



*De Heksenketel met  
alle zeilen bij.  
Foto E. Bruinekeel.*

# 34 jaar oude *Heksenketel* nog steeds in topconditie

Bemanningslid Jan Hopman, geen familie van de eigenaar van de Heksenketel, vertelt hoe het mogelijk is dat schipper Teunis Hopman met zijn bemanning al drie keer Nederlandse kampioen in de VB-klasse is geworden met een 11.20 m Blom-aak die al 34 jaar oud is. Het is een verhaal over een zeer fanatieke schipper en zijn bemanning voor wie niets te dol is. Het komt vooral aan op trainen, perfecte zeilen en zwaarden, en nog eens trainen, elke week opnieuw!

De 11,20 m Blom-aak van nu wijkt onder water niet af van het model van dertig jaar geleden. Het enige dat Dirk Blom sr. deed toen hij de maten van het schip in de computer invoerde was de zeeglijn aanpassen, die was wat erg overdreven en kon mooier. Aanpassen op de uitslagvloer was toendertijd te tijdrovend en kostbaar geweest.

In 1974 werd de aak gebouwd voor ir. R. van Ieperen uit Rotterdam. In 1985 werd het schip verkocht aan C. Kwast. In dat jaar werden de rondhouten vervangen en werden de dekken van teakhout voorzien. In 1987 werd de aak al weer doorverkocht aan Teunis Hopman, die er tot op heden mee zeilt. Er werd al vanaf het begin heel fanatiek mee

gezeild. Dat bleek wel toen in 2002 een tweede renovatie nodig was. De *Heksenketel* lag toen letterlijk en figuurlijk voor Pampus. Vanaf hier laat ik Jan Hopman aan het woord: "Onze boot kreeg geen ruimte tijdens een wedstrijd om Pampus en er was dus maar één mogelijkheid en dat was over het onderwater staande dijkje rond Pampus uit te wijken. Het dijkje lag te ondiep en daardoor moest het vlak gedeeltelijk vervangen worden. Dit hield ook in dat het beton, dat er van origine in zat verwijderd moest worden en om daar bij te komen moest het gehele interieur gesloopt worden. Nadat het vlak hersteld was hebben wij besloten om er geen beton meer in te doen als ballast, maar lood. Dit leek ons beter omdat wij dan de verdeling van het gewicht beter in de hand hadden bij het trimmen van het schip. Later bleek dat het schip veel minder schuin ging, hetgeen weer bevorderlijk was voor de snelheid.

Wij hebben ons ook wel eens afgevraagd wat de componenten zijn, dat een boot uit 1974



toch die snelheid heeft om diverse keren Nederlands kampioen te worden.

Onze filosofie is dat er twee belangrijke onderwerpen zijn, die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. En dat is 1 de boot en 2 de bemanning.”

### **De boot**

Wij hebben de afgelopen jaren elk onderdeel apart onder de loep genomen. Een van die onderdelen waren de zwaarden. Wij hebben

gekozen voor een vast scharnierpunt voor de ophanging van de zwaarden, dit in overleg met Skipshelling Blom uit Hindeloopen. Zij hebben voor ons de ophanging ontworpen. Op dat moment moet je wel weten waar dit ophangpunt bevestigd moet worden aan de boot. Die plaats was proefondervindelijk vastgesteld.

In 2002 hebben wij ook de zwaarden vervangen. Bij het bepalen van het model van de zwaarden (hoogte en lengte) is uitgegaan van



*De eerste Lemsteraak die Blom bouwde in 1967 lag te pronken tijdens het 50 jarig bestaan van Skipshelling Blom in Hindeloopen in 2007.*

*Eigenaar is nog steeds Dou Iege Moen.*

*Foto Wim de Bruijn*

naar eigen ontwerp. In de loop der jaren namen de zonen Dirk en Jaap Blom het bedrijf over. Inmiddels is de derde generatie, Iege en Eppie, in het bedrijf werkzaam.

