



Reconstructie van de blazer

Op 17 oktober 1949 ontving het museum een brief van scheepsbouwer C. de Wijn uit Oudeschild, waarin hij schrijft een 'origineel Texelsche blazer, van dat grote soort' te koop aan te bieden. 'Deze heeft' zo gaat de brief verder, 'nog zijn oorspronkelijke vorm en is in zeer goede staat, nog totaal hout, geen overijzering. Wel heeft er een motor in gestaan en is het tuig verkort.'

Het schip werd gekocht. De toenmalige museumvloot was verrijkt met een uniek schip, maar ook weer met een zorgenkind. De toenmalige museumstaf had z'n handen vol met het aanleggen van een schepencollectie. Binnen enkele jaren lagen er in de Oosterhaven achter het museum zo'n vijftien schepen. Kapitaal en mankracht was er onvoldoende om de vaak in slechte staat verkerende schepen te onderhouden. Helaas is er in die jaren van de opbouw van het Binnenmuseum te weinig tijd geweest om een uitgebreide documentatie over de schepen aan te leggen. Vele informanten hadden vijftig jaar geleden een schat aan gegevens kunnen leveren over de verschillende scheepstypen, die nu niet meer of nauwelijks te achterhalen zijn. Dit is een realiteit waar we nu op stuiten bij het verzamelen van gegevens. Dat neemt niet weg dat er vooral in die eerste periode een zeer bijzondere collectie schepen is bijeengebracht.

Een aantal van die schepen werd in 1964 in de schepenhal geplaatst. Dit betekende een belangrijke zorg minder en een garantie voor het voortbestaan van deze cultuurmonumenten. De blazer was zo groot dat een aanpassing van de hal aan dit schip te kostbaar zou worden. Het houten schip moest in de Oosterhaven blijven liggen. De toenmalige scheepsbouwer van het museum moest echter weldra constateren, dat het schip in zo'n slechte staat verkeerde, dat een oplossing



De blazer - kort tevoren afgedankt als vissersschip - in de Oosterhaven achter het museum.

In Ketelhaven hijst een grote bok het 14,5 m lange schip uit het water. Sinds 1965 staat dit schip voorgoed op het droge. (Foto Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders).



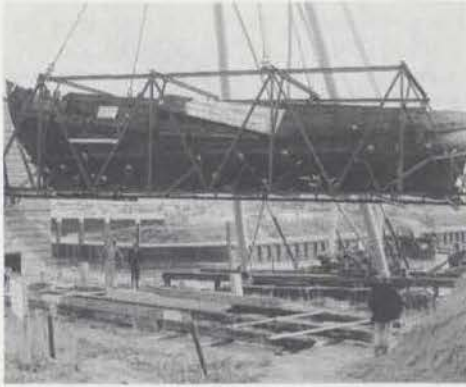
De gezochte foto. De blazer TX 11 in 1906 gefotografeerd in het Nieuwediep. De glasplaat was nog voldoende intact om details van het schip te herkennen. (Foto Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum).

spoedig moest worden gevonden. Er werd overwogen het schip te slopen. Toen heeft de heer Vroom met het in oprichting zijnde museum te Ketelhaven de afspraak kunnen maken dat het schip daar een ligplaats kon krijgen. Hozend en pompend heeft men de blazer op vrijdag 5 november 1965 naar Ketelhaven gesleept. Hier sloeg het noodlot nog eens extra toe: het schip werd aangevaren en zonk. De firma Goedkoop nam, als vriendendienst, het lichten op zich en plaatste het schip op de wal. Vervolgens is de romp bij de ingang van het museumterrein neergezet.

In weer en wind en slecht onderstut is de Texelse blazer verder afgetakeld. De intimmering was er ondertussen gelukkig uitgenomen en binnen opgeslagen. Door de ondersteuning op drie dwars onder het schip geplaatste muurtjes zakte het schip door en kreeg het vlak een golvende lijn. Ook de stevens zakten uit, de plechten en de huid met zich mee trekkend.

