

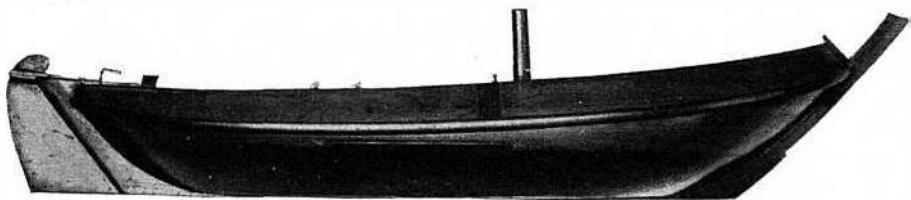
## SCHOKKERS.

### I. Inleiding.

Het stoere, betrouwbare vissersschip, bekend onder de naam Schokker, was eens een overbekende verschijning op de Zuiderzee. Schokkers waren „gebruiksvoorwerpen“ in het visserijbedrijf. De visser stak er zijn geld in en vertrouwde zijn leven en dat van zijn knechts aan het schip toe. Daarom eiste hij naast handelbaarheid, waakzaamheid en duurzaamheid ook een grote mate van zeewaardigheid. De schokker „had“ dit allemaal.

Duizenden zijn er geweest: de kleine schokkertjes van de Oostwal, in het bijzonder van Vollenhove, de gewone Zuiderzeeschokker van wat groter formaat en de nog grotere Noordzeeschokker, vaak met doorlopende dekken. Op zeer oude prenten en schilderijen ziet men het type al afgebeeld. Het is zeer merkwaardig dat deze duizenden schepen slechts met moeite aan de vergetelheid kunnen worden ontrukt, terwijl over een enkel schip soms een heel boek werd geschreven.

Er is nog één echte schokker over. Het is de UK 110, deel uitmakend van de vloot van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. Het schip werd gebouwd op de werf van Fledderus te Kuinre, in het jaar 1883. Het werd geleverd naar Urk, waar D. Kaptein de eerste eigenaar was. Men viste op de Zuiderzee met de wonderkuil op haring en ansjovis. In 1950 werd het schip gekocht door C. de Wijn te Oudeschild (Texel) en door hem gerestaureerd. Bij deze restauratie werd het achterschip vernieuwd, waarna het schip aan het Zuiderzeemuseum werd overgedaan. In 1955 werd het onder leiding van de



Halfmodel van een schokker; 2e helft 19e eeuw.  
Eigendom Ned. Hist. Scheepvaartmuseum, Amsterdam. Foto idem.

bekwame scheepsdeskundige M. de Jonge vrijwel geheel opnieuw betengeld, d.w.z. de slechte naden werden opengehakt en ingevoegd met op maat gestoken eikehouten latten of „tengels”. Dit was de beste manier om het schip drijvende te houden, zonder in al te hoge kosten te vervallen.

De Vollenhover schuit of „bons”, die tot het museumbezit heeft behoord, werd, eveneens in 1883, te Kampen gebouwd, en wij kunnen veilig aannemen, dat dergelijke schepen ook op her werfje te Vollenhove op stapel werden gezet. Dit temeer, omdat deze „schuiten” juist zo werden gebouwd, dat zij de ondiepe haven van Vollenhove konden gebruiken. Te Elburg en ook wel elders werden deze schuiten „bons” genoemd. De bons van het Zuiderzeemuseum moest in 1958 helaas worden gesloopt.

De voornaamste kenmerken van beide schepen zijn: schuine stevenbalk met klamp, smal bodenvlak, breed uitgezet neerboord, boeisel boven het berghout, dat met een benedenwaartse ronding tegen de voorsteven verloopt (te vergelijken met beretanden), bun met trog. Op het oog lijkt bij onze schokker de ruimte tussen de gebogen „beretanden” aan de voorsteven opgevuld; dit is echter een dikke plank, waarop de pal voor het erachter gemonteerde ankerspil is geplaatst.

Afmetingen van de schokker : 15,52 x 5,19 x 2,56 m.

Afmetingen van de bons : 11,82 x 3,32 x 1,55 m.

## II. *Bronnen en beschrijvingen.*

Volgens Van Dale (uitgave 1950) is een schokker een klein vissersvaartuig, oorspronkelijk van het eiland Schokland, met een oplopend, vooruitstekend voorschip met balkvormige steven, een achterover hellende mast, een gaffelzeil en een stagfok.

Dit is niet zo'n slechte definitie, al zou er bij kunnen staan, dat de schepen van eikehout werden gebouwd, en dat niet onomstotelijk vaststaat, dat zij oorspronkelijk van het eiland Schokland komen. Zeker is, dat dit type, met zijn varianten, vooral aan de Oostwal van de Zuiderzee voorkwam, en dat ook de vloot van her voormalige eiland Schokland vele schokkers reide. Deze werden zo'n goede honderd jaar geleden meestal met de naam „schuit” of „visschuit” aangeduid. Het is zelfs eigenlijk niet bewezen, dat de naam schokker is afgeleid van Schokland (hoewel het waarschijnlijk is). Men kan b.v. ook denken aan het oud-nederlandse woord „scholken” voor op

en neer gaan op een onstuimige zee. Een goede „scholker” zou dus een schip kunnen zijn, dat de opeenvolgende golfbewegingen op een prettige of fraaie manier „opvangt”. Het is een bekend feit onder de vissers dat de schokker dit inderdaad doet (of deed, moet ik eigenlijk zeggen); op een rondgebouwd schip als b.v. een botter heeft men veel meer last van buiswater dan op een schokker. „Scholker” laat zich dan gemakkelijk verbasteren tot „schokker”, met een taalkundig eigenlijk juist regenovergeselde betekenis. Waar Van Dale het heeft over een „vooruitstekend” voorschip zal hij bedoelen, dat het voorschip veel overhang heeft in verband met de vrij sterke helling van de zware stevenbalk.

