





Erfgoedtoppers
**Torpedisten
schokker KL26**

Een Torpedistenschokker, alleen al vanwege die benaming zou je er een willen hebben. Want zo'n krijgshaftige naam spreekt tot de verbeelding. Niet dat deze schokker nou bedoeld was om anderen te torpederen, dat niet. En het is eigenlijk ook geen echte schokker. Hoe zit dat precies?

Fotografie en tekst: Bertel Kolthof



vorige pagina's: Indrukwekkend, dat is zo'n Torpedistenschokker beslist te noemen. Het werkgebied lag dan ook in de zeegaten

links: Het kompas komt waarschijnlijk van een sloopschip en is geplaatst toen de KL 26 de chartervaart in ging. De ijk vermeldt 1965

midden: De zware zeezwaarden van bankirai worden bediend met hooiberggieren waarmee in het verleden de kap van een hooiberg omhoog werd getakeld. Die zijn nog te koop en een prima alternatief

onder: Een deel van de helmstok is nog origineel smeedwerk. De houten klos liet Hoeksma draaien



Karel Hoeksma's schip dateert al uit 1882 en behoorde de eerste 46 levensjaren tot de vloot van het Ministerie van Oorlog. Anders dan je zou verwachten was het in dienst bij de Landmacht - en niet bij de Marine - en was het onderdeel van het Korps der Torpedisten, met als kenmerk TD 3. Dit korps beschikte over vier ijzeren schokkers die op de werf van J. en K. Smit te Kinderdijk waren gebouwd. De ontwerptekeningen bevinden zich overigens nog in de

collectie van het Maritiem Museum Rotterdam. De schepen werden weliswaar schokkers genoemd, maar het onderwaterschip is wel degelijk afwijkend van, bijvoorbeeld, de Urker schokkers. Het is veel ronder, eigenlijk een rondbodem en veel spits in de boeg en ook het achterschip is meer geknepen.

Deze schokkers werden door het legerkorps in de toenmalige zeegaten als het Hollands Diep en de Brielse Maas ingezet om de, voor die tijd, zeer geavanceerde elektroshok torpedo's te leggen als verdediging tegen eventuele binnendringende vijandelijke schepen. De torpedo's konden vanaf de wal met een heel lang snoer elektrisch tot ontploffing worden gebracht.

De hoge en zware stevenbalk van de schokker werd gebruikt als kraan om de mijnen te kunnen lichten voor onderhoud. Door het terugvallende boeisel konden ze relatief makkelijk met een val aan boord gehesen worden. Met een bijboot kon de bemanning onder de lange boegspriet het gevaarlijke werk doen.

Ankerkuil visserij

In 1928, toen defensie er geen emplooi meer voor had, kwam de TD 3 in bezit van de familie Kanters in Moerdijk. Het schip maakte deel uit van een complete vissersvloot die de broers Ariaan en Gerrit Kanters bij elkaar sprokkelde; ze kochten vijf schepen van het Korps Torpedisten, waaronder de KL 26 en de KL 11 (de torpedistenschokker die later *Witte Olifant* zou gaan heten). Speciaal daarvoor hadden ze het visserijbedrijf A&G Kanters opgericht. Met de vijf schepen visten ze in de zeegaten en op de rivieren. Omdat hun schepen in Klundert lagen kreeg de TD 3 het visserijnummer KL 26. Het schip werd uitgerust met een ankerkuil vistuig, waarmee voor anker liggend in de stroming van de rivier gevist werd.

Ariaan, die de bijnaam "goedjar" droeg (Gerrit was het "achtkantje") trouwde met Adriana en samen kregen ze dertien kinderen. Zeven jongens en zes meiden; de jongens gingen stuk voor stuk in het visserijbedrijf werken.

De een was visjager en haalde de vangst op in het Vuile Gat, de ander was chauffeur en reed met de vangst naar Antwerpen om te verkopen. De vishandel ging over in andere handen en is tegenwoordig Komans Vishandel in Moerdijk. De KL 26 is tot ongeveer eind jaren zestig bij de familie Kanters in dienst geweest.

Chartervaart

Ergens in deze tijd heeft Ed Bosman het schip gevonden en gered van de sloop. Hij heeft het schip weer zeilend gemaakt. De mast had hij ook nog teruggevonden, maar die was zo slecht dat hij die opgestookt heeft toen hij aan boord woonde. Eenmaal onder zeil was de KL26 een van de eerste charterschepen op het IJsselmeer. De chartervloot bestond eind jaren zestig, begin jaren zeventig met name uit oude IJsselmeer bidders en tjalkjes. De torpedistenschokkers waren populair omdat het voor die tijd ruime charterschepen waren. De volgende eigenaar was J. Jansen, een huisarts uit Amsterdam, Hij heeft het schip in 1979 gekocht en op zeker moment verplaatst naar St. Malo om aldaar te gaan charteren, omdat het IJsselmeer hem te weinig uitdaging bood. Maar omdat het schip niet was ingevoerd en wel commerciële activiteiten ontplooid liet de Franse douane de schokker aan de ketting leggen. In goed overleg kon Jansen het schip loskrijgen om het over te brengen naar Jersey, om van daaruit met gasten te varen.

Rigoreus aangepakt

In 1985, middenin het charterseizoen, wordt de schokker nogmaals verkocht, ditmaal aan Marius van der Stoel. Hij neemt naast het schip, ook de zetschipper en de charterverplichtingen voor dat jaar bij de Kanaaleilanden over. In het najaar wil hij dan het schip

VERWARRING

Jarenlang circuleerde de naam *De Vries Lentsch* als ontwerper van de vier Torpedistenschokkers. Alleen al gezien de ontstaansgeschiedenis van deze minivloot is dat natuurlijk onwaarschijnlijk. Henk Dessens, die werkte bij het Maritiem Museum Rotterdam, zegt daarover dat de verwarring waarschijnlijk is ontstaan omdat Willem de Vries Lentsch op zeker moment de opdracht kreeg de torpedistenschokker *Witte Olifant* op te knappen. Hij tekende aan de hand van oude foto's een nieuw zeiltuig en stond zo te boek als 'ontwerper.' Bijzonder is overigens dat de zeilen door zeilmaker Hageman in de Grote Kerk van Dordrecht uitgelegd en gestikt werden nadat de kerkbanken waren verwijderd.



De KL 26 behoorde al vanaf de beginperiode van de chartervaart bij de bruine vloot, die toen nog voornamelijk bestond uit botters, tjalkjes en kleinere klippers. Ten opzichte van een botter had een Torpedistenschokker voordelen: die was ruimer, maar was wel behoorlijk ondertuigd, je kon er heel lang mee doorzeilen. Maar de chartervaart ontwikkelde zich verder en de KL 26 was nodig toe aan een renovatie. Olivier van Meer tekende een nieuw tuigplan met meer zeiloppervlak en Scheeps- en jachtontwerp Gaastmeer een interieur dat voorzag in hutten, sanitair en een prettig dagverblijf. Nu kunnen 10 gasten blijven slapen aan boord in vijf hutten, terwijl Hoeksma een eigen hut heeft. Oorspronkelijk stond er een houten kajuit op de KL 26. Hoewel de vier Torpedistenschokkers exact hetzelfde waren, was hun dekingeling wel verschillend. Zo heeft de MD 3 van Henk Hortensius uit Enkhuizen bijvoorbeeld een kleiner kuipje.



Karel Hoeksma: 'Met 3 m² per ton is de KL 26 behoorlijk ondertuigd. Maar hij loopt wel hoog aan de wind dankzij de zeezwaarden en een kielbalk.' Ook fijn: het toch al zware schip van 50 ton heeft een hoge verschansing dat zorgt voor veiligheid in zeeegang

eweer naar Nederland laten varen. Het wordt een barre tocht. Tijdens een westerstorm kruist de zetschipper twee dagen en nachten heen en weer tussen Vlissingen en Den Helder voordat hij het verantwoord vindt om bij Hoek van Holland naar binnen te gaan. Marius van der Stoel heeft daarna altijd met het schip gecharterd, maar in de zomer ging hij er zelf mee op vakantie. De reizen gingen naar de Wadden, de Oostzee en naar Engeland. Maar de Nederlandse chartervloot veranderde drastisch en doorliep een stevige schaalvergroting. Schepen werden steeds groter en vooral luxer en de boekingen voor de KL26 liepen terug. Hoog tijd om het schip rigoureus aan te pakken. In overleg met, en op advies van, Caspar Mooijman van toentertijd Zeilvaart Enkhuizen besloot Van der Stoel om de KL26 volledig te renoveren. Het schip ging naar Usquert en werd daar helemaal leeggehaald. Naar een ontwerp van Olivier van Meer werd het huidige luxe


interieur met zes hutten en twee natte cellen ingetimmerd. Ook is toen alle techniek vernieuwd. De DAF diesel werd vervangen door een nieuwer exemplaar, er kwam een aggregaat in en centrale verwarming.

Marius zelf bouwde in zijn machinefabriek, zoals hij zegt, 'de beste mastlier die er is' compleet met oliebad en plaatste meer lieren zodat hij met zijn gezin kon blijven varen. Olivier van Meer ontwierp ook een tuigplan waar de huidige eigenaar Karel Hoeksma nog steeds heel blij mee is. Tijdens de fotosessie demonstreert hij dat hij het helmhout best los kan laten, het schip is prima in balans, zeker als je de kluiver erbij hijst. Van der Stoel voer nog jaren met zijn schip, zowel in de verhuur, maar ook in gebruik als familieschip waarmee bijvoorbeeld vaak de kerst op Terschelling werd gevierd.

Oude luister

Karel Hoeksma is de vijfde eigenaar. Hij zeilde eerst in een "plastic" Catalina 28 en wilde wel eens wat anders. In de haven van Enkhuizen lag de KL 26 al een tijd stil en Hoeksma liep er al een jaar omheen te draaien voor hij het in 2009 aandurfde. In de eerste jaren zat het hem

niet mee. 'Alles wat kon bewegen ging kapot.' Naast zijn doordeweekse baan en het varen met gasten in de weekenden waren de avonden gevuld met opknappen en repareren. Zo kon hij van de opbrengst van het charteren - en omdat hij toen nog zoveel mogelijk alles zelf deed - de KL 26 langzaam weer in oude luister herstellen.

Nog steeds pakt hij stukje bij beetje delen van het schip aan, maar voor de grote klussen worden nu specialisten ingehuurd. Tot op de dag van vandaag vaart hij met gasten met dit bijna 140 jaar oude varende erfgoed. Er is ruimte voor twaalf gasten (tien als ze blijven overnachten) naast de schipper en zijn maat. Zelf gaat hij er ook wel mee op pad, het liefst naar het wad en, hoe toevallig, ook om kerst te vieren op Terschelling. 

TORPEDISTENSCHOKKER KL 26

Lengte	17,48 meter
Breedte	5,60 meter
Diepgang	1,45 meter
Waterverplaatsing	50 ton
Bouwmateriaal	Ijzer
Bouwjaar	1882