

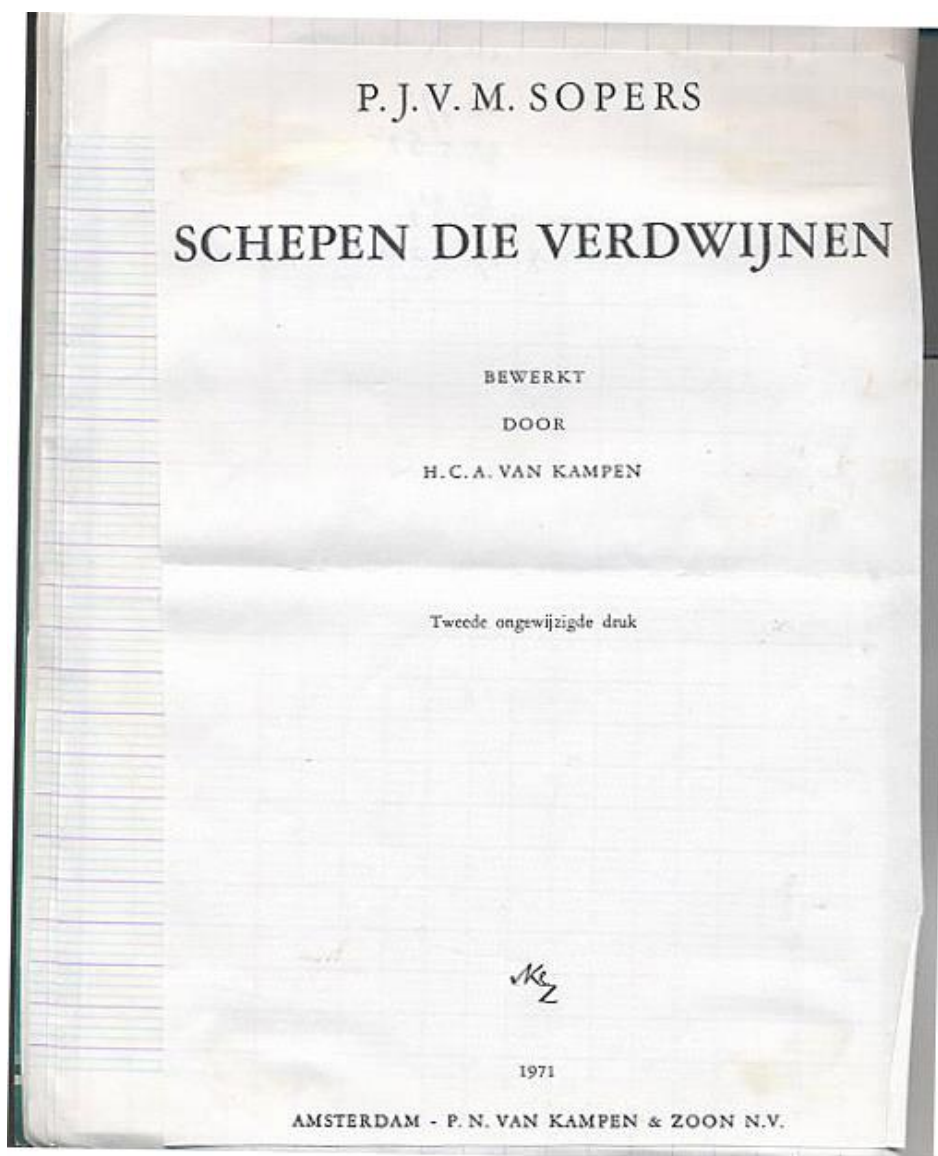
# Bouw Vollenhovense Schokker Beatrijs 1960-1963 Den Helder