Wij hebben ook ons licht trachten op te steken in het Zeemanswoordeboek van Mr. J. van Lennep, dat van 1856 dateert. Van Lennep vermeldt het woord „schokker” in het geheel niet. Ja toch! Als men zo inconsequent is, om bij „botter” te kijken, dan staat daar:

„Botter, z.n.m. - Een vaartuig met één mast en aan zijn ronden, Botten (met hoofdletter) boeg, zijn naam ontleenende; doch van achteren als een schokker gebouwd”. Hier komt het woord schokker dus pas te voorschijn en het is ongetwijfeld een fout geweest, dit woord niet in de eigenlijke woordenlijst op te nemen. Maar ja - Van Lennep kan niet meer ter verantwoording worden geroepen.

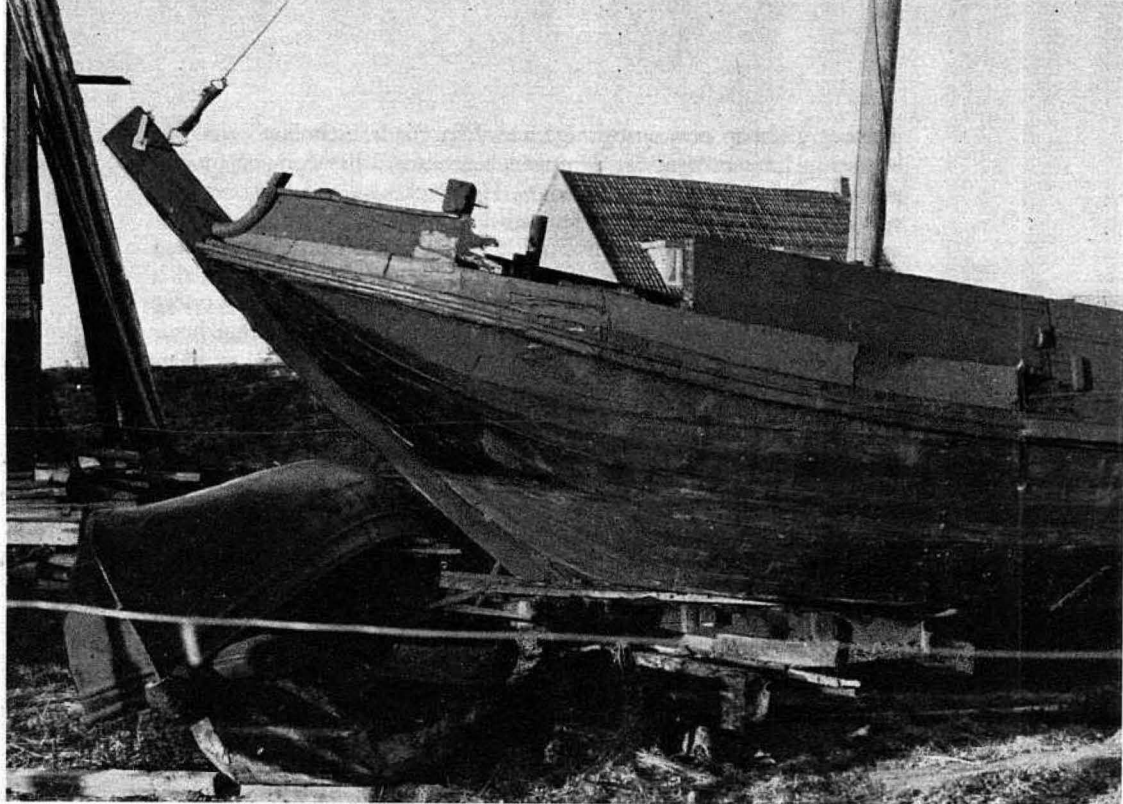
G. C. E. Crone geeft in zijn „Nederlandsche jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900”, verschenen in 1926, als voornaamste karakteristiek van de schokker de zware voorsteven en het invallende boord.

Hij voegt er aan toe: „Het schip is platbodem, heeft een bun en is van ongeveer gelijke inrichting als de botter”. Er wordt een foto gereproduceerd van een model van de „Vollenhovensche schokker” VN 166, aanwezig in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam.

In het bekende „Schepen die voorbijgaan” (1927), een verzameling afbeeldingen en beschrijvingen van schepen die de Nederlandse binnenwateren bevaren, uitgegeven door de ANWB en bewerkt door H. C. A. van Kampen en H. Kersken Hzn., vinden wij ten aanzien van de schokker een aantal nader gepreciseerde kenmerken, zoals die roen bijkbaar vrij algemeen werden aanvaard.

Wij citeren:

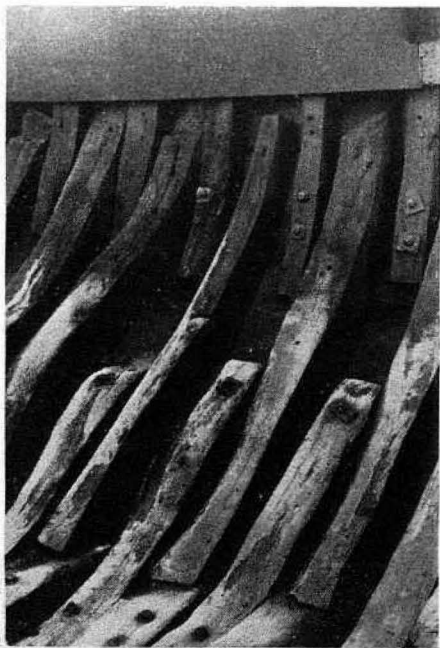
„De schokker moet beschouwd worden als het oudste type van Zuiderzee-visschersvaartuig. Het oefent ook wel op de Noordzee de



Schokker UK. 110,  
eigendom van het Zuiderzeemuseum,  
op de helling te Broekerhaven.

