

Blazer Brief



© *Periodiek nieuwsbulletin van de Stichting Behoud Blazer*

Nieuwsbrief nr. 9

dec. 2006

De blazer TX 33 in de laatste fase van de restauratie...

In het begin van de vorige eeuw toen onze blazer de TX33 in de vaart genomen werd, telde de visserij op het zoute water meer dan 5000 vissersvaartuigen waarvan ongeveer een kwart op de Noordzee voer. Van deze vloot namen de blazers een bescheiden 3% , zo'n 150 schepen voor hun rekening. Het merendeel van deze blazers had haar thuishaven op Texel en de Friese noordkust.

De blazers die actief waren in de Zeeuwse wateren hielden zich bezig met garnalen en platvis visserij. De Texelse blazers die op de Noordzee visten waren uit op eigenlijk alle vis die, afhankelijk van het seizoen, voorkwam in dit viswater. De afmetingen van de originele blazer varieerde van 45 voet tot ca 56 voet* en soms groter.

Een nieuwe blazer van de afmetingen van onze TX33, een van de grotere blazers met haar ca. 16 meter, koste indertijd 7.000 gulden. De motor ongeveer evenveel. Bedrijfsmatig werd zo'n schip binnen 5 jaar terugverdiend. Het laatste nog overgebleven houten visserman exemplaar, onze TX 33, wordt in originele staat gerestaureerd. In minder dan een eeuw is de prijs van een originele blazer meer dan vervijfhonderdvoudigd! Een visserman uit 2006 zou deze investering hoogstwaarschijnlijk niet binnen 5 jaar terug verdienen. Wij ook niet en dat is gelukkig ook niet de bedoeling bij de TX 33.

Dankzij de noeste en kwalitatief hoogstaande arbeid van onze sloopstimmerlieden Ivor en Rinse vorderen we gestaag met de restauratie. Nog een jaar en dan zal volgens plan de blazer weer uitvaren en gebruikt worden waarvoor hij bedoeld is [zomer 2007]

Stichting Behoud Blazer



BESTUUR

Voorzitter

P.J.(Philip)Roosegaarde Bisschop

Secretaris

L.(Liesbeth) Gadron Overgaag

Penningmeester

R.(Rolf) Gerssen

Leden

P.R. (Piet) Dekker

mw H.C. (Ronnie) Dekker-

Timmerman

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

A. (Aernout) de Sitter

Adres

Stichting Behoud Blazer

p/a L. Gadron Overgaag

Postbus 3081

3003 AB Rotterdam

tel. 06-53393498

e-mail:

lgadron@blazerbehoud.nl

Bankrekeningnummer

37.83.86.042

t.n.v. Stichting Behoud
Blazer

Natuurlijk is het niet ons streven om de financiële steun die wij, dankzij u als vrienden van de blazer, voor de restauratie konden inzetten in enkele jaren terug te verdienen. We willen echter wel het noodzakelijke jaarlijkse onderhoud bekostigen uit de exploitatie van de TX 33.

We hopen u, uw vrienden, familie en relaties dan ook regelmatig aan boord te mogen begroeten. Binnenkort zullen we u op de hoogte brengen van de vaar- en gebruiksmogelijkheden. Zodat we nog vele jaren kunnen genieten van de enige echte laatste originele blazer uit een oorspronkelijke vloot van 150 schepen; onze TX 33.

PS Om het boeiende restauratie proces te kunnen volgen raad ik u aan even onze website www.blazerbehoud.nl te bezoeken zodat u weet wanneer de deur in Makkum open staat.

Voor groepen boven de 5 personen kunnen we, in samenwerking met een aantal vrijwillig[st]ers uit Makkum, rondleidingen verzorgen. Het doet ons deugd te constateren dat voor deze mogelijkheid al een aantal dagen gepland staan. Speciaal ten behoeve van onze gasten hebben wij naast de restauratiehal een bezoekers centrum ingericht.

Met vriendelijke groet,
Philip Roosegaarde Bisschop
Voorzitter.



