



links: De *Beatrijs* in betere tijden, nog mooi in de lak

boven: Pagina met het lijnenplan en constructieplan van een Vollenhovense schokker uit het boek *Schepen die verdwijnen van Sopers*

onder: De bestellijsten voor het benodigde eikenhout

Een andere omgang met varend erfgoed Schokker *Beatrijs* 'aangespoeld' op Schokland

Bezoekers aan Museum Schokland zullen verbaasd opkijken. Het lijkt wel of er onlangs een scheepje is aangespoeld, maar dat kan niet, want het laatste water werd in september 1942 uit de Noordoostpolder gepompt en vanaf dat moment was het eiland Schokland omringd door land. Wat is het verhaal achter deze Vollenhovense schokker die hier op het droge ligt? Door: **Wim de Bruijn**, met dank aan Peter Hamer

Peter Hamer woont in Veere en is heel actief in het Zeeuwse behoud van traditionele schepen. Hij mailde ons dat er al een aantal jaren op een boereinerf in Vrouwenpolder een scheepje lag te verkommeren, het ging om de Vollenhovense schokker *Beatrijs* (met SSRP-plaquette nr. 400). De schokker zou in april van dit jaar naar Schokland worden vervoerd om daar als 'een aangespoeld wrak' de laatste jaren te slijten.

Het verhaal begint echter al in 1961, als de dan 32-jarige Egbert Duursma, indertijd werkzaam op het laboratorium van het Nederlands Instituut voor Onderzoek ter Zee, in zijn vrije tijd een scheepsmodel heeft gebouwd van een Vollenhovense schokker, schaal 1:20. Hij gebruikte daarvoor een lijnenplan uit het boek *Schepen die verdwijnen* van P.J.V.M. Sopers. De Vollenhovense schokker was al honderd jaar ervoor opgemeten en in tekening gebracht. Het model bouwde hij grotendeels van zink om te zien of de romp afwikkelaar was, zodat het rondbranden van houten gangen niet te moeilijk zou verlopen. Duursma wilde namelijk dolgraag een schip bouwen om met zijn gezin, met toen nog drie jongens, te kunnen zeilen. Zijn vrouw stelde slechts een paar eisen: een ruim voordek om op

te kunnen zonnen, een gebogen gaffel en een lange wimpel in de mast.

Mooi hout

Voordat Egbert aan de slag ging bouwde hij eerst een schuur van 11 x 4 meter achter het laboratorium waar hij werkte, op de Buitenhaven in Den Helder. Binnen lag een zware horizontale hellingbalk waarop hij het schip kon bouwen. Bij scheepswerf "De Hoop" van de gebroeders Visser in Den Helder, lag nog een grote partij Frans eiken. De stammen hadden tijdens de oorlogsjaren liggen wateren. Daarna waren de stammen

Den Helder, 9 november 1961

Werk "De Hoop"
Mr. L. Visser
Den Helder.

Overzicht bestellingen t/m november 1961

1^o Bestelling: 17,4 meter breedte 3" dikte 1"
datum: 7 4,0 meter breedte 25 cm dikte 2"

2^o Bestelling: datum 3 februari 1961

toelevering	breedte	dikte	soort
78,75 meter	10 cm	1 1/2"	vlak
12,- meter	2"	2"	spantjes
7,- meter	3"	3"	dikke delapant
129,60 meter	3"	1"	spanten
10,40 meter	6"	1"	net groef en latten
1,80 meter	25 cm	1"	yang
2,80 meter	10 cm	6 cm	yang

3^o Bestelling: datum 20 juli 1961

toelevering	breedte	dikte	soort
29,- meter	27 1/2 cm	10 cm	voorsterven
1,50 meter	22 1/2 cm	10 cm	achtersterven
2,80 meter	10-20 cm	10 cm	soep (ene eind 10 cm andere 20 cm)

4^o Bestelling: datum ?

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

Indien niet genoemd op andere wijze om het hout af te zagen.

E. L. Duursma
Jan Faxhillweg 104
Den Helder



links: De samengestelde, gelijmde spanten staan opgesteld

rechts: Een van de weinig bekende zeelfoto's, genomen op de Oosterschelde met dochter Jorri aan het helmhout



De tewaterlating van de *Beatrijs* in Den Helder.

