



**De Voordewind  
en haar  
voorgeslacht**

Hans Vandersmissen

**Een kleine schokkergeschiedenis**

*Dankzij de enorme groei van de pleziervaart in de jaren zestig en zeventig van onze eeuw, toen het ons economisch nog voor de wind ging, hebben ook de traditionele Nederlandse scheepstypen zich in een sterk toenemende belangstelling kunnen verheugen.*

*Vroegere bedrijfsvaartuigen werden gerestaureerd of aangepast als jacht, waarbij ze soms op hopeloze wijze werden verkracht, maar in elk geval drijvend gehouden. Zelfs werd het platbodemjacht zó opgestuwd in de vaart der volkeren dat nieuwbouw in serie ontstond. Omdat de oude pleziervaarderskwaal, voor zo weinig mogelijk geld zoveel mogelijk accommodatie verkrijgen, ook zijn weg vond in platbodemontwerpen, waren de resultaten niet altijd even mooi. Dat gaf aanleiding tot een vaak hooglopend getwist over wat nu traditioneel aanvaardbaar, en wat laakbaar was; hoe hoog mocht de tomatenkas worden om van een lemmeraak een bastaard te maken?*

*Eveneens vlogen en vliegen rekkelijken en preciezen elkaar regelmatig in de haren over het al of niet oirbaar zijn van nieuwe materialen: „dacron en plastic is pervers”, roept de ene groep; „staal was in de vorige eeuw ook vies en mijn polyester wildjtitter vaart uitstekend en is heus wel mooi”.*

Gelukkig werden en worden er ook traditionele jachten geschapen die wel degelijk voor iedereen aanvaardbaar zijn. Een goed voorbeeld daarvan is het, in 1955 door ir. H. Vreedenburgh ontworpen schokkerjacht „Albatros”. De schokker is één van de meest karakteristieke vaderlandse platbodems en ook het type met de meest bezongen zeewaardigheid. Niet alleen loodsen en vissers, maar ook redders wisten de schokker te waarderen als een droog en waakzaam schip. Merkwaardigerwijs genoot de schokker als jacht nooit een grote populariteit. Daarin bracht Vreedenburgh's schokker verandering; als hij in het begin van de jaren zestig een haven aandeed was de „Albatros” de enige schokker. Tien jaar later lagen de zusterschepen vele rijen dik.

Zoals te verwachten was waagden, nu het „Albatros” zo voor de wind ging, ook andere ontwerpers zich aan schokkerjachten. Enkelen waren tevreden met het, slechts in details gewijzigde, overnemen van „Albatros” lijnen.

Originelere geesten brachten andere, vaak zeer verdienstelijke, schokkers tot stand. In veel gevallen betrof het schitterende schepen waar maar één exemplaar van werd gebouwd. Zo'n scheepje, eigenlijk een bonsje, is bijvoorbeeld een door de jonge ontwerper Erik Homan uit Maassluis getekend vaartuig. Natuurlijk worden er ook abominabele schokkers te koop aangeboden. Met schepen is het net als met honden: als ze te populair worden krijg je last van inteelt.

Boven alle twijfel een prachtig ontwerp ligt ten grondslag aan het schokkerjacht dat op 14 oktober 1978 tewater werd gelaten. Het is daarbij prachtig - op spanten en overnaads - gebouwd door Henry En-

gelaer te Beneden Leeuwen, die ook voor het ontwerp tekende. Deze schoonheid, de „Voordewind” en de bouw van een Vreedenburgh-schokker (met 10.75 l.o.a. een vergrote „Albatros”, die 9.84 m l.o.a. meet) waren aanleiding om eens in de bestaande literatuur over schokkers te duiken, en een veronderstelling over het ontstaan van het type te formuleren.

