

DE EERSTE BLOM-AAK

- een persoonlijke odyssee -

door
F. Verhage

Het verhaal over onze Iemsteraak, de eerste Blom-aak, begin ik in het midden van de jaren vijftig, omdat ik toen kennis maakte met de traditionele, vaderlandse zeilschepen. In die tijd heeft een klein aantal liefhebbers voorkomen dat de schoonheid van die schepen verloren ging. Zo kwam het Friese skûtsjesilen van de grond; werd het Zuiderzeemuseum gesticht en belegden studenten zeilweekenden op een klein, schitterend-origineel skûtsje De Gudsekop.

Een van die eerste enthousiastelingen was Knoek Hamoen die een origineel skûtsje had gekocht. Ik had Knoek in het werk op het ziekenhuis weleens ontmoet, maar we leerden elkaar pas goed kennen, toen we, met enkele collega's van de Groninger Universiteit, wekelijks voor een cursus naar Amsterdam reisden. Tijdens de langdurige treinreizen vertelden we elkaar sterke verhalen. Die van Knoek gingen vrijwel altijd over wat hij had meegemaakt op de zeiltochten met zijn tjalkje. Het was voor mij een onvoorstelbaar groot schip van bijna zeventien meter, maar in navolging van de beroepsschippers werd toch van een tjalkje gesproken.

De lezer dient te beseffen dat in die jaren het de mensen in Nederland begon goed te gaan. Voor de generatie oude schippers, die het varen op het zeil op de binnenwateren nog had meegemaakt, betekende dat vaak een oude dag in een comfortabele woning aan de wal in plaats van de inperkende omstandigheden van een oud schip. Een schip dat bovendien vaak al lang aan reparatie toe was. Een herstel dat steeds was uitgesteld, omdat er toch geen vracht meer was te krijgen en er dus ook niet gevaren behoefde te worden. De scheepjes werden als overbodig van de hand gedaan, evenals het bijbehorende gaande en staande want. Allerlei spul als blokken en zeilen kwam van zolders en uit schuren als het maar iets opbracht.

Knoek was dus één van de eerste bezitters uit liefhebberij van een origineel Fries skûtsje. Een scheepje van ruim zestien meter zeventig. Vermoedelijk was het gebouwd bij Van der Werff in Drachten in het begin van deze eeuw en gekocht bij een destijds regelmatig in de Waterkampioen adverterende Hagewoud uit Meppel. Om het ernstig verwaarloosde schip in de originele staat te brengen, kreeg Knoek het advies naar Iege Blom in Hindeloopen te gaan. Knoek had mij gevraagd lid van zijn bemanning te worden en zo kwam het dat ik niet alleen ging zeilen op een traditioneel zeilschip met de karakteristieke naam 'De Goede Verwachting', maar ook dat ik betrokken raakte bij het overleg met Iege Blom over het herstel. De belangrijkste correcties om het schip in een originele staat te brengen waren

vóór mijn tijd reeds uitgevoerd, maar er bleef gelukkig na iedere tocht nog heel veel te overleggen.

Voordat wij Iege leerden kennen, had hij nog, samen met zijn oudste broer Rein, in de visserij zijn brood verdiend. Toen Rein om gezondheidsredenen moest stoppen, besloot Iege het vissen er ook aan te geven. Rein kreeg als vergunninghouder een 'pensioen', maar Iege stond met lege handen. Het lukte om het werfje van Wijbrands over te nemen. Een speciale opleiding tot werfbaas had hij niet gehad, maar zoals dat heet: 'hij kon alles'. Het zeilen met oude en vaak kapotte zeilen, het aan de praat houden van slechte, dikwijls afgedankte motoren en het zoeken van je weg op zee bij nacht en ontij is geen slechte vakopleiding. En, als er al iets voor Iege onbekend was, dan zocht hij wel een gelegenheid op om de kunst bij vakmensen af te kijken. Van jongsafaan was hij bezig geweest met het uitdenken en uitvoeren van ideeën. Als kleine jongen had hij scheepsmodelletjes van hout gemaakt in het vooronder van zijn vaders schip. Door hem vervaardigde kleine scheepsmodellen staan in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen en in het Fries Scheepvaartmuseum te Sneek.

Knoek kwam dus bij Iege Blom met een skûtsje waaraan het nodige mankeerde. Bij de uitvoerige besprekingen over het herstel kwam niet alleen het schip aan bod, maar ook de manier waarop je ermee diende te zeilen. Dat alles verpakt in boeiende verhalen. Uren konden we luisteren naar het ophalen van herinneringen, waarmee één en ander uit de doeken werd gedaan. Hoe zijn vader Dirk Blom tijdens een wedstrijd het fornuis uit de roef oppakte en het vervolgens deponeerde op een eilandje, waar langs gevaren werd; hoe zijn broer Rein een kieljacht dat muurvast zat toch vlot kreeg; hoe 'Jan Poep' bij stormweer uit het lager wegzeilde, toen hij betrappt dreigde te worden bij het stropen, enz, enz.

