

Een derde leven voor de TX 33

In de hedendaagse watersport valt er soms moeilijk onderscheid te maken tussen verschillende typen jachten. Aan de hand van de wensen van de consument levert de jachtbouw ruime, snelle boten af die wat vorm betreft, onderling steeds meer overeenkomsten vertonen.

Zoeken we naar een schip dat een duidelijk „karakter“ uitstraalt, komen we al snel terecht bij de platbodems, die enigszins lompe ogende zeilschepen met hun unieke vorm. Ook bij deze groep echter kan een eigenaar besluiten om zijn schip aan zijn eigen wensen aan te passen. Dit leidt tot verhoogde kajuiten, of bijvoorbeeld een stuurhuis: warm en ruim, maar het hoort niet thuis in de lijn van het schip.

Iemand die zich hier druk over maakt, is Pam van Lohuizen (38), een muidense verzamelaar van authen-



De TX 33 onder vol tuig in haar derde leven

thieke schepen.

De hedendaagse jachtbouw betitelt hij als „rotzooi“, maar ook een tjalk met een verhoogde kajuit vindt in zijn ogen geen genade. Je moet niet morrelen aan een schip, vooral niet als de lijnen mooi zijn en het schip karakter heeft. Een voorbeeld van zijn visie op het watergebeuren is zijn TX33, een van de weinige blazers die in Nederland nog vaart. Twee keer is deze 66-jarige „platbodem“ van een wisse ondergang gered en met moeite weer opgebouwd. Van Lohuizen liet het de laatste jaren in Muiden meevaren met de chartervaart om zijn onkosten eruit te halen. Een schitterend en uniek schip, ongetwijfeld, maar geen stahoogte en geen douche. Het gevolg hiervan was dat gasten geen belangstelling toonden. Nu dreigt de blazer verkocht te worden aan het buitenland.

Pam van Lohuizen groeide van kinds af aan op met schepen. Zijn vader was handelaar in bootjes en Pam kreeg snel de smaak te pakken: op z'n zestiende had hij zijn eerste botter in de haven van Muiden liggen. Nu heeft de „reder“, zoals hij zichzelf noemt, onder meer een oud sleepbootje, een schoenercasco, nog wat klein grut en natuurlijk de blazer, een S-spant „platbodem“ van zestieneneenhalve meter lang. Overigens heeft Pam alle schepen in hun allerlaatste levensfase opgekocht en weer in perfecte staat gebracht. „Voor mij moet het lek zijn,

verrot, krom. . . anders heb ik er geen plezier in“, zegt Pam ernstig en barst daarna in lachen uit. Om wat beleg op zijn botterham te verdienen, chartert hij regelmatig bij een van de muidense chartermaatschappijen. „Ik had er deze zomer een klipper varen, maar die heb ik verkocht,“ aldus Pam.

Karakter

Waarom valt hij nu duidelijk meer op een oud sleepbootje of zijn echte liefde, de blazer, dan op een snel goed poly-

ester zeiljacht? „Die dingen hebben gewoon niets. Het is één grote eenheidsworst wat je ziet. Het straalt geen karakter uit. Als je naar mijn schepen kijkt, zie je een soort oervorm, vooral bij de blazer, daar proef je echt iets van de Noormannen. Zonder poespas een enorme persoonlijkheid uitstralen, dat spreekt mij aan.“

Wie de blazer in zijn volle lengte ziet liggen, kan dat alleen maar beamen. Een schip zonder franje, met een oplopende kont en boeg, en een fraaie zeeglijn. Als je een rij schilden op het schoeisel

voorstelt, zie je in gedachten de blazer zich ergens bij IJsland een weg zoeken door de hoge grondzeeën en een gierende sneeuwstorm. Pam van Lohuizen aan het roer zou niet misstaan, want zijn gelijkenis met de Viking-hoofdman uit „Asterix en de Noormannen“ is werkelijk verbluffend.

Restauratie

De geschiedenis van de blazer gaat ver terug, tot in 1918, toen het schip door de werf Zwolsman in Workum werd afgeleverd aan de texelse vis-

sersman Drijver. Het was de eerste blazer met een motor, gezet op een enorm zware houten fundering. Tot 1960 werd de TX33 door verschillende schippers voor de visvangst gebruikt. Na een periode van 52 jaar actieve dienst belandde de blazer tenslotte in een slootje bij Aalsmeer, waar de verrotting snel inzette. Tien jaar later, in 1970 werd de inmiddels bijna vergane TX33 opgemerkt door de restaurateur Piet Dekker en de „botterkoning“ Harry Smit. Zij besloten het wrak op te kopen om het te restaureren. Pam: „Dat kostte vijf jaar werk.