(Foto H. Hobbelink)

gezaagd en had het hout tot 1960 liggen drogen. Mooier hout kon je niet kopen. Het hierbij afgedrukte bestellijstje geeft duidelijk aan hoeveel hout er nodig was en in welke afmetingen. Het voordeel van de Vollenhovense schokker is dat het een knikspantvorm betreft en dat je de gangen er, nadat de samengestelde spanten waren opgesteld, na het krombranden omheen kon bevestigen en met koperen schroeven vastzetten. Egbert bouwde twee avonden per week en elke zaterdag aan zijn schip. In plaats van gegroeide spanten, stelde hij de spanten samen uit aan elkaar gelijmde delen. Hij gebruikte daarvoor Resorcinol lijm en waar nodig roodkoperen nagels en testte de verbindingen daarna uitvoerig op sterkte. Toen bleek dat zijn eerste spant voldoende sterk was, maakte hij alle spanten en stelde ze op het inmiddels gelegde vlak op.

Hulp van buitenaf

Hij kwam in contact met de heer J. Kroese, een oude werfbaas uit Vollenhove, die na zijn pensionering heel nauwkeurige modellen van botters en bollen bouwde. Het was een goed vakman die kon beoordelen of Duursma's constructies sterk genoeg waren. Duursma kreeg ook hulp van een kennis, die een eerste klas sloopstimmerman

was en op de Rijkswerf in Den Helder werkte. Deze man hielp hem bij moeilijke klussen. Nadat de spanten gesteld en vastgezet waren op het vlak, werden de gangen stuk voor stuk pas gemaakt en in de vorm gebrand met behulp van een zware gasbrander. De gangen werden, nadat ze heel mooi pasten, met messing schroeven vastgezet op de spanten. Duursma werkte zo secuur dat het droge hout, zonder breeuwnaad heel precies passend tegen elkaar werd vastgezet. Daarna volgde het berghout en het boeisel. Voor het dek werd, omdat teakhout te duur was, yanghout (ook wel Keroewing genoemd) gebruikt dat in de duurzaamheidsklasse 3 valt. Toen het schip te water werd gelaten bleken de naden blijvend waterdicht te zijn.

De zwaarden werden gemaakt van goed gedroogd drieduims eiken, dat door de werf werd gezaagd en gevlakt. De delen werden niet alleen aan elkaar gelijmd, maar ook voorzien van half duims blinde messing pennen. Daarna werden ze hol en bol gedisseld. Een karwei waar Duursma twee weekenden mee bezig was. Het maken van de mast bleek echter de zwaarste klus te worden

onder: Zo stond de *Beatrijs* tot voor kort op een erf in het Zeeuwse Vrouwenpolder

rechts: Duidelijk is de knikspantvorm te zien.

(Foto's Wim de Bruijn)

van het hele project. De bevriende sloopstimmerman had hem al een avond per week geholpen met het uitrijen van de delen en nu met het maken van de mast. Er werd een oude mast aangeschaft die eerst bij het Loodswezen dienst had gedaan en daarna op de viskotter HD 47 had gestaan. Er was aan de top rotting opgetreden vanwege spinthout dat was blijven zitten, maar de tien meter die voor de schokker nodig waren, kon er nog gemakkelijk uit. Voor de prijs hoefde hij het niet te laten, want de paal werd voor 30 gulden aangeschaft.

Duursma's vriend begon met het uitlijnen van de vorm. Daarna werd de nog veel te zware mast met een zware, scherpe bijl vierkant gekapt. Na wat oefenen lukte het Duursma ook om te kappen. Na het vierkant maken moest hij achtkantig worden. Dat ging weer met de bijl en met een dissel. Vervolgens werd de mast zestienkantig gehakt en tenslotte tweeëndertig kantig. Ze hadden bijlen, haalmessen en dissels geleend bij de oude werfbaas, de heer Kroese. Met een haalmes werd de mast vervolgens rond gemaakt en daarna volgde het schaven en rondschuren.





links: Er is niet veel meer over van het blanke lakwerk. Toch is het eikenhout niet verrot. (Foto Wim de Bruijn)

midden: Op deze foto staan de twee zonen en een kleinzoon van Duursma bij het schip in Vrouwenpolder, toen zat er nog wat lak op. (Foto Peter Hamer)

rechts: De schokker *Beatrijs* ligt nu 'aangespoeld' tegen het voormalige eiland Schokland



Uiteindelijk was de mast van prachtig Amerikaans grenen geschikt voor deze 9 meter lange schokker. Zijn maat had 24 uur staan hakken en Duursma zelf 40 uur! Als motor werd daarna een eencilinder Sabb diesel van 10 pk ingebouwd. In augustus 1963 stond de schokker, na een aantal keren te zijn gelakt, klaar om te water te worden gelaten. Dat was geen eenvoudige klus omdat de bouwloods tachtig meter van het water

lag. Eerst moest een voetbalveld worden gepasseerd. Vervolgens moest de schokker, iets op zijn kant door een hek waarvan de doorgang minder was dan de breedte van het schip; en toen waren ze eindelijk bij het water. Bij de doop kreeg de schokker de naam *Beatrijs*. Daarna moest de betimmering nog worden gemaakt, zodat in 1964 echt kon worden gezeild.