Voordat ik met mijn verhaal verder ga, wil ik eerst een mogelijk misverstand voorkomen. De lezer kan namelijk het idee krijgen dat zeilers op de traditionele scheepstypen gedreven worden door een grote liefde voor historische schoonheid en romantiek. Voor de eerste generatie van die schippers, de pioniers, zal dat in de meeste gevallen ook wel opgaan. Maar met de toename van de welvaart is een ander soort bezitter van traditionele schepen ontstaan, een soms nogal tweeslachtig soort. Want aan de ene kant wilden deze schippers varen met een romantisch, oud-vaderlands schip terwijl tegelijkertijd die schepen moesten voorzien zijn van alle moderne comfort. Vooral voor de Friese tjalkjes is die tweeslachtigheid desastreus geweest. Om die schepen bijvoorbeeld stahoogte in de kajuit te geven, is een zodanig hoge opbouw nodig dat het schip de vloeiende lijn volledig verliest.

Maar ook bij andere types werden soms de wonderlijkste vernielingen aangericht om maar mee te doen in de race naar modern comfort. Gelukkig is er ook een aantal eigenaren gebleven, dat wel oog had voor het karakter van een schip. Bovendien moest ook de meer principiële schipper steeds meer water bij de wijn doen. Het goede katoenen doek werd schaarser en was van bepaalde dikten al niet meer te krijgen. Ook de kwaliteit van manilla liep sterk achteruit. Vervanging door steeds beter wordende, modernere materialen werd dus noodzakelijk en dikwijls aantrekkelijk, want bijvoorbeeld een roestvrijstalen voorstag is een hele verbetering in vergelijking met de roestige stag van vroeger.

Voor de moderne behoefte aan comfort was op Knoek's schip niet veel aandacht. De enige concessie bestond uit de inbouw van een (zeer oude) scheepsdiesel. Geen kleine concessie overigens, want een gat in de scheg voor een schroef is geen geringe aanslag op de zeilkwaliteiten van een schip. Eén jaar hebben wij zonder motor gevaren. Dat was toen de onwillige voortstuwder weer eens onklaar was geraakt en ditmaal niet kon worden verleid tot coöperatie. Dat varen uitsluitend op het zeil, haven in haven uit, was bepaald geen sinecure.

Zoals ik reeds vertelde, op één van onze treinreizen naar Amsterdam, vroeg Knoek mij of ik kon zeilen en of ik in dat geval wilde meevaren op zijn schip. Nu ben ik geboren in Harderwijk, de stad waar ik tot mijn twaalfde jaar heb gewoond. Van de club vriendjes daar was er één de zoon van een garage-/caféhouder aan de haven, terwijl een andere jongen oomzegger was van een werfbaas. Als gevolg daarvan zwierven wij dikwijls in en om de oude haven. Ik heb nog duidelijke herinneringen aan rijen vissersschepen. Als je bij één van de laatste boten iets moest halen of brengen, was dat een hele klauterpartij. In het beeld dat ik daarvan heb, bestond zo'n rij uit minstens zes schepen. Ook herinner ik mij hoe we een zeil van oude jutezakken maakten op een roeiboort en daarmee in de haven zeilden. En.... in de koers van de passagiersboot uit Amsterdam terechtkwamen die ons toeterend probeerde te verjagen. We zeilden ook wel in 'echte' zeilboten op zee, zoals ik het IJsselmeer nog steeds noem. Soms mocht ik mee als opstapper, maar soms ook leenden we een schip als we wisten dat de eigenaar ervan enkele dagen uit de stad was. Zo hebben we menigmaal gevaren in de jol van Eggie den Herder, de zoon van Eibert den Herder, de bekende Harderwijker, die ervoor heeft gezorgd dat de Afsluitdijk hoger is gemaakt dan de deskundigen van Waterstaat hadden vastgesteld. Hij kon aantonen hoe hoog het water ooit in Harderwijk had gestaan en dat was hoger dan 'de heren van Rijkswaterstaat' hadden berekend. Tenminste, zo wil het verhaal.

Verder heb ik nog een duidelijke herinnering aan zeilpartijen met vrienden van mijn

broer. Het waren zeeverkenner, die hij had ontmoet op de Jamboree in 1937. Zij lagen enkele dagen met een lemsteraak in de haven en prezen uitbundig de zeilkwaliteiten van dat schip. Ik heb een paar tochten mogen meezeilen.

Later, na mijn vertrek uit Harderwijk, heb ik natuurlijk af en toe nog wel eens gezeild. O.a. met vrienden eerst fietsend van Hoogeveen naar Wanneperveen om daarna te zeilen met punters.

Hoe dan ook.... ik meende bevestigend te mogen antwoorden op Knoeks vraag of ik kon zeilen.

De allereerste tochten met de tjalk heb ik niet meegemaakt. Maar kort na die eerste experimentele fase, ben ik tot de vaste bemanning gaan behoren. Sterker nog, nadat mijn vrouw en ik aan boord stapten, is er nogal wat veranderd. Zo nam mijn vrouw, kleindochter van een Hindelooper schipper, de leiding van het huishouden op zich. Dat betekende onder andere dat er voortaan regelmatig en goed werd gegeten en er niet op het laatste moment nog naar een eethuis moest worden gezocht, omdat 'er niets aan boord was'. Bovendien sprong zij, volgens schipperstraditie, zeer zuinig om met de financiën. Een van de crewleden informeerde bij het afrekenen na een weekend eens: "Zeg, heb jij misschien ook nog een zuster?"