Aan de hand van boeken, tekeningen, en gesprekken met vorige eigenaars wisten zij het schip weer op te bouwen tot in zijn oorspronkelijke vorm. Zo'n beetje alles boven het berghout werd vernieuwd, de dekken, de boeiseisels, alsmede het geraamte: de rondhouten en de inhouten. Kijk, je kunt voor veel minder geld een botter opknappen, maar daar varen er nog genoeg van rond. Dit was toen de enige blazer in Nederland.”

marken. Op zo'n reis, vier jaar later, gebeurde een ramp. In een zijkanaaltje van het Noord-Oostzeekanaal meerde schipper Klaas Gaastra 's avonds de Poolster af om te overnachten. Terwijl de schipper en zijn maats in een nabijgelegen café een slaapmutsje

dronken brandde de Poolster voor het grootste deel af. De oorzaak van de brand is tot op

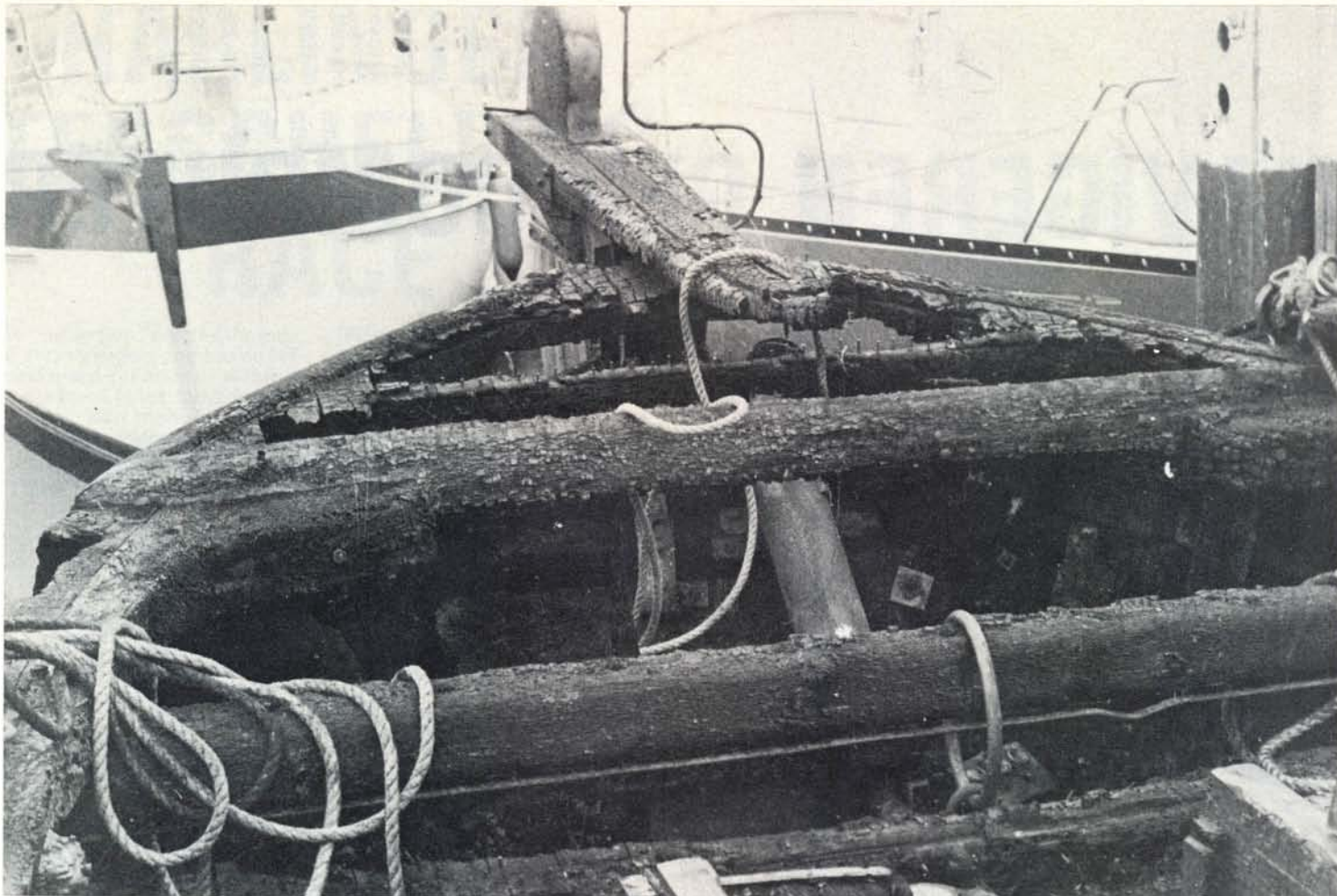
Juni 1981. Op weg naar Denemarken. „Na de eerste nacht op de Noordzee, zien we bij het ochtendgloren grauwigrijze golven achter ons”



heden niet duidelijk. Op dat moment kwam Pam van Lohuizen in actie. Hij kocht de verbrande Poolster op en sleepte het schip naar huis, de haven van Muiden. Daar werkte hij samen met Klaas Gaastra gedurende één jaar aan het schip: „Eigenlijk was het niet eens zo moeilijk. De onderdelen zaten er nog wel, alleen was alles verbrand. De dekken, de inhouten, de binnenbetimmering en het zeilwerk, alles werd nauwkeurig opgemeten en nagebouwd.” Toen de Poolster voor de tweede maal uit de dood was herrezen, werd het in Muiden ingezet bij de chartervaart, om wat terug te verdienen van de vele kosten. „Het is voor de mensen een fijn schip om mee te zeilen. Voornamelijk door de S-spant bodem is zij stabiel en erg snel. Bij alle winden, vooral aan de wind, zeilt zij alle tjalken eruit”, aldus Pam. Toch bleken de voortreffelijke zeileigenschappen niet in staat te zijn om chartergasten te lokken. Zij kozen voor andere schepen van de muidense