*1 Friese voet = 28.379 cm

**De website van de stichting
www.blazerbehoud.nl
zal regelmatig verslag doen van de
komende activiteiten**

**De Stichting Behoud Blazer
stelt zich ten doel:**

- * het behoud van de authentieke blazer als varend erfgoed.
- en tracht haar doel ondermeer te verwezenlijken door**
- * bij te dragen aan het onderzoeken, verzamelen en vastleggen van de geschiedenis, bouwwijze en gebruik van de blazer en het informeren van de gemeenschap hierover;
- * het werven van fondsen uit bijdragen van sponsors, overheid, instellingen en particulieren;
- * te bewerkstelligen dat restauratieprocessen op een kwalitatief en financieel verantwoorde wijze door gekwalificeerde werven worden uitgevoerd;
- * toe te zien dat bij de restauratie de authenticiteit blijft gewaarborgd;
- * tijdens de restauratie de gemeenschap gelegenheid te geven kennis te nemen van het restauratieproces;
- * het restauratieproces zo te laten verlopen dat de exploitatiefase schuldenvrij kan worden aangevangen;
- * het realiseren van een adequate exploitatie-aanpak, waardoor voldoende inkomsten worden gegenereerd voor het onderhoud - en dus behoud - van de blazer;
- * zowel tijdens de restauratie- en de exploitatiefase goede relaties te onderhouden met betrokken sponsors, overheid, instellingen en particulieren;
- * onder andere hen door middel van de Blazerbrief op de hoogte te houden van de ontwikkelingen;
- * op een exploitatief verantwoorde wijze de gerestaureerde blazer in te zetten tijdens vaardagen, of deel te laten nemen aan evenementen en manifestaties;
- * alles te doen dat redelijkerwijze kan bijdragen aan de realisering van genoemde doelstelling.



Blokkenmaken als stageproject

Blok o(m) -blok-ken 1) onderdeel van (les)programma 2) ovaal scheepsonderdeel waardoor touw wordt geleid **-ken** vorm van studeren **-schaaf** kleine, doodskistvormige schaaf **-maker** ambachtsman die veelal te herkennen is aan zijn/haar afgestompte, verveelde blik door de grote mate van herhaling waaruit zijn/haar vak bestaat



Goed, nu iedereen snapt wat een blok allemaal wel niet kan zijn zal ik mij even voorstellen; mijn naam is Pim ten Have en ik ben 4e jaars student bouwrestauratie aan het

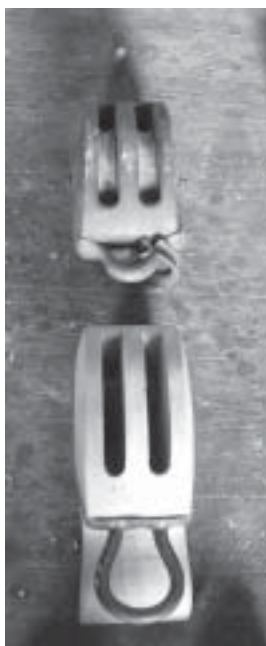
Hout- en meubileringscollege in Amsterdam. Hiervóór heb ik de opleiding jacht- en botenbouw aan hetzelfde HMC gevolgd. Het examen project daarvan (de tjotter "Hout & Liefde") hebben sommigen van u wellicht op de Klassieke Schepenbeurs van vorig jaar zien liggen. Ook heb ik destijds een artikel in de "Spiegel der Zeilvaart" over deze tjotter geschreven.

Op deze beurs werd ik door Richard Klaver benaderd met de vraag of ik nog niet iemand wist die de blokken voor de TX 33 kon/ wou maken, één en ander zou dan plaats kunnen hebben in een stage bij Piet Dekker (het lijkt me niet nodig uit te leggen wie dat is).

Na veel wikken en wegen kwam ik na 1,32 seconde tot de conclusie dat het maar het beste zou zijn als ik deze zware last zelf op mij zou nemen.

Aldus geschiedde; om te voorkomen dat ik bovengenoemde afgestompte gezichtsuitdrukking zou ontwikkelen, werd het blokken maken afgewisseld met het volledig restaureren ("vernieuwen") van een Doesburger (roeiboort) die Piet enige tijd terug had verworven. Eigenlijk is dat een veel leuker project om een artikel over te schrijven, maar er is mij gevraagd een verhandeling over blokken te houden, dus...