Ik vertelde al dat we een zomer zonder motor hebben gevaren. Over die motor zijn veel verhalen te vertellen. Overeenkomstig de toen geldende gewoontes onder schippers werd door Knoek een zo goedkoop mogelijke oplossing voor het voortstuwende vermogen van het schip gezocht. Die vond hij in een afgedankte dieselmotor van de Groninger Autobusonderneming ESA. Een bedrijf dat toch al bekend stond om de ondeugdelijkheid van zijn materiaal. Om de motor aan het werk te krijgen, moest dan ook vrijwel altijd eerst een periode gesleuteld en gemorreld worden. Wanneer hij dan uiteindelijk aansloeg, volgde een gevoel van algehele opluchting. Maar één keer bleef dat gevoel uit: de motor bleef onverbiddelijk zwijgen. We volgden toen een aloude wijsheid: een zeilboot is alleen geschikt om mee te zeilen!! Dat betekende bomen waar geboomd moest worden, jagen waar gejaagd kon worden en als de mogelijkheid er maar even was: een zeil erbij. Zo voeren we van Hindeloopen naar Lemmer, van Lemmer naar Enkhuizen (waar we door de noordenwind een paar keer de haveningang werden uitgeblazen) en zo verder.

Ook over die tocht zijn er vele verhalen te doen, maar ik wil ook weer niet te uitvoerig zijn. Eén voorval kan ik misschien wel vertellen, omdat het zo goed de watersport uit die tijd karakteriseert. Toen we nog maar net Enkhuizen hadden verlaten, zag één van de

bemanningsleden een zeil aan de horizon en merkte daarbij op dat het misschien de tjalk van Bos was. Na een kort overleg werd toen de koers verlegd om van dichterbij te zien of het inderdaad het schip van Bos was. Met andere woorden: wij waren de twee enige schepen op het IJsselmeer. Overigens,.... het was Bos niet.

Maar ook op de binnenwateren was het zeer rustig. Zo maakten we eind jaren vijftig een tocht van De Galamadammen naar Heeg. Er stond een frisse bries uit het Noorden, waartegen flink moest worden opgewerkt. Wij waren het enige schip op de Fluessen, behalve enkele bootjes met wat visserlui die bij de Leijepolle met hun fuiken bezig waren. Toen we dichterbij kwamen, riepen ze ons aan. Waar we heen moesten, of we geen motor hadden, of we een sleep wilden ... Misschien waren ze bang dat wij door hun dichtzet zouden varen of wilden zij iets verdienen door ons te slepen. In ieder geval vonden ze het maar raar dat we wilden kruisen, terwijl we wel een motor hadden. Dat is nu, wanneer je op de Fluessen komt, wel anders.

Toen mijn vrouw zwanger werd van onze oudste zoon kwam er een eind aan het onbekommerde van de zeilpret. In het ruim onder de dekluisen, waar de keuken zich bevond, kon ze zich met haar zwaarder wordende lijf niet meer bewegen. We bedachten dat een oplossing de aanschaf van een huisje aan de waterkant zou zijn. De varenden en de niet-varenden (c.q. moeders met kinderen!) konden dan 's avonds toch bij elkaar zijn. Voor de hedendaagse lezer is dit vermoedelijk iets onbegrijpelijks, maar in die tijd stonden er vele huisjes langs de waterkant leeg en soms voor een habbekrats te koop.

Op een dag voeren we door de Gronsvan van Workum naar Oudega. We zagen zo'n leeg huisje, waarbij enkele mensen stonden te praten. We legden aan en vroegen of het huisje misschien te koop was. Het bleek van Beppe te zijn geweest. Zij was kort daarvoor overleden. Daarom wilden ze het nu nog niet verkopen. Of ze het dan misschien wilden verhuren? Daarover moest worden nagedacht. Enige tijd daarna gingen Knoek en ik erheen, over het ijs, want de winter was vroeg ingevallen. Het was heel behaaglijk, windstil en in de zon naast de boerderij zat de boerin. Ze zwaaide toen ze ons van verre zag aankomen. Eerst een praatje gemaakt, daarna werd de boer gehaald. Huren kon wel, maar het huisje moest wel een goede prijs opbrengen: tweehonderd gulden per jaar... Het besluit om op het aanbod in te gaan werd dan ook snel genomen, want we waren met vier stellen. Dat betekende vijftig gulden voor elk van ons.

Met een groot enthousiasme bespraken we onze plannen met het huisje op bijeenkomsten, die we om beurten bij elkaar belegden. Ik geloof niet bij voorbereidingen voor een

onderneming ooit zoveel gelachen te hebben als bij die plannenmakerij. Plannen, waarbij we het advies kregen van een bevriend binnenhuisarchitect. De Nijhuizumer burens keken dan ook aanvankelijk hun ogen uit: een diep-blauwe wand met daarin een hel-wit venster; deuren in twee kleuren geel etc. Maar er was ook wel waardering voor onze vrolijke activiteit. Die waardering werd nog groter toen we een stevige steiger voor het huis aanlegden. We hadden 'onze' boer gevraagd of we ook toestemming moesten vragen. Zijn antwoord was overduidelijk: "De grond is niet van mij. Die is van Waterstaat. Als je nu maar een beetje een eenvoudige steiger maakt, die een beetje verborgen zit achter het riet, dan komt er misschien wel eens iemand langs die het ziet, maar die zal daar geen bezwaar tegen hebben. Maar als je het gaat aanvragen bij de instanties, dan zal het wel niet mogen". Er werd dus zonder toestemming een steiger gebouwd, waaraan de tjalk kon liggen en de paar kleinere scheepjes die ondertussen waren aangeschaft.