Ingezet verval

Aanvankelijk werd het tuig van een Friese tjocter gebruikt, dat dertig jaar ervoor nog op een schouw had gestaan. De fok kon dienstdoen als kleine fok, maar er moest wel een botterfok worden besteld. Maar, er kon worden gezeild! Toen de scheepskas het weer kon lijden werd bij Molenaar in Grouw een nieuw stel zeilen aangeschaft. Zolang Egbert Duursma in Den Helder werkte, konden ze op het wad zeilen en droogvallen. Na zijn overplaatsing naar Yerseke ging ook de schokker mee en werden de Zeeuwse wateren het vaargebied. Daar heeft het gezin er veel plezier aan beleefd. Het jacht zeilde goed, snel en hoog aan de wind. Duursma verkocht het in 1985 aan een stel dat de schokker prachtig vond, maar niet kon zeilen. Dat was nog tot daarna toe, maar door omstandigheden werd het jacht ook slecht onderhouden. Uiteindelijk kwam het schip terecht op het erf van Arco de Visser, naast zijn boerderij in Vrouwenpolder. Het schip heeft daar vele, vele jaren in weer en wind gestaan tot werkelijk alle lak er door de zon was afgebrand. Ook gangen begonnen los te laten. Er was nog één zwaard, het andere was verkocht als tafelblad. De mast stond aanvankelijk nog overeind dankzij het grote contragewicht.

hij alle informatie door aan Jan Eissens die alles in het Stamboek opnam. Peter stuurde mij foto's door van de situatie op het boerenerf. Kort daarna namen we een kijkje. Zon, weer en wind hadden hun vernietigende werk gedaan. Er moest - om er weer een vaarbaar scheepje van te maken - heel veel tijd en geld geïnvesteerd worden. En wie heeft dat er voor over, als je voor relatief weinig geld kunt kiezen uit een groot aanbod ronde en platbodemjachten?

Twee van Duursma's zonen, Tjerk en Onno maakten enkele jaren geleden nog foto's van het schip. Pier Piersma en Ivor van Klink werd gevraagd wat een opknappbeurt zou gaan kosten. Want echt verrot was het eikenhout niet, wel helemaal grijs geworden. Omdat er alleen messing was verwerkt, zaten er ook nergens zwarte plekken die zouden duiden op roestend ijzer. Ondanks veel inspanning van de inmiddels 87-jarige Egbert Duursma, had niemand interesse in het schip.

Uiteindelijk werd namens eigenaar Arco de Visser contact opgenomen met Henk Kloosterman, conservator van Museum Schokland. Die opperde het idee om de schokker tegen het voormalige eiland 'aan te laten spoelen', dan kon het daar nog jaren blijven liggen, zodat bezoekers konden zien wat voor soort vissersscheepjes vroeger bij Schokland hadden gelegen. En daar ligt de *Beatrijs* nu, aan de oostkant van het eiland. Je kunt in het scheepje kijken en zo het oorspronkelijke timmerwerk van Egbert Duursma bewonderen. Dit is een - onconventionele - manier om met erfgoed om te gaan; rustig afwachten tot er niets meer van over is.



Toekomst

Peter Hamer had al in 2016 contact gehad met Egbert Duursma die inmiddels in Zuid-Frankrijk woont en had alle gegevens over de bouw en het schip van hem ontvangen. Omdat de *Beatrijs* plaquette nummer 400 van de SSRP had, mailde

boven: Aankomst van het transport op Schokland

onder: Er moest heel zorgvuldig worden gemanoeuvreed om de schokker op zijn laatste ligplaats te krijgen

MUSEUM SCHOKLAND

Museum Schokland is een bezoek meer dan waard, zeker als u ook een tochtje over het hele voormalige eiland maakt, want dat is groter dan je denkt. Het museum ligt bij de karakteristieke houten zeewering en bij het kerkje (zie ook in de rubriek Scheepvaartmusea in deze Spiegel). De *Beatrijs* is niet te missen. Het hele jaar geopend van dinsdag t/m zondag van 11-17 uur. Kijk voor meer info ook op: www.museumschokland.nl