

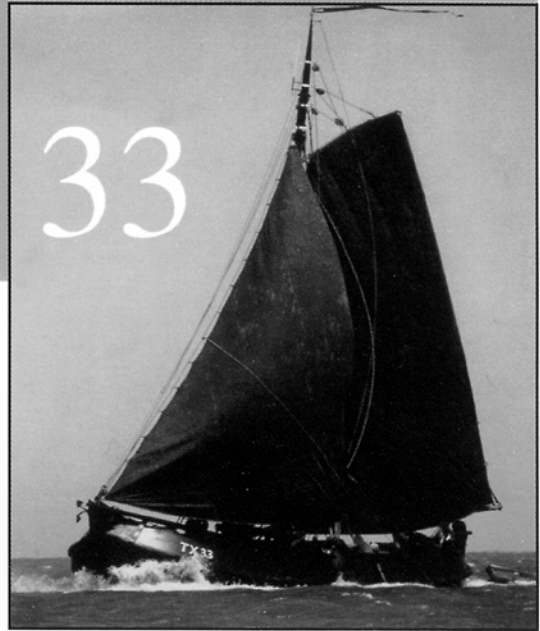
stichting

BEHOUD

BLAZER

TX

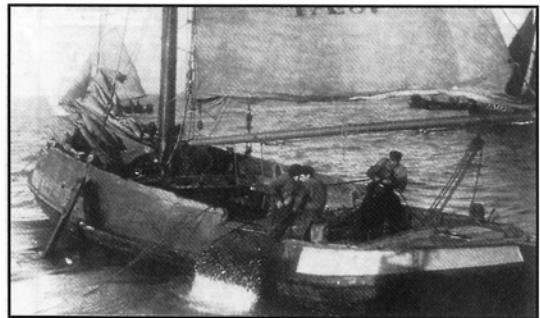
33



*een nieuwe
toekomst*



*voor een
vissersschip*



uit het verleden



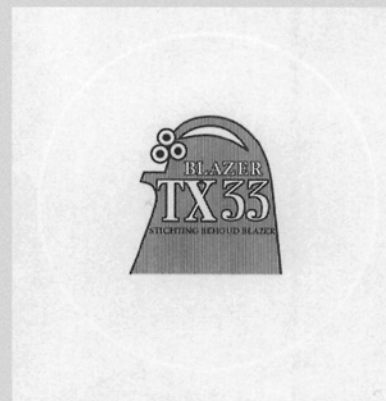
Tal van behoudsorganisaties in ons land zetten zich in voor de restauratie en het opnieuw in de vaart brengen van historische schepen. Eén van die verenigingen is de Vereniging Botterbehoud, die het is gelukt om in de ruim dertig jaar van haar bestaan behalve enkele tientallen botters - het vissersschip bij uitstek van de voormalige Zuiderzee- ook andere typen historische zeilende vissersvaartuigen van de ondergang te redden. Van het type blazer is echter nog maar één exemplaar in authentieke staat over: de TX(Texel) 33. Maar het schip verkeert in een dermate deplorabele staat, dat alleen een volledige restauratie de TX 33 van de ondergang kan redden. En dat is voor particuliere eigenaren, zoals de meeste leden van Botterbehoud, met een schip van dergelijke omvang niet meer op te brengen.

Wat wil de Stichting Behoud Blazer?

De Stichting Behoud Blazer wil, in nauwe samenwerking met de Vereniging Botterbehoud deze allerlaatste authentieke blazer gaan restaureren om op deze wijze niet alleen een bijdrage te leveren aan een belangrijk stuk maritieme cultuurhistorie, maar ook aan het vastleggen van van de visserijgeschiedenis op de Noordzee en Wadden.

Daarmee zal een belangrijke, tot nu toe ontbrekende schakel worden toegevoegd aan de vloot van authentieke zeilende vissersschepen, die dank zij de VBB in ons land nog rondvaren.

Net zoals de schepen van Botterbehoud en vaartuigen van andere behoudsorganisaties op dit gebied zal de blazer op een historisch verantwoorde manier worden gerestaureerd. Daarmee kan het schip worden opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten, dat wordt beheerd door de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen in samenwerking met de Stichting Service en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland (STABIEN)



Voorzitter

P.J. (Philip) Roosegaarde Bisschop

Secretaris

Penningmeester

L.A.(Luc) Overtoom

Leden

P.R.(Piet) Dekker

mw H.C.(Ronnie) Dekker-Timmerman

R.A.C.M.(Richard) Klaver

A.(Aernout) de Sitter

Adres

p/a L. Gadron Overgaag (secretaris)

Postbus 3081

3003 AB Rotterdam

Tel.: 06-53393498

E-mail: lgadron@dertig32.com

Bankrekening

37.83.86.042

t.n.v. Stichting Behoud Blazer

SCHEEPSTIMMERWERF „DE HOOP”

WORKUM.