Eén van ons was in die tijd directeur van de H.W.Mesdag-kliniek in Groningen, een gevangenis voor 'Ter Beschikking van de Regering' gestelde criminelen. Daar verbleef toen 'toevallig' een waterbouwkundig ingenieur. Die coincidentie maakte dat we via de arbeidstherapie in het bezit kwamen van een prachtige werktekening met de exacte opgave van de soorten en maten van het hout dat voor de bouw nodig was. Het hout werd door een houthandel uit Workum keurig voor het huisje afgeleverd; de boer leende ons zijn grote praam; met ankers werd dat schip op de werkplek vastgelegd en de bouw kon beginnen. De oersterke zoon van de boer leerde ons niet alleen hoe je het beste met een heiblok de zware palen tot op het zand in de grond kon krijgen, maar hij deed ook zelf mee aan het zware werk. Dat had tot gevolg dat de meeste palen er door hem werden ingedreven. Nu, anno 1995, verkeert het bouwwerk uit 1963 nog steeds in een goede staat.

We waren, zoals gezegd, met vier stellen. Maar... dat bleef niet zo. Eén van de vrouwen bleek een fobie voor spinnen te hebben. Dat is, bij een huisje in Friesland op het platteland aan het water, waar je ongeveer evenveel spinnen hebt als grassprietjes, vragen om moeilijkheden. Eén stel viel dus af. Een ander stel kwam in huwelijksmoeilijkheden. Er volgde een scheiding en ook dat stel deed niet meer mee. Tot slot verlegden Knoek en zijn nieuwe vriendin hun zeilbelangstelling naar het noorden van Groningen. De broers van de nieuwe vriendin zouden daar kunnen helpen bij het onderhoud van de tjalk, zodat niet alleen zij vertrokken maar ook de tjalk. Het gevolg was dat mijn vrouw en ik, met onze pasgeboren zoon, het huisje voor ons alleen hadden.

Het werd steeds meer 'ons huis' waar we regelmatig verbleven. We zetten de auto aan de weg bij boer Van Wieren (een oud-wedstrijdzeiler in Friese Schouwen) en liepen zo'n drie à vierhonderd meter door de weilanden met schrikdraad. We droegen allebei een tas in de ene hand en in de andere de draagwieg met zoon tussen ons in. Aan de Grons lag een roeiboot klaar, waarmee je over kon roeien. Was die boot er niet, wat een enkele maal kon gebeuren, dan diende je hard te roepen: "Haal over!..." Dan kwam er wel iemand van het streekje om je roeiend over te zetten. In alle jaren dat we er kwamen, hebben we nooit vergeefs geroepen! Altijd kwam er wel iemand, ook al moest het afwerken van de was er voor wijken. Wanneer we veel of zware bagage bij ons hadden, lieten we die in de auto achter. Die haalde ik dan later op met een roeiboot. Meestal heen roeiend tegen de westenwind in en terug zeilend met een geïmproviseerd zeil. Bijvoorbeeld door rechtop te gaan staan met de jas breeduit en één van de riemen tussen de benen naar achteren als roer. Het was een hele expeditie om er te komen, maar we hadden het er heerlijk.

Ons huisje bleef echter het eigendom van boer De Jong van de plaats 'West-Indieën' op de hoek van de Grons en de Oudegaaster Brekken. Later zou dat ontbreken van eigendomsrechten ons opbreken, maar de eerste jaren leefden wij er onbekommerd. Vrij snel had ik een GWS-schouwtje gekocht via een leerling uit Grouw, die ik eens in halve ernst vroeg of er ook nog schouwtjes in haar woonplaats werden gebouwd. Een paar dagen later kwam ze al met de boodschap dat een zekere Leistra bezig was een bekend snel scheepje na te bouwen. Als het klaar zou zijn, was het te koop. Om het scheepje te bekijken, vroeg ik Iege Blom mee. Hij vond het wel een geschikte zaak en dus kocht ik het schouwtje dat nog steeds in ons bezit is.