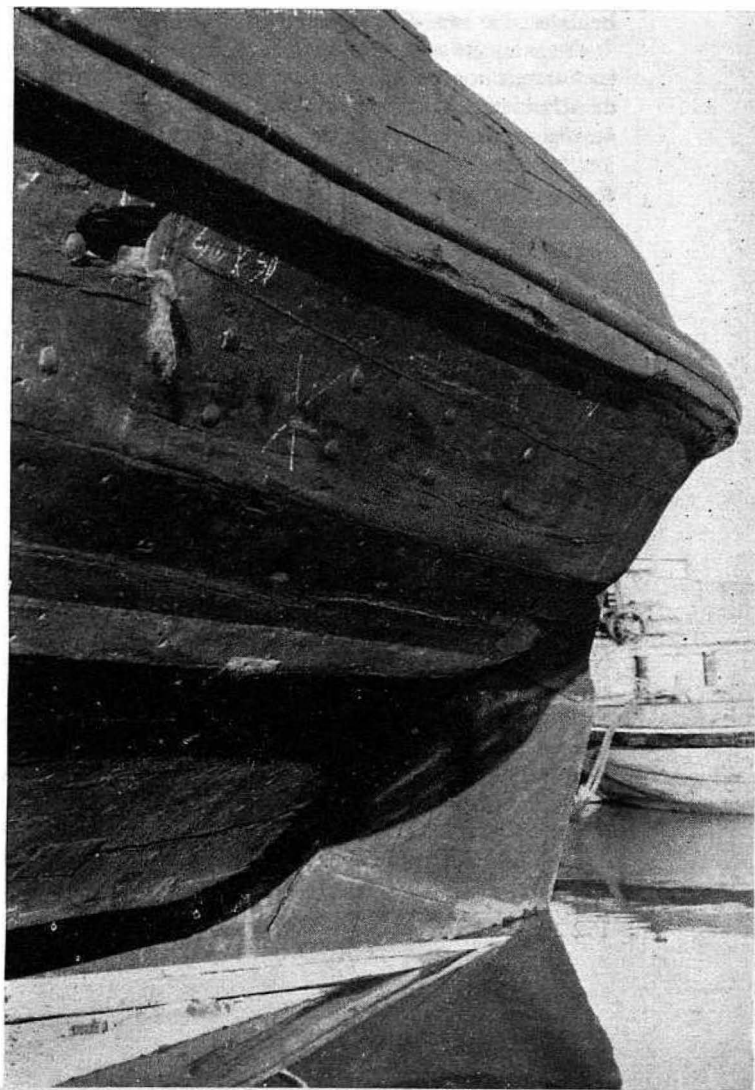
Foto's Z.Z.M.

Voorsteven.



Zware inhouten van  
Schokker UK. 110.

Achterschip  
(bakboord).



visscherij uit. Ook de schokker staat op het lijstje van de Hollandsche schepen, die zullen verdwijnen. De droogmaking der Zuiderzee zal wellicht dit proces nog wat verhaasten Oorspronkelijk is de schokker, zoals de naam aangeeft, van Schokland afkomstig; de tegenwoordige exemplaren hooren meest op Urk thuis. Sommige hebben een respectabelen ouderdom. Zij hebben een plat vlak van geringe breedte en worden geroemd als goede, „waakzame” schepen. De voorsteven is recht als bij de hoogaars, doch zwaarder, en minder overhangend. Er naast is een smallere valsche voorsteven aangebracht, en tusschen beide wordt een dreg gevaren.”

De aangegeven uiterlijke kenmerken zijn niet volledig, maar juist en kunnen nog heden ten dage geverifieerd worden. De stelling, dat de schokker het oudste type is, wordt niet nader roegelicht, en de opvatting, dat de naam van Schokland is afgeleid, wordt blijkbaar als iets vanzelfsprekends gevoeld. Toch zal het zaak zijn, op deze punten zo mogelijk wat dieper in te gaan, omdat ons inzicht niet zo zeer op intuïtie dient te berusten, dan wel op de feiten.

Inderdaad heeft de droogmaking der Zuiderzee veel schokkers doen verdwijnen. Er bestaat thans, zoals gezegd, nog maar één exemplaar.