Het zijn allemaal buitenbeslagblokken m.u.v. de zwaardvallen ,hiervoor heb ik een zestal stroblokken gemaakt. Voor de beslagen konden deels oude worden hergebruikt. Het merendeel is echter nieuw gemaakt door de smid die zich in een



Het nieuwe hakblok (onder) voor het beleggen van de grootschoot

vorig nummer van de Blazerbrief al aan u heeft voorgesteld.

De eigenlijke blokken zijn door Piet en mij gemaakt van iepenhout en variëren in grootte van 15cm (kluiverval) tot 28 cm (grootschoot) .

Ondanks deze forse maten zijn alle blokken, behalve het hakblok, uit één stuk hout gemaakt. Het maken viel al met al best mee.

In het begin was het even vogelen hoe we het nou het best aan konden pakken, maar toen we dat eenmaal uitgedokterd hadden ging het best soepel.

Beschrijven hoe alles in zijn werk gaat zou een erg lang, technisch verhaal worden; ik heb geen zin om het op te schrijven en u heeft waarschijnlijk geen zin om het te lezen. Dit blijft daarom gewoon het geheim van de smid (en de timmerman) !

Terugkijkend op 2,5 maand (had van mij dubbel zo lang mogen zijn, maar ja daar ga ik niet over) stagelopen bij Piet kan ik toch wel zeggen dat ik , door zijn jarenlange ervaring als sloopstimmerman, ontzettend veel van hem heb geleerd. Het aantal vragen waar hij het antwoord niet op wist komt ongeveer overeen met het aantal sloopstypen wat ik kon noemen waar hij er (nog)

nooit een van in bezit heeft gehad. (weinig dus!)

Verder heb ik tussen het restaureren van de Doesburger en de boerderij van Pieter (Piet z'n zoon) met veel plezier de blokken voor de blazer gemaakt en ik kijk uit naar het moment dat ze voor het eerst gebruikt worden.

Pim ten Have



Strop- en hakblok volgens de visie van Pim



De helling van De Wijn in Oudeschild. In de zestiger jaren moest de oude scheepswerf wijken voor havenuitbreiding.

Vragen over de blazer

In bijgaand artikel beantwoordt Cees de Wijn (1906-1996) vragen van de toenmalige conservator van het Zuiderzeemuseum Thedo Fruithof over de constructie en indeling van blazers. Het zijn gedeelten uit een briefwisseling tussen De Wijn en Fruithof, gevoerd in 1974.

Cees de Wijn kon het weten. Hij was de werfbaas van de helling in Oudeschild, waar hij als 'pikjongen' in 1918 begon. De werf was een zogenaamde onderhouds- en reparatiewerf: nieuwe schepen zijn er nooit gebouwd. Maar aan reparatiewerk geen gebrek, de meeste Texelaars hellingden hier hun schepen en ook voor de Wieringer vissers was dit de dichtstbijzijnde scheepstimmerwerf. Cees de Wijn heeft bijna een halve eeuw reparatie aan houten blazers en aken verricht en beschikte als één van de laatste scheepstimmerlieden over een zeer uitgebreide kennis van de houten scheepsbouw. Die kennis is mede dank zij hem bewaard gebleven.

In het artikel wordt een aantal keren gerept over het boekje 'Vissers van Wad en Gat'. Dit boekje werd geschreven door S.J. van der Molen in 1962 en beschrijft o.a. de tweemastblazers en -aken, die rond de eeuwwisseling nog voor de visserij op het oostelijk deel van het Wad (Wierum, Peasens-Moddergat) en de Noordzee werden gebruikt.

De specifieke vaktermen, die in de uitleg van De Wijn voorkomen, zijn zoveel mogelijk in noten onderaan het artikel 'vertaald'.

T.L.

De normale dekindeling was als volgt: voordek [plecht]; middendek en achterdek. Het middendek lag $\pm 25\text{cm}$ lager dan het voordek, terwijl het achterdek weer 15 - 20 cm lager lag dan het middendek.