## Bouwtekening:

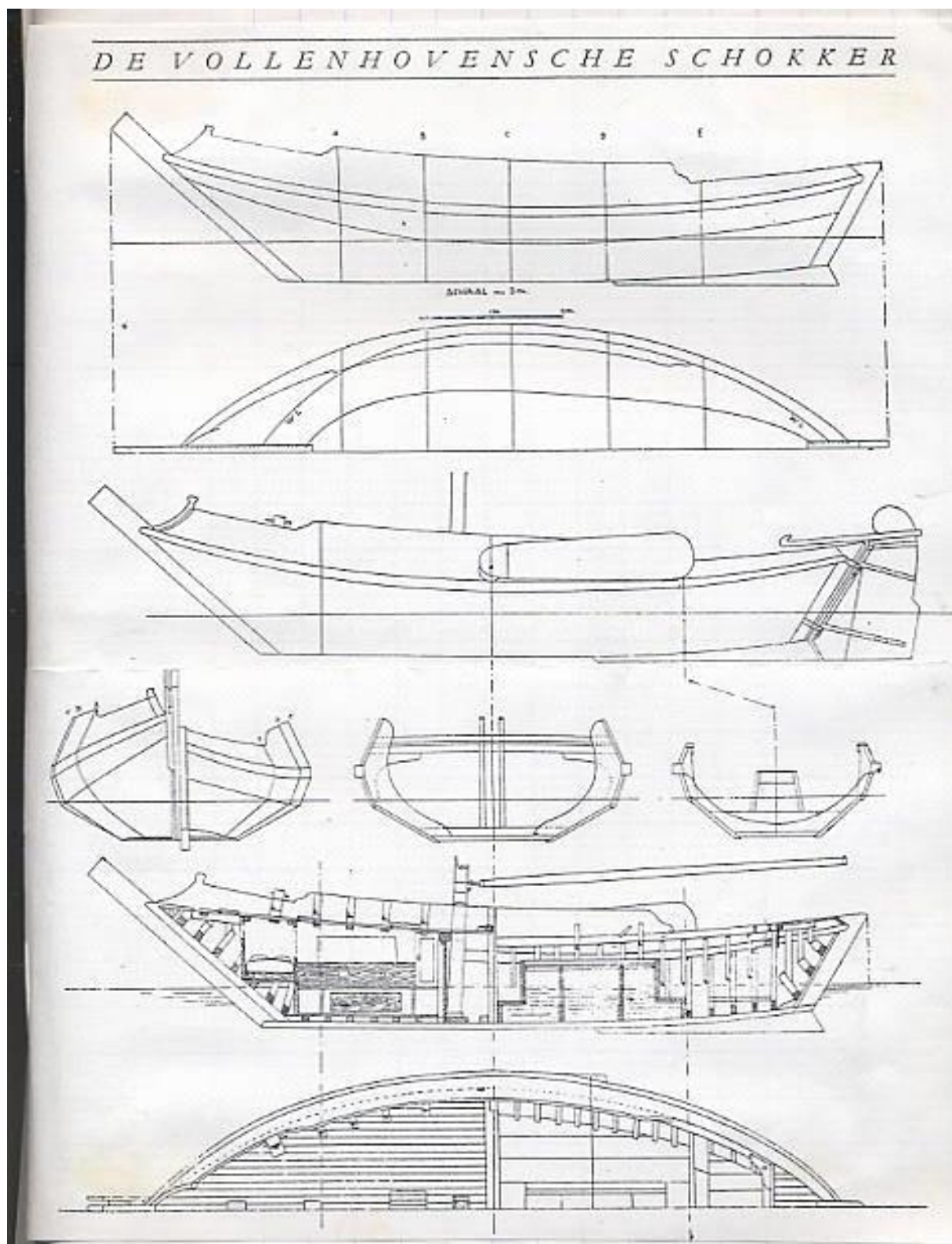
In dit boekje staat een vollenhovense schokker beschreven die bij de opmeting al 100 jaar was. Hij was 11 meter over de stevens.

Wat mij aantrok was het feit dat het een knikspant was, wat twee voordelen heeft:

- De bouw is gemakkelijker dan een rond spant vanwege de moeilijkheid kromme spanten te verkrijgen, en
- Een knikspant schip buist minder dan een rondspant schip.



