

Lemsteraak Schokland, bijnaam 't Verken



Tekst: Jan Brilleman en Jan van Wijlen

In 1995 kwam het voormalige eiland Schokland op de werelderfgoedlijst van de UNESCO te staan. Dit was het eerste Nederlandse monument op de lijst van de 'Organisatie van de Verenigde Naties voor onderwijs, wetenschappen en cultuur'. Dit geeft wel aan hoe uniek dit voormalige eiland in de Noordoostpolder is. Niet minder

uniek is het schip dat tot het allerlaatst de verbinding heeft verzorgd tussen het eiland en het vaste land: de Lemsteraak Schokland. Het schip is nog steeds in de vaart en is een bekende verschijning op het IJsselmeer en het Wad. Onlangs is zij nog volledig gerestaureerd, dus voorlopig zal ze ook wel een bekende verschijning blijven.

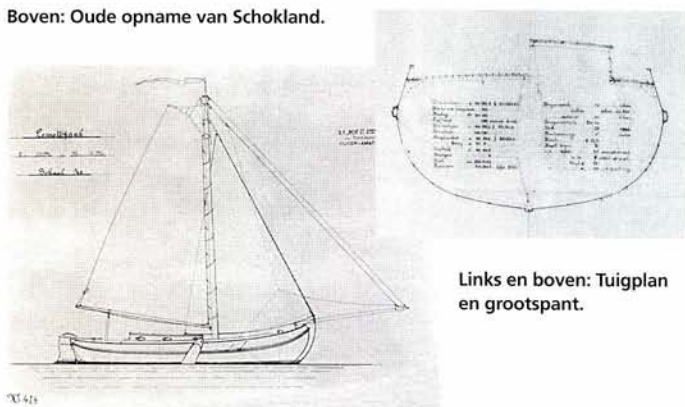


Boven: Oude opname van Schokland.

In de Middeleeuwen was Schokland nog geen eiland, maar maakte het deel uit van het vaste land. Door turfwinning en stormen ontstond de Zuiderzee en ontstond het eiland. Doordat de bodem van Schokland uit een slappe veenachtige substantie bestond, kalfde er door de jaren heen steeds meer af en werd het kleiner en kleiner. De bewoners werden voortdurend geplaagd door honger en overstromingen. In 1859 werd daarom besloten het eiland te ont-ruimen; het werd prijsgegeven aan de zee. Schokland was echter een mooie golfbreker voor Overijssel en de 'vuurbaak' was nog altijd een strategische wegwijzer voor de scheepvaart op de Zuiderzee. Door schippers en vissers werd tijdens zwaar weer vaak de luwte van het eiland opgezocht. Uiteindelijk werd Schokland dan toch behouden. Na de ontruiming bleven er nog enkele mensen op Schokland wonen. Deze waren allen in dienst van de staat, als lichtwachter of als kantonnier. Zo was er zelfs nog een PTT-kantoor. De echtgenoten van deze arbeiders verdienden nog wat bij door twee winkeltjes te runnen: een op Emmeloord en een op de Middelbuurt.

VERVOER VAN EN NAAR SCHOKLAND

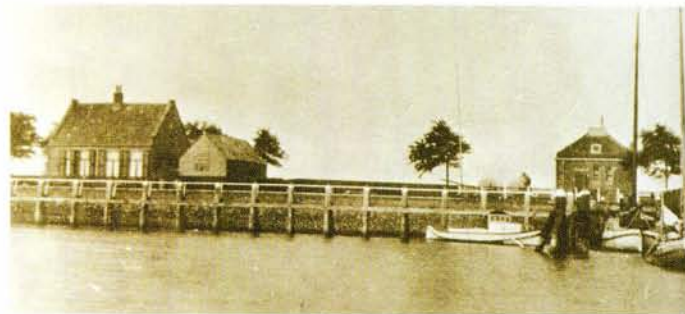
Om de mensen op het eiland van voedsel te voorzien, werd er een verbinding onderhouden door een botter. Toen deze na vele jaren trouwe dienst aan vervanging toe was, werd door Rijkswaterstaat aan J.P.G. Thiebout de opdracht gegund een ijzeren aak met hulpmotor te ontwerpen, met een lengte van 13,50 m en 3,95 m breed. Thiebout was een man die met het tekenen van ronde en platbodemschepen een goede naam had verworven. Hij permitteerde zich daarbij soms vrijheden, omdat naar zijn mening zelfs aan een tot in perfectie uitgegroeid scheepstype nog wel verbeteringen aangebracht konden worden. Jaren en jaren achtereen hadden de vroegere scheepsbouwers wijzigingen aangebracht. Hierdoor gaven zij aan de door hen gebouwde schepen een eigen signatuur. Het ene schip werd daardoor mooier en zeilde beter dan het andere van hetzelfde type. Thiebout veroorloofde het zich een ontwerp van een Lemsteraak te maken dat enigszins van het gangbare model afweek. Iedereen op Schokland had zich op het nieuwe schip verheugd. Een Lemsteraak is zelfs bij stormweer niet klein te krijgen en door de ingebouwde hulpmotor zouden de langdurige tochten bij windstilte tot het verleden behoren. Het schip werd uiteindelijk gebouwd door Gerard de Vries Lentsch Jr. te Nieuwendam (Amsterdam-Noord) en ging in 1919 te water. Achter op het boeisel stond 'Rijkswaterstaat' en het nummer R.W. 416.