Er is, dankzij de zeer geavanceerde computerprogramma's, die Dirk Blom sr deels zelf ontwikkelde, een ruime keuze aan te leveren casco's van Lemsteraken, in zowel visserman- als roefuitvoering. De schepen voldoen aan de criteria van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten. Er is keuze uit de volgende maten: 9,50 m, 10,08 m, 10,50 m, 11,20 m, 12,15 m, 12,80 m, 13,20 m, 14,25 m, 15,25 m (ontwerpfase) en 16,25 m. Van al deze typen zijn snijfiles beschikbaar. Toen eind vorige jaar het vijftigjarig bestaan herdacht werd lag de eerst gebouwde dertigjarige Lemsteraak voor de wal en stond bouwnummer 147 op de helling.

Behalve Lemsteraken kunnen ook andere typen, zoals een 4,85 m tjotter, een 6,00 m Stavense jol (een 7 en 8 m in ontwikkeling) en verschillende maten rondspantvletten worden geleverd, tevens levert de werf per jaar zo'n 200 snijfiles voor casco's aan derden.

### *Skipshelling Blom 51 jaar*

Skipshelling I.Blom is in 1957 ontstaan. In dat jaar nam Iege Blom de oude werf van Douwe Wybrands over, die bekend was van de bouw van Wieringeraken. Iege Blom was tot 1957 Ijs-selmeervisser en had zijn hele leven de diverse scheepstypen bestudeerd. Deze kennis paste hij toe bij de modelbouw, die hij 's winters beoefende (o.a. voor het Zuiderzeemuseum en het Fries Scheepvaartmuseum) en later in zijn nieuwe beroep. Eerst ontwierp hij (binnen)visserboten, vervolgens bouwde hij skútsjes om en begon met de bouw van zeeschouwen.

Vanaf 1967 (dus al weer 41 jaar!) maakt de werf vooral naam met de bouw van Lemsteraken

*Casco in aanbouw bij Blom tijdens de feestelijkheden in 2007. Foto Wim de Bruijn*

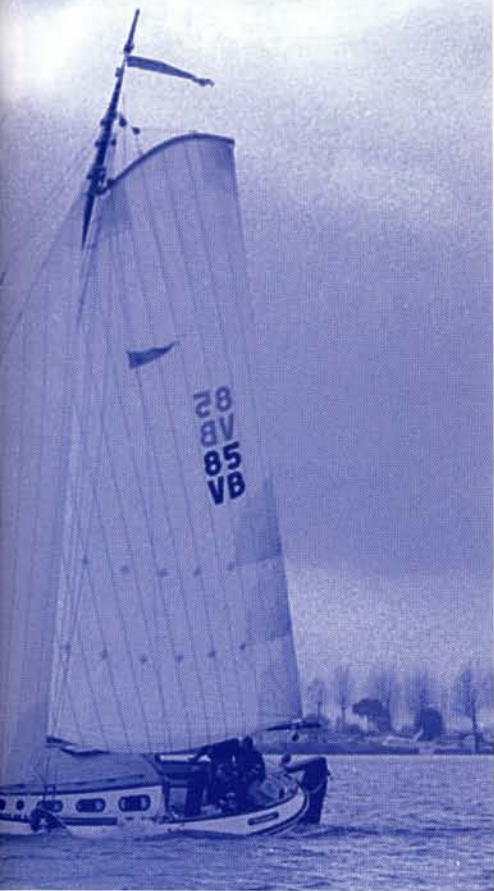


twee uitgangspunten. Het ene was: waar komt het scharnierpunt want wij moeten er rekening mee houden dat er elke week wedstrijden worden gehouden voor Bunschoten op redelijk ondiep water. Dat houdt in dat de zwaarden niet te lang kunnen zijn in verband met de (on)diepte van het water. Daarom moesten wij de weerstand zoeken in de hoogte van de zwaarden. Het liefst hadden wij twee stel zwaarden laten maken: een voor het Ijs selmeer en een voor de plaatselijke wedstrijden. Toen de maatvoering was vastgesteld vroegen Teunis en ik ons af hoe sterk zo'n zwaard nu was om de zijwaartse druk op te vangen..Hoeveel vertrouwen kunnen wij hebben dat de zwaarden niet breken tijdens de wedstrijd?