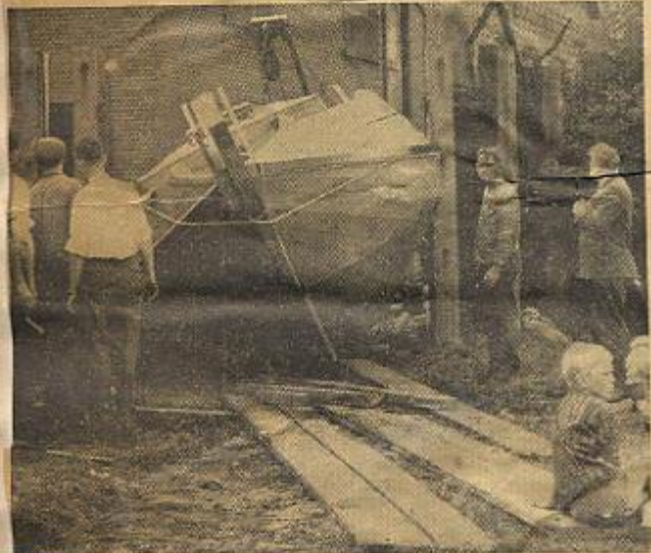
De enige bouwtekening die als basis is gebruikt, is hieronder gegeven.



Na ruim tweeëneen half jaar

# Dr. E. K. Duursma bouwde Vollenhovense schokker

DEN HELDER. — *Vrijdagmiddag om drie uur zal van de helling van scheepswerf „De Hoop” een niet alledaags scheepje te water glijden. Het is een Vollenhovense schokker, gebouwd door de als oceaangraaf aan het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee verbonden chemicus dr. E. K. Duursma. De „Boatrijs”, zoals het vaartuig zal heten, is het resultaat van talrijke uren van vrije-tijdsbesteding. Op de eerste februari 1961 begon dr. Duursma aan wat zou uitgroeien tot een fraai zeilschip. De heer J. Krouse, een gepensioneerde scheepstimmerman en iemand „die het weten kan”, heeft de heer Duursma voorspeld, dat diens kindskinderen er nog plezier van zullen beleven.*



## Vrijdag van de helling

De heer Krouse, wiens hobby het is modellen van boters en bollen te vervaardigen, zou men de „peetoom” van de „Boatrijs” kunnen noemen, evenals trouwens dr. W. Dudok van Heel, die geruime tijd aan het N.I.O.Z. verbonden was en de heer Duursma wees op de voordelen van de knikspant-schokker. Een schokker is van origine een platboomd-visserstvaartuig; het voordeel van het knikspant-model is, dat het zowel in hout als in staal kan worden uitgevoerd. Ook is het goedkoper dan het roodspantmodel.

Aan de hand van een boekje van een zekere P. J. V. M. Sopers, dat dateert uit het begin van deze eeuw en als titel draagt „Schepen die verdwijnen”, maakte dr. Duursma tekeningen. Daarna vervaardigde hij een model schaal één op twintig voor een schokker met een lengte van achteenhalf meter. Het werkelijke schip werd iets langer, na-

Men was de gehele dag bezig met het transporteren van de „Boatrijs” naar de helling van scheepswerf „De Hoop”. Het was een karwei, dat 's avonds om half acht klaar was. (Foto D. A. van Loon)

melijk negen meter over de stevens gemeten. Het resultaat was niet helemaal in overeenstemming met de oorspronkelijke schokker, want waar zo'n vissersbootje open was, bouwde de heer Duursma een kajuit, met daarachter een walp.

Veel hulp kreeg dr. Duursma van de heer Krouse en een andere goede kennis, een scheepstimmerman eerste klas. Laatstgenoemde assisteerde bij de moeilijke karweitjes. Hij leerde die aan de heer Duursma, die dan zelf verder ging. Er doken steeds nieuwe mogelijkheden op, zodat deze „maat” regelmatig bij de bouw aanwezig was.

De plannen begonnen vaste vormen aan te nemen, toen de heer Duursma een moete voorraad negen meter lange eiken delen aantrof bij de werf Visser. Die delen hadden drie jaar „gewaterd” en daarna vier jaar opgeslagen gelegen. De voorraad was juist toereikend voor het casco.

De heer Duursma leerde vele dingen, zoals het uitrijen (het uitmeten en passen), stroken (het maken van vloeiende lijnen), branden en pasmaken. De mast vormde de grootste moeilijkheid, maar voor de helper van dr. Duursma was ook dit geen al te groot probleem. Hij limde de vorm uit en begon deze met

veertig uren door de heer Duursma en vierentwintig door zijn helper aan dit karwei besteed.