Eén verhaal over dat schouwtje kan ik niet laten passeren. In die tijd werkte ik aan mijn promotie-onderzoek. In verband daarmee had ik veel contact met een collega-promovendus Gerritjan Wilde. Met zijn vrouw en hem werden we goed bevriend. Nu was Gerritjan klein van stuk en ik ben met mijn één meter twee en negentig nogal groot. Niet alleen fysiek, maar op vrijwel alle terreinen des levens beschouwde Gerritjan mij als door het lot in hoge mate bevoordeeld. Dat maakte hem dikwijls afgunstig en hij deed er alles aan om dat onrecht recht te trekken. Onder andere door ervoor te zorgen dat hij de doctorstitel eerder behaalde dan ik. Nu wil het toeval dat ik in die tijd evenals de andere bemanningsleden van de tjalk in Hindeloopen 'dokter' heette. De andere leden van de vaste crew waren dat ook, maar ik niet. Ik vermoed dat Iege tegen Leistra over mij gesproken heeft als over 'de dokter'. In ieder geval deed zich het volgende voor... Ik

vroeg Gerritjan, toen reeds doctor, of hij mij wilde helpen om het schouwtje zonder motor van Grouw naar de Grons te varen. Dat vond hij leuk, want hij was immers een heel ervaren zeiler. Op een mooie zeildag brachten onze vrouwen ons per auto naar Grouw. Alles was klaar voor vertrek. Ik vroeg Leistra toen nog iets over de te volgen route en toen kwam het antwoord dat Gerritjan zijn leven lang al vloekend is blijven nazeggen. Leistra zei toen: "Misschien dat er dan kleine stukjes moeten worden geboomd. Maar dan kan de jongeman" - en hierbij wees hij op Gerritjan - "de dokter wel even helpen"...

Mijn vrouw wist niet wat een GWS-schouwtje was. Ze dacht dat schouwen lelijke lompe, vierkante gevallen waren. Toen ze echter het sierlijke scheepje zag waarmee wij aankwamen, werd ze er op slag verliefd op. Dikwijls ging zij 's avonds, als onze zoon lag te slapen, in haar eentje met het scheepje varen terwijl ik de wacht had. Ze lag dan languit in het scheepje zodat ik, als ik uit het raam keek, alleen haar hoofd boven het boord zag uitsteken als ze langs kwam varen.

↙ Naast het schouwtje kwam er al spoedig een tweede schip. In de tijd dat we nog met de tjalk voeren, hadden we vlak voor Hindeloopen al vaak gekeken naar een klein woonscheepje, omdat het zo'n mooi model had. Er woonde een zeer zelf-ingekeerde man op: Doede Smith. Op een gegeven moment zagen we dat het woonscheepje leeg was en hoorden we dat Doede van Sociale Zaken een ander schip had gekregen dat ernaast lag. Doede leefde namelijk meer in het water en de modder dan erop. Knoek en ik naar de nieuwe woonboot. Op een discrete afstand, want zijn nieuwe schip had hij al weer flink met behulp van drijfhout gebarricadeerd, probeerden we met hem te praten. Dat was geen eenvoudige opgave. Aanvankelijk werd ons roepen niet beantwoord, maar na lang volhouden en iedere keer weer proberen, kwam er een antwoord uit het schip. Het werd een wonderlijke conversatie, waaraan ik nauwelijks een touw kon vastknopen. Het enige dat er duidelijk uit viel op te maken, was dat het oude schip nu van de koningin was.

Terug in Hindeloopen deden we ons verhaal. Ik vroeg toen "zeg, hij had het steeds over Bouko Smit, maar hij heet toch Doede Smith?" Iege beaamde dat en vertelde dat Bouko Smit iemand in Workum was die de administratie voor allerlei kleine schippertjes verzorgde. Dat zette ons op een spoor. Wij naar Workum en aangebeld bij een zekere Bouko Smit. En ja hoor, we hadden succes. "Komt u volgende week maar terug, dan zal ik wel even bij hem langs gaan". De volgende week bleek dat we het scheepje konden kopen, maar dan moest het eerst op de helling om getaxeerd te worden. Daarvoor zouden wij wel zorgen. We vroegen Iege of hij ook iemand wist die het scheepje naar de werf kon halen. Toen gebeurde iets waaraan we nu wel maar toen nog niet gewend waren: een

ontkennend antwoord wordt niet gegeven. Het wordt opgelost in een vage toekomstverwachting: 'we zullen eens zien of we iemand kunnen vinden'. Vervolgens wordt die iemand nooit gevonden. Toen mijn vrouw na verloop van enige tijd doortastend oprad, gaf Iege zich bloot: "Ja, kijk eens, wij kennen twee soorten vuil. Dit is vuil" - en hij liet zijn eeltige handen zien - "en dit is schoon vuil. Maar op dat schip van Doede, dat is ander vuil. Dat is smerig vuil". Wij begrepen wat hij bedoelde: men was bang voor ongedierte of besmetting. Nu speelde dit alles zich af in het vroege voorjaar na de winter van '62-'63, die langdurig, zeer zware vorst had gekend. Een beter desinfecteermiddel leek ons niet denkbaar. Dus gingen we op een zaterdagmorgen welgemoed op pad met een grote aks voor de sloop en een kleine vlet voor de verzameling afval. Met één flinke klap met die aks sloeg ik de gehele opbouw van het schip af. Vervolgens schepten we de modder en andere viezigheid er uit tot het kale casco over bleef. Een paar jonge Blommen haalden dat naar de werf en Bouko Smit taxeerde het overgebleven oud ijzer op vijftwintig gulden. Wij waren zo gelukkig dat we Doede er vijftig voor gaven. Daarna kon Iege aan de slag met het plan, zoals we dat met elkaar hadden besproken. De huid werd eraf gesloopt en op de oude spanten werden nieuwe platen aangebracht. Op die manier ontstond een prachtig, rank bootje. Uit alle windstreken kwamen er schippers op af om te kijken en te discussiëren over de oorsprong van het scheepje. Eén van hen was Douwe Tjerkstra, een oud schipper, die juist de leiding over het Philips wedstrijdschipsje aan een jonger iemand had overgedragen. Douwe meende dat hij er als veertienjarige jongen een beurdienst op gevaren had tussen het Heidenschap en Sneek. Zeker was hij er niet van, maar hij wilde nog wel eens met het scheepje varen. Dat kon en daaruit is een zeilvriendschap voortgekomen die jaren heeft geduurd. Ik haalde hem dan op uit Workum, vervolgens aten we een boterham bij ons aan de Grons en daarna gingen we varen. De boterham kon hij niet zelf klaarmaken, dat moest mijn vrouw doen. Zij besmeerde de boterham, deed er beleg op en sneed hem in kleine partjes. Zo was hij het zijn gehele leven gewend geweest.