Met deze vraag zijn we naar Lemmer gegaan, waar de zwaarden voor ons werden gemaakt. Wij hebben toen een proef gedaan. We legden de zwaarden aan een zijde op de stoep en lieten er toen een vrachtwagen met totaal gewicht van 40 ton (hij was 15 m lang) overheen rijden. Het frappante was dat de zwaarden wel doorbogen, maar precies in de oude staat terugveerden toen de vrachtwagen er af reed. Na deze proef wisten wij wat wij aan de zwaarden hadden.

Op deze manier hebben wij elk onderdeel van





*Opname uit 1989 van de VB 85.*

*Foto Evert Bruinekool.*

elk jaar aan ongeveer 35 kinderen zeilles wordt gegeven. Daarnaast zijn er elke dinsdag en woensdag, vanaf april tot oktober, zeilwedstrijden. Op dinsdag voor de platbodems en op woensdag voor scherpe jachten. Deze wedstrijden gebruiken wij als training voor de wedstrijden op het IJsselmeer. Tachtig procent van de bemanning en de reserve bemanning zeilt elke dinsdag avond met de *Heksenketel*. Het jongste reserve lid is nu 14 jaar en zeilt al twee jaar mee, waarbij af en toe ook op het IJsselmeer met onofficiële wedstrijden. Vanaf de wal wordt de start procedure opgenomen, alsmede de snelheid van het wisselen van de bijzeilen en het door de wind gaan. Tijdens de wedstrijden is er geen discussie wat voor koers er gevaren wordt. Er is altijd maar één man de beslist.

Bij elkaar zijn dit, volgens ons, de componenten om een boot uit 1974 die snelheid te geven om in de huidige tijd in de top te kunnen meezeilen." Tot zover Jan Hopman.

de boot gescreend: van hijslieren tot de blokken aan toe. Zo worden de blokken praktisch een maal per jaar vervangen, vooral de blokken in de mast.

Op een bepaald moment wisten wij dat we de boot onder controle hadden; nu nog de zeilen optimaal! Wij zochten een zeilmaker met wie wij konden overleggen hoe wij de zeilvoering zagen en hoe wij dat konden matchen met de werkzaamheden van de zeilmaker zelf. Dit was achteraf een simpele oplossing voor een moeilijk onderdeel.

Wij hebben gekozen voor zeilmaker Hopman uit Bunschoten. Hij kende ons schip uit de wekelijkse wedstrijden en had onze boot op afstand vaak geobserveerd. Eerst werd vastgesteld wat de duurzaamheid moest zijn van een zeil. Want hoe langer het zeil mee moet gaan, des te zwaarder moet het doek zijn.

Er werd besloten dat de zeilen minimaal één seizoen mee moesten kunnen en dat ze geheel afgestemd moesten zijn op de boot zelf en de nodige handicaps die daar bij horen. Niet voor niets is het oude gezegde van een zeilmaker: 'de zeilen zijn de motor van je schip'.

### **Bemanning**

Wij hebben in Bunschoten bij Watersportvereniging de Eendracht een zeilschool waar

*Jan Hopman gaat ver in zijn liefde voor zijn schip.*

*Hij liet zelfs nevenstaande tatoeage aanbrengegen op zijn bovenarm.*



De resultaten zijn bekend. Nederlands Kampioen Lemsteraken in de VB klasse in 2003, 2004 en 2007. Wel blijkt dat er in de VB klasse steeds beter wordt gezeild. De grootste tegenstander is Ted van Rijnsoever met zijn 10,75 m Lemsteraak *Fidelia*, de VD 250 waarmee hij ook al enkele malen Nederlands Kampioen werd.

Het zou mooi zijn als er in seizoen 2008 weer meer VB's en ook de VC's inschrijven voor de wedstrijden. Dat maakt het wedstrijdzeilen in een klasse veel gezelliger en boeiender. Om mee te kunnen zeilen is het echt niet nodig om elk jaar nieuwe zeilen te kopen. Wel moet alles aan boord in tip top conditie zijn, zodat alles, als het gaat doorwaaien, heel blijft.

Kijk voor meer informatie op [www.rondenplatbodem.nl](http://www.rondenplatbodem.nl)