Alle halfverbrande onderdelen werden opgemeten, nagebouwd en vervangen. Een karwei waarvoor je een groot doorzettingsvermogen moet hebben

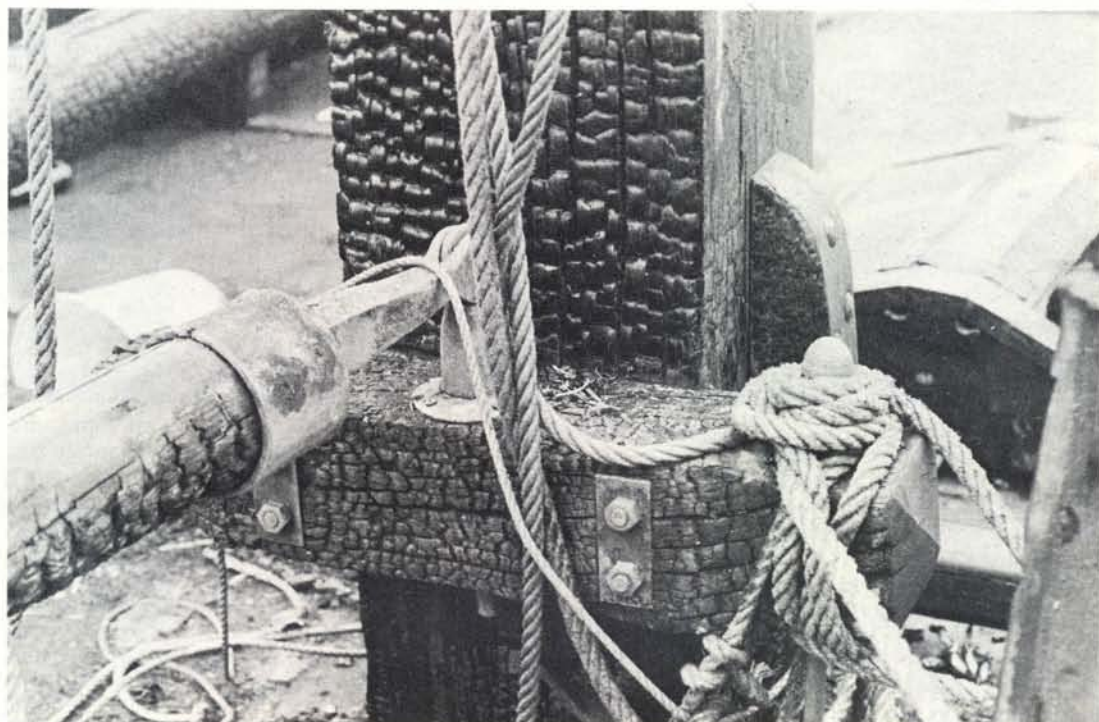




Het vuur heeft haar verwoestende werking gedaan

chartervloot, schepen met meer comfort, zoals stahoogte en een douche. „Liever dobberen met een douche dan zeilen met een blazer”, noemt Pam het. „Bij mij had ik als wc een gewoon emmertje, net zoals vroeger. Met tegenzin heb ik een echte wc ingebouwd en extra kooien gemaakt. Het wilde allemaal niet helpen. Ik heb ontdekt dat mijn schip bij 90% van de chartergasten niet aanspreekt. Een beetje lekwater door het dek spreekt ze niet aan, gebukt moeten lopen spreekt ze niet aan. Terwijl dat voor zo'n schip doodnormaal is, zo voeren de schippers vroeger nu eenmaal.”

Het wordt inmiddels steeds duidelijker dat de blazer verkocht moet worden. Van Lohuizen is zo'n 15.000 gulden per jaar kwijt aan onkosten. „Ik kan dat niet meer betalen, ook als ik mijn andere schepen voor de chartervaart laat varen.” Het zal een wrang afscheid worden, vooral omdat het scheepvaartmuseum in Amsterdam onlangs een splin-



ternieuwe blazer liet bouwen om te bezichtigen. „Allemaal gesubsidieerd. Voor een klein deel van dat bedrag hadden ze een echte blazer kunnen hebben. Ik vind het doodzonde. Deze boot is twee keer van de ondergang gered. Volkomen uniek in Nederland. Maar geen

hond die er belangstelling voor heeft. Nu gaat de Poolster waarschijnlijk naar Duitsland of Denemarken, want daar willen ze hem graag hebben. Nou, ik vind het best. Ik heb er genoeg voor gedaan.”

Toch bleef het schip drijven en werd er spoedig aan de wederopbouw gewerkt