Het branden van de gangen was eenvoudiger dan het schuin- en paszagen ervan.

Daarna de zwaarden. Dit zijn ei-vormige schilden van zware planken, opzij of in het midden van platboomd-zeilvaartuigen bevestigd om afdriften of omstaan te voorkomen.

Het dusselen van het hol-bol-profiel was in twee weekends gebeurd. Vooral bij kwasten in het hout ging het opschaven met een bolle rasp beter dan met een bolle schaaf. De putjes en scheurtjes in het hout werden met lijn gedicht.

Het grootzeil is afkomstig van een Friese tjotter van een oom van dr. Duursma en is 4,57 meter lang. Het deed dertig jaar dienst op een wedstrijd-schouw. De kwaliteit van het doek is nog goed. De fok van de tjotter blijkt uitstekend te voldoen, als kleine fok voor de „Boatrijs”. De heer Duursma kon volstaan met het laten maken van een botterfok.

Men zal aan hoord geen spoorje ijzer vinden, want dr. Duursma gebruikte alleen messing (geel koper) en rood koper. Het dek is gemaakt van zogenaamd vanghout (tropische soort hard hout). Het geheel wordt gecompleteerd met een motor van 10 pk. De totale kosten worden geraamd op negendertig gulden.

De bouw vond voornamelijk plaats in een provisorisch opgebouwd schuurtje achter een der gebouwen van het N.I.O.Z.

De heer Duursma is nu druk bezig met het optuigen van zijn schip. Hij hoopt daarmee vrijdag gereed te komen. 's Middags zal dan de „officiële” tewaterlating plaatsvinden. Daarbij zullen vrienden en kennissen van de Duursma's aanwezig zijn. Mevrouw Duursma zal met behulp van een puts water de doopplechtigheid verrichten. Zij is de naamgeefster van het schip, en mocht in ruil daarvoor enkele eisen stellen. Daar is ten eerste het ruime voordek, waarop zij kan zonnen en vanwaar zij meteen kan kijken naar haar andere wensen, te weten de kromme gaffel en de lange rood-wit-blauwe wimpel. De zoons van het echtpaar, de negenjarige Doeke, de zevenjarige Onno en de vierjarige Tierk willen allemaal graag een plaatsje aan het roer en daar zullen zij ruimschoots gelegenheid voor krijgen, want dr. Duursma is geen zeller met de allures van een kapitein. Hij is graag fokkenist of bezig met de zwaarden, om tdoende uit zijn scheepje te halen wat erin zit.



knikant en tenslotte tweeëndertig gebouwd met halmlin en rondschavve. De mast is afkomstig van een 8 de HD 47. Er was rotting, omdat het bovengenoemde doek niet geschikt was direct onder de baat ligt en rooy bestemd, maar de hien troeter voor de „Boatrijs” bestemd, is maat er gemakkelijk uit. In het totaal we

Op de Buitenhaven achter het laboratorium (van de vroegere belasting) heb ik een schuur gebouwd van 11x4 meter met daarin een zware horizontale hellingbalk over de gehele lengte.



Het hout voor de bouw van het schip was in zijn geheel aanwezig bij de scheepswerf De Hoop (Gebroeders Visser) te Den Helder. Het Franse eikenhout had gedurende de oorlog "gewaterd" en de gezaagde planken hadden droog gelegen vanaf de oorlog tot 1960.

Een eerste doorzicht van de spanten. Deze zijn gemaakt van aan elkaar gelijkde (resorcinol lijm) delen en geklonken met rood koperen nagels.

Eén van de bestellingen:

Den Helder, 9 november 1961

Werf "De Hoop"  
Dhr. K. Visser  
Den Helder.