Na dertien jaar op het droge begon het schip een gevaar op te leveren voor het publiek. Op de dekken was niet meer te lopen en men vreesde dat de huidgangen los zouden laten. Opnieuw moest de beslissing genomen worden: slopen of behouden. Het werd natuurlijk behouden. De Rijksdienst IJsselmeerpolders heeft het schip in een ijzeren frame gekoooid en op een zolderschuit voer de blazer op 28 september 1979 terug naar Enkhuizen. Bij de inmiddels opgebouwde Markerhelling op het Buitenmuseum werd het gevaarte neergezet in afwachting van verdere beslissingen.

Die bleven niet lang uit, want een half jaar later ging het schip op een dekschuit naar de werf 't Kromhout te Amsterdam. Deze werf had opdracht gekregen een replica te bouwen van de Texelse Blazer, waarvoor het Prins Bernhard Fonds een royale subsidie verleende. Voor het maken van een zo getrouw mogelijke kopie van het schip was het noodzakelijk dat het schip in tekening werd gebracht. Zo goed en zo kwaad als dat ging is er door de werf een tekening gemaakt van het doorgezakte en vervormde casco. De heer C. de Wijn, oud scheepsbouwer uit Oudeschild en bekend met het schip, heeft zich er bijzonder voor ingezet, om de gegevens van het oorspronkelijke schip aan ons door te geven. De heer A. T. de Waart heeft namens de Vereniging Botterbehoud zitting genomen in de bouwcommissie, die de werkzaamheden be-



Boven: Verstijfd in een ijzeren frame hangt de blazer in een bok om geplaatst te worden op het terrein van het Buitenmuseum.
Onder: De blazer blootgesteld aan weer en wind. Het dek is gevaarlijk voor het publiek.

geleide, evenals Th. Fruithof namens het museum. Nadat bleek dat het eerste lijnenplan nog vele fouten vertoonde, is er een tweede versie gemaakt. Besloten werd om een halfmodel te laten maken door Erik Slagmoolen, de scheepsbouwer van de werf 't Kromhout. Dit halfmodel visualiseerde de vorm van het oude schip.

Hierna kon een algemeen plan worden gemaakt. Met de heer De Wijn zijn vele gesprekken gevoerd, opgenomen met de bandrecorder, om een zo exact mogelijk beeld te krijgen van de blazer. Gegevens opgeslagen in het Centraal Scheepsregister van het ministerie van Landbouw en Visserij in Den Haag brachten aan het licht, dat het schip, onder het nummer TX 11, van 1911 tot 1928 in bezit van de familie Vlaming op Texel was. In de werfboeken van de werf Zwolsman in Workum, waar het schip was gebouwd, is gezocht naar gegevens over de bouw, maar helaas stond er niets vermeld. In het museum bleek een brief aanwezig te zijn, geschreven door B. Vlaming Pzn, geboren 2 mei 1870, waarin hij schrijft dat de blazer van 51 voet lengte 'onbesteld op de scheepswerf van de heer U. Zwolsman te Workum is gemaakt, onder een lange periode en ten slotte verkocht aan mijn vader P. Vlaming Bzn en afgeleverd in maart 1894 voor f 2000,—'. In 1928 is het schip verkocht naar Urk, waar het gevaren heeft onder het nummer UK 14 en UK 258. Na vier jaar kwam het schip weer naar Texel, waar de familie Van der Schans er onder nummer TX 28 tot 1947 mee heeft gevist.

Op de Werf 't Kromhout te Amsterdam vordert de bouw van de reconstructie van de blazer. De huid is tot het berghout aangebracht.

In de twee jaar daarna heeft het schip nog gevaren als de WR 76, LE 7, wederom WR 76 en als laatste als de HD 305. Met de families Vlaming en Van der Schans is contact geweest om nog meer stukjes van de legpuzzel op tafel te krijgen.