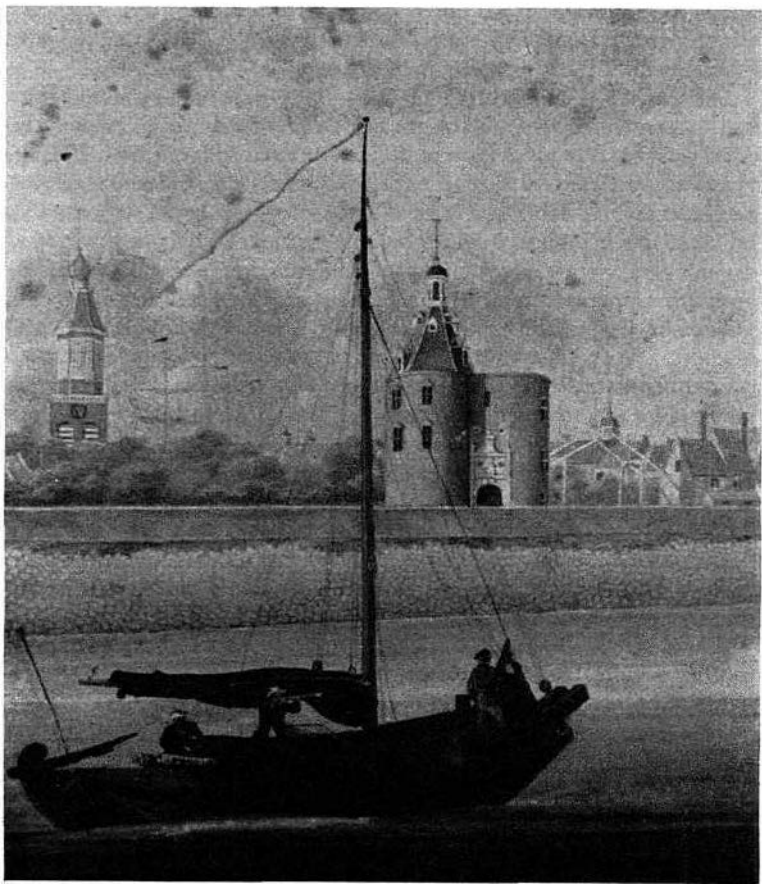
P. J. V. M. Sopers geeft in zijn bekende „Schepen die verdwijnen” (plm. 1942) een beschrijving van een Vollenhovense schokker, een klein type, dat hij ziet als een ontwikkelingsphase naar het uiteindelijke grote schokkertype. Deze kleine schokkers werden ook wel Vollenhovense „schuiten” of bonzen genoemd. Sopers ziet als uitgangspunt de typisch Overijsselsche platbodemrechtstevens van de binnenwateren. Om zee te kunnen bouwen moesten deze zwaarder uitgevoerd. Als aanknopingspunt geeft hij het lancervormige vlak. Hij schrijft aan het slot van zijn beschouwing: „Dit vlak behield men. Om de benodigde breedte te krijgen werd het neerhoord sterk uitgezet, waardoor men een dwarsdoorsnede kreeg, die eenig is in den Nederlandschen scheepsbouw. De puntige einden van mijn exemplaar zijn ook karakteristiek. Het zegel van Stavoren van 1415 zou als staving voor deze veronderstelling kunnen dienen; de rechte, vallende stevens doen nog het meest aan de schokker denken, als men het schip vergelijkt met de rot voor korren tijd nog besraande exemplaren. Het platboomde schip is hier altijd inheemsch geweest, getuige sommige oude vondsten. Ook de geschiedenis maakt er al gewag van, dat tijdens Alfred, den grooten koning van Engeland (849-901),

onderscheid gemaakt werd tusschen het Friesche en het Deensche schip. Als schepengroep heeft het type zich m.i. het beste in Overijssel en Zuid-Drente weten te handhaven".

Her probleem dat Sopers hier stelt, nl. de historische ontwikkeling van het schokkertype, is belangrijk; zijn conclusie is interessant, doch naar onze mening op verschillende punten aanvechtbaar. Belangwekkend is zeker, dat hij het vroegvijftiende eeuwse stadszegel van Staveren er bij haalt en op onmiskenbare overeenkomsten wijst. Als hij zegt, dat het platboomde schip hier altijd inheems is geweest, is dat m.i. van weinig betekenis. De boomstamkano's zijn ook inheems geweest, evenals de rondgebouwde schepen. Men moet wel degelijk stellen: in die periode en in dat gebied. Nu was dat voor Sopers heel moeilijk; voor ons is het gemakkelijker, omdat het onderzoek zich voornamelijk uitstrekt over een gebied, dat onlangs is drooggelegd, nl. de Noordoostpolder.

En inderdaad heeft men hier voor het merendeel „schokkerachtige" of „punterachtige" schepen in de bodem gevonden. Men kan wel veilig stellen, dat her type in dit gebied gedurende de laatste vier eeuwen gebruikelijk was. Als Sopers zegt, dat ten tijde van Koning Alfred onderscheid wordt gemaakt tusschen het Friesche en het Deensche schip, zal daarbij moeten worden vermeld in welk opzicht. Hij suggereert hierbij dat het platbodemschip typisch Fries zou zijn. Wij wagen het, dit te betwijfelen, daar in Friesland juist altijd veel rond is gebouwd, en de typische platbodempuntertjes in heel Noord-Duitsland voorkwamen. Men zie hiervoor „Deutsche Bauern- und Fischerboote", door Walter Mitzka (Heidelberg 1933). Dit is vnl. het oude gebied Niedersachsen, en ook bij ons worden Overijssel en Zuid-Drente tot het saksische woongebied gerekend. Als wij het type dus naar de grote bevolkingsgroepen zouden moeten herleiden, dan zouden wij juist zeggen: saksisch.

Wat zegt het handboek der zeevisserij? Daarvoor moeten wij naar Duitsland: „Handbuch der Seefischerei Nordeuropas"; Band VII: „Die Seefischerei der westeuropäischen Länder"; Heft 2: „Die Niederländische Seefischerei". Dit laatste „Heft" werd geschreven door Dr. J. J. Tesch en J. de Veen (Stuttgart, 1933). Zij zeggen o.m. (vrije vertaling uit het Duits): „Met welke vaarruigen de vissers van de Zuidkust vroeger (bedoeld wordt in de 16e en 17e eeuw) visten, is niet meer vast te stellen. Het zullen echter in overeenstemming met de plaatselijke omstandigheden zeker platbodemschepen zonder kiel,



Plezierschokker buiten de haven van Enkhuizen. Deel van een aquarel door G. J. Vis. Datering omstreeks 1875.

maar van zwaarden voorzien, zijn geweest. Het type was zeer waarschijnlijk de „schuit”, die op ondiep water in gebruik was en een grote stabiliteit bezat. De vissers van Ovetijssel bezaten een schip, dat wij later onder de naam „schokker” terugvinden, en welke naam

waarschijnlijk van het toen nog bewoonde eiland Schokland valt af te leiden. Het type werd ook „Vollenhover schuit“ genaamd. De Gelderlanders noemden hun overnaads gebouwd vaarttuig later „pluut“ of „pluit“, waaruit de „bons“ is ontstaan.