Overzicht bestellingen t/m november 1961

1<sup>e</sup> Bestelling : 17,4 meter breed: 3" dik: 1"  
datum; ? 4,0 meter breed: 25 cm dik: 2"

2<sup>e</sup> Bestelling : datum 3 februari 1961

<u>totale lengte</u>	<u>breedte</u>	<u>dikte</u>	<u>doel</u>
78,75 meter	10 cm	1 1/2"	vlak
12,- meter	2"	2"	spantjes
7,- meter	3"	3"	dikke dekspant
129,60 meter	3"	1"	spanten
10,40 meter	6"	1"	met groef en latten
1,80 meter	22 cm	1"	
2,80 meter	10 cm	6 cm	yang

3<sup>e</sup> Bestelling : datum 20 juli 1961

<u>Totale lengte</u>	<u>breedte</u>	<u>dikte</u>	<u>doel</u>
3,7- meter	27 1/2 cm	10 cm	voorsteven
1,50 meter	22 1/2 cm	10 cm	achtersteven
2,80 meter	10-20 cm	10 cm	scheg (ene eind 10 cm andere 20 cm)

4<sup>e</sup> Bestelling : datum ?

8 delen van een lengte van ± 9 meter . Breedte variërend.  
ongeschaafd, met spint.

Indien niet genoemd op andere wijze was het hout eiken,  
geschaafd.

E.K. Duursma  
Jan Verfailleweg 184  
Den Helder



Een vriend van mij, die scheepstimmerman was op de Rijkswerf in Den Helder, hielp mij één avond in de week voor het uitrijen van de delen en later bij het maken van de mast. Nadat ik de uitgerijde delen had uitgezaagd (met het handje in 2 duims eikenhout) liet ik deze vervolgens schaven bij de scheepswerf De Hoop. Het leukste werk was het branden van de delen. Dat was vooral een karweitje op zaterdag ochtend. Vervolgens hielp mijn vriend weer met het pas maken, waarna ik de delen vastschroefde (koperen schroeven) en afdopte.

De zwaarden heb ik iets langer gemaakt dan op de oorspronkelijke tekening, om hoog aan de wind te kunnen lopen zonder te verlijen.



De mast had ik voor 30 gulden van een Volendammer kotter gekocht. Die was vroeger van een botter geweest en werd nu vervangen door een stalen. Deze mast was te lang en te dik, maar van uitstekende kwaliteit. Met behulp van de bijlen, haalmessen en dissels, die ik kon lenen van een oude werfbaas dhr. Kroese, die in Den Helder scheepsmodellen maakte van bidders en schokkers, konden we de mast eerst vierkant kappen (gebruikmakende van een schietlood en waterpas), toen achtkant en vervolgens rond. Met een gekrijt touwtje werd de vorm van de mast bepaald.

Ik kreeg natuurlijk vrij veel aanloop, zodat ik een bordje had neergezet met "Wilt u s.v.p. niet vragen hoe ik het schip te water ga laten". Dat gaf inderdaad wat problemen zoals te zien is op p. 3.

Het plaatsen van de mast etc. geschiedde op de helling van de werf De Hoop, die me altijd bijzonder behulpzaam zijn geweest.



Vrijdag 3 augustus 1963

Leid heeft me de hele week geholpen door de laatste week samen heden heen te komen. De "Beatrijs" staat nu op de helling, bijna klaar voor de "doopsplechtigheid".



Als de belangstellers al komen, moeten er ik onze oude





Het schip lag hier nog hoog in het water. Later heb ik eerst betonnen paaltjes als ballast gebruikt, en die later vervangen door zelf gegoten loden broodjes.



Nadat we eerst buiskooien in het vooronder hadden, heeft de werf Piersma te Heeg er later houten kooien in gebouwd.



Hier een foto op de Oosterschelde met mijn dochter Jorri aan boord.