Voordek en achterdek waren altijd vaste dekken, dat wil zeggen, waterdicht gebreeuwd (2) en gepekt [geen presenningen (1)]. De dekdelen waren gemiddeld 12cm breed en 5cm dik. Het middendek was in oorsprong een losse stelling, uitneembaar voor eventuele bevrachting uit gestrande schepen, dus niet waterdicht.

Bij overkomende zeeën was dat losse dek echter levensgevaarlijk, omdat alle overkomende water niet door de spuigaten (3) kon weglopen. Later ging men over tot aanbrengen van vast middendek, waarop bij ieder bungedeelte [3 delen] een luik waarin de visser ging staan, om met een beugel de gevangen vis aan de afslag, weer uit de bunnen (4) te scheppen. Voor de veiligheid konden deze luiken door middel van een beugel tegen wegspoelen worden vastgezet. Voor afdichting van de bovenkant der buningang [hier noemde men dat de trog van de bun] waren bij open middendekken ook losse planken [laningen] aangebracht. Bij vaste middendekken werd ook de trog van de bun als waterlozing gebruikt, namelijk door er roosters in blokmotief op te leggen. Veel overkomend water verdween daardoor weer via de bunnen naar buiten.

Het verblijf met kooien enz. was altijd onder het voordek; men ging achter de waterkeringbalk met een trap naar het vooronder. Een roefje achterin was niet

Haven van Oudeschild, met voornamelijk blazers. Bij de blazer op de voorgrond zijn duidelijk de lier en de waterkeringsbalk dwars achter de mast te zien.



bekend. Het braadspil (5) of ankerspil was bij de grote blazers altijd opgesteld tussen twee wangen [kattetekoppen] en werd bediend met twee handspaken. Lier achter de mast: de Texelse blazers hadden alle dubbelwerkende handlier aan de voorkant tegen de mast gemonteerd, kon bediend worden met twee krukken of slingers, afneembaar.

In Den Helder, waar ook meerdere blazers visten, had men meestal een lier, als op uw tekening, achter de mast. Dan was ook het voordek 1m. langer. Normaal was het voordek tot $\pm 30-40$ cm achter de mast. Op het achtereind van het voordek stond de waterkeringbalk (6) ± 25 cm hoog en 12 cm dik. Hiertegen waren aan de voorkant, ook wel eens bovenop, de zwaardhaken vastgemaakt. En aan die vaste haken hing dan natuurlijk de zwaarden. Hoelang de bezaangiek (7) was moeten wij een schatting maken van 12-13 voet. De bezaan voerde een gaffel met een lengte van 6-7 voet? (8)

Wat betreft de onderstreepte zinnen uit het boekje "Vissers van wad en gat" komen wij tot de volgende oplossing: toen men ook het middenschip waterdicht ging maken, gelijk met de bouw van de blazer, liet men het in één lijn doorlopen met het achterdek, dus geen afstap meer gaande naar achter. Daardoor kwam het achterdek 20-25cm. hoger te liggen en stond de schipper daardoor die 25cm. hoger bij de stuurbalk aan de helmstok te sturen. Vooral bij slecht weer stond de schipper daardoor niet zo in zijn kracht aan het roer en ook had hij door die hoge stand meer kans over boord te slaan bij overkomende zee. Om één en ander te ondervangen, maakte men ter plaatse een verdieping in het achterdek overdwars ongeveer 1.5 m. lang en $\pm 40 \times 40$ cm. breed en diep. Men noemde deze verdieping hier de bullestal. Door een paar loden pijpen, voerend door de huid, liep het daarin komende water weer naar buiten. Onder water, tot de waterlijn, werden ze (de huidplanken) gekoolteerd en boven water in bruine teer, waarover nog een laag harpuijs. (9) Dit laatste werd gekookt van lijnolie en hars. Deze hars visten de vissers zelf op in hun netten langs de zeebodem. Soms wel van kluiten van 5kg.