Hierbij zouden wij het volgende willen opmerken:

- 1) Terecht wordt de veronderstelde naamsafleiding van het woord schokker als een waarschijnlijkheid, niet als een zekerheid, gezien.
- 2) Is de pluut wel typisch Gelders, of is het een oude russenphase, die in Gelderland langer gehandhaafd bleef dan elders?
- 3) Wat is het verschil tussen een „Vollenhover schuit“ of schokker en een „bons“? Hebben zij wel een verschillende afkomst?

E. van Konijnenburg („Der Schiffbau seit seiner Entstehung“, p. 110) geeft nog een belangrijk kenmerk van de schokker, dat, behalve a.h.w. terloops bij Crone, nog niet ter sprake kwam. Hij zegt: „Oberhalb der Berghölzer springt der Rump stark zurück“. En inderdaad, het sterke invallen der boorden boven het berghout is zeker opvallend te noemen. Verder geeft hij o.m. nog op, dat de lengte van zijn schip 26,1 m. bedraagt en de breedte 4,48 m. Vroeger (wanneer?) bouwde men ook overnaadse schokkers; tegenwoordig zijn ze glad, zegt hij.

Als vergelijkingsobjecten haalt hij de haringschuit aan, alsmede de puntet. „De haringschuit kan als een grote punter of als een kleine schokker met minder hoog boord worden beschouwd“. Het is derhalve niet verwonderlijk, dat Van Konijnenburg deze drie typen tot dezelfde „familie“ rekent.

### III. *Onjuistheden in de literatuur.*

In het voorgaande hoofdstuk is reeds enige malen gebleken, dat bepaalde passages in de „schokker-literatuur“ voor regenspraak vatbaar zijn. Dit verschijnsel is ernstiger, dan het zich aanvankelijk liet aanzien. Wat zegt Van Konijnenburg bv. van de Vollenhover schuiten, bonzen en pluten?

Het eerste type vermeldt hij in het geheel niet; wellicht mogen wij aannemen dat hij dit type ziet als een verkleinde uitgave van de schokker. Het vreemde is echter dat Van K. de bons en de pluut wel noemt, en wel onder het hoofd „De botter“. Daar staat nl.: „Ausser der Form des Kubboots finder man diesen Typ (nl. de botter) als Vollendammer Kwacken, Bonse und Plüte, sowie in Maassluis als „Platje van Maassluis“.



Dit is, naar het ons voorkomt, volkomen onjuist. Toevalligerwijze ontbreken in het boek van Van Konijnenburg zowel een afbeelding van de bons als van de pluur; waren deze aanwezig, dan zou men bemerken, dat dit scherpe rechtstevens zijn, in tegenstelling tot de ronde, volgebouwde kromstevens als botter, kubboot, kwak en platje! Dat uit een en ander verwarring kan ontstaan is duidelijk.

Merkwaardig is ook, dat de befaamde schepenkenner G. C. E. Crone zich op dit terrein evenmin thuisvoelt! Op bladzijde 171 van zijn „Onze schepen in de Gouden Eeuw” (1943; tweede druk) deelt hij mede: „In 1857 waren op Urk 125 à 130 schuiten die men bonzen noemde (bon = bun), blijkbaar een plaatselijk botternodel”. Crone kende de bons als type dus in het geheel niet! Bovendien is zijn naamsafleiding aanvechtbaar. Op Urk spreekt men nl. helemaal niet van bun, nog minder van „bon”, maar van „reum”; dat men oudtijds van „bon” gesproken zou hebben, komt mij onwaarschijnlijk voor. Bovendien zou het vreemd zijn om, uitgaande van „bon”, er de naam van een schip van te maken door er de letter s aan toe te voegen. Iers dergelijks moet toch ook enige zin hebben!

Men zou, en misschien met meer recht, kunnen stellen, dat het woord bons afgeleid zou kunnen zijn van het latijnse „pons” = planckenbrug, loopplan, e.d., hoewel dit toch niet te bewijzen valt.

Nog minder geloven wij de, stellig uitgesproken, maar onbewezen, bewering van Ernst Perrich (in de gids van het Heimarmuseum te Leer, 1953), dat het woord „Emspünte” (eemspunter) van de Romeinen afstamt. Want, zegt hij, „Pünte leitet sich aus dem lateinischen Wort „pons ab”.

„Pünte” of punter zullen genoemd zijn naar het puntige karakter van voor en achterstevens; ik geloof niet dat wij daaraan behoeven te twifelen. De overgang van „pons” naar „bons” ligt meer voor de hand, is eigenlijk nauwelijks een overgang te noemen, maar is niettemin volsrekt onbewijsbaar.