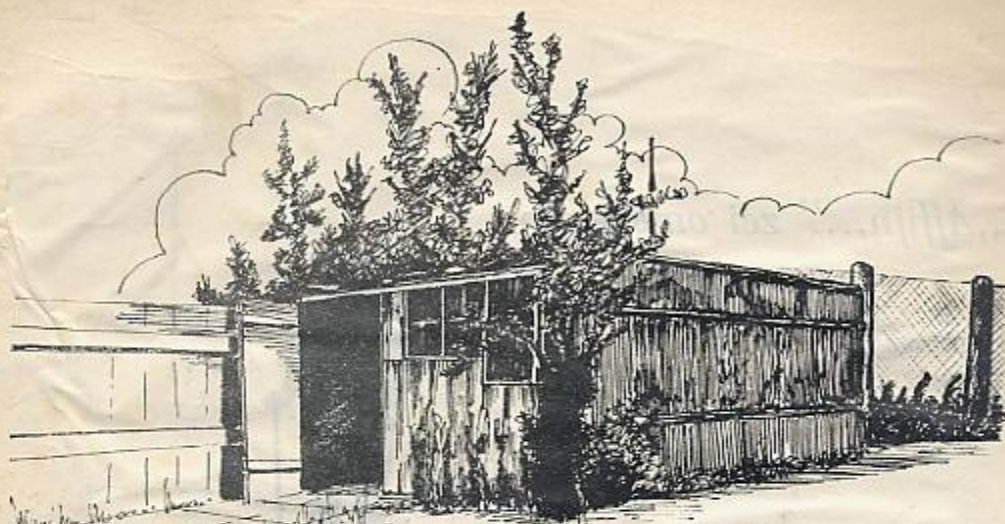
Hoewel ik eerst een tuig van een grote tjotter heb gebruikt, heb ik later een nieuw tuig besteld bij Molenaar Grouw.

De schokker is een heerlijk schip om mee te zeilen, ze is redelijk snel, kan hoog aan de wind zeilen, buist nagenoeg niet en kan alleen gezeild worden. Althans dat heb ik verscheidene keren gedaan.

De Sab moter is sterk, ook bij getij.

Met de tent over de kuip is het ook prettig verblijven als men voor de nacht ergens ligt.

Ik voeg hierbij ook een artikel van de Waterkampioen toe.



— de schuur —

De schuur, waarin ik twee avonden per week en 's zaterdags aan het werk ben. Het dak is een beetje lek en de zijwand is van riet, maar zelfs bij min vijf graden Celsius deze winter is met schaven en zagen de warmte wel te houden.

Tekst: E. K. Duursma

Tekeningen: G. Th. Wolf

## De Vollenhovense schokker Beatrijs



**V**RIJDAGOGHTEND 11 januari 1963 liep de heer J. Kroese langs de buitenhaven te Den Helder zijn rondje, veronderstel ik. Hij is gepensioneerd en heeft daar dus de tijd voor. De hele dag werken aan zijn hobby, het maken van modellen van botters en hollen, moet wel eens onderbroken worden. Bovendien is de werf waar hij vroeger ook een tijd gewerkt heeft, op de buitenhaven, en deze relatie is nuttig voor kleine plankjes en deeltjes voor zijn modellen.

Ik had de heer Kroese al een tijd niet meer gezien, maar uit mijn laboratorium (aan het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee) zag ik hem lopen. Op mijn roep van „Wilt u nog even zien hoever het staat“, antwoordde hij positief; ten slotte is hij zoiets als een peetoom van de Vollenhovense schokker, die ik aan het bouwen ben. Hij noemt

De Beatrijs in de oude schuur.  
(Foto: H. Hobbelsink)

het een schuitje, maar ik vind schokker toch beter klinken. Er is nog wel een peetoom te bedenken van mijn schip, namelijk dr. W. Dudok van Heel. Hij had zelf altijd zo'n schip willen hebben en hij vond de Vollenhovense schokker in het boekje van Sopers: Schepen die verdwijnen, de exponent van zijn ideeën. Speciaal het knikspant model was volgens hem aantrekkelijk, omdat de bouw zowel in hout als in staal goedkoper zou kunnen zijn dan van de rondsantvormen, welke voor de meeste platbodemschepen (afgezien van de schouwen) regel zijn.

In De Waterkampioen van begin juni 1960 staat een stukje van deze „Dudok“ (er schijnen er zo veel van te zijn) over de heer Kroese en zijn modellen. Het is geen wonder dat ik door beiden geïnfecteerd werd, en ook bij mijn vrouw kwam het verlangen naar een eigen boot weer boven. Maar dit alles is al weer een jaar of wat geleden, want sedert die tijd heb ik een model van de schokker gemaakt, schaal 1 : 20 voor een lengte van 8,50 meter en is het werkelijke schip, lengte 9,00 meter over de stevens, ook al een heel eind gevorderd. Nu is de constructie van mijn schip niet geheel in overeenkomst met die van de oorspronkelijke schokker. Ook de oude knikspantschokker had zware krommers (niet nodig misschien te zeggen dat dit kromme spanten waren met de nerf van het hout parallel met de kromming), en dit is één van de redenen waarom houten platbodemschepen nagenoeg niet meer worden gebouwd; dergelijk hout is niet meer te bezetten.