Links en boven: Tuigplan en grootspan.

'T VERKEN

Groot was de teleurstelling op Schokland toen het nieuwe schip de haven binnenvoer. De spanning rond het nieuwe schip was in één keer gebroken. Binnenskamers barstte de kritiek los: de mast was te lang, de ronde boldertjes en de ankerlier te hoog, zodat de fok bij het door de wind gaan aan de lier bleef hangen, en het helmhout kon niet helemaal buitenboord worden gehouden. Het schip had bovendien een kajuit. Niemand durfde echter openlijk kritiek te uiten. Gait de Bok, die schipper op de aak zou worden, had het schip van alle kanten bekeken. Toen de opzichter van Rijkswaterstaat aan hem vroeg wat hij van het schip vond, kon hij het niet langer voor zich houden. "Een Verken" was zijn antwoord. Daarmee had de aak, zij het niet officieel, toch een naam gekregen. Een 'Iseren Varcken' was een oud scheepstype uit Overijssel. Het zou een tjalk-achtig schip geweest zijn, maar dan voor en achter scherper. Of Gait het schip meer op een Iseren Varcken vond lijken dan op een Lemsteraak of het gewoon een lelijk schip vond? Wie zal het zeggen?



De Schokland in de haven van Emmeloord.



Onderweg tussen Kampen en Schokland. J. Spit (links) en Schuurman (rechts) hebben de post gehaald.

BRAND

In 1927 werd de hulpmotor Gait de Bok fataal. Op een windstille dag kreeg hij er problemen mee. Bij zijn pogingen dit te verhelpen, vloog de motor in brand. Hij werd met derdegraads brandwonden van boord gehaald en heeft zijn functie moeten neerleggen. Na het ongeluk heeft 't Verken een half jaar werkeloos in Kampen gelegen. De autoriteiten meenden dat de aak wel gemist kon worden. De wekelijkse boodschappen moesten maar telefonisch in Kampen besteld worden en een bootje van Rijkswaterstaat zou de proviand wel naar Schokland brengen. De protesten die dit ocriep, leidde uiteindelijk tot de wederkomst van de Lemsteraak in de haven van Schokland. Maar, zonder schipper. Gelukkig konden zowel de kantonnier van de Middelbuurt als die van Emmeloord goed met het schip overweg. Vanaf die tijd bemanden zij dus samen het schip.

PERIODE NA SCHOKLAND

Op 17 april 1941 verliet de laatste familie het eiland, vlak voordat Schokland geen eiland meer zou zijn. Tegen die tijd waren de dijken voor de Noordoostpolder praktisch gereed. Tot dat allerlaatste moment is het schip met het eiland Schokland verbonden geweest. In die periode schijnt het schip nog eens te zijn verhuurd aan de 'Evangelisatiecommissie voor den Noordoostpolder'. Nadat het eiland verdwenen was, is het schip aan een zwerftocht begonnen. Alleen zij weet waar ze allemaal is geweest en wat ze heeft meegemaakt. Het zou zijn aangekocht door de NZH (Noord en Zuid Hollandsche vervoersmaatschappij). In de zomer zorgde het voor de verbinding Amsterdam-Marken. Het vertrek in Amsterdam was dan vanaf het Noord Hollands Koffiehuis nabij het Centraal Station.

JACHT

Begin jaren zeventig dook de Lemsteraak weer op. Zij was toen in het bezit van dhr. F.J. ten Berge uit Heemstede. Het schip werd in deze periode door Stofberg te Leimuiden tot jacht verbouwd. Van 1992 tot 1995 was Eduard de Boer uit Makkum de eigenaar en het schip kwam toen in de verhuur terecht. Met enige regelmaat werd het door een stel vrienden gehuurd. Deze vrienden waren zo aan de Lemsteraak verknocht geraakt, dat ze besloten het schip gezamenlijk te kopen toen het in 1995 te koop kwam. Om het betaalbaar te houden, bleef het schip wel in de verhuur. Ze richtten Vof De Schokland op. Sindsdien is er een aardige vaste club huurders.



De Schokland, voor de restauratie.



De Schokland, na de restauratie op het wad..



Noordpolderzijl is een lange, bij eb droogvallende geul.



Er wordt druk gewerkt aan het achterdek.



Juriaan Dekker kijkt naar de vorderingen van het slopen van de gangboorden.



Boven: Het gerestaureerde casco staat in de primer. Onder: Het onderwatersysteem wordt aangebracht.



Er is een geheel stalen dek en een nieuwe mastkoker aangebracht.

RESTAURATIE

Na jaren van 'pappen en nathouden' kwam men uiteindelijk toch tot de conclusie dat er iets meer moest gebeuren. Het 38 mm gebreeuwde teak dek en de gangboorden lekten. Dit had achter de betimmering zijn sporen nagelaten. Het werd ook steeds duurder om alle ongezonde dingen aan het oog te onttrekken. Zoals bij elke restauratie begon men voorzichtig met het idee om het interieur eruit te halen, het dek eraf, hier en daar een slecht stuk vervangen, nieuw dek erop, interieur erin en varen. Juriaan Beker,

de werfbaas die het schip al jaren in onderhoud had, zei toen direct al: "Dat wordt een casco-restauratie." In dat stadium wilde natuurlijk niemand dat geloven. Gewoon een winter flink doorwerken en dan vaart ze in het voorjaar weer, was de gedachte. Iedereen die ervaring heeft met restaureren weet dat het zo niet werkt en weet ook dat iedereen daar zelf achter moet komen. Misschien is dat maar goed ook.

SLOOP

Eind 2001 zijn de eigenaren gezamenlijk begonnen met het slopen van het interieur. Alles werd genummerd opgeslagen. Ze schrokken zich rot van hetgeen zich achter de betimmering had voltrokken. Hele bloemkolen aan roest hadden zich daar gevormd. Ook bij cruciale punten, zoals bij de zwaardophanging. En daar hadden ze nog gewoon mee rondgevaren. Nadat het schip was gestraald, bleek het niet tegen te vallen. Alleen de plaatsen waar de lekkage voor een constante watertoevoer had gezorgd, hadden extra aandacht nodig.

WEDEROPBOUW

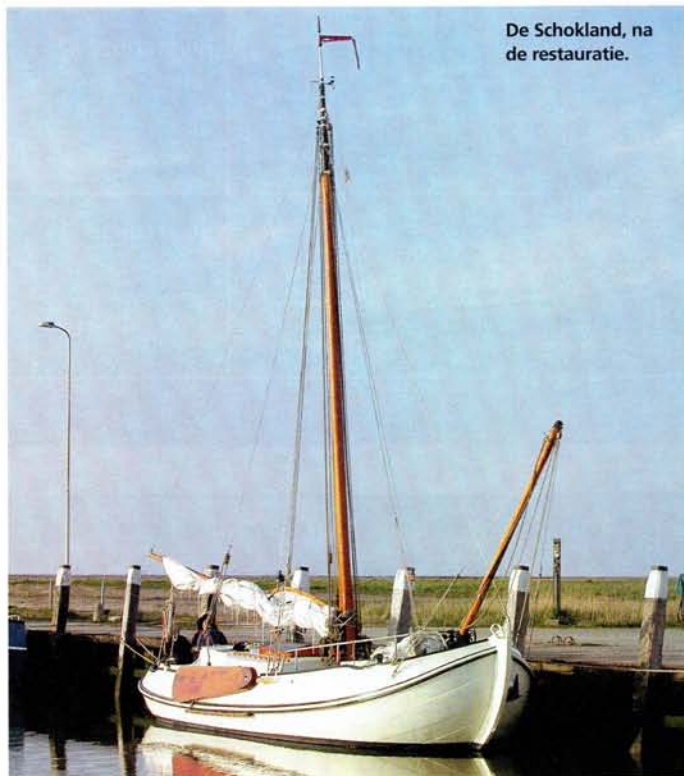
Begin 2002 is Juriaan Beker begonnen met het ijzerwerk. Nieuwe stukken werden erin gelast, niet erop, dat vond hij maar niets. Ook werden de klinknagels zoveel mogelijk in takt gelaten. Helaas was het teak wat van het dek kwam te ver verrot om te kunnen hergebruiken. De houtdraadbouten waarmee het vastzat waren zo ver weggerot dat je buiten op het dek aan de verkleurde plekje kon zien waar de schroeven zaten. Er werd gekozen voor een stalen dek, hoewel de wens blijft er ooit weer een teak dek op te leggen. De mastkoker is volledig vervangen. Op het voordek is op de plaats waar het grote dekluk zat een kleine opbouw gekomen. Dit geeft in het vooronder minder kopstootmogelijkheden. Twee van de vier eigenaren bezorgt dit een beter humeur aan boord. De kuip is ook veranderd. Oorspronkelijk liepen de gangboorden recht door naar achter, zodat het kuipje eigenlijk maar heel smal was. Later is dat veranderd: de gangboorden verdwenen helemaal en de kuip kreeg de volledige breedte van het schip. Nu is er gekozen voor een tusenoplossing: vanaf de kajuit gaat er een smaller gangboord door naar achter. De kuip is nu toch nog lekker ruim en het gangboord loopt mooi door. Het stuurwiel is verdwenen. Sturen gaat weer gewoon met de helmstok, net als vroeger. Het vraagt iets meer van de trim, maar dat is een kwestie van wennen.

INTERIEUR

November 2002 was het ijzerwerk klaar en kon het schip worden gestraald en geschilderd. Begin 2003 is men begonnen het interieur weer in te bouwen. Een jaar eerder was men nog zo optimistisch om er dan gelijk een heel nieuw interieur in te laten zetten, maar naarmate de restauratie vorderde, werd duidelijk dat dat financieel niet haalbaar was. Het oude interieur is dan ook zo veel mogelijk weer teruggeplaatst. De keuken is wel vernieuwd en het vooronder is aangepast. De helft van de eigenaren is nogal lang en ze waren het erg beu om zich elke avond op te vouwen in de kabouterkooitjes. Er zijn nu 2 kooien van 2,20 m in gekomen. Verder is het allemaal eenvoudig gehouden, geen douche, warm water, tv, of radio. Het is ook wat dat betreft nog steeds een echt ouderwets zeilschip gebleven.

TE WATER

April 2003 dreef de Schokland weer. Half mei kon de eerste zeiltocht gemaakt worden. Meteen zijn ze naar hun lievelingsstek gevaren: Noordpolderzijl. Volgens de trotse eigenaren bevalt het sturen met de helmstok uitstekend: "Je hebt meer gevoel met het schip. Het vaart nu ook een flink stuk scherper aan de wind."



De Schokland, na de restauratie.

Ondanks dat de kosten, zoals bij elke restauratie, de begroting flink hebben overschreden, hebben de eigenaren geen spijt van de operatie en vinden ze het nog steeds heerlijk om gezamenlijk over de wadden te zwerven.

ERKENNING

Thiebout wist wat hij deed toen hij de Lemsteraak wat aanpaste. Dit werd hem niet door iedereen in dank afgenomen. Dhr. K. Veenstra was, net als Thiebout, een vooruitstrevend man. In de jaren twintig hadden ze al een Donkere Kamer aan boord van hun klipper *Alida*. Van de grote hoeveelheid glasnegatieven, die daar aan boord zijn ontwikkeld, zijn er nog aardig wat overgebleven. Toen Veenstra rond 1930 een opduwer liet bouwen, gebruikte hij de lijnen van de Lemsteraak *Schokland*. Dat schip voer immers bij alle weersomstandigheden. De standaard opduwers uit die tijd waren zo zeewaardig als een broodtrommeltje. Met de klipper waren ze nogal eens te vinden op het Wad en de Zeeuwse wateren, zodat er van de zeewaardigheid nogal wat verlangd werd. Van boven was het scheepje helemaal afsluitbaar, alleen voor de uitlaat en de luchtinlaat waren nog openingen. Het scheepje werd gebouwd bij Van Zutphen in Vreeswijk. Zo blijft de *Schokland* geschied schrijven.

BRONNEN

Omzwervingen langs de oude Zuiderzee en Zwervend langs het IJsselmeer, door W. Kuiper
Schokland, de historie van een weerbarstig eiland, door dr. A. J. Geurts
Het verloren land, een herinneringswerk aan Schokland, manuscript door P. Terpstra
Schepen die verdwijnen, door P.J.V.M. Sopers
Nederlandsche Jachten, Binnenschepen, Vissersvaartuigen, door G.C.E. Crone
Waterkampioen

Ons Element

Mondeling/foto's: Bruno Klappe van de Schokkervereniging, Hans Terpstra en de huidige eigenaren van de Lemsteraak *Schokland*

Bouwtekeningen: Maritiem Museum Rotterdam - met dank aan dhr. K. van Putten (conservator scheepsbouwkundige tekeningen)