De blazer TX 33 werd in 1918 gebouwd op de werf van Zwolsman in het Friese Workum, in opdracht van visserman Cornelis Drijver 1866-1931) uit Oosterend (Texel) voor de prijs van f 7000.- Drijver was een “modern”denkende visser, want bij de bouw moest rekening worden gehouden met het

plaatsen van een motor, een 35 PK Kromhout. Daardoor werd het achterschip wat meer opgeboeid, waaraan de blazer z'n fraaie lijnen te danken heeft.

De TX 33 was tot 1937 in de vaart als vissers-schip. Dat jaar werd het schip verkocht naar Ouddorp, waar het tot 1957 onder het visserij-nummer OD 4 voer.

Van 1957 tot 1960 viste de blazer vervolgens onder het nummer IJM 23 (IJmuiden) met als eigenaar Van Belzen.

Eind jaren '60 waren de jaren van de houten vissersschepen geteld. De blazer belandde in en sloot in Aalsmeer, waar scheepstimmerman Piet Dekker uit Kortenhoeve hem in een hopeloze toestand aantrof. Althans voor de buitenstaander, die zich verbaasd afvroegen wat die timmerman met die rooie baard toch in dat wrak zag.

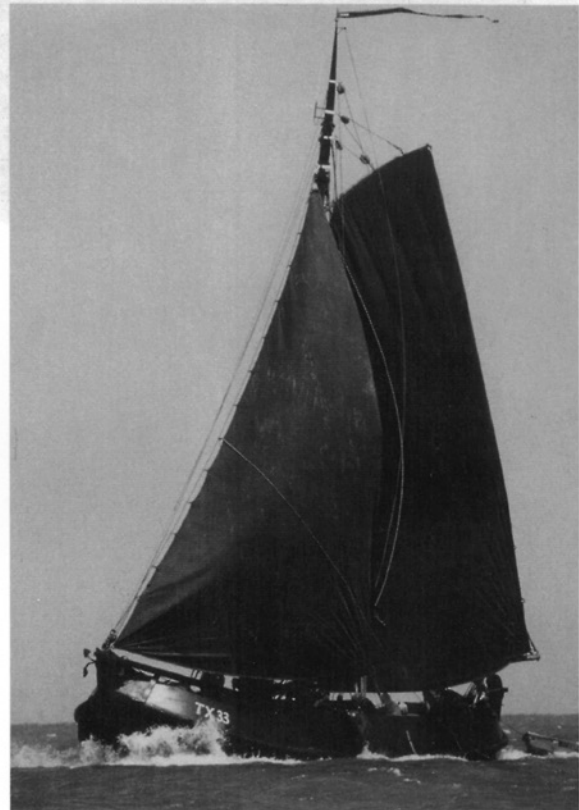
Maar Piet zag er wel een gat in, figuurlijk dan gesproken. Het onderwaterschip verkeerde namelijk, dank zij het feit dat het op kundige wijze “ingeblikt” was, nog in een goede staat. Wel had het oorspronkelijk zo fraaie model in de loop der jaren te lijden gehad onder allerlei aanpassingen voor de gemotoriseerde visserij, zoals een zogenaamde (ronde) “motorkont”

In 1972 begon Dekker in z'n eentje aan een grondige opknappbeurt, waarbij veel inhouten werden vernieuwd, evenals de boeisel en het voor- en achterdek. De TX 33 werd in 1976 weer opgetuigd en wel in de vaart gebracht. Dank zij het feit dat de blazer werd verhuurd, kon een deel van de restauratiekosten worden terugverdiend. Begin jaren '80 echter sloeg het noodlot toe. Als gevolg van een kortsluiting brandde het schip in het Kielerkanaal - op weg naar de Oostzee- voor een deel af.

Daarna begon het proces van aftakeling, omdat latere eigenaren niet meer bij machte bleken de

blazer voor verder verval te behoeden. Uiteindelijk belandde het vaartuig in een kanaal in de Flevopolder, waar de laatste eigenaar Ferwerda het ontdekte. “Dit schip mag niet verloren gaan”, vond hij en sleepte het naar de Utrechtse Vecht. Daar werd de TX 33 op 11 februari overgedragen aan de gelijknamige stichting.