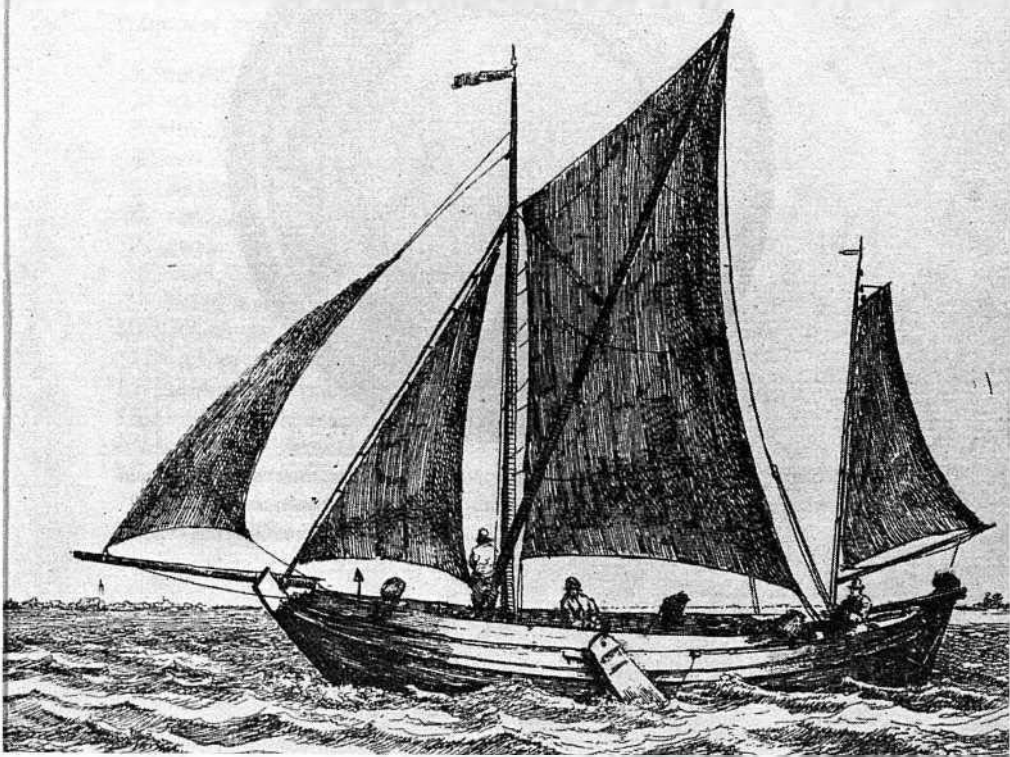
Van Konijnenburg verwijt de zeventiende eeuwse auteurs Witsen en Van IJk, dat zij in hun werken de schokkers niet noemen (bladz. 103 van Band I van het eerdergenoemde werk). „Ofschoon”, zegt hij, „zij in die tijd bestonden, want er zijn rekeningen van op de draagbaren van de gereformeerde kerk van Workum uit plm. 1600”. In Band II van hetzelfde boek geeft hij een aantal foto's van de beschilderde zijkanten van deze schippers-gildebaren, waarop men enige

schokkerachtige typen kan ontwaren. Hij „bewijst” op deze wijze, dat de schokker al een heel oud type is, dat reeds plm. 1600 voorkwam. Sopers, in zijn „Schepen die verdwijnen”, spreekt van „de” lijkbaar van Workum, anno 1600, waarop een schokker zou voorkomen.

De draagbaren (lijkbaren), waarom het hier gaat, bevatten geschilderde voorstellingen en bijbelteksten. De manier van schilderen is echter negentiende-eeuws, en het voor de bijbelteksten gebruikte lettertype is vrijwel modern.

Bij een onderzoek ter plaatse bleek mij, dat de baren zich niet in de gereformeerde, doch in de Ned. Hervormde kerk bevinden. Ik vond een schippersbaar uit 1805, waarop dit jaartal duidelijk was aangegeven, een grootschippersbaar uit 1806 en een kinderbaar uit 1806, beide eveneens met jaartalvermelding. Op deze gilde-draagbaren komen inderdaad kleine, schokkerachtige vaatuigen voor, maar niet eens

Schokker met sprietzeil en druilmast; gravure door C. Groenewegen uit 1791.



zo bijzonder overtuigend. Weliswaar worden op deze baren ook zeventiende-eeuwse schepen afgebeeld, doch dit was een gewoonre, die men na 1700 nog heel lang heeft behouden, eigenlijk tot op de huidige dag roe. Men mag zich daardoor niet laten misleiden. Dit is ook onnodig, daar de jaartallen een duidelijke taal spreken en de toegepaste manier van schilderen bepaald niet zeventiende-eeuws aandoet. De overige aanwezige baren zijn toevallig allemaal wat ouder; de oudste, die van de edelsmeden, dateert van 1756.

Er blijft dus geen schaduw van bewijs over. Dat er vóór 1800 schokkers bestonden, wisten we al, b.v. van een prent van Groenewegen uit een serie van 1791. Deze serie, geletterd F, heet „Verscheide soorten Hollandse vaartuigen”, 6de Catera, en de schokker, die voorkomt als nummer F 8, heeft hier een sprietzeil en een druilmastje. (Sopers is ook hier weer niet helemaal juist als hij zegt dat de prent van 1789 dateert.)



Makkumer bord van 1861, afkomstig van Moddergat, met afbeelding van Schokker met druilmast. Eigendom Fries Scheepvaartmuseum te Sneek.

Foto Obbema, Sneek.