Over de spiegel (10) het volgende: wanneer de blazers nieuw waren was de huid, in die blanke bruine teer [Umea korrelteer], goudgeel. Met enkele jaren werd de kleur van de huid donkerder, ook door de blauwe plekken van de toen nog niet gegalvaniseerde bouten en spijkers [Zweedse spijkers] met platte punt, dus geen draadnagels. Om toch nog een klein gedeelte blank te houden, bleef men ten weerszijden van de achterstevan, vlak onder de achterstuit (11), een kwart cirkel blank schrapen en lakken en langs de rand daarvan voor versiering een paar biesjes schilderen van bijvoorbeeld wit en blauw.

De meeste masttoppen werden zwart geveerd, terwijl de banden om de mast van de hanepoten (12) en ook de verschillende hanepoten zelf, wit gemaakt werden. Aan

die hanepoten hingen dan weer blokken voor de verschillende vallen (13), doch dit is u natuurlijk bekend. Ook de kransband, die net boven de hommer (14) in de mast zat en waaraan de ogen zaten voor het voorstag en het vastwand, werd dan wit geverfd. Een nette schipper schraapte de blokken alle jaren weer opnieuw blank.

Lengte-breedte verhoudingen: in uw kopie van "Wad en gat" staat de blazer 56 voet lang. Dat kan wel kloppen over de stevens gemeten. Vlak daarna staat 11 voet over de steven. Dit is mij niet verklaarbaar!! Want ook als breedtemaat gaat 11 voet niet op. Dat moet bij een lengte van 56 voet op 't grootspant (15) [\pm voor de mast] over de berghouten gemeten toch 14 à 15 voet zijn. Verder was naar ons weten het achterschip ongeveer gepiekt (16) als bij de éénmast blazers. De boeg voor was wel wat voller gebouwd en de tweemasters waren wat vlakker, dat wil zeggen minder gezeegd (17) dan éénmasters, ofschoon die ook lang niet alle hetzelfde model hadden. De meeste Texelse blazers kwamen van Makkum en van Workum .



Noten

- 1)presenningen: smalle stroken zeildoek, die werden geteerd en ter afdichting op de naden van het dek werden gespijkerd.
- 2)Breeuwen: dichten van de naden met geplozen touw (werk) of katoen.
- 3)Spuigaten: loden pijpen of openingen aan de zijkant van het dek, waardoor overkomende water kon weglopen
- 4)Bun of beun: ruimte in vissersschip, afgesloten met waterdichte schotten, staat middels gaten in open verbinding met het water. Hierin kon de vis levend worden bewaard.
- 5)Braadspil: liggend ankerspil of windas, waarmee met behulp van handspaken het anker kon worden opgedraaid.
- 6)Waterkerings- of waterbalk: zware balk dwars achter de mast, die het voordek afsloot.
- 7)Bezaangiek: giek van de bezaansmast, achterste mast van tweemastblazers.
- 8)Voet: Amsterdamse voet is 28,31 cm
- 9)Harpuis: mengsel van gekookte lijnolie, hars en vet
- 10)Spiegel: achterkant van het schip
- 11)Achterstuit: stuiten of stuizen, kromme gedeelten van het berghout in voor- en achterschip
- 12)Hanepoten: metalen banden met 'galgen' in de top van de mast, waarin de blokken worden gehangen, zodat ze vrijlopen van de mast.
- 13)Vallen: lijnen voor het hijsen en strijken van de zeilen
- 14)Hommer: verdikking boven in de mast, daar waar de mast overgaat in de top
- 15)Groetspant: dwarsdoorsnede van breedste gedeelte van het schip
- 16)Gepiekt: onder watergedeelte achterschip verliep in S-vorm naar de achtersteven
- 17)Zeeg: naar voren en achter oplopende gebogen lijn van de romp.

