

“Nou, een aak heb ik altijd wel een mooi schip gevonden!”

In ons Stamboek archief zijn de mooiste (historische) verhalen te vinden. Nu nog grotendeels verstopt voor de buitenwereld, maar we zoeken op dit moment alle informatie van schepen uit, die we binnenkort op Internet en in de Spiegel kunnen presenteren.

De eerste Blomaak: de DOUWIEGE MOEN

Onlangs vonden we het verhaal van dhr. F. Verhage over de bouw van de allereerste Blomaak in de herfst/winter van 1967-1968, waarvan hij de opdrachtgever was. Helaas waren er geen foto's bij, maar het is een prachtig verhaal, helemaal in de stijl van de jaren zeventig/tachtig en doorspekt met alle belevenissen die de familie Verhage aan de Grouns, de Vlakke Brekken en in Hindeloopen meemaakte. Omdat het te uitgebreid is om hier weer te geven heb ik getracht, met name waar het stuk dat over de eerste Blomaak gaat, hier samen te vatten. Veel van de tekst is letterlijk overgenomen van de originele odyssee van de opdrachtgever. De aanleiding daarvoor is natuurlijk het feit dat de Skipshelling in Hindeloopen haar nieuwe pand aan de Tolve 2 heeft betrokken. Even terugkijken naar hoe het allemaal begonnen is, is dan wel aardig.

De Blomschouw

Aanvankelijk wilden de heer en mevrouw Verhage een schouw door Iege Blom laten bouwen. Daarvan had hij al een aantal mooie en stoere schepen afgeleverd. Blom antwoordde echter op de vraag of dat zou kunnen: "Jawel, maar ik had ook wel eens een Lemmeraak willen bouwen...." Dat leek de familie Verhage ook een goed plan en zo kwam de eerste opdracht voor een Blomaak tot stand. Later heeft Iege Blom zelf verteld dat hij op dat moment dacht: "Als ik er één bouw volgen er later vast wel meer." Zoals we allen weten heeft hij daarin gelijk gekregen.

Tekeningen

Iege Blom Sr. had nooit 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 scheepsmodellen gemaakt, en wat je in het klein kunt maken, kun je toch ook in het groot! Maar zo simpel is het met de bouw natuurlijk niet gegaan. In werkelijkheid moesten een aantal weloverwogen beslissingen worden genomen. 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 eerder eens had opgenomen van de HA

42, de Zeveya. Hij had die maten gebruikt voor een modelletje van een lemsteraak dat thans in het bezit is van het Zuiderzeemuseum. Zoon Dirk heeft met behulp van die maten een eerste lijnenplan getekend, waarbij tevens gebruik werd gemaakt van foto's die hij voor dat doel had geschoten, van de ST1, de latere LE6. En toen dat gebeurd was, werd begonnen met de tekeningen van de stevens, spanten en gangen.

Bouwen

Het lassen was bij ons schip geen eenvoudige opgave. Tegenwoordig zet met het schip op twee assen, waardoor het gekanteld kan worden. 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 lassen mooi recht wilde hebben. De lengte van het schip stond vanaf het begin eigenlijk wel vast; dat moest 36 voet zijn. Waarom dat zo is weet niemand, maar 36 voet is een geëigende maat. Die lengte heeft het voordeel dat je het schip nog goed met zijn tweeën kunt zeilen en er tegelijkertijd voldoende comfort kan worden gerealiseerd.

Unieke naam

Ook de naam was voor ons geen probleem; deze moest verwijzen naar de drie leermeesters die mij (Verhage) bij het zeilen van traditionele schepen de weg hebben gewezen; Douw Tjerkstra, Iege Blom en Knoek Hamoen. En zo ontstond de naam *DE DOUWIEGE MOEN*, kortweg meestal in de dagelijkse omgang "Moen" genoemd. Het zeilen met dit schip is voor ons gezin, hun vrienden en onze gasten een heel groot genoegen geweest, aldus dhr. Verhage. Hij besluit zijn verhaal met de opmerking dat het hen ook een grote bevrediging heeft gegeven om een bescheiden steentje te hebben kunnen bijdragen aan de bloei van de scheepsambachtelijke activiteiten in het stadje Hindeloopen. Waarvan nu, in 2013 acte!

Verlies van waarden: roestvaststalen zwaarden!

In het laatste artikel over de nieuwe Skipshelling van Blom te Hindeloopen, staan een paar zaken genoemd die mensen mogelijk op het verkeerde been kunnen zetten. Een van de meest in het oog springende is de opmerking van de hoofdredac-

teur dat er ook allerlei rvs onderdelen besteld kunnen worden. Genoemd worden de bolders, aanlegklampen(?), trommelstokken, korvijna-gels en zelfs **roeren** en **zwaarden** van rvs. Onder de foto die kennelijk ter verduidelijking er bij is geplaatst, wordt dat nog eens herhaald. Daaraan wordt vervolgens de opmerking toegevoegd dat "als ze zijn geschilderd, zoals op vissermannen vaak gebeurd, zie je het verschil niet meer. Maar je hebt geen last van de jaarlijkse bescha-digingen van het glijden langs de zwaardklamp."

Afgezien van de onbegrijpelijke conclusie aan het eind (ook een geschilderd zwaard zal als het langs de strijklamp c.q. zwaardklamp glijdt beschadigen, tenzij je de achterkant van het zwaard niet schildert maar blank laat, wat natuurlijk geen gezicht is) gaat deze opmerking voorbij aan het feit dat de criteria van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten, sinds jaar en dag de bepaling bevat dat zowel zwaarden als het roer van hout dienen te zijn. Bij een aantal grote Lemsteraken is dispensatie gegeven voor de roerkop in verband met de hydrauliek-overbrenging die op deze roeren is aangebracht. Overigens is daarbij aan de eigenaar gevraagd deze stalen kop van het roer dan te willen houten (houtnerf schilderen) of in elk geval in de kleur van het roer te willen brengen. De thans geplaatste foto met onderschrift wekt de suggestie dat Blomaken, of andere ronde of platbodems dus zonder enig probleem uitgerust kunnen worden met roestvast stalen zwaarden en/of roer. En dat dit een hoop jaarlijks onderhoud scheelt. Niets is minder waar. Natuurlijk mag je je schip met rvs zwaarden en of roer uitrusten, alleen wordt je dan geweigerd bij de inschrijving in het Stamboek. En dat jaarlijkse onderhoud blijft ook bij geschilderde zwaarden, tenzij je die zwaarden aan de muur van je huis hangt.

Het ware duidelijker geweest als de schrijver deze beperking bij zijn stuk had opgenomen, en het had het Stamboek, i.c. de Criteriumcommissie voor nu en later, veel onnodig werk gescheeld.

PETER TOLSMA, CRITERIUM COMMISSIE

JAN EISSENS, STAMBOEKBEHEERDER



SSRP

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) is opgericht in 1955. De SSRP maakt samen met andere behoudsorganisaties deel uit van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV), gesprekspartner van de overheid, beheerder van een restauratiefonds en een materialenfonds.

Secretariaat: Mw. Rita Eissens - van Goor,
Stamboekbeheer: Jan Eissens

050-4094094 secretariaat@ssrp.nl
stamboek@ssrp.nl