Nederlands laatste Noordzeeblazer was voorlopig van de ondergang gered!



Van de grote vloot aan blazers op Texel, Terschelling en de Friese kust is de TX 33 het enige originele exemplaar dat nog vaart en te restaureren is. Dat maakt dit project, naast de vele projecten waarbij replica's worden gebouwd van schepen die niet meer bestaan, uniek.

Zo'n restauratie - wil die op een historische en vakkundige manier gebeuren- kost echter heel veel geld.

Wij als stichting doen daarom een beroep op u om de restauratie van dit bijzondere schip te steunen.



Oudeschild, Texel
Haveningang

Hoe u dat kunt doen?

Het restauratiebedrag wil de stichting bijeenbrengen door sponsoring, subsidies, ondersteuning in natura, uitgifte van certificaten en donaties. Als sponsor kunt u een financiële bijdrage leveren aan de totale restauratie van het schip. U kunt ook specifieke onderdelen van het schip "adopteren" door bijvoorbeeld het sponsoren van de mast, het roer of de zeilen.

Wat heeft de stichting u te bieden?



Hoofdsponsors krijgen naamsvermelding aan boord, op een bord op de restauratiewerf en bij de ligplaats van het schip en in onze periodieke uitgave De Blazerbrief. Dat geldt ook voor de deelsponsors van onderdelen van het schip. Ondersteuners in natura worden eveneens in De Blazerbrief vermeld. Vrienden van de TX 33 kunnen het restauratieproces ondersteunen door het verwerven van certificaten à € 230,- per stuk. En natuurlijk krijgen de (hoofd)sponsors, certificaathouders en andere fondsenverschaffers een uitgebreid en gevarieerd pakket aan mogelijkheden mee te varen op de geheel gerestaureerde blazer!

Cijfers

De totale kosten van de restauratie worden begroot op ruim € 500.000,-.

Bij de begroting is uitgegaan van het volgende dekkingsplan:

Bedrijfsleven € 350.000,-

Subsidies provincies/gemeenten € 10.000,-

Bijdragen cultuurfondsen € 140.000,-

Verkoop certificaten € 15.000,-

Bijdragen behoudsorganisaties € 4.000,-

De jaarlijkse kosten van de blazer na de restauratie zijn als volgt begroot:

Verzekering € 2.200,-

Onderhoud (hellingbeurten e.d.) € 5.000,-

Groot onderhoud € 10.000,-

Afschrijving zeilen/tuigage € 1.400,-

Ligplaats € 1.400,-

Kosten vrijwilligers € 1.000,-

Overig/onvoorzien € 1.000,-

In de totale jaarlijkse kosten (€ 22.000,-) kan worden voorzien door het schip gedurende het seizoen (zes maanden) te verhuren voor € 370,- per dag op basis van 60 vaardagen

De blazer of blaes stamt uit de tweede helft van de 19e eeuw en is een scheepstype van Friese origine, verwant aan de aak. Blazers werden gebouwd op de werven van Zwolsman in Workum, Alkema in Makkum en Krul op Terschelling. Hoewel de blazer tot de familie van de platbodems behoort, is de kont van het schip "gepiekt", d.w.z. dat de constructie hier uit S-spanten bestaat, zoals bij de kotter. Dat, in combinatie met het hogere achterschip, maakte de blazer zeewaardiger dan bijvoorbeeld de botter.

Maar net zoals de bidders en andere vissersschepen hadden de blazers een bun: een met schotten afgesloten compartiment in het midden van het schip, dat gevuld was met water en waar de vis levend in kon worden bewaard. De bunnen hadden zogenaamde bunkaren (schotten met gaten) onder de waterlijn aan beide zijden van het schip, waardoor het water vrijelijk kon instromen en daardoor ook voortdurend werd ververs.



De meeste blazers hadden één mast met als tuigage fok, grootzeil en kluivers als bijzeilen. Vóór 1900 kwamen er ook tweemastblazers voor, zoals die van Paesens-Moddergat, waar geen haven was en de schepen voor anker gingen voor de kust. De tweede mast, die ver naar achteren stond, voerde een bezaanszeil, dat ook diende om het schip op de wind te houden als het voor anker lag.