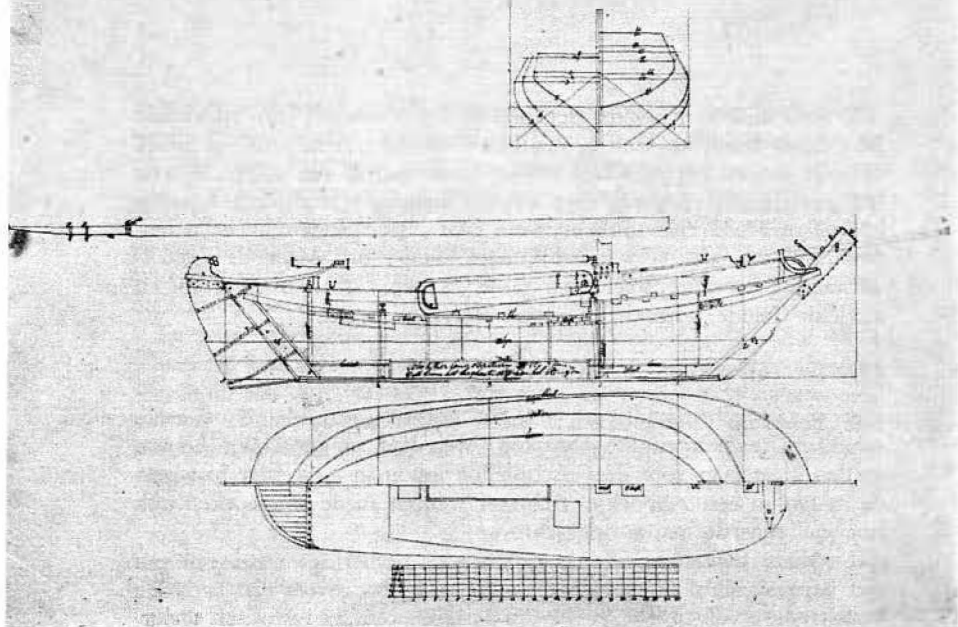
Eenzelfde soort schokker ziet men op het fraaie, uit 1861 daterende Makkumer bord, dat zich in het Friese Scheepvaartmuseum te Sneek bevindt. Alleen het sprietzeil is hier veranderd in een gaffelzeil; een iers modernere versie zou men kunnen zeggen. Het afgebeelde schip hoorde in Moddergat thuis en werd daar „aak” genoemd; een tegevoordige aak ziet er natuurlijk heel anders uit. Maar de spraakverwarring op scheepstechnisch gebied is (was) nu eenmaal groot en dit leidt (leidde) uiteraard wel eens tot vergissingen.

#### IV. De voornaamste kenmerken.

Het was ongebruikelijk om bij het bouwen van kleine of grote schokkers tekeningen te gebruiken. Men had in de schuur houten mallen klaarstaan voor de verschillende inhouten en verder had men de maten in een zakboekje. Achteraf werden in de werfboeken ook nog wel eens de maten opgeschreven.

De thans bestaande tekeningen zijn dus opmetingstekeningen van een bepaald schip of ontwerptekeningen, die ongeveer een bepaalde bouwtraditie volgen. De laatste categorie is voor het historisch onderzoek uiteraard zonder enige waarde. Wanneer men de voornaamste karakteristieke trekken in het oog wil houden komt men tot de volgende opstelling:

1. rechte, vallende steven, rechthoekig in doorsnede
2. schijnstevan mer ankerrol (snoes) en dreg; kluiwerboomring
3. invallende boorden boven het berghout
4. met een benedenwaarrse ronding verlopande beretanden
5. rechte vallende achterstevan
6. terugkomende rug van het roer
7. zwaar berghout, grootste omtrek van het schip
8. smal, lancetvormig bodenvlak
9. breed uitstaande neerboorden („geerden”)
10. geheel glad gebouwd (vroeger ook overnaads)
11. veel zware spanten, oplangers en leggers
12. achterschip vaak gepiekt gebouwd
13. bun, bestaande uit deken en trog
14. oplopend voordek
15. achterover heilende streekmast
16. gaffelzeil, stagfok, kluiwer, (broodwinner)
17. smalle zwaarden.



Tekening van schokker; eerste helft 19e eeuw. Eigendom van Ned. Hist. Scheepvaartmuseum, Amsterdam. Foto idem.

Over de rechte, vallende *stev*en is nog iets meer te zeggen. De schijnstev

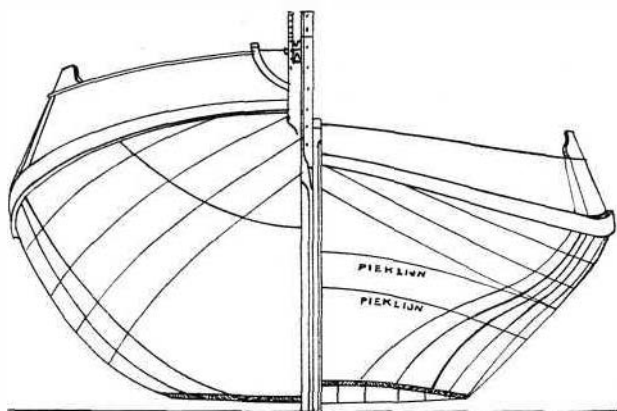
of klamp, met de ankerrol of -schijf, bevindt zich meestal aan stuurboord; de klui-verboomring aan bakboord. De smeedijzeren ring komt samen in een bout, die door beide stevens steekt en dus tevens de as vormt van de ankerschijf.

Crone schrijft in zijn „Nederlandsche jachten, binnenschepen enz.” over het model van de VN 166, een „schokker van Vollenhove”, dat de aan dit model voorkomende „breed uitlopende steven eene bijzonderheid der Vollenhovensche schokkers zou kunnen zijn.”