Van de vele lessen was er één die ik niet kon leren. Dat was zijn manier om in windstilte aan te voelen waar de wind het eerst zou aanzetten. Omdat hij altijd, zowel binnen als buiten, een pet droeg, was zijn kruin zeer gevoelig voor tocht geworden. Als het dan windstil was, nam hij zijn pet af en voelde hij waar we de wind moesten zoeken...

Toen gebeurde er iets waar wij geen rekening mee hadden gehouden. De zoon van de boer, ondertussen al ver in de dertig, ging trouwen met een buurmeisje. We wisten van

zijn vergeefse liefde voor haar zuster. Die had het Friese platteland verlaten om in de stad een intellectuele carrière te maken. Maar nu vonden de twee elkaar toch, onverwacht, nadat ze meer dan dertig jaar naast elkaar hadden gewoond! De verrassing was nog tot daaraantoe. Erger was dat het toekomstige paar 'ons' huis op het oog had om in te gaan wonen en dat betekende dan weer dat wij moesten omzien naar iets anders. Ik vertelde al dat dat in die tijd geen echt groot probleem was. Maar we waren natuurlijk wel erg aan het huisje gehecht geraakt. Het vertrek was echter onontkoombaar. We moesten iets anders zoeken en meenden dat gevonden te hebben in Brandeburen.

In de tijd dat we overwogen of we het zouden doen of niet, zei ik eens tegen mijn vrouw: "We zouden ook aan Iege kunnen vragen of hij voor ons een grote schouw wil bouwen. Met wat we uit de verkoop van de beide andere scheepjes krijgen, kunnen we het vermoedelijk wel betalen". Toen bleek dat mijn vrouw niets liever wilde en dus was het besluit gauw genomen. Op onze vraag aan Iege of hij voor ons een schouw wilde bouwen - hij had er ondertussen al drie gebouwd - antwoordde hij: "Jawel, maar ik had ook wel eens een lemmeraak willen bouwen..." Zo is het dus begonnen.

Later heeft Iege me verteld dat hij dacht 'als ik er één bouw, volgen er vast meer' en daarin heeft hij gelijk gekregen. Dezer dagen zal namelijk de honderdste aak worden afgeleverd.

Op de donderdagavond nadat we in het weekend met Iege de afspraak maakten, werd ik gebeld door een Amsterdamse vriend, Dolph Kohnstamm. Dat ging ongeveer als volgt:

- Zeg Frans, ik heb een klein erfenisje gehad en wij denken over een huisje in Friesland. Jij zit daar zo vaak, weet jij misschien iets?

- Dat treft Dolph. Ik vertel hem over ons juist genomen besluit en vervolg: ik ga er zaterdag heen. Als je mee wilt, dan kun je het bekijken.

Die zaterdag reden we dus van Amsterdam naar het Heidenschap en bekeken het huisje dat aan het open vaarwater naar de Fluessen ligt. De conversatie tussen ons ging ongeveer net als door de telefoon:

- Mooi huis. Weet je wat het moet kosten?

- Ja, negenduizendvijfhonderd gulden.

- Dan doe ik het maar, geloof ik. Weet jij hoe ik dat moet regelen?

- Ja, in de winkel van Feenstra, daar hebben ze telefoon en dan kun je opbellen naar Lok in Heerenveen, dat is de makelaar.

Vijf minuten later kwam Dolph terug als de nieuwe eigenaar van het huis. Opgewekt

vervolgden wij onze weg naar Nijhuizum, waar ik nog iets aan de scheepjes wilde doen. We kwamen over die scheepjes te praten en een half uur later had Dolph ons kleine beurtvaardertje gekocht. 's Avonds kwam Dolph thuis bij Rita met de mededeling - zo heeft Rita het mij verteld -: "Ik hoop niet dat je het erg vindt, maar ik heb een huis en een boot gekocht". Gelukkig bleek hun huwelijk daartegen bestand. Rita's volgzzaamheid behoeftte ook niet lang op de proef gesteld, want toen ze de nieuwe bezittingen de volgende dag aanschouwde, was ze meteen enthousiast. En dat is tot op de dag van vandaag niet veranderd.

Wij lieten dus een aak bouwen. Later 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". Daaraan behoeftte dus niets te worden toegevoegd. Ik was er zelf ook wel blij mee, want een rond schip vind ik mooier dan een hoekig. Hoewel..., ik vind de schouwen die Iege gemaakt heeft, ook mooie robuuste schepen.

Het leven van de onrust bij het naderen van het weekend begon. Een tocht naar Hindeloopen werd voor mijn vrouw wat bezwaarlijk door de geboorte van onze tweede zoon. Toch wilde ze natuurlijk graag de vorderingen van de bouw volgen. Vlak voor het weekend was het dus steeds een moeilijk afwegen: gaan we samen of ga ik alleen even heen en weer. In het begin was het contact met de werf voornamelijk dat van een overleg. Ik las alles over aken wat ik maar kon vinden, om vervolgens mijn nieuwe kennis te laten smoren in die van Iege.

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 weloverwogen 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 lemsteraakmodelletje 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 varende onder de naam Lemmer 6.

Omdat Iege onvoldoende aan een lijnenplan kon zien hoe één en ander zou worden, is eerst een model gemaakt. Of liever: een halfmodel, een over de lengte-as doorgesneden model van op elkaar geschroefde plankjes. Daaraan heeft Iege geschuurd en geschaafd totdat het de vorm had, die hem voor ogen stond. Dat proces heeft geruime tijd in beslag genomen. Het ene moment zag je het model op "het kantoortje" staan, het andere kwam je het op de draaibank tegen. Toen Iege er eindelijk tevreden over was, werden de plankjes weer losgeschroefd en kon Dirk de tekening gaan reviseren. Nadat dit lijnenplan weer kloppend was gemaakt, kon op de vloer de vergroting plaatsvinden tot op een schaal van één op één. Nadat dat plan ook weer kloppend was gemaakt, werd begonnen met de tekening van de stevens, de spanten en de gangen. Eerst werden er houten mallen gemaakt, die op de staalplaten werden gelegd, waarna met het knippen kon worden begonnen. Bij de bouw kwamen eerst de stevens en het vlak en daarna werden de spanten erop gezet (met van boven de berghoutsplaat). Tot slot konden de gangen erop worden gemald.

Om dat werk te karakteriseren gebruikt mijn vrouw dikwijls de vergelijking met een coupeur, die de stof om een paspop legt en dan met spelden gaat schikken. Zo werkte Iege ook. Met dit verschil natuurlijk dat de paspop en de spelden plaats maakten voor spanten en klemmen. Zat een gang op het oog goed, dan werd hij met kleine lasjes vastgezet. Voldeed het hem later toch niet, dan sneed hij de gang weer los. Soms moest er in het staal geknipt worden als er iets af moest òf als er meer ruimte moest worden verkregen. In dat laatste geval werd een knip opgevuld door deze dicht te lassen. Een enkele maal moest met een zware hamer op één kant van een plaat hard geslagen worden om kromming te verkrijgen. Op sommige plaatsen van ons schip is nog goed te zien, waar indertijd de zwaarste klappen zijn gevallen.

De opbouw is op het oog uitgevoerd. Dat wordt trouwens tegenwoordig nog steeds zo gedaan. Met name de vorm van de ramen is daarbij iedere keer een onderwerp van intensief overleg en van twijfel.

Het lassen was bij ons schip geen eenvoudige opgave. Tegenwoordig zet men het schip op twee assen, waardoor het gekanteld kan worden. Maar destijds moest men om aan beide zijden te kunnen lassen, lichamelijk soms in de onmogelijkste standen werken. Een zwaar en lastig karwei, vooral als je de las recht wil hebben. Door het lassen kan er een te grote spanning in een plaat ontstaan. Die werd er dan uitgehaald door in de plaat te knippen en dat vervolgens weer dicht te lassen. Met name het onderwaterschip is daardoor minder

van die ziektes die nu eenmaal bij een eerste bouw horen.

Een apart probleem vormde het berghout. Dat is van veel belang omdat de lijn van het schip er zo sterk door bepaald wordt. Toen Iege de bovenkant en de onderkant ervan op het vlak had gelast, staken die beide kanten even ver uit met als gevolg dat het berghout 'veel te veel voorover viel'. Op het oog heeft Iege toen met een krijtje op de bovenkant getekend hoeveel eraf moest en dat er vervolgens ook afgeknipt. Hier en daar is wat extra kromming met een zware hamer aangebracht en werd de ronding erop gezet. Wat mij betreft: een mooiere lijn dan onze aak heeft, kun je je nauwelijks voorstellen.

Iege had geen andere hulpmiddelen dan een hamer, een aambeeld en een knipschaar voor staalplaten. Daarom koos hij voor de hanteerbaarheid 4mm staalplaat. Achteraf is dat jammer omdat het zo ging werken. Tegenwoordig neemt men 5mm. Dat kan ook omdat ondertussen de benodigde apparatuur is aangeschaft. Momenteel is er zelfs een computerprogramma dat het snijapparaat stuurt. In het schip is beton gestort als ballast. Ook in het berghout is beton gedaan. Maar dat heeft meer te maken met de botskracht van het schip.