Tijdens dit onderzoek was begonnen met de bouw van de kopie: er werd besloten dat het schip zoveel mogelijk in z'n oorspronkelijke zeiluitvoering afgewerkt moest worden. Dat hield in, dat de motorkont, die er in 1932 opgezet was, moest verdwijnen en dat de dekingeling grondig gewijzigd moest worden. Door speurwerk in het oude schip konden we de oorspronkelijke hoogte van het achterdekje terug vinden. Ook de inkepingen in de spanten van de achterplecht en het middendek bleken nog te vinden te zijn. Diverse reparaties aan het schip waren terug te vinden in de werfboeken uit Oudeschild, die de heer De Wijn aan het museum had geschonken. Hierin stonden hoeveelheden spijkers, bouten, teer en carboleum vermeld evenals vertimmerde hoeveelheden hout. Enkele gegevens leverden exacte maten op. De binnenbetimmering was aanwezig in de vorm van losse plankjes. Na enkele gesprekken werd het beeld van het vooronder duidelijk en na zorgvuldig passen is het geluk alle planken zo te rangschikken dat een nauwkeurige kopie te maken was. Ook zijn alle kleuren teruggevonden welke de informanten beschreven hadden.

Het zeilplan is gemaakt en de zeilmaker C. van Kalsbeek uit Den Oever heeft veel details kunnen aangeven. De documentatie over het schip is in twee jaar tijd redelijk compleet geworden en de meeste bronnen zijn aangeboord. Welk een toeval is het dan, als in februari 1982 iemand ons attendeert op een foto in het Nederlands Scheepvaart Museum van de TX 11 die in 1906 te Den Helder werd genomen. Dan word je er aan herinnerd, dat je nooit volledig zal zijn.

Het nieuwe schip is gebouwd van eikehout met een grenen dek en grenen betimmering. Diverse stammen voor de huid en het boeisel zijn gekocht en zeer veel zware krommers zijn met moeite uitgezocht. Je komt dan meteen voor vele problemen te staan. Als je het oude schip bekijkt, besef je dat de werven vroeger een grote voorraad eikehout hadden, die misschien wel zeven jaar te drogen lag. De houthandel was door de eeuwen heen gericht op de specifieke Hollandse scheeps-

bouw. Voor een uniek project als dit kan je niet zeven jaar van tevoren hout gaan inkopen. Je moet dan genoeg nemen met zo droog mogelijk hout, liever ook niet kunstmatig gedroogd. Als je naar de oorspronkelijke in-houten kijkt, valt direct op de haastige bewerking van het hout. Een rand spinthout liet men zitten of werd wat afgedisseld. Bij de nieuwbouw, nu, ben je echter veel kritischer. De naden van de huidgangen zijn nu zeer mooi strokend gemaakt. Sommige voorbeelden van oude schepen vertonen goed sluitende naden, maar niet zo mooi strokend. Een vissersschip was immers een gebruiksvoorwerp. Een apart probleem leverde de lengte van de mast op. Halverwege de mast zit een ijzeren koker om de mast, welke er na de tweede wereldoorlog omgezet is op de werf in Oudeschild. De mast was geraakt door een granaatscherf en de koker zorgde voor voldoende stevigheid. Deze mast heeft een lengte van 13,75 m terwijl het schip 51 voet ofwel 14,45 m lang is. Diverse gegevens uit de werfboeken van Zwolsman gaven bij een schip van 53 voet lengte een mast van circa 57 voet (16,14 m). Hoeveel en wanneer zou de mast dan ingekort zijn? Biem Vlaming heeft er in 1920 een Deutz Brons motor van 16 pk in laten zetten. Hij zei toen 'nou beheers ik wind en water'. Zes jaar later is er een Kromhoutmotor van 30 pk ingezet. De kont van het schip is in verband met het grotere gewicht van de motor 35 cm hoger opgeboeid. Zal de mast toen ook niet veranderd zijn?

De heer De Wijn zegt dat zijn werf dat niet heeft gedaan. Later bleek deze bewering geheel juist, want tussen 1928-1932 is de mast in Urk verkort. Een dergelijk gegeven komt na een lange tijd bij toeval naar voren en zo zijn vele details ter discussie geweest. Tijdens dit onderzoek ging de bouw van de blazer door, zodat sommige gegevens niet meer verwerkt konden worden.

Een dergelijk groot project zou het beste in regie gebouwd kunnen worden, of je zou drie jaar de tijd moeten hebben om eerst alle gegevens op een rijtje te zetten. De blazer is intussen te water gelaten. De museumvloot is uitgebreid met een bijzonder vissersschip. De oude blazer is wederom op een dekschuit gezet en vervoerd naar Oudeschild op Texel. Daar in het museum zal de oorspronkelijke blazer zijn eeuwfeest nog wel vieren.

Th. F.

