



Adrianus (Janus) Kok (83).

Een hoge kop, geaccentueerd door de sterk omhooglopende lijn van het berghout, dat is de zeeschouw van Kok.

DE ZEESCHOUW

Als we de schepenlijst van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten doorbladeren, dan valt het grote aantal schouwen direct op. Talloze benamingen, lengtes, ontwerpers en bouwers komen voor in deze lijst, zoals: de Friese schouw, de Friese zeeschouw, Tholense schouw, Zalmschouw, Zeeuwse schouw, etc. In de beschikbare literatuur vinden we zowel bij Petrejus als bij Huitema over de zeeschouw veel minder informatie als b.v. over botters of Lemsteraken. Was er zo weinig over te vertellen of was de zeeschouw zo'n onopvallend vaartuig dat men het niet nodig vond er veel over vast te leggen?

Rond 1900 werden in Lemmer de eerste zeeschouwen van circa acht meter gebouwd. Niet omdat de vissers ze zo mooi vonden gingen ze over tot de aanschaf van dit eenvoudige scheepstype, maar het was uit economische

noodzaak vanwege de slechte verdiensten in de visserij. De bouwwijze van de schouw is de goedkoopst mogelijke.

De zeeschouw, ofwel spekbak, is bij vissers echter nooit echt populair geworden. Zo gauw het iets beter ging werd weer een botter of aak besteld. Door een toevallige omstandigheid in 1956 werd de zeeschouw als jacht in de daaropvolgende jaren bijzonder populair. Omdat de familie Kok in Huizen een belangrijk aandeel heeft gehad in die ontwikkeling, ging de Spiegelredactie op bezoek bij Adrianus (Janus) Kok (83) in Huizen en bij zijn zoon Jan (50) in Gorredijk. Theo Kampa maakte een aantal foto's tijdens een reünie van Kokschouwen, waaraan op 20 juni 22 schepen deelnamen. Door gebrek aan wind en de regen werden het geen spectaculaire foto's. Wel komen de vormen van deze zeeschouwen goed naar voren.

Van zeilmaker tot scheepmaker

In 1810 verhuisde overgrootvader Jan Kok van Enkhuizen naar Huizen. Voor die tijd was zo'n verhuizing een hele onderneming. Kennelijk waren zeilmakers in Huizen schaarser dan in Enkhuizen. Zoon Jan zag dat zeilmaken niet zo zitten en ging werken bij Scheepswerf Lindeboom en Kooij waar o.m. Huizer botters werden gebouwd. We slaan een eeuw over en komen bij grootvader Joost Kok die tot 1916 op dezelfde scheepswerf werkte. In dat jaar werd een werf onder eigen naam, Scheepswerf J. Kok en Zn gestart.

In die tijd werden er ook regelmatig grote Noordzeebotters met een vast dek door de Urkers besteld. Ook de typische Huizer botters met een hoge kop en een lage kont liepen regelmatig van de helling in Huizen. Op verzoek van enkele vissers werd het achterschip zo'n tien centimeter opgetrokken omdat er bij achterlijke wind nogal eens een zeetje wilde binnenwippen. Bij de jachtbotters die Kok later bouwde werd het achterschip nog hoger gehouden, er hoefden

Het was inmiddels wel een ander persoon, dan van wie de oorspronkelijke opdracht was gekomen!

Reparatie en restauratie waren de hoofdmoot voor de circa tien werknemers op deze Huizer scheepswerf. Botters als de „Pieterella” en de „Johanna” kregen daar nieuwe spanten en huid. Dat een botter in één nacht bijna een wrak kon worden leerde ik in 1966 op Terschelling. Kok verhuurde zijn „Johanna” regelmatig mét en zonder schipper. Een Duits gezin zeilde tussen Terschelling en Vlieland. Slecht weer en weinig ervaring. Op een gegeven moment liep het schip op de Richel. De bemanning werd door de reddingboot van boord gehaald. Pas de volgende dag kon de botter zelf worden losgetrokken. Eén nacht beuken op de harde zandplaat hadden vele spanten, de zwaardbolders én gangen dwars door midden doen scheuren. Ik lag zelf met een jacht op Terschelling verwaaid toen de „Johanna” werd binnengebracht. Hoe zou van dat wrak weer een hecht schip kunnen worden gemaakt? Enkele jaren later zag ik de „Johanna” weer zeilen. Nu hoorde ik van Janus Kok dat



Jan Kok (50).

Hoorn. De bun moest eruit, het vooronder betimmerd en het schip moest als

EN VAN KOK

immers geen zware netten over het boord getrokken te worden!

In 1921 bouwde grootvader Joost zijn laatste botter voor de visserij. Zoon Janus wilde toch wel iets verder komen dan alleen wat repareren voor visserij en binnenvaart en liep naar Amsterdam om te zien of hij bij De Vries Lentsch wat meer kon leren van de jachtbouw. Dat lukte en gedurende anderhalf jaar werkte hij in Amsterdam. 's Avonds kreeg hij ook tekenles en deed wat theoretische kennis op. Toen kwam hij weer bij vader terug op de werf.

Het was slecht in de visserij, maar tussen de vele reparaties aan binnenschepen door bouwden ze tot 1940 zo'n 22 botterjachten. Tijdens de oorlog werd in opdracht een 16 meter lang botterjacht gebouwd. Pas na afloop van de woelige jaren kon het jacht worden gedoopt en Kok kon het jacht na een geslaagde proefvaart overdragen aan de eigenaar.

er wél veel nieuw hout en veel tijd in was gaan zitten. Het laatste werkstuk dat de nu 83 jarige Janus Kok afleverde was de compleet gerestaureerde „Zeveija”. Een prachtige Lemsteraak die naar later bleek nog door „Eeltjebaas” was ontworpen en gebouwd.

Als je het fraaie blank gelakte jacht nu ziet zeilen denk je eerst aan een heel lang uitgerekte Fries jacht. Het jacht is dan ook een echte prijzenwinnaar.

Een nieuw tijdperk

Zoon Jan groeide niet met hout maar met staal op. Er moest veel gerepareerd worden aan stalen binnenschepen die regelmatig op de helling in Huizen naar boven werden getrokken. Het werken met staal lag hem ook wat meer.

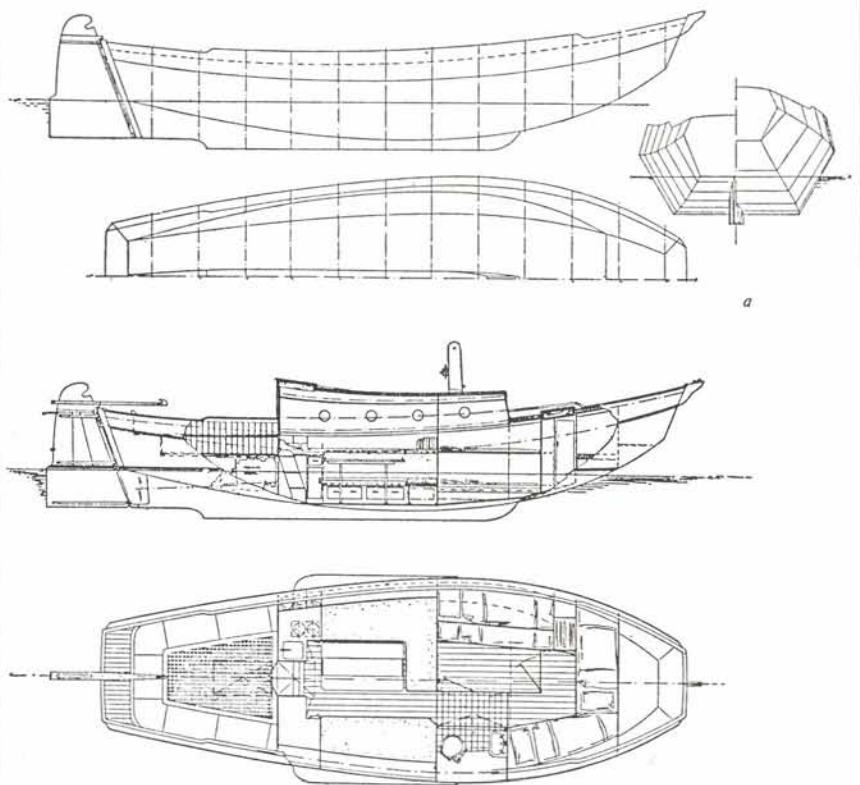
In 1956 kwam er iemand met een stalen vissermanschouw op de werf. Hij had de schouw gekocht van een visser uit