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 een geëigende maat. Schepen van 35 of van 37 voet bestaan niet. Die lengte van ongeveer tien meter heeft het voordeel dat je het schip met z'n tweeën 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 nog 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 de skûtsjes, omdat we regelmatig de binnenwateren op gaan. Om vanuit Hindeloopen op de Morra te komen, moet je een aantal vaste bruggen passeren. We strijken trouwens ook wel elders. Een mooi voorbeeld is als we komen aanvaren van het wad en er liggen nogal wat schepen wachtend heen en weer te rommelen voor de brug van de Kornwerdersluis, dan strijken we de mast al varend, gaan onder de bruggen door en leggen vast aan de remming vlak voor de sluis.

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.

Een onbedoeld voordeel van de stijve stevens was dat de kuipvloer hoger boven het vlak kwam te liggen, waardoor er een Sabb-diesel onder kon worden geplaatst. Bij de later gebouwde schepen diende men òf voor een ander soort motor te kiezen, òf voor een verhoogd luik in de kuip.

Voor de prijs zijn we uitgegaan van vijftienduizend gulden voor het casco. Een schatting waarvan Iege zei "Ik dacht, daarvoor kunnen we het wel eens avonturen". Het bleek een goede schatting. Bij het derde schip ging de firma duizend gulden omhoog. Toen de opdrachtgever dat achteraf hoorde, was hij des duivels. Over de huidige prijs van de Blom-aken kan nadere informatie ingewonnen worden bij het bedrijf. Ik weet wel dat die aanzienlijk hoger is komen te liggen.

Na de afbouw heeft het schip een winter buiten gelegen om te roesten. Tegenwoordig zandstraalt men of wordt een soortgelijke procedure toegepast. Maar destijds was er alleen het oude vertrouwde recept: roesten, bikken, schuren en borstelen, verven achtereenvolgens met loodmenie, ijzermenie, grondverf en enkele lagen lakverf. Dat verven is overigens gedaan door de oudere broer van Iege, die wij ondertussen ook Oom Rein waren gaan noemen.

Met Oom Rein en twee broers heb ik het schip - toen nog in de grondverf - naar Groningen gevaren. Daar zou het worden ingebouwd door de zoon van een bevriend binnenhuisarchitect. Dat liep uit op een groot fiasco. De jongen bouwde wel heel goed en zorgvuldig, maar hij had totaal geen tempo. Het gevolg daarvan was, dat het schip op de afgesproken tijd in de verste verte nog niet gereed was. Toch moest het terug naar Hindeloopen om klaar gemaakt te worden. Dat heb ik toen maar doorgezet, zodat het schip op tijd gereed was voor zijn maidentrip, alleen de inrichting ontbrak. Met schuin tegen wand opgezette sinaasappelkistjes als kasten en geïmproviseerd kookgerei maakten we onze eerste tochten. Daarna heeft een neef van Iege, Henk Borneman, die reeds de zwaarden en het roer had gemaakt, het binnenwerk afgemaakt. Die inbouw heeft het nu reeds meer dan vijfentwintig jaar zonder noemenswaardige problemen uitgehouden. Henk is kort daarna zelf schepen gaan bouwen. Op zijn bedrijf Aluboot, waar alleen middelgrote, aluminium zeegaande jachten worden gemaakt.

De mast voor ons schip heeft Grote Jan, de mastenmaker uit Sneek, geleverd. Het katoenen tuig is door de (oude) heer Molenaar uit Grouw vervaardigd. De eerste mast is bij windkracht zeven onder Texel gebroken. Gelukkig waren toen mijn zoon en zijn potige vrienden aan boord. Wat er precies gebeurd is, bleek moeilijk te achterhalen. De mast

kwam heel langzaam achterover en bleef geknakt hangen toen de kracht van het grootzeil dat naar beneden kwam, was verdwenen. Iege dacht dat de mast van binnen was gaan rotten zonder dat je er van buiten iets van kon zien. Er staat nu een nieuwe mast op het schip. Geen originele uit één stuk, maar een geplakte, gemaakt door Brandsma uit Rohèl. Met het eerste katoenen tuig varen we echter nog steeds.

Het snijwerk aan kluisborden, beretanden en de naamborden is fraai uitgevoerd door Arend Blom, de zoon van Oom Rein.

In de naam van het schip heb ik de drie leermeesters verwerkt, die mij bij het zeilen met traditionele schepen de weg hebben gewezen: Douwe Tjerkstra, Iege Blom en Knoek Hamoen: DE DOUWIEGE MOEN.

Bij de naamgeving ontdekte ik pas dat je Iege's naam zo moest schrijven. Ik had Yge verwacht, zoals je dat wel vaker in het Fries tegenkomt. Maar Iege vertelde mij dat de ambtenaar op het gemeentehuis bij de aangifte een fout had gemaakt. Ik denk dat het eerder één van die misplaatste lolligheden was, die ambtenaren wel vaker uithaalden met de Friese taal. Denk maar aan het gehucht Zurich dat in het Fries Surch heet.

Het zeilen met De Douwiege Moen, in de dagelijkse omgang Moen geheten, is voor mijn vrouw en mij en niet te vergeten onze gasten, een heel groot genoegen. Ook voor onze zoons en hun vrienden is het schip een bron van veel plezier. Daarnaast geeft het ons ook een grote bevrediging een bescheiden steentje te hebben bijgedragen aan de scheepsambachtelijke bloei van Hindeloopen.