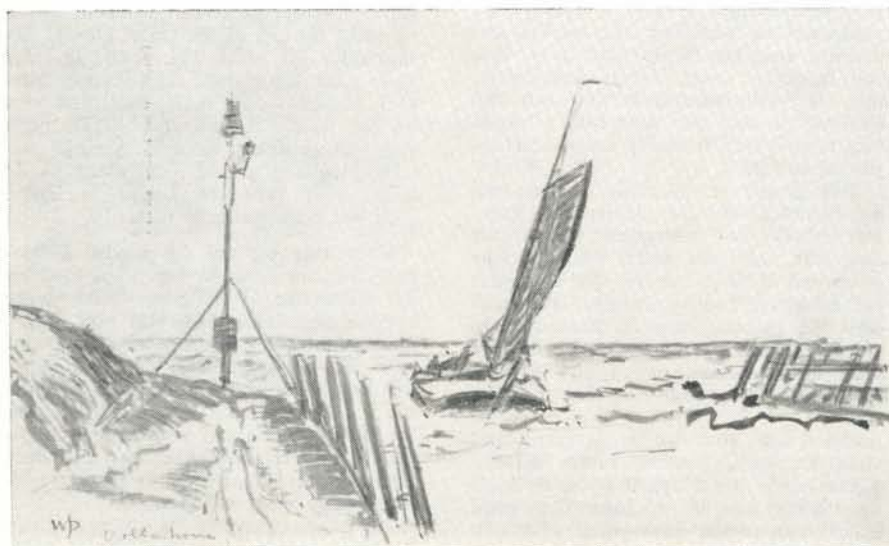


De RV 93 in Gorkum.

*Tekst en
illustraties
van
W. J. Dijk*

RV 93



ER zullen zeker lezers zijn, die erover peinen aan welk vissersschip deze onbekende, geheimzinnige lettertekens toebehoren. Maar als zij de kleine letters vóór op het boeisel van het schip hebben gezien, begrijpen ze dat het geen visserman is. Het zijn registratienummers van een schip, dat behoort aan de Rijks Vaartuigendienst en dat als boeknummer 93 heeft.

Het toeval heeft hier meegespeeld: het vorige jaar in een tijd van zeer ruw weer, las ik, dat het opleidingsschip van de Pontonniers lichte averij had opgelopen en men wees erop, dat dit het laatste zeilschip in Rijksdienst was en het schip als een historische bijzonderheid moest worden beschouwd. Ik had dit in mijn oor geknoopt en ging op een zondag in de nazomer van dat jaar met een paar familieleden naar Gor-

De ingang van de haven van Vollenhove toen de Noordoostpolder er nog niet was.

kum in de hoop, dat ik daar de 93 zou kunnen zien. Ik dacht daarvoor op een zondag meer kans te hebben dan in de week. Maar ik kende het schip nog niet. Aangezien in de Vluchthaven maar één hoge mast van een zeilschip te zien was, begreep ik, dat dit het gezochte schip moest zijn. Een lid van de Rijkspolitie te water, die in de Vluchthaven ook haar ligplaats heeft, gaf mij inlichtingen en verwees me naar de wacht, die geen bezwaar had, dat ik een tekening van het mooie witte schip maakte.

Omdat ik het schip van de wal af niet kon zien — er lagen andere schepen voor — moest ik een omweg maken om bij een hoge steiger te koinen, die de politiemans mij al had gewezen. Hier kreeg ik inderdaad een mooi gezicht op het schip. Ik begon haastig te tekenen, mijn familie had mij één uur gegeven, wat wel wat langer werd, ook omdat er een ander lid van de politie bijkwam, die mij kende als de tekenaar van de Res Nova, het schip van zijn schoonvader. Het werd een zeer gezellige middag, maar inlichtingen, die ik graag over de 93 wilde hebben, kreeg ik niet. Ik had gehoopt die bij Marine te kunnen krijgen, maar men verwees mij naar de Legervoorlichtingsdienst, waar mij bleek, dat de pontonniers inderdaad bij het Leger behoren. En zo kwam ik tenslotte bij de commandant van de vaar- en duikerschool in Gorkum, die na correspondentie mij vriendelijk uitnodigde mij op die en die dag en op dat en dat uur aan de Vluchthaven te Gorkum bij de adjudant te

vervoegen. Zo was ik ditmaal officieel in Gorkum, de eerste keer was het zo'n beetje op het kantje. Maar ik had tenminste op die zondag al een tekening gemaakt, al beviel die mijzelf maar matig, want al is het schepentekenen mij niet vreemd, dit was een zwaar examenstuk.

Al die zachte wijkende, gebogen lijnen, drie kwart van voren gezien, dit was een schip als een rond Fries jacht, geen lijn staat stil (of het moest de mast zijn). Een prachtschip en dan een ijzeren schip, zo oud al. Waar zou dit gebouwd zijn en wanneer? De schipper van de 93, Sergeant I J. H. Louwerse, ging met me mee per motorboot, samen met een paar jonge pontonniers, die voor de navigatie zorgden. Ik had nu een gids, die me over allerlei inlichtte. Ik kreeg nu gelegenheid mijn eerste tekening nog eens goed te controleren, ook aan boord van het schip en ik kon veel vragen. Maar de naam van de bouwmeester en de leeftijd van het schip bleken niet bekend te zijn. De schipper wist er raad op. Men hoorde dat de oude schipper van de 93 nog leefde (hij was zelf ook 93) en dat hij inwoner was van een verplegingshuis te Brielle. Mijn raadsman toog erheen en de oud-commandant was zijn aandoeining niet meester toen het geliefde schip ter sprake kwam. Hij wist nog wie de bouwmeesters waren en deze verstrekten het geboortebewijs: Gebouwd door J. en K. Smits Scheepswerven N.V. te Kinderdijk in 1908, naam Schokker. Het was het laatste van

een viertal gelijke schepen, dat omstreeks 1900 aan de Kinderdijk voor het Rijk werd gebouwd.

Op de blauwdruk, waarnaar men lang moest zoeken, stond: lengte 15,60 m, breedte 5,10 m, holte 2,15 m, bouwnummer 614. Het schip was getekend met grootzeil, stagfok en middenkluiver, een vletje achteraan; zo waren alle vier schepen. Aan weerskanten van de mast twee wanten, beide op het ogenblik met weeflijnen. Helaas moet ik de hoogte van de mast uit het hoofd citeren, namelijk 18 meter, maar daarvan ben ik niet helemaal zeker.

Men weet dat de meest opvallende bijzonderheid van deze schepen de zware rechte steven is, waartegen nog een loze steven of beerklamp zit. Tussen de twee is een schijf, waarover de ketting of de ankertrös loopt en waaraan een zware dreg zit, die opgehaald met de steel op de schijf rust, terwijl de bladen van de dreg aan de buitenkant van de steven zitten. Op de houten vissereschepen was de steven natuurlijk van hout, hier heeft men zwaar plaatijzer gebruikt. Aan bakboord zit tegen de steven de ring van de kluiverboom of kluihverboom, die op een bout, die door de schijf gaat, zit en met een zware schroef aan de andere kant vastgehouden wordt. Op de tekening kan men ook zien, dat onder die schroef een schijfje zit, dat wel de neuringring genoemd wordt, daarover loopt de neuringlijn,

De RV 93 dwars van Enkhuizen.





Boven: de schokker KP 24 in de haven van Kampen met aan weerskanten een bolletje.

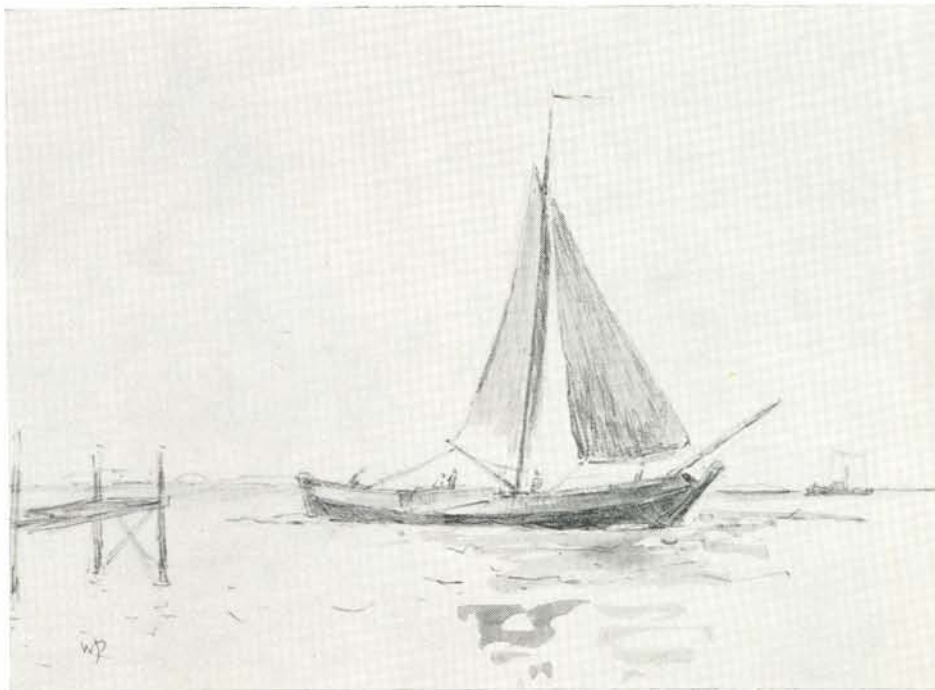
het touw, dat ook aan het anker bevestigd is, meestal aan een der bladen. Het touw dient om het anker te lichten of het in een andere positie te brengen als het anker onklaar is.

Ik heb me vroeger wel eens afgevraagd, waarvoor die zware hoge sterven toch diende, daar moest een bedoeling achter zitten. Die is er ook en wel deze. Bij de schepen van de Rijksbetonning werden ze ook gebruikt en deden ze ook dienst bij het lichten van de zware stukken steen, 1 meter in het vierkant, 0,50 cm dik, waarop de boeien verankerd liggen. Dikwijls lagen deze onder een dikke laag zand door ijsgang of zware stroom. Daar komt nog het gewicht van de ketting bij; men begrijpt dat voor het hieuwen een enorme kracht nodig was. Toen de motor te hulp kwam, ging het beter en toch was die ook nog niet altijd voldoende. Dan werd bij opkomend water de ketting vastgezet en nu was het buigen of barsten, want het kwam voor dat ketting en steen niet opkwamen en dan moest de ketting gekapt worden, anders dreigde het schip terzijde weg te scheren en water over te nemen.

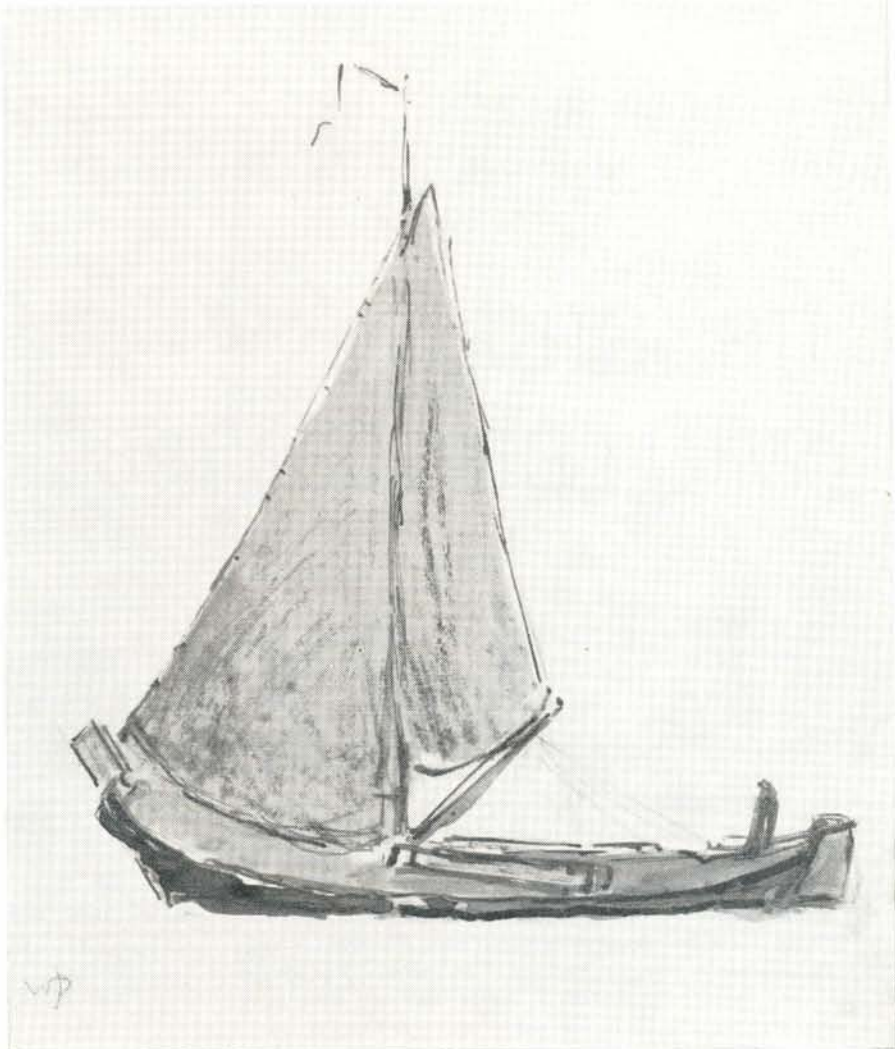
De R.V. 93 die zijn dagen nu het meest als oefenschip voor de jonge pontoniers slijt en voor recreatie, heeft nu een ankerkluis ter zijde van de sterven onder het berghout met een klapanker. Mooi vind ik dat niet, maar het zal wel beter zijn.

Toen ik aan boord kwam deed mij het solide en welverzorgde van een

Beneden: de schokker Margaretha bij Hoek van Holland.



Een schokker onder zeil.



Rijksvaartuig, van dek tot vleugel, goed. Deze laatste was een kort wimpeltje, want het schip werd opgeknapt, de eigenlijke vleugel is met het scheerhout 5 m lang. Het achterschip is overdekt als het „huisje” op een Urker botter, waarvoor (op de 93) de zware overloop van de zeilschoot met het helmhout er onderdoor. Ik dacht dat de meeste schippers liever een overloop op het dek hadden met een voetblok, maar misschien dat het jachtkarakter van het schip en een grote bemanning dit onnodig maken. De tien meter lange giek, het grootzeil meet 145 kwadraat meter, werd ondersteund door een snik. De brede boeisels, bij het want boven het berghout 1,30 m breed, geven aan het schip de indruk van grote zeevaardigheid. Het is een schip voor de zee en de grote zeearmen. Naast de steven staan op het boeisel de slemphouten, die daar een ronde afsluiting vormen, die aan de achterkant dicht is en die natuurlijk van ijzer zijn. Op de top eindigen ze in berekopen om touwen erop te beleggen.

Binnen waren de schilders bezig, en

wat een ruimte, alles zonder luxe; in de voorste kajuit, waarvan de opbouw zeer laag gehouden is, zodat hij maar weinig boven de zijden van het schip uitsteekt, zijn acht kooien, aan iedere wand twee onder- en twee bovenkooien. In de volgende ruimte, waar de mast staat, zijn nog vier kooien en onder de plecht nog twee.

De enorme grenen mast is op zichzelf een bezienswaardigheid. Vroeger waren er voor de torpedisten, maar deze naam wordt niet meer gebruikt, vier garnizoenen, namelijk in Den Helder, Hoek van Holland, Den Briel en Hellevoetsluis. Tegenwoordig spreekt men van het Corps der Genie en van de Pontonniers, het deel van het leger, dat de verdediging van ons land te water is toegewezen en nu is de Vluchthaven te Gorkum met zijn loodsen en ligplaatsen voor het varende materieel het dagelijks werkterrein, waar ook de „Vaar- en duikerschool” is gevestigd, met een eigen commandant en waar

onze R.V. 93 ligt. De kazernes zijn in de stad.

Ik voeg hier nog enige tekeningen bij, op schokkers betrekking hebbend en één van de R.V. 93 onder zeil (vrij naar een foto), een Vollenhoofse visser van omstreeks 1925 en de Margaretha van de heer Van Beuningen, die ik vroeger nog al eens zag varen, die bij de Padvinders in dienst is geweest en een jammerlijk einde vond in een opvaartje bij Warmond. Dat was een fors schip, geheel als jacht ingericht, nog groter dan de R.V. 93, maar niet met zo'n typisch schokkeruiterlijk. Ik hoop nog eens met een Kuilshokker terug te komen. Er zou nog heel wat van de R.V. 93 te vertellen zijn. Ik ben zelf min of meer verliefd op dit mooie schip, maar dat komt ook omdat het voor zover ik kan nagaan of hoor, de laatste prachtige vertegenwoordiger is in zijn soort. Ik geloof niet, dat er ooit weer zo'n type op onze wateren zal komen. Bovendien is het de vraag of er nog een scheepsbouwer te vinden zou zijn, die het aandurft er een te bouwen.