgeknapt. We naderden blijkbaar het strand, althans de ondiepten.

Kort daarna werden we werkelijk op het strand

geworpen. Waar? Daarvan wisten we niets. Later bleek het, dat het op het strand van Schiermonnikoog was. Het schip woelde zich nu spoedig in het zand. Het water steeg hoger en hoger in 't vooronder. Ik probeerde, wat hoger met het hoofd te komen. Na enig zoeken gelukte mij dit, doordat ik een dwarsbalk boven me vond, waar ik met armen en borst op ging leunen. Omke was toen al zó uitgeput, dat hij niet meer omhoog kon komen. Nog een tijdlang heb ik geprobeerd, hem boven water te houden. Eindelijk bleek me, dat hij in mijn arm was gestorven.

't Zal ongeveer acht uur in de avond zijn geweest. De ganse lange nacht moest ik nog in de blazer blijven. Meer en meer werkte hij zich in 't zand en toen het opnieuw vloed werd, kon ik nauwelijks mijn hoofd boven water houden. Ik verloor weer mijn bewustzijn en toen ik mijn bezinning terugkreeg, deden al de leden me pijn, vooral de borst, waarmee ik op de balk had gelegen. Het leven gold me niets meer. Uit wanhoop liet ik mij in het water glijden, om een eind aan mijn lijden te maken. Maar dat is me niet gelukt, ik kwam niet verder dan tot mijn borst in het water, de eb was inmiddels ingetreden. Honger en dorst begonnen me te kwellen. Daarom voelde ik met de hand over het water en gelukkig, ik vond een stukje vet drijven. Daar heb ik een poosje op gekauwd, wat me inderdaad verkwikte, ofschoon ik het niet door mijn keel kon krijgen.

Opeens vernam ik stemmen boven me. Ik riep zo luid ik kon: "Hela, hjirre, hjir bin ik, Hwa binne jimme?". Wat men antwoordde, kon ik niet verstaan. Maar dat men mij hoorde, begreep ik dadelijk, want men begon te kappen. Men trachtte uit te vinden, waar ik mij bevond. Ik riep telkens en telkens weer. Toch kapte men eerst nog op een verkeerde plaats. Eindelijk - vlak boven me. Daar kwam licht, eerst weinig, toen veel: ik kon de blauwe hemel boven me weer zien. Mijn ogen deden eerst pijn, maar ik was veel te blij om me daaraan te storen. Daar stak men mij een broodje toe. Ik pakte het gretig aan. Maar ik kon het niet opeten. Het gat boven mijn hoofd werd groter en groter. Men probeerde mij er door te trekken, dat ging niet, want ik kon mijzelf nauwelijks bewegen. Toen sprong er een flinke jonge kerel bij mij in 't vooronder, trok mij de oliejas uit en tilde me op. Nu konden mijn beide andere redders me naar buiten trekken. Lopen kon ik in het eerst niet. Daarna droeg men mij naar het droge. Het was toen woensdagmorgen, ongeveer tien uur. Om twaalf uur had ik reeds droge kleren aan en werd me in het dorp Schiermonnikoog een lekker maal bereid, en dat smaakte heerlijk.

Eerst de volgende dag, nadat ik een uitstekende nachtrust genoten had, begreep ik, welke verschrikkelijke ramp ons dorp getroffen had. Ik vergat mijn blijdschap en treurde met mijn dorpingen mee.

Uit: De ramp van Moddergat, R. IJbema (mei 1958).