Adviezen van een goed vakman als de heer Kroese zijn dan dubbel nuttig, omdat hij bij alles wat ik nu anders moest doen, beoordelen kan of de constructie sterk genoeg is; niet ten opzichte van het zeilen van het schip, maar ook voor het bebouwen van een dicht schip op de lange duur. Een ogenschijnlijk degelijke constructie van het dek tegen de huid oordeelde Kroese als niet goed, want bij een aanvaring van

Samen met mijn zoon van acht jaar richtten we de sterven op.



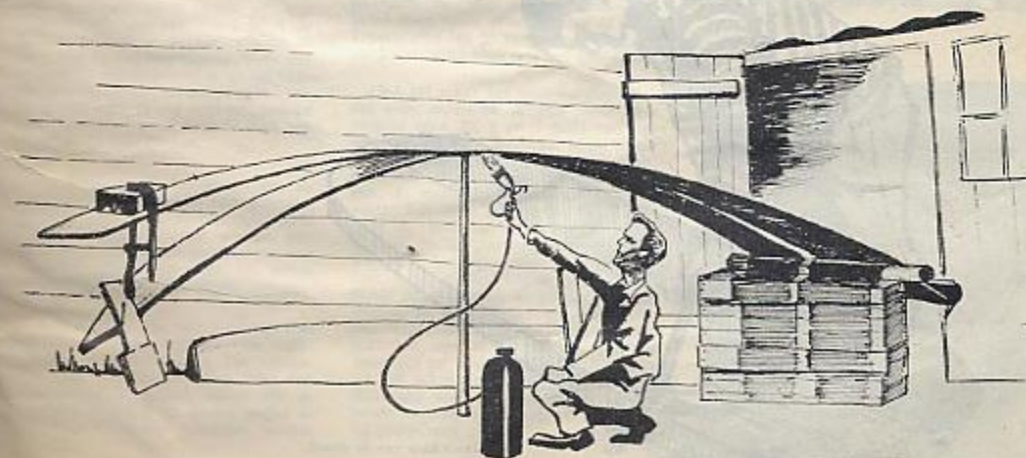
het schip zou reparatie erg moeilijk zijn. Hierin stond hij niet alleen, want mijn hulp (als hij me helpt ben ik meer zijn hulp) oordeelde net eender. Dere hulp van mij is een goede kennis, ook een scheepstimmerman eerste klas, maar uit een modernere school. Hij helpt me af en toe, speciaal bij de moeilijke zaken. Zodra ik het van hem geleerd heb doe ik het verder alleen, maar er duiken steeds nieuwe moeilijke constructies op, zodat hij me gemiddeld één avond per veertien dagen helpt.

Om nu even terug te komen op de vrijdagschend, toen de heer Kroese kwam kijken. Er was voor mij een zekere mijlpaal bereikt, want de huid was op de punten na (onderaan bij voor- en achtersterven) klaar en het voordek met het krophout (vooraan bij de sterven) zat erin. Als je dan van een oude vakman hoort, dat het een best schip is geworden waar je kindskinderen nog ple-

zier van zullen hebben, en er geen opmerkingen meer komen van „dit hoort eigenlijk zo“, dan heb je deugd van je werk. Een jaar geleden had hij er wat een hard hoofd in en daarin stond hij niet alleen. Zelf was ik er ook niet vrij van, maar als je zoiets begint, moet je het wel afmaken.

Dit jaar varen is er vast nog niet bij. Het mag dan gelden dat een houten schip niet zoveel binnenbetimmering behoeft als één van staal, er zal nog heel wat moeten gebeuren. Trouwens zover is het nog niet eens. Punten, berg-hout en de kajuit zijn eerst aan de beurt. Al te hard moet het ook niet gaan, want financieel komt dit schip ook bij stukjes en beetjes bij elkaar. Het is voor ons een beetje spaarvarken; wij zijn niet van die mensen, die eerst zoveel kunnen sparen en dan een mooi schip laten bouwen. Trouwens als we dat gedaan hadden dan was het niet meer dan

Het branden van de gangen.