## I. KENMERKEN VAN DE SCHOKKER

De schokker is een vissersvaartuig, oorspronkelijk van de Oostwal van de Zuidoostzee, met een rechte, of lichtgebogen, vallende ( $\pm 45^\circ$ ) voorsteven en een rechte, vallende achtersteven. Rond 1800 werden er schokkers gebouwd met een voorsteven die naar boven toe zwaarder werd en er daardoor knotsvormig uitzag. Boven de berghouten werd naast de voorsteven, doorgaans aan stuurboord, een dubbeling, de snoes, aangebracht. In de ruimte tussen de snoes en de voorsteven was de rol voor de ankerlijn aangebracht. De as van deze wang diende tevens als bout voor de ring van de kluiverboom, aan de andere zijde van de steven. Zeer karakteristiek was de wijze waarop



het boeisel met een bocht vóór de steven eindigde. De aldus ontstane ruimte tussen de bochten van het stuurboords- en het bakboordsboeisel werd meestal opgevuld door het braadspil, een liggende (anker) lier.

De schokker had een verhoudingsgewijs smal plat vlak - waardoor ze voor een platbodem diep in zee lag - dat naar voren toe niet opliep (het „stond stil”) maar naar achter een lichte tilling vertoonde. Het achterschip was vaak gepiekt, maar dit was geen regel. „Gepiekt” wil zeggen: met S-vormige spanten. Loefbijters kwamen bij schokkers zelden voor.

De grootste breedte lag ter hoogte van de ongestaagde, vast ingelaten paalmast. Tot het laatste kwart van de 19de eeuw kwamen ook schokkers voor met een druiltje, met name aan de Friese noordkust. Sprietzeilen kwamen in de tweede helft van de 19de eeuw niet meer voor, toen ze definitief waren verdrongen door bezaanzeilen: grootzeil met korte gaffel, dat strijikbaar was (zie afb. 1).

De vissersschokkers hadden een bun, waarin de vangst levend werd bewaard. Deze gaf ook stabiliteit aan het schip. Loods- en reddingschokkers deden het zonder bun. Bunloze schokkers waren dan ook geballast.

## II. HOE OUD IS DE SCHOKKER?

Opvallend is dat op schilderijen uit de 17de eeuw geen schokkers voorkomen. Toch is er een aantal schrijvers dat zich veel moeite getroost om aan te tonen dat de schokker uit de middeleeuwen stamt. Zo voert P. J. V. M. Sopers het stadszegel van Staveren op om aan te tonen dat er in 1415 (uit dat jaar dateert het zegel) al

schokkerachtige vaartuigen voorkwamen 1). Het bewuste zegel vertoont echter een kogge. Weliswaar had ook de kogge een rechte vallende voorstevan, net als de schokker, maar overigens is het een geheel ander schip. De kogge, hét vrachtschip van de Noordduitse stedenbond, bekend onder de naam Hanze (ook een flink aantal Nederlandse steden behoorden tot de leden) was een zware, logge rondspant, bedoeld voor vrachvaart (zie fig. 2). Er bestonden ook binnendijkse varianten van de kogge, daarover echter later. Een andere aanwijzing meent Sopers te vinden op de „lijkbaar van Workum”, welke hij dateert uit 1600. Inderdaad vertoont deze lijkbaar in de beschildering schokkers, maar hij dateert uit het begin van de 19de eeuw 2).

Nog een reden waarom sommige „schokkerschrijvers” menen de schokker vóór 1700 te kunnen vinden is het feit dat de naam „schokker” pas laat (midden 19de eeuw) algemeen wordt en dat daarvoor dit type meestal met „schuut” werd aangeduid.

Zodra het woord „schuut” opduikt schrijft men „zie je wel, vast een schokker”. Het aantal verschillende soorten schuiten dat in de 17de eeuw in Nederland rondvoer is echter te groot om de hierboven genoemde redenering te rechtvaardigen. Toch meent zelfs de gro-

17de eeuwse schrijvers Witsen en Van Yk vastbesloten over schokkers of wat daarop lijkt - aan te nemen dat schokkers vóór het midden van de 18de eeuw zijn ontstaan, brengt ons Petrejus' Urker vischuit naar het volgende probleem:

### III. WIE VERWEKTE DE SCHOKKER?

Alvorens we ons storten in een theoretisch studeerkamerverhaal waarin geen 17de eeuwse scheepsbouwer „zich kan ontdekken” (ik zal me verder trachten te onthouden van vakbondsjargon) moeten we vaststellen dat scheepstypen zelden worden „uitgevonden”. Een opdrachtgever heeft een bepaald type nodig, heeft daarover zijn eigen ideeën en stapt naar een scheepsbouwer wiens werk of prijs hem aanspreekt, maar die misschien met een geheel ander soort schepen ervaring heeft. In die tijd werd nog niet met bouwtekeningen gewerkt maar met een aantal mallen, waaraan per opdracht iets werd gewijzigd.