De TX 33 zou je als de laatste onwikkeling op het gebied van de houten scheepsbouw van dit type kunnen beschouwen, want al vanaf de aanvang van de bouw (1918) werd rekening gehouden met de inbouw van een motor. Voor dat doel werd het achterschip extra hoog opgeboeid, waaraan de blazer nu zijn fraaie lijn te danken heeft.

Bestek van een blazer:

<i>Lang over stevens</i>	44 vt
<i>Wijdte binnenwerk</i>	13 vt 8 dm
<i>Holte tussen dek en vlak bij het zeilwerk ruim</i>	5 1/2 vt
<i>Lang in de kiel</i>	35 vt 9 dm
<i>De kiel voor ingezaagd</i>	20 dm
<i>De vallung van de voorstevan</i>	6 vt
<i>De vallung van de achterstevan</i>	2 vt 3 dm

Hoog verboeid voor uit onderkant der kiel tot de onderkant van het stoothout, zoo het vlak regtuit loopt en dan lood op

<i>regtuit loopt en dan lood op</i>	8 vt 3 dm
<i>Het vlak is gestapeld</i>	4 dm
<i>Achterhoog verboeid even gelijk gemeten</i>	5 1/2 vt

Lengte voorplecht uit het vallen der steven

<i>Voor kant mast uit vallen</i>	18 vt ruim
	15 vt 4 dm

Uit diverse werfboeken is af te leiden, dat de blazers varieerden in lengte tussen de 13 en 15 meter. De kleinere blazers visten hoofdzakelijk op de Waddenzee, de grotere, zoals de TX 33 waren zeewaardiger en visten in de zomer ook op de Noordzee.



Zitters, oplangers, knieën en stuiten

waren kromgegroeide stukken eiken, die speciaal door de sloopstimmerman werden uitgezocht en als het ware de "ribben" van het houten schip vormden. Bij de blazer waren die kromhouten bijzonder zwaar uitgevoerd. Sommige waren wel zo'n twintig centimeter dik. Zo'n Noordzee-blazer moest immers tegen een stootje kunnen!

Vakmensen zijn het er over eens: restaureren is een stuk moeilijker dan nieuwbouw. Bij nieuwbouw kan men aan de hand van een tekening te werk gaan en het schip spant voor spant en huidgang voor huidgang opbouwen.

Vroeger gebeurde dat overigens niet. Toen werkte men hoofdzakelijk met bestekken en op het oog. Verder speelde de ervaring een grote rol. Geen enkel schip was dan ook geheel symmetrisch, laat staan dat er twee identiek waren.

De kunst van de sloopstimmerman bij restauratie is dan ook om het oorspronkelijke model te bewaren. Dat betekent dat alle oude onderdelen voordat ze gesloopt worden, zorgvuldig worden opgemeten en gefotografeerd, waarna het schip stukje voor stukje wordt vernieuwd.

Daarbij moet ervoor gezorgd worden, dat geen nieuwe delen worden geplaatst op "oud hout", waar men later niet meer bij kan. Bij de restauratie van een schip als de blazer zullen dan ook eerst de meeste spanten worden vervangen door nieuwe, waarna men "houvast" heeft voor de huidgangen

Dank zij onder meer de Vereniging Botterbehoud is er vandaag de dag weer voldoende eikenhout in de afmetingen die geschikt zijn voor dit type schepen, te verkrijgen. Desondanks zal de totale restauratie van de TX 33 geen eenvoudige en ook geen goedkope klus worden. De kosten worden dan ook geraamd op circa € 500.000,-

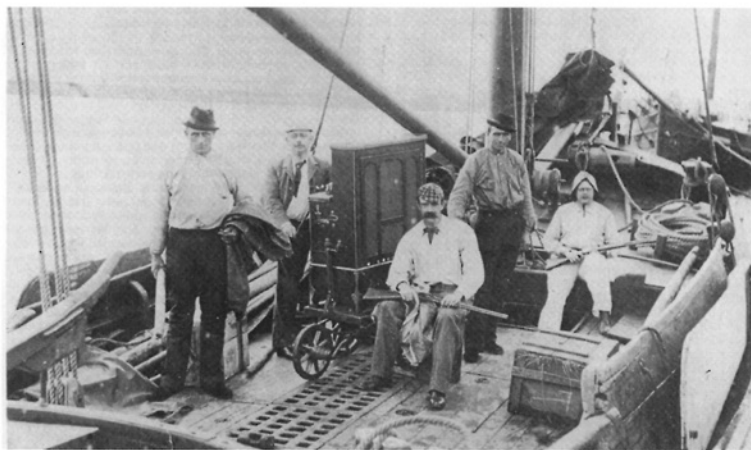
Bij de begroting is gebruik gemaakt van de expertise van Piet Dekker, scheepsbouwmeester te Kortenhoef die de blazer destijds van de ondergang wist te redden.