*Twee avonden per week plus de zaterdagochtend is dr. Duursma bezig.*

is nagenoeg hetzelfde als de oorspronkelijke, vertelt hij. Alleen de spantenconstructie is anders en waar de boot open was, is nu de kajuit met erachter de kuip. Hij koos het knikspantmodel in plaats van de rondspantvorm, omdat de bouw daarvan goedkoper zou zijn zowel in hout als in staal. Hij heeft er nog over gedacht een stalen casco te laten maken. Niet zózeer de prijs, die niet veel zou schelen, als wel het roestige doodkistenaanzien van stalen schepen in aanbouw, waarvan bovendien de huid maar zelden mooi strookt, deed hem uiteindelijk voor eiken kiezen. De doorslag gaf de ontdekking van een machtig voorraadje hout, dat drie jaar lang had „gewaterd“ en vier jaar opgeslagen had gelegen op de werf Visser. En nu het casco van de *Beatrijs* zo goed als gereed is, is ook dat prachtige partijtje eikehout praktisch op.

De *Beatrijs* wordt de eerste boot van de Duursma's sinds ze in Den Helder wonen. In Amsterdam hadden ze een bulthuisjool en later, in Leeuwarden, een oude schouw. Maar in Den Helder begon je niet veel met een kleinere zeilboot. En omdat ze geen dertig tot veertig mille op tafel te leggen hadden, ging de heer Duursma met zijn hartstocht voor oude boten zelf aan de slag. Hij begon er ongeveer twee en een half jaar geleden mee in de kelder van het flatgebouw, waar hij toen nog in Nieuw Den Helder woonde. Het schuurtje betrok hij in november 1961. Als hij bezig is met de bouw, pakt hij behoorlijk aan. Maar al te hard moet het ook niet gaan, zegt hij, want financieel komt dit schip ook bij stukjes en beetjes bij elkaar. Het is voor ons een

beetje een spaarvarken. Hij schat de kosten, inclusief de motor, op ongeveer negenduizend gulden. Hiervoor had hij nooit een oude boot kunnen herstellen, maar wel een nieuwe BM kunnen krijgen. Hij deed dit echter niet. Want nu heeft hij straks een schip van negen meter lengte over de stevens en van een uitstekend, uitgewerkt eikehout. En een platbodem heeft zeer plezierige zeileigenschappen al is hij dan niet snel, is ruim en er kan een gezin in, vertelt hij nog.

Omdat de ene dienst de andere waard is, kreeg de naamgeefster haar zin wat betreft het voordek. Het moest royaal worden, eiste mevrouw Duursma, om er lekker op te kunnen liggen. En ze wilde een kromme gaffel en een lange wimpel. Ook deze verlangens willigt haar man met graagte in. De zoons zullen wel ruzie maken over de vraag wie er aan het roer mag zitten. Dr. Duursma zegt zelf geen kapiteinsneigingen te hebben. Geef hem maar de fok en laat hem maar via de zwaarden en de schoten alles trachten te halen uit zijn Vollenhovense schokker wat erin zit. Volgens de oude rot is het scheepsbouwwak Kroese wordt het een best schip. „Je kindskinderen zullen er nog plezier van hebben,“ voorspelde hij de heer Duursma.

Als de *Beatrijs* het volgend jaar in alle glorie dan uitvaart, komen we vast en zeker kijken, hebben we de familie Duursma gezegd. En dan zullen we hùn „vlaggeschip“ in kleuren vastleggen op de plaat om onze Beatrijszeressen te laten zien hoe schoon zo'n Vollenhovense schokker is en hoe koersvast ook die *Beatrijs* als een enige verschijning op Hollands wateren de wijde wereld inzelt.

In 1984 heb ik het schip verkocht, wat ons natuurlijk aan het hart ging.

Om mijn dochter een prettige herinnering na te laten heb ik vorig jaar een 1:10 model gemaakt van oud eiken hout dat vrij kwam bij het afbreken van een kerk in Monaco.





Egbert K. Duursma  
302 Av. du Sémaphore  
06190 Roquebrune/Cap Martin  
France  
Tel. 00-33-493789793  
E-mail:duursma@orange.fr