„Raszuivere” schepen zijn dan ook niet altijd thuis te brengen. De gebruiker gaf een type-naam aan zijn schuit, waarbij iedereen zich kon voorstellen wat de bedoeling was. Benamingen liepen door elkaar heen en voor dezelfde schepen werden verschillende namen gebruikt, het

wege de sterk vallende, rechte steven die beide hebben; vanwege de verwante spantvorm - de kogge was rondspant, de schokker platbodem, maar met een zeer smal vlak - en vanwege het feit dat ook in de 17de eeuw binnendijks gebruikte koggen bestonden die platbodem gebouwd waren.

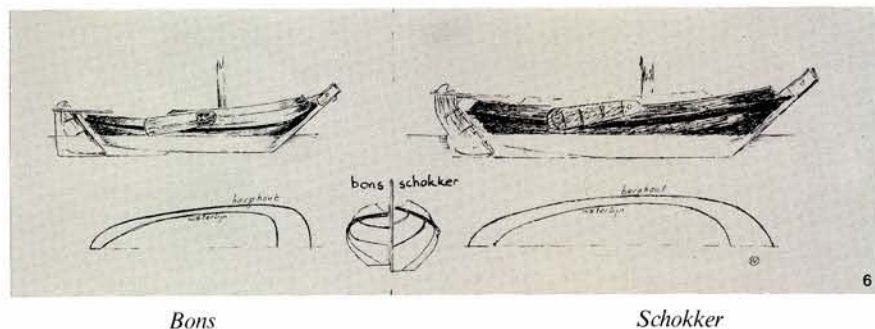
Laten we, onderscheiden naar gebruik, het zoeklicht richten op nog een aantal familieleden van de schokker.

#### a Een voorouder: de kaag

Een zeer algemeen type binnenschip was in de 17de eeuw de Kaag, zowel qua vorm als naar de naam nauw verwant met de binnenkogge (zie afb. 3). De kaag werd veel gebruikt in beurtveren en als lichter. Lichters waren vrachtscheepjes die, in de tijd dat Caland zijn verdienstelijk graafwerk (Nieuwe Waterweg en Noordzeekanaal) nog niet had verricht, op de redes zoveel vracht van de zeeschepen overnamen dat deze, met minder lading, dus minder diepgang, de havens van Amsterdam of Enkhuizen (b.v.) konden bereiken. Het overnemen van vracht geschiedde op dikwijls woelig water. Voor dit werk was dan ook een betrouwbaar en zeewaardig schip vereist. Een nadeel van de kaag was trouwens dat, door de fijnere belijning in voor- en achterschip, de meting voor tolleren in ongunstige verhouding tot de laadruimte stond vergeleken bij Smalschepen (een soort tjalk). Van Yk meldt hierover: „Dog de Kaag-schippers voornaamlijk die van Rotterdam doen haare Scheepen van Tijd tot Tijd steilder van stevens, en vierkanter van kimmen bouwen, sulks sy oordeelde na de grootheden haarer Kaagen, zo veel lasten, als Smal, en andere Scheepen, die maar 180 Voeten voor 't last mosten uitleveren, konde voeren . . .

De evolutie van de kogge-achtige 17de eeuwse kaag naar de 18de eeuwse kaag die meer op een zwaar gezeegde tjalk lijkt, was dus al begonnen in het laatste kwart van de 17de eeuw.

Zowel Petrejus 5) als Van Beylen 6) achten een gelijkenis tussen de kogge en de kaag niet uitgesloten, doch menen dat nauwe verwantschap onwaarschijnlijk is omdat ze meestal naast elkaar genoemd worden. Het feit echter dat ze ook door-



te schepenkenner Petrejus dat de in de 17de eeuw te Blokzijl en Kuinre gebouwde „Urker schuiten” in enig verband staan tot de latere schokker 3). Inderdaad is het waarschijnlijk dat er in de 17de eeuw een type visschuit in de latere „schokkernesten” Kuinre en Blokzijl werd gebouwd dat als voorvader van ons onderwerp kan worden beschouwd.

Nadat we hebben vastgesteld dat er weinig reden is om, op grond van afbeeldingen en beschrijvingen - zo zwijgen de laat-

omgekeerde was nog algemener. Het zijn pas de zeehistorici die vanachter de schrijftafel en een wolk tabaksrook zijn begonnen elkaar vliegen af te vangen, welke naam nu precies aan wat voor vorm en tuig moest worden verleend. Dit als verontschuldiging voor het volgende gemuggezift.

Ondanks het verschil dat tussen de 14de eeuwse zeegaande kogge en de schokker bestaat, vermoed ik wel een zekere verwantschap tussen de twee schepen: van-

gaans in één adem worden genoemd is voor mij juist reden aan te nemen dat er wel degelijk sterke overeenkomst moet hebben bestaan tussen de kaag en de kogge. In elk geval had de kogge ook een rechte tot licht gebogen, sterk vallende voorstev en een statie boven het roer. Ik heb de indruk dat de kogge als een Zeeuwse hekkaag zou kunnen worden beschouwd, terwijl de meeste kagen draai-over-boords waren. (De statie werd gevormd door de boeïsel, die naar achteren minder bogen dan het berghout en daardoor een driehoek openlieten, het hennegat, waardoor het helmhout stak. Bij schepen zonder statie kon het helmhout, onbelemmerd door het hennegat, overboord draaien.)

Al of niet een zusje van de kogge, de kaag was een uitstekend schip voor woeilig water en algemeen bekend door het hele land.

## b. Voorouders in de visserij

De Zuiderzee-visserij, sinds de middel-eeuwen bedreven met seinschepen, bediende zich in de 17de eeuw aan de Oostwal meer en meer van de visever, een scherp, punterachtig vaartuig, gebouwd op een smal vlak, dat veel weg heeft van de latere haringfuikenboot. Visevers visten, voornamelijk van Urk en Schokland af, op haring.

In de zuidelijke kom van de Zuiderzee werd met Togaers en Waterschepen de kuilnetvisserij beoefend. De Tocht-schuit kan ruwweg als een archaische botter worden omschreven. Het Waterschip (zie afb. 4), althans het soort dat ik bedoel, want er waren verschillende soorten waterschepen, was een vrij scherp gebouwd vaartuig met een steile voorstev en een sterk vallende achterstev en een ondiepe rib onder het schip in plaats van zwaarden.

Waterschepen hoorden thuis op Marken en werden behalve voor de visserij ook als sleepboot gebruikt. Hier raken zij de kagen.

Zeeschepen, die gelicht na afgave van vracht aan kagen, hun reis vervolgden over de Zuiderzee, hadden vaak nog kamelen nodig om over het Pampus heen te komen. Scheepskamelen (zie afb. 5) waren halve dokken die afgezonden - maar nog net drijvend - ter weerszijden

van het zeeschip werden gesjord en vervolgens leeggepompt. Daardoor kon de diepgang met zo'n 2 m worden vermindert. Om in de gewenste richting te verplaatsen waren voor schip en scheepskamelen sleepboten nodig, en dat waren de waterschepen.

De verwantschap tussen de kaag en de schokker wordt door de meeste auteurs onderschreven. De kaag is echter te vol in de boeg en heeft een te breed vlak om alléén het verwekken van de schokker in de kielzool geschoven te krijgen. Een bijdrage van de visever, met haar smalle vlak is waarschijnlijk.

## c. Verschil tussen schokker en bons als hulp voor de stamboomhypothese

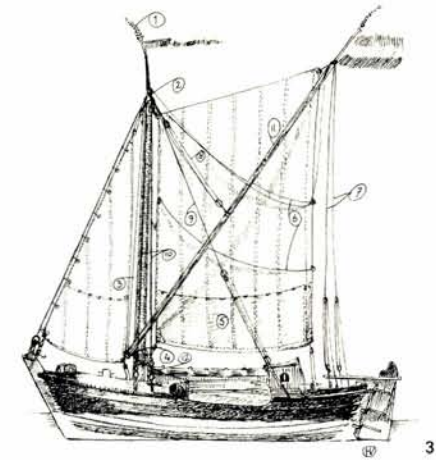
Merkwaardig is dat de schokker, Urker schuit of Snikke (bedoeld is het vissersvaartuig van de Friese Noordkust) veel scherper zijn dan de, meer aan de zuidwal in zwang zijnde, bons. De bons is een schokker met zeer bolle wangen, waarvan het zij-aanzicht al enigszins aan de botter doet denken. Nog sterker is dat het geval met de, eigenlijk geen schokker meer zijnde, pluut, alhoewel deze minder zwaar in de kop is dan de bons. De pluut staat op een veel breder vlak dan de schokker of de bons.

Mijns inziens ten onrechte, worden Vollenhovense schuiten wel eens bons genoemd. Een bons is niet, zoals uit het bovenstaande zal blijken, zomaar een kleine schokker: de bons is platter in de kop en lager in de kont (zie afb. 6). Veelal loopt het boeïsel achter het zwaard, bij de bons met een gilling neerwaarts, om de behandeling van de netten gemakkelijker te maken. Vollenhovense schuiten schijnen in veel gevallen de grootste breedte precies op de midscheeps te hebben gehad, waar ook de mast stond. Het door Sopers opgemeten exemplaar 7) van 10.75 m lengte over de sterven en een diepgang van 0.67 m vertoont deze bijzonderheid. Bijzonder is het, want bij een ordentelijke schokker ligt de grootste breedte ter hoogte van de, voorlijker geplaatste, mast, bij een bons zelfs nog iets verder naar voren.

Opvallend is dat noordoost van de IJsselmond de schokkers lichter en scherper worden, west van de IJssel gaan ze meer op togaers en waterschepen (de pluut)



Kogge, 14e eeuw



Kaag, 17e eeuw

- |  |  |
|--|--|
| 1 Mastwortel                           |  |
| 2 hommer                               |  |
| 3 standaard                            | } gebruikt om de spriet, ook bij strijken, in positie te houden. |
| 4 greelband                            |  |
| 5 bonnet (werd afgenomen i.p.v. reven) |  |
| 6 geitouwen                            |  |
| 7 gaarden                              | 10 hoofdouwen  |
| 8 sprietalie                           | 11 spriet  |
| 9 bakstag                              | 12 voetreep (zie 3 & 4)  |



Waterschip

lijken. Het wordt nu dan ook tijd voor een gewaagde hypothese:

De kaag, waarvan de bouw in Zwolle en Kampen zeer wel bekend was, is naar het noordoosten „gekruist” met de punter en de - daaraan nauw verwante - visever, en naar het westen met de togenaer en het Waterschip, wat leidde tot Bons en Pluut (W) en Schokker (E).

Na deze veronderstelling te hebben geventileerd dient nogmaals erop te worden gewezen dat formuleringen van deze aard meer waarde hebben om de aan de schrijftafel terugblikkende „historicus” een overzichtelijk schema te bieden voor „scheepsherkenning” dan dat de historische waarde zo groot is: het blijft gissen.

Maar men kan zich voorstellen dat de bouwer, bekend met visevers, die de opdracht krijgt een grotere - en beter bezeeilde schuit te bouwen, mallen van een kaag met ever-ideeën bewerkt of omgekeerd, waardoor een schokker ontstaat. Evenzo zal een Elburgse werfbaas, bekend met botterbouw, die de opdracht krijgt voor een schokker, met een bons uit de bus komen. Een recent voorbeeld van het zo „kruisen” van scheepstypen is de Vollenhovense bol. Op het eind van de 19de eeuw bouwde Kroese te Vollenhove een vissersscheepje, uitgaande van zijn ervaringen met botters en schokkertjes. De welbekende bol was het resultaat.

## IV. HET GEBRUIK VAN DE SCHOKKER

### a. *In de visserij*

Op de gehele Zuiderzee werden schokkers in de visserij gebruikt.

Het Zuiderzeerapport van 1907, samengesteld naar aanleiding van een regeringsonderzoek naar de stand van zaken van de Zuiderzeevervisserij, vermeldt 98 Vollenhovense visschuiten, uiteraard te Vollenhove, 77 schokkers, verdeeld over de havens van Enkhuizen, Kampen en Urk en 22 bonzen, te Elburg, Harderwijk, Durgerdam en Hoorn. Het zwaartepunt van de Zuiderzeeschokkers lag op Urk, van de bonzen op Elburg. Noordzeeschokkers werden voornamelijk op Enkhuizen en Urk gevonden. De Noordzeeschokkers waren achter de mast ingedekt en wogen  $\pm$  25 ton, bij een lengte van ongeveer 18 m over de stevens. De

kleinere Zuiderzeeschokkers waren uitsluitend vóór de mast ingedekt. Daar was het verblijf. De grootste maten zo'n 17 ton bij een lengte van 15 m. Bonsjes volstonden met ongeveer 12 ton waterverplaatsing en een lengte van 12 m. De Vollenhovense schuiten waren aan een diepgang van maximaal 0.75 m gebonden vanwege de ondiepe thuishaven en wogen zo'n 10 ton.

Aan de Friese Noordkust waren tweemastschokkers in gebruik bij vissers uit Paesens en Moddergat. Zij hadden een druiltje om beter achter het anker te liggen: ze bleven altijd op de rede. Merkwaardig is dat deze schokkers ook wel „snikke” werden genoemd.

Snikkies waren eigenlijk binnenvaardertjes uit de streken rond Warmond, maar ook uit Groningen (zie afb. 7). De meeste van deze grote schokkers werden te Kuinre gebouwd. Veel zwaardere schokkers naar verhouding tot de lengte kwamen van Kampen. In Vollenhove en Blokzijl werden kleinere schokkers gebouwd. Bonsjes zagen het levenslicht veelal in Elburg.

De oplettende lezer zal in deze opsomming Schokland hebben gemist als thuishaven van schokkers, die nog wel hun naam aan het eiland te danken hebben. Schokland was in 1907 echter al lang ontruimd vanwege de slechte staat die langere bewoning onverantwoord maakte. Vóór de evacuatie in 1859 lag er inderdaad een schokkervloot op Schokland, waarmee de schokkervissers later vanuit Urk, Kampen en Enkhuizen hebben gevestigd.

Ondanks hun specifieke openwater-karakter werden schokkers ook op de grote rivieren gebruikt bij het vissen aan de ankerkuil. In „De Nederlandse visserij rond 1900”, van S. J. de Groot en S. Schaap (Amsterdam 1973) trof ik een foto aan (blz. 111) van twee naar schatting rond 16 m lange schokkers uit Klundert.

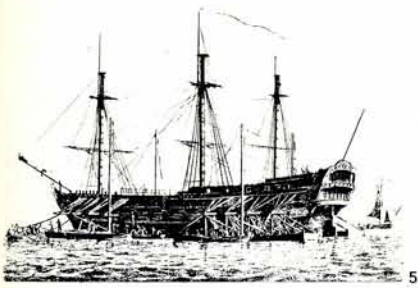
### b. *Schokkers buiten de visserij*

De prettige zee-eigenschappen van de schokker werden ook gewaardeerd bij het Rijksloodswezen. Zo had de Inspecteur van het Loodswezen, district Ter-

schelling en het Vlie, gestationeerd op West-Terschelling (vanaf 1899 Harlingen) een schokker als inspectievaartuig. Een nog duidelijker illustratie van de, nooit door een platbodem overtroffen, zeewaardigheid van de schokker is het feit dat de Zuid Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen vanaf 1844 een reddingschokker in zee had, op kruispost voor de banken van het Brouwershavense Gat. De haven- en strandreddingboten van die maatschappij lagen te ver landinwaarts om schepen, in nood op de buitenste banken, hulp te bieden. Het lag voor de hand dat met deze schokker ook loodsdiensten werden verricht, alhoewel dat eigenlijk niet behoorde. Minder voor de hand liggend maar helaas wel de praktijk was het reddingsbeleid van sommige schippers. Het is weleens gebeurd dat een schip met een lading thee en passagiers op de banken strandde. De reddingboot op kruispost was er als de kippen bij om . . . een paar uur later Brouwershaven aan te lopen met een lading thee, maar zónder passagiers of bemanning!

De eerste reddingschokker beëindigde haar diensttijd doordat ze, na een conflict van de schipper met de maatschappij, verdween, om later in Engeland te worden teruggevonden (1847). In 1849 werd een tweede schokker gebouwd en in 1872 gleed een derde exemplaar van de helling op de werf „Rotterdamsch Welvaren”. Van dit schip bevindt zich een prachtig model in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam 8). Het heeft tot 1916 dienst gedaan bij de torpedodienst van de Koninklijke Marine.

Vroeger is de schokker als jacht nooit populair geweest. Toch heeft er vóór de Tweede Wereldoorlog het enorme schokkerjacht „Margaretha” gevaren. Deze in 1895 op de werf van D. van Duiwendijk te Willemstad gebouwde, 70 ton wegende, reus was volgens Petrejus de grootste schokker die ooit heeft bestaan 9). Met haar 24 m lengte bij een breedte van bijna 6 m had ze het formaat van een flinke oostzeetjalk! Ondanks haar grote maten had „Margaretha” van ontwerper 't Hooft een handzaam karakter meegereggen en was ze, zoals het een schokker betaamt, erg zeewaardig.



„Oorlogschip met ligters of kameelen op zijde”

## Twee moderne schokkerjachten met elkaar vergeleken

De mooie „Voordewind”, waarover we het al in de inleiding hadden, en de bouw van de vergrote Vreedenburgschokker vragen om een vergelijking van beide schepen.

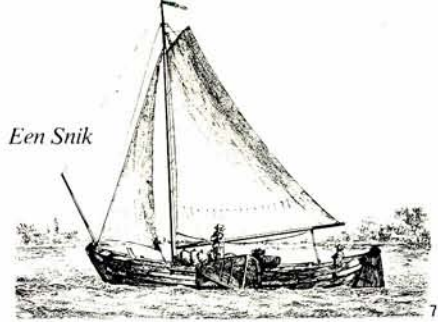
Alhoewel verderop de bouw van een 10.74 m lange Vreedenburgschokker wordt beschreven, zal ik het ontwerp met „Albatros” aanduiden, omdat in feite de lijnen van de „Albatros” wiskundig zijn vergroot om tot de 10.74 m schokker te komen. Het zal duidelijk zijn dat qua inrichtingsplan de 10.74 schokker en de 11.11 m lange „Voordewind” dicht bij elkaar in de buurt komen. We beperken ons echter tot het buitengebeuren.

Het eerste dat opvalt is de vollere kop van de „Voordewind”, en de tamelijk ver naar voren aanvangende rijzing van het berghout, waardoor het schip een erg stoere zeeg krijgt. De „Albatros” ver raadt de punterafkomst van de schokker onmiddellijk: ze is in de kop veel slanker dan de „Voordewind” en vertoont de lijnen van een Vollenhovense schuit. Dat klopt ook, want de door Sopers opgemeten schuit 10) fungeerde als basis. Daarop heeft Vreedenburg zijn - niet geringe - scheepsbouwtechnische kennis losgelaten om in de eerste plaats een goed zeilend, in de tweede plaats een traditioneel verantwoord, schip te construeren. Merkwaardigerwijs kwam hij na vele berekeningen voor wat betreft een aantal aspecten, zoals de vorm van de zwaarden, tot dezelfde waarden zoals die al eeuwen golden, zodat de traditie in „Albatros” nauwelijks geweld is aangedaan. Natuurlijk dankte een echte Vollenhovense schuit haar stabiliteit aan de bun en niet aan een stalen vlak van 25 mm, is de kajuit-opbouw een typisch jachten-trekje en hoort het vlak eigenlijk voorin

Een Schokker



Een Snik



Uit: G. Groenewegen, vierentachtig stuks Hollandsche Schepen, Rotterdam, 1789.

niet getild te zijn. Vroeger werden schepen echter aangepast aan hun nering en waarom zou dat dan nu ineens niet meer mogen?

Engelaer heeft bij het ontwerpen van de „Voordewind” iets meer de traditie als leidraad gebruikt maar komt op zijn beurt ook weer met aanpassingen voor gebruik als jacht, die stuk voor stuk lof verdienen. Zijn vlak is niet significant dikker dan de rest van de staalplaten van de romp. Het vertoont voor geen tilling, achterin, net als bij de „Albatros”, wel. De tilling van het vlak in de kont schijnt het roer karakter van een schokker gunstig te beïnvloeden. Volgens de Vollenhovense bouwer Kroese moesten schokkers ook een gepiekt achterschip hebben, anders zouden ze niet te sturen zijn 11). Op de „Albatros” en de „Voordewind” heeft men dat nooit zo gemerkt.

Haar eindstabiliteit dankt de „Voordewind” aan een zware kielbalk, die 15 cm onder het vlak uitsteekt en voor overgaat in een loefbijter, achter in de scheg. Noch een kielbalk noch een loefbijter waren gebruikelijk op schokkers maar koers- en verticale stabiliteit worden door deze contraptie bevorderd, dus waarom niet?

Het aardige is dat, door de tamelijk diepe zeeg voorin en de nogal recht op de hartlijn aansluitende waterlijnen, de „Voordewind” iets „bonzigs” heeft. Ze is geen echte bons, want daarvoor lopen de spanten in het voorschip te scherp en het zou bovendien haar eigenschappen op ruw water niet verbeteren, maar ze is precies vol genoeg om mooi te zijn.

Terwijl de waterlijnen en de verticalen van de „Albatros” een enigszins symmetrische indruk maken ten opzichte van het dwarsscheepse midden, oogt de „Voordewind” meer druppelvormig. De „Albatros” ziet er daardoor iets moderner uit en heeft ook bewezen op IJsselmeer en Waddenzee zeer snel te zijn. Voor de

traditionalisten zijn de lijnen van de „Voordewind” natuurlijk meer om te smullen; ook daaruit spreken goede vaareigenschappen en eigenaar Willem Leniger roemt dan ook haar snelheid in alle toonaarden.

Vandaag de dag zijn er nog maar enkele schokkers over die als bedrijfsvaartuig destijds werden gebouwd, zoals de MD 3, de KL 26 en de „Witte Olifant”. De vele prachtige houten schokkers die vroeger ter visvangst, loodsdiens of redding voeren zijn helaas allemaal door de tand des tijds of paalworm terminaal aangevreten. In mijn middelbare schooltijd rustte er in de Rotte het half gezonken wrak van een houten schokkertje. Het is de enige houten schokker die ik ooit heb gezien. Gelukkig spant momenteel de Vereniging Botterbehoud zich in om het bliken bonsje RD 6 weer van een gezond houten binnenwerk te voorzien, in de hoop ooit het blik eraf te kunnen trekken.

Maar geen nood! Misschien komt er ooit nog eens een rijkaard die een houten schokker van 15 m zal verkiezen boven een „gin-palace”; tot die tijd varen er echter voldoende stalen jachtshokkers rond om ons tevreden te stellen dankzij hun onderlinge variëteit: van Vreedenburg’s puntige schokker tot de bonzige creatie van Engelaer.

### Noten

- 1) P. J. V. M. Sopers, *Schepen die voorbijsaan*, blz. 109, Amsterdam, 1974 (3e druk).
- 2) K. Boonenburg in: *Ronde- en platbodemjachten*, red. mr. dr. T. Huitema (red.) Amsterdam, 1962, hoofdstuk Schokker, Bons en Pluut.
- 3) E. W. Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen*, blz. 231, Bussum 1961.
- 4) Cornelis van Yk, *De Nederlandsche Scheepsbouw-kunst Open Gestelt*, blz. 320, Amsterdam 1697.
- 5) E. W. Petrejus, blz. 20.
- 6) J. van Beylen, *Schepen van de Nederlanden*, blz. 163, Amsterdam 1970.
- 7) P. J. V. M. Sopers, blz. 107.
- 8) C. van der Meulen, E. Werkman, *Redden*, blz. 40, Amsterdam 1978.
- 9) E. W. Petrejus, blz. 167.
- 10) Ir. H. Vreedenburg, in de *Waterkampioen*, april 1956.
- 11) K. Boonenburg, *Schokker, Bons en Pluut*.