Van publiceren en conserveren

In één van de blazerbrieven schreef ik iets over het zeilenmakerscollectief. Op de nettenzolder van de visserijcoöperatie in Den Oever worden de zeilen voor de blazer gemaakt door vier Wieringer vrijwilligers. Zij hebben in de loop der jaren veel ervaring opgedaan en willen dat op schrift zetten. Het zou namelijk ontzettend jammer zijn als de kennis van het met de hand zeilenmaken van katoen of vlas verloren zou gaan. In de boekjes over zeilmaken die verschenen zijn, wordt altijd uitgegaan van een hoeveelheid basiskennis. Juist die basiskennis dreigt nu te verdwijnen. Maar om tot in de details te beschrijven hoe een handeling gedaan wordt, is bijzonder moeilijk.. Hoe schrijf je bijvoorbeeld op hoe sterk een draad aangetrokken moet worden, hoe een goede grommer gemaakt wordt en hoe er op verschillende manieren aangelijkt kan worden? Al snel ontstond het idee om een film te maken, waarbij je kunt zien hoe de diverse technieken gebruikt worden. Er werd een filmploeg gezocht en gevonden, een script aangeleverd, deadlines gesteld...en toen kwam het bericht dat het niet door kon gaan wegens ziekte van één van de filmers. Dat was voor alle partijen een teleurstelling, echter iedereen begreep de ernst ervan.



Filmen

Na enige tijd kwam toch hetzelfde plan weer naar boven. Het was Richard Klaver die op het idee kwam om de amateurvideo-filmclub Schagen-Den Helder te vragen. De videoploeg had direct zin in het project. Er werden goede afspraken gemaakt en toen restte alleen nog het financiële gedeelte. Filmen is een prachtige vrijetijdsbesteding waarbij je vaak moet reizen en nieuw materiaal aanschaffen. Nu had het zeilmakerscollectief vóórdat het aan de zeilen van de TX 33 begon, de zeilen van de Wieringeraak WR 173 al vervangen. De "Stichting Vrienden van de Wieringeraak" vond het filmproject zó belangrijk dat zij besloot het samen met de "Stichting Behoud Blazer" te financieren. Ondanks de grote omweg heeft het plan van het collectief nu dus weer kans van slagen. Elke keer als ze aan een nieuwe techniek beginnen, komen twee filmers die handelingen vastleggen, met professionele apparatuur. Die toestellen kosten een kapitaal. Alleen al een lens kost 5000 euro!



Tanen

Deze zomer kwam de fok van de TX 33 af. Maagdelijk blank! Maar ervaring heeft geleerd dat een zeil nooit lang zo wit blijft. Toen er dus een mogelijkheid bestond om dat zeil te tanen, evenals de kluiver bij een eerdere gelegenheid, is die kans met beide handen aangegrepen.

Bij museum "Jan Lont" op Wieringen werd namelijk weer een taandag georganiseerd, speciaal voor visnetten en zeilen. Een geklonken, koperen ketel met 1300 liter water met daarin opgelost 40 kg cachou was tegen de middag op temperatuur om met het tanen te beginnen. Drie mannen met stokdweil en luiwagen veegden het plat uitgelegde zeil in, een vierde liep heen en weer met emmers hete taan. Na het insmeren kwam het omdraaien en toen dat klaar was hetzelfde weer van voren af aan. Gelukkig was het schitterend weer, heel zonnig en een lekker briesje, zodat het zeil aan het eind van de middag alweer kurkdroog was. Voor deze gelegenheid was er een groot stuk gewapend plastic aangeschaft om onder het zeil te leggen. Als dat niet zou gebeuren, zou het gras eronder dood gaan. Het tanen heeft namelijk een hoge conserverende werking, die wel goed is voor de zeilen maar niet voor het gras.

En wie waren er om het tanen vast te leggen? Natuurlijk de videploeg weer, die alleen al 's morgens op 80 belangstellenden kon rekenen. Het vastleggen op film is voor de zeilenmakers de kroon op hun werk. Het geeft ze extra motivatie om hun werk aan het grootzeil af te maken. En zo horen dus ook de filmers uit Den Helder en Schagen bij de lijst met sponsors die op de achterkant van deze blazerbrief staan.