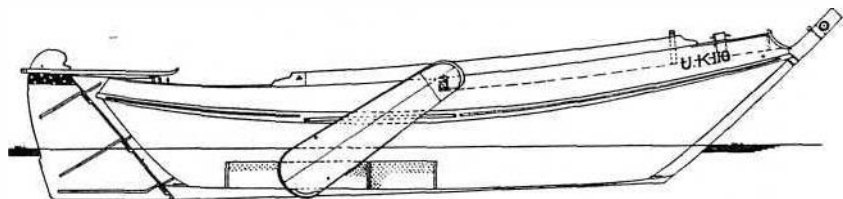
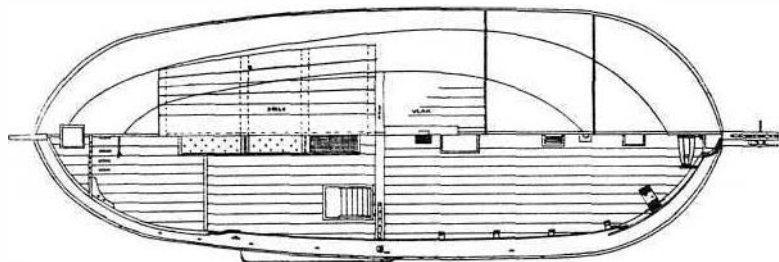
Bedoeld wordt een steven, die aan het boveinde zowel dikker als breder wordt, zodat een soort vierkante knots ontstaat.

Sopers heeft echter een dergelijk scheepje heel precies opgemeten en vond dit kenmerk niet (bladz. 106 van zijn „Schepen die verdwijnen”). Het merkwaardige is, dat er ook een model bestaat van een Noordzeeschokker (met doorlopende dekken), dat eveneens zo'n knotsvormige steven vertoont. Het bevindt zich eveneens in het Scheepvaartmuseum te Rotterdam. Beide modellen dateren van

VOORAANZICHT



ACHTERAAZICHT



● pmetingstekeningen van de schokker UK. 110, eigendom van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen. De lengte van dit schip bedraagt 15.52 m. Tekeningen van M. de Jonge.

plm. 1830, zodat men zou kunnen overwegen, of deze bijzonderheid niet meer een tijdsverschijnsel was dan een „geografisch” verschijnsel. Bij de latere schokkers wordt deze extra-zware stevenkop niet meer opgemerkt.

Een tweede onderdeel dat onze bijzondere aandacht verdient is het roer. Bij de grote schokkers komt de rug van het roer „terug”, d.w.z. de achterzijde van het roer helt naar binnen, tot bijna evenwijdig met de achtersteven. Het bovenblad van het roer is hierdoor minder breed dan men zou verwachten. Bij de kleinere, Vollenhovense schokker (lengte 10 à 11m.) loopt de rug van het roer altijd vrijwel recht naar beneden, maakt dus een hoek van 90° met de waterspiegel. Dit is ongetwijfeld een interessant verschil.

In de derde plaats de „piek”. Bij vele insiders bestond de mening, dat de grote schokkers altijd gepiekt zouden zijn geweest en de kleinere niet.

Deze stelling is echter niet houdbaar gebleken. Inderdaad is de grote schokker van het Zuiderzeemuseum vrij sterk gepiekt, te beginnen bij het achterschor van de bun tot aan de achtersteven. Vele modellen van grote schokkers blijken echter duidelijk niet gepiekt te zijn gebouwd. Zo zijn de modellen van de Noordzeeschokkers van het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen en van het Maritiem Museum te Rotterdam, beide kenbaar aan de doorlopende dekken, duidelijk niet gepiekt. Modellen van de kleinere schokker zijn ook vaak niet gepiekt, doch het staat wel vast dat de schokkertjes van b.v. Van Aller te Hasselt alle wel gepiekt waren. Dit schrijft b.v. Sopers en ik heb dit ook elders kunnen constateren, zoals in het volgende hoofdstuk zal blijken.

De schokkers hebben niet alleen dienst gedaan als vissersschuiten, hoewel dat uiteraard hun voornaamste bestemming was. Zij zijn n.l. ook in gebruik geweest als reddingschokkers bij het reddingwezen op de Noordzee. Het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam heeft een fraai model van een zgn. *reddingschokker*. In de negentiende eeuw werden n.l. enkele schokkers gebruikt bij het reddingwezen op de Nederlandse kust. Het schip, waarnaar het model is gemaakt, werd in 1872 gebouwd op de werf „Rotterdams Welvaren” te Rotterdam. Het was ongeveer 18 m. lang.

Schokkers zijn ook in gebruik geweest bij het *loodswezen* en bij de zgn. *torpedodienst* van de marine. Het onderhavige schip was in 1916 nog in gebruik bij die zgn. torpedodienst.

Hetzelfde museum bezit ook een steendruk door P. Blommers, naar C. C. Kannemans, waarop voorkomt de „schokker-loodsafhaler” van Brouwershaven, bezig een redding te verrichten. De prent is gedateerd 1852.

Een en ander bewijst wel heel duidelijk, dat de van de Zuiderzee afkomstige schokker in de vorige eeuw in geheel ons land werd erkend en geprezen als een veilig, handelbaat en waakzaam schip. In zijn genre was dit oude type van een onovertroffen zeewaardigheid, voor zover men dit begrip bij kleinere zeilschepen mag hanteren.

Interessant is in dit verband wel, dat het Tweede Regiment Genie-  
roepen, en wel de Vaar- en Duikschool, over een stalen schokker van 18,5 m. lengte beschikt als oefenschip. (Zie de Warkampioen, 1951, pag. 474).

#### V. *Bevindingen ter plaatse.*

Het leek ons nuttig om in de plaatsen, waar vroeger grote of kleine schokkers werden gebouwd, eens een kijkje te nemen en te informeren, of er nog mensen waren, die van de vroegere scheepsbouw kundige bedrijvigheid op de hoogte waren.

Voor alle zekerheid werd eersr te *Warkum* (in Friesland dus) een bezoek gebracht aan de oude werf van de heer E. Zwolsman. Dit was een heel interessante visite, maar er kwam vast te staan, dat schokkers, bonzen of pluren op deze werf niet werden gebouwd. Wel rondgebouwde (friese) schepen als aken, boeiers, blazers.

Te *Kuinