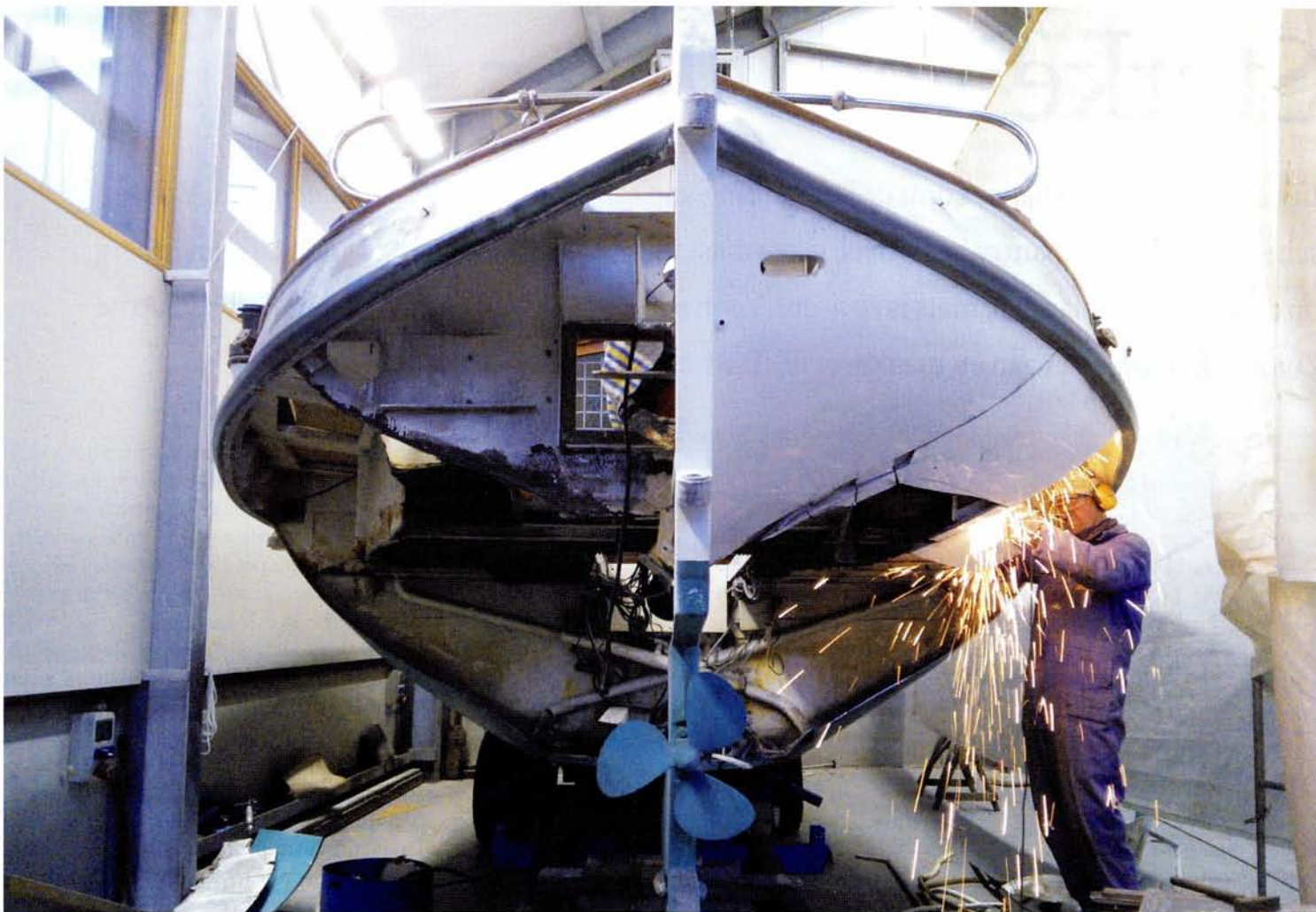




Een nieuwe kont voor de Markiezin

Piet de Visser vaart al 20 jaar wedstrijden met zijn mooie schokker Markiezin van Veere. Maar hoe goed ze ook zeilen, ze komen altijd als laatste binnen. Vooral de enthousiaste bemanning werd daar niet vrolijk van. Piet ging eens praten met Dirk van Duivendijk; ze haalden ir. Martijn van Schaik erbij en toen volgde er een nogal radicale oplossing.

Tekst: **Wim de Bruijn** Foto's: **Dirk van Duivendijk** en **Theo Kampa**

De 12,07 m lange *Markiezin van Veere* werd in 1978 ontworpen door Piet Dekker, een waterbouwkundige uit Veere, die de schokker liet bouwen bij De Plaete in Ooltgensplaat. Uiteraard had hij heel goed naar het ontwerp van de 10,75 m Vreedenburgschokker gekeken en dat zie je nog duidelijk terug in het voorschip. Dekker tekende een wat schraler achterschip, met als gevolg dat de waterlijnen hol werden. Het resultaat was goed te zien als er met het schip werd gezeild. Begon de schokker vaart te lopen, dan ontstonden de hekgolven al ter hoogte van het achtershot van de kajuit. De holle waterlijnen zorgden voor veel zuiging, want het water kon de lijn van de romp niet volgen en liet los. Ach, je hebt een mooi schip en neemt die zuiging voor lief.

Nadat de schokker enige jaren te koop had gelegen, werd Piet de Visser uit Goes enthousiast over de mooie lijn en kocht hij de zwaar verwaarloosde *Markiezin*. Hij bracht haar bij Van Duivendijk op Tholen. Werfbaas Dirk van Duivendijk is zelf ook een enthousiaste schokkerzeiler en vaart met een 10 m schokker van Markx. Hij constateerde dat het hele schip moest worden leeggehaald om de romp van binnen en van buiten te kunnen stralen en schilderen. Ook de kajuit kon beter worden verwijderd voor een nieuwe kajuit met stahoogte, daarna kon er weer worden opgebouwd. Nadat de gehele betimmering was verwijderd en de kajuit eraf en de motor eruit was gehaald, werd er een nieuwe, wat hogere kajuit opgelast, geheel in lijn met de romp. Na

boven: De huidplaten en spanten aan bakboord van het achterschip zijn weg, aan stuurboord wordt er nog gewerkt

het lassen en stralen werd alles in een degelijk verfsysteem gezet. Inmiddels was er bij Van der Meijden in Hardinxveld een prefab betimmering gemaakt. De opdracht voor deze totale refit werd in oktober 1994 verstrekt en in juni 1995 werd er een compleet nieuwe *Markiezin van Veere* te water gelaten op de werf van Van Duivendijk op Tholen. Het was geen eenvoudige, maar wel een heel mooie klus geweest voor deze werf, waar al zes generaties lang met liefde voor het vak aan traditionele schepen wordt gewerkt. Inmiddels vaart Piet de Visser dus al bijna twintig jaar met de *Markiezin*. Hij doet ook graag aan



5

1 Alleen het vlak, berghout en boeisel blijven staan • 2 De nieuwe spanten zijn gesteld • 3 De nieuwe huidplaten aan stuurboord worden vastgelast • 4 De huid aan bakboord en stuurboord is weer dicht • 5 Alles is gegrond, geplamuurd en afgeschilderd

Oud en toegevoegd lijnenplan voor het nieuwe achterschip. De rode lijnen laten zien dat het achterschip voller is geworden.

ALTERNATIVES		
NO	DATE	DESCRIPTION
01	13-08-2013	MVS
02	17-09-2013	MVS
03	17-09-2013	MVS
04	17-09-2013	MVS
05	17-09-2013	MVS
06	17-09-2013	MVS
07	17-09-2013	MVS
08	17-09-2013	MVS
09	17-09-2013	MVS
10	17-09-2013	MVS
11	17-09-2013	MVS
12	17-09-2013	MVS
13	17-09-2013	MVS
14	17-09-2013	MVS
15	17-09-2013	MVS
16	17-09-2013	MVS
17	17-09-2013	MVS
18	17-09-2013	MVS
19	17-09-2013	MVS
20	17-09-2013	MVS
21	17-09-2013	MVS
22	17-09-2013	MVS
23	17-09-2013	MVS
24	17-09-2013	MVS
25	17-09-2013	MVS
26	17-09-2013	MVS
27	17-09-2013	MVS
28	17-09-2013	MVS
29	17-09-2013	MVS
30	17-09-2013	MVS
31	17-09-2013	MVS
32	17-09-2013	MVS
33	17-09-2013	MVS
34	17-09-2013	MVS
35	17-09-2013	MVS
36	17-09-2013	MVS
37	17-09-2013	MVS
38	17-09-2013	MVS
39	17-09-2013	MVS
40	17-09-2013	MVS
41	17-09-2013	MVS
42	17-09-2013	MVS
43	17-09-2013	MVS
44	17-09-2013	MVS
45	17-09-2013	MVS
46	17-09-2013	MVS
47	17-09-2013	MVS
48	17-09-2013	MVS
49	17-09-2013	MVS
50	17-09-2013	MVS
51	17-09-2013	MVS
52	17-09-2013	MVS
53	17-09-2013	MVS
54	17-09-2013	MVS
55	17-09-2013	MVS
56	17-09-2013	MVS
57	17-09-2013	MVS
58	17-09-2013	MVS
59	17-09-2013	MVS
60	17-09-2013	MVS
61	17-09-2013	MVS
62	17-09-2013	MVS
63	17-09-2013	MVS
64	17-09-2013	MVS
65	17-09-2013	MVS
66	17-09-2013	MVS
67	17-09-2013	MVS
68	17-09-2013	MVS
69	17-09-2013	MVS
70	17-09-2013	MVS
71	17-09-2013	MVS
72	17-09-2013	MVS
73	17-09-2013	MVS
74	17-09-2013	MVS
75	17-09-2013	MVS
76	17-09-2013	MVS
77	17-09-2013	MVS
78	17-09-2013	MVS
79	17-09-2013	MVS
80	17-09-2013	MVS
81	17-09-2013	MVS
82	17-09-2013	MVS
83	17-09-2013	MVS
84	17-09-2013	MVS
85	17-09-2013	MVS
86	17-09-2013	MVS
87	17-09-2013	MVS
88	17-09-2013	MVS
89	17-09-2013	MVS
90	17-09-2013	MVS
91	17-09-2013	MVS
92	17-09-2013	MVS
93	17-09-2013	MVS
94	17-09-2013	MVS
95	17-09-2013	MVS
96	17-09-2013	MVS
97	17-09-2013	MVS
98	17-09-2013	MVS
99	17-09-2013	MVS
100	17-09-2013	MVS

achterschip vanaf het berghout en rekende alles op de computer door. Met een nieuw achterschip moest een snelheidswinst te behalen zijn van wel 0,3 tot 0,5 mijl! Voordat het schip op de wal werd gezet, werd ook een hellingproef gedaan om een stabiliteitsberekening te kunnen maken. De tuigage hoefde niet veel hoger te worden, maar met een smaller en iets hoger tuig, zou de schokker beter zeilen en vooral hoger aan de wind kunnen komen. Het aangepaste lijnenplan werd vooraf aan het Stamboek voorgelegd om er zeker van te zijn dat het schip ook na de verbouwing ingeschreven kon blijven.

Na alle voorbereidingen kon Van Duivendijk aan de slag. De schokker lag binnen in de nieuwe loods van de werf op de waterpas vloer. De huidplaten werden vanaf het achterschip tot onder het berghout en de achtersteven weggesneden. Ook de spanten werden tot het berghout verwijderd. Tegen de achtersteven kwam een houten balk die haaks op de vloer stond en die als ijkpunt moest dienen voor de maatgeving. Intussen waren de nieuwe spanten en huidgangen door Skipshelling Blom in Hindeloopen gesneden en was alles door Durk Overwijk in Uitwellingerga in de juiste vorm gezet. Nu kon het opbouwen beginnen. Dat moest heel secuur, want als je maar ietsje afwijkt met de stand van een spant, dan past er later niets meer. Binnen de kortste keren was het achterschip weer dicht. Een bijkomend voordeel was dat de hele motorkamer goed kon worden behandeld omdat niet alleen de motor weg was, maar je kon overal goed bij, ook onder de kuipbanken. Nadat alles was afgelast en geschilderd, kon ook de rest van



boven: De *Markiezin van Veere* in de nieuwe bouwloods van Van Duivendijk en onder in de takels

links: Met een geijkte unster kan Hans Voskuil exact het gewicht aflezen. Hij kwam uit op 15,26 ton



het achterschip weer worden afgewerkt. In zeven weken tijd werd de klus geklaard en kon de schokker weer te water!

Nieuwe meetbrief

Wij waren erbij toen Verbondsmeter Hans Voskuil het schip moest meten voor de nieuwe meetbrief. Er werd een geijkte unster in de hijstalie aangebracht en terwijl het schip door de 35-tons werfkraan uit het water werd gehesen, kon het exacte gewicht worden bepaald. Dat kwam uit op precies 15,26 ton. Inmiddels wordt

hard gewerkt aan de nieuwe meetbrief. Volgens de theoretische berekeningen moet de schokker nu 0,3 tot 0,5 mijl sneller kunnen varen. Na deze zomer zullen we u kunnen melden of de berekeningen kloppen, ofwel dat ze zullen zijn overtroffen. We zijn, net als de eigenaar en de bemanning, heel benieuwd!

Door het nieuwe tuig van Den Boer Sails moest de fokkeschootrail een stuk naar binnen worden geplaatst. In plaats van in het gangboord, is de rail nu op het kajuitdak geplaatst. Dat scheelt zeker 2 tot 3 graden! Dat zijn toch zaken die je

anders alleen maar proefondervindelijk met veel toestanden kunt realiseren. Dankzij de modernste computerprogramma's, ook voor ronde en platbodemjachten, hoeft je niets meer aan toeval over te laten. Martijn van Schaik, die onlangs van zelfstandig ontwerper, de overstap maakte naar Hoek Design, draait daar zijn hand niet voor om. Door de nieuwe meetformule moest ook de kluiverboom met 37 cm worden ingekort. Van Duivendijk heeft met deze klus weer eens laten zien dat ze in Zeeland hun mannetje staan als het gaat om gespecialiseerd vakwerk, liefst aan traditionele schepen. Op de eeuwenoude werf, waar Dirk de zesde generatie scheepsbouwer is, wordt gewerkt met de meest moderne houtbewerkingsmachines en lastechnieken.

Voor meer informatie: www.jachtwerfduivendijk.nl
of bel: 0166-60 23 69.