tekst: Wim de Bruijn
foto's: Theo Kampa

jacht worden getuigd. De eerste zeeschouw als plezierjacht! Daarna volgde een opdracht voor een scherp spitsgatjacht van 11,50 m. Intussen nam Jan in Amsterdam privéles om de theorie van het tekenen van lijnenplannen onder de knie te krijgen.

In 1959 tekende hij een zeeschouw van 9 meter en plaatste een advertentie in de Waterkampioen. Een dag later waren er op het plan al twee schepen verkocht! Bij het ontwerpen werd vanaf het begin rekening gehouden met de voorschriften van de International Offshore Rule, zodat de jachten een gunstige meting hadden. In de praktijk bleken de schouwen snelle zeilers en ze konden in hun klasse bijzonder goed meekomen. Aanvankelijk werd er met tien man personeel gewerkt. In de jaren tussen 1960 en 1970 toen er zo'n 60 schouwen werden gebouwd, waren er 20 man in dienst.

De zeilsport



Zeeschouw Thresoor, ontwerp J. Kok.
L.o.a. 10 m, l.w.l. 8.20 m, b. 3.47 m, d. 0.80 m. Schaal 1:90



Verschillende lengtes

De schouwen werden in diverse lengtes gebouwd: de acht meter, negen meter en de tien meter schouw. In acht meter is het niet mogelijk om stahoogte te krijgen, daarom heeft het ook geen zin om een hoge opbouw te forceren. In de negen meter uitvoering wilde de eerste eigenaar per sé stahoogte en we zien op de foto een verhoogde kajuitopbouw, een soort hondehok met grote ramen. In die tijd, toen nog niet zo over klassiek verantwoorde vormen werd gesproken, werd dat zonder problemen geaccepteerd. Toch zat dat „hondehok” Kok niet lekker en hij zette een heel nieuw plan op. De breedte van 3,27 m bracht hij op 3,46 m. Het vlak werd smaller en kon, om op dezelfde waterverplaatsing te komen, dieper komen te liggen. Het gevolg was een negen meter schouw met stahoogte zonder dat een extreme opbouw hoefde te worden gemaakt. Wel kreeg het kajuitdak een fraaie zadelvorm die de stahoogte in de midscheeps ten goede kwam. Het vreemde was, en dat merkte men later tijdens wedstrijden, dat het jacht in de nieuwe uitvoering sneller liep dan de oude uitvoering. Eerlijkheidshalve moet vermeld dat het zeiloppervlak ook groter was geworden omdat het bredere schip makkelijk meer zeil kon voeren.

Dooskiel

De zeeschouwen die in Lemmer en Monnickendam werden gebouwd voor vissers hadden al een kiel die van ca. 1 meter voor de mast tot voor het roer liep. Deze kiel had drie voordelen. Damping tegen het slingeren, goede koersstabiliteit en er kon in combinatie met de zwaarden, hoog aan de wind mee worden gezeild.

Jan Kok tekende onder zijn schouwen ook kielen maar voerde ze hol uit. Het voordeel van de nu verkregen dooskiel was dat er heel laag ballast kon worden

Om stahoogte te krijgen in de eerste negen meter schouw werd een verhoogde kajuitopbouw toegepast. Later werd het ontwerp zodanig gewijzigd dat er zonder verhoging toch stahoogte werd verkregen.



geborgen en de hulpmotor kon met zijn carter in de kiel zakken zodat de kuipvloer niet overdreven hoog hoefde te komen.

Een gedeelte van de Kok-vloot tijdens een voor-de-winds rak. Niet alleen onder het grootzeil werd een waterzeil gevoerd, ook onder de botterfok werd nog een soort van „bonnet” geknoopt.

De zeeschouwen werden ook in vissermanuitvoering geleverd.

Zwaarden

Veel ronde en platbodemjachten zie je zeilen met zwaarden waar oude scheepsbouwers rond de Zuiderzee hun hoofd bij zouden schudden. Natuurlijk werden er vroeger ook goede en slechte zwaarden gemaakt. Janus Kok vertelde dat twee spanvissers tegelijk uit Huizen vertrokken richting Harderwijk. De schepen waren identiek, alleen de zwaarden niet. Het kwam werkelijk voor dat de ene botter een uur eerder aankwam bij de visgronden dan de ander. Als ze na een week terugkwamen was de eerste vraag van de visser met het langzame schip: „Kok, doe er wat aan, zo gaat het niet”. Niet alleen de zwaarden





Veel eigenaars van de Kok-schouwen zijn fanatieke wedstrijdzeilers. Overal worden bijzeilen geleend, van het Sterntje van de kinderen tot niet gebruikte zeilen van vrienden. Als het maar zeildoek is, er is altijd wel een gaatje om te vullen. Er is maar een devies! Alles helpt!

werden onder handen genomen, ook de zwaardklampen werden opgemeten. Waren ze niet te veel afgesleten? Of was de hoek met de midscheeps nog wel goed? Allemaal factoren die zeer nauw luisteren. Nu nog blijkt dat de Kok-schouwen zo hoog aan de wind lopen omdat ze een paar prima zwaarden aan het boord hebben hangen en dat de zwaardklampen exact de juiste hoek met de midscheepse as maken. Kok zegt, een zwaardklamp moet 16 mm op de drie meter uitlopen. Dat kan alleen op een helling met schietlood worden uitgemeten. Zwaarden die bij de minste golfjes dwars uitwippen hebben een verkeerd profiel. (Over de juiste profielen komen we in een apart artikel terug, red.)

Anders

Na een brand in 1967 die de hele werkplaats in as legt, loopt het af. Er komen steeds meer werven die zeeschouwen bouwen en de spoeling wordt daardoor dun. Vader Kok wordt ouder en zoon Jan ziet andere mogelijkheden. Momenteel werkt hij nog aan jachten, maar dan aan moderne motor- en zeiljachten van 16 tot zelfs 25 meter lengte. Hij heeft zijn geboorteplaats Huizen verwisseld voor Gorredijk in Friesland. Bij jachtwerf Vos en Mulder in Weesp bestaat nog de mogelijkheid om zeeschouwen naar ontwerp van Jan Kok te laten bouwen.





De haven van Huizen

Als ik na het gesprek met Janus Kok over de steigers van de gemeentehaven in Huizen loop, zie ik zo'n acht Kokschouwen liggen. Er is opvallend veel met hout gewerkt. Teakhouten opbouwen, teakhouten dekken, houten bolders enz. Veel onderdelen doen denken aan botterjachten. De zwaardophanging, de blokken met haken en de kuispen. Het zijn ruige schepen die toch weer veel verfijning in zich hebben. Ze zijn allemaal uitgerust met kluiverbomen, geen logge vaarboomen om fokken uit te bomen, maar dunne bomen met spinnaker beslag die snel in de fok kunnen worden gezet. Alles is gericht op efficiency die tijdens wedstrijden kostbare seconden kunnen besparen. We mogen wel zeggen dat de familie Kok uit Huizen een eigen stempel heeft gedrukt op de ontwikkeling van de zeeschouw in ons land.