Iris Hos-Engelhart



LEDEN COMITÉ VAN AANBEVELING STICHTING BEHOUD BLAZER

J.G.A. Baas, burgemeester van de gemeente Enkhuizen,
H.B. Bruijn, lid Provinciale Staten Noord-Holland,
M. Drijver, nazaat Cornelis Drijver (1e eigenaar TX33),
K. Helder, voorzitter Vereniging Botterbehoud, oud-wethouder gem.
Wûnseradiel
drs. E.H.T.M. Nijpels, Commissaris van de Koningin in de provincie Fryslân,
J.J. Zwartveld, oud-directeur Coöp. Visafslag Den Helder/Texel,
drs. Th. Piersma, burgemeester gemeente Wûnseradiel

ERELID

Frits Bots, secretaris Stichting Behoud Blazer 2000-2004 † (19-11-2004)

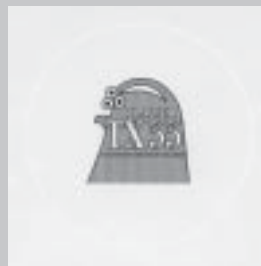
REDACTIE

Theo Leeuwenburgh
Kon. Julianaweg 21, 3628 BN Kockengen
E-mail: tleeuwenburgh@cs.com

Ontwerp logo: Peter Dorleijn
Lijnentekeningen: Zuiderzeemuseum
Enkhuizen

ALGEMENE INFORMATIE

Secretariaat:
L. Gadron Overgaag
Postbus 3081
3003 AB Rotterdam
Tel. 06-53393498
e-mail: lgadron@blazerbehoud.nl
website: www.blazerbehoud.nl
Bankrek. nr. van de Stichting Behoud Blazer
37.83.86.042



ZIJ BLAZEN WIND IN ONZE ZEILEN!

SPONSORS: (deze sponsors steunen ons geheel belangenloos)

Edgar Doncker Fonds	Dorus Rijkers Fonds
DAF Noord-Holland	Herstelling Den Helder
VSB Fonds	Kop & Munt Projectbureau
Elise Mathilde Fonds	Noordstad Verzekeringen
K.F. Hein Fonds	Noordstad Hypotheken
Touwfabriek Langman	Provincie Noord-Holland
Prins Bernhard Cultuurfonds	Coöp. Visafslag Den Helder-Texel
TESO Veerdienst	Kon. Houthandel Eecen
Cultuurfonds Bouwfonds	G.P. Groot Containerservice
W. de Vries & Zn. transportbedrijf	Twickel Houthandel/Zagerij
Vereniging Botterbehoud	Heddes Bouw
ANWB Fonds	Nestinox Bevestigingsmaterialen
C.I.V. Den Oever	Radio Holland
Van Voorden Voortstuwing	Wieringer Zeilmakerscollectief
Fam. Drijver	Almenum Houtzagerij
Bouwgroep Dijkstra/Draaisma	Firma Bos
Provincie Fryslân	Intergemeentelijke Sociale Dienst/zwf
Gemeente Wûnseradiel	Fa. Alkema IJzerhandel B.V.
Stichting Bolsward/Drongrijp	Fa. Bergsma groothandel
Besto Redding	I H C Holland/Merwede
Runia Transportbedrijf	E & F Catering
Siem's Smederij en J. Posthumus	Buwalda Constructiebedrijf
Omrin Containerservice	Fa. Van der Weerd Installatiebedrijf
James Walker	Peters Houthandel

BEGUNSTIGERS

Bramson Sleepvaartbedrijf	Ron Roem/fotografie
Cardo Holding B.V.	mr. Hylke Tromp/adviezen
Peter Dorleijn, tekenaar/schrijver	mr. Linda Brouwers/adviezen
Expo-Line	Clixicon/ itc-ondersteuning
Maarten Fokke, jachthaven	Antje van der Werf, kunstenaar
Fries Scheepvaartmuseum	Restauratiecommissie FONV
Particuliere Certificaathouders	Steven Hopman/ scheepsmodellen
Weijermans & Stevens, notarissen	P-Projects
Fam. A & D Visser Makkum	Stichting Nautische Monumenten
F. Ybema / Film	Pim ten Have, HMC
B. Hobma Technisch advies	Thijs Veltman, HMC
J. van der Zwan -inrichting bezoekerscentrum	Video/filmclub Schagen-Den Helder
Stichting Ald Makkum	