Arbeid:	€ 180.000
Hout:	€ 90.000
Ijzerwerk, pennen, bouten etc	€ 15.000
Zeilen, blokken, touwwerk	€ 15.000
Mast en overige rondhouten	€ 20.000
Revisie motor	€ 10.000
Gereedschappen, schildersmateriaal verf etc	€ 15.000
Kraan- en sleepkosten, diversen, o.a.	
adviezen	€ 20.000
Onvoorzien	€ 20.000
Scheepswerf	€ 115.000



De TX 33 op de helling in Spakenburg, begin jaren '70. Bij het trapje staat sloopstimmerman Piet Dekker, die de blazer in deze staat aantroef in een sloot bij Aalsmeer

Hoewel de aanblik van die oude zeilende vissersschepen bij veel mensen nostalgische gevoelens opwekken, was de visserij vroeger in de kustwateren en op de Zuiderzee een hard en vaak ook armoedig bestaan. Veel vissers verhuurden dan ook - als er met de visserij weinig te verdienen viel - hun schip voor bv. wedstrijden of aan gezelschappen die op jacht gingen. De chartervaart is dus niet iets van de laatste tijd! Toch is die op geen enkele



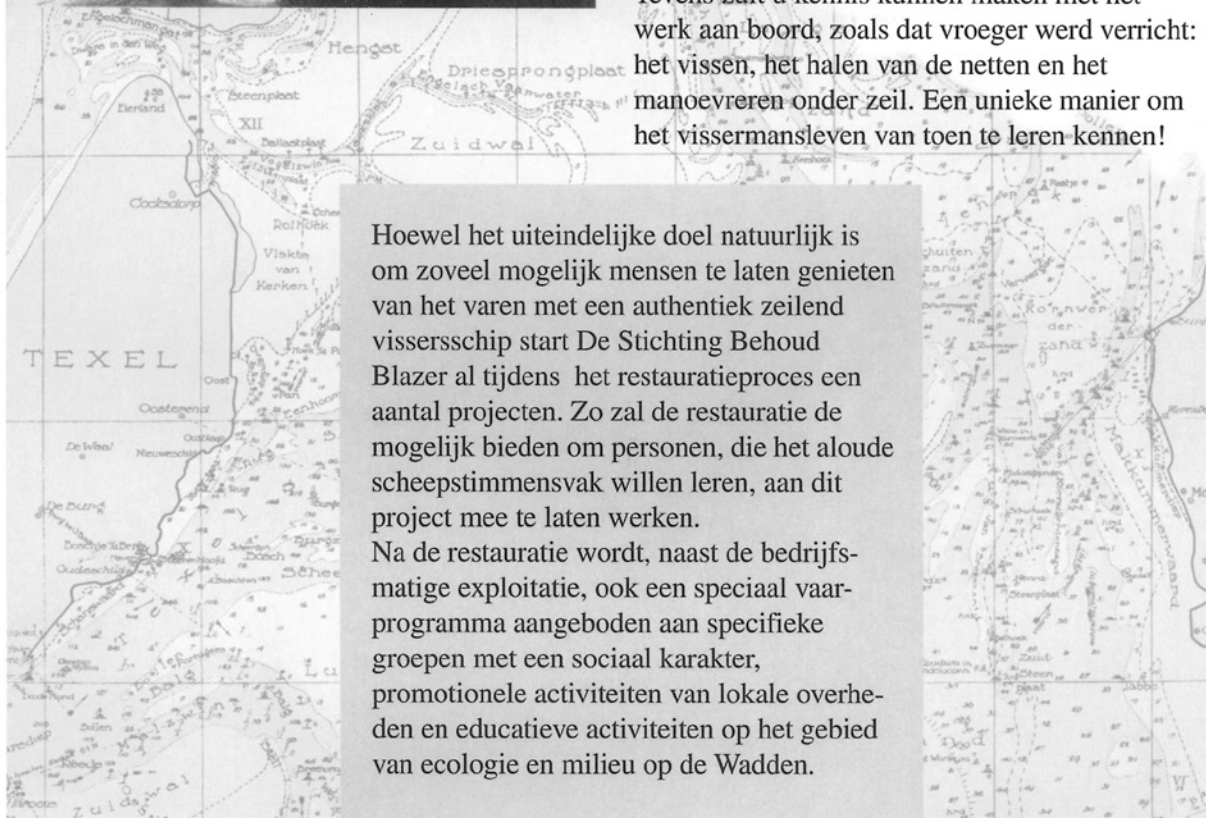
manier meer vergelijkbaar met vroeger. De meeste schepen zijn dermate aangepast, dat ze niet meer voor hun oorspronkelijke functie kunnen worden gebruikt. De moderne vakantieganger wil wel een beetje terug in het verleden, maar dan omringd met zoveel mogelijk comfort!

Toch is er de laatste tijd weer een hang naar meer avontuurlijke en onverwachte recreatie. Kijk maar naar de survivaltochten, die steeds meer ik trek komen.

Met de TX 33 gaat u echt terug in de tijd!



Want modern comfort, zoals centrale verwarming, elektrisch licht en een douche zult u aan boord van de blazer niet tegenkomen. Het schip zal - op de verplichte veiligheidseisen na geheel in de authentieke staat worden gerestaureerd. Aan boord zult u de sfeer proeven van zo'n honderd jaar geleden, toen er gekookt werd op een turfvuurtje en 's avonds het logies werd verlicht door een slingerende petroleumlamp. Tevens zult u kennis kunnen maken met het werk aan boord, zoals dat vroeger werd verricht: het vissen, het halen van de netten en het manoevreren onder zeil. Een unieke manier om het vissermansleven van toen te leren kennen!



Hoewel het uiteindelijke doel natuurlijk is om zoveel mogelijk mensen te laten genieten van het varen met een authentiek zeilend vissersschip start De Stichting Behoud Blazer al tijdens het restauratieproces een aantal projecten. Zo zal de restauratie de mogelijk bieden om personen, die het aloude scheepstimmensvak willen leren, aan dit project mee te laten werken.

Na de restauratie wordt, naast de bedrijfsmatige exploitatie, ook een speciaal vaarprogramma aangeboden aan specifieke groepen met een sociaal karakter, promotionele activiteiten van lokale overheden en educatieve activiteiten op het gebied van ecologie en milieu op de Wadden.



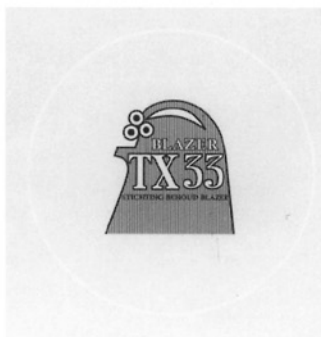
Een nieuwe toekomst voor de TX 33?

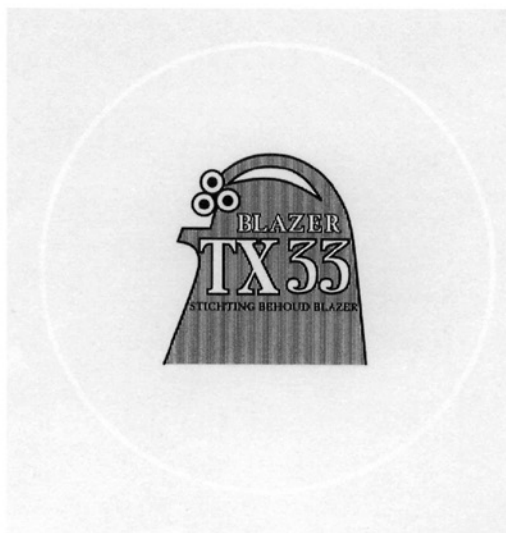
Daar kunt u ons bij helpen. Neem contact op met:

STICHTING BEHOUD BLAZER
p/a L. Gadron Overgaag (secretaris)
Postbus 3081
3003 AB Rotterdam

Tel: 06.53393498
E-mail: lgadron@dertig32.com

Bankrek.37.83.86.042
t.n.v. Stichting Behoud Blazer





Referenties: Federatie Oud Nederlandse vaartuigen
secretaris Cees Dekker
Vereniging Botterbehoud- voorzitter Dirk Fokkema
Foto's: Zuiderzeemuseum Enkhuizen - Historisch
Topografische Atlas Amsterdam
Lijntekeningen: Stichting Stamboek Ronde en
Plathodemjachten
Tekeningen en logo: Peter Dorleijn
Teksten: Theo Leeuwenburgh
Bestek blazer: scheepstimmerwerf gebr. Krul, uit:
Terschelling en de visserij, door P. van Leunen
Druk: ELKA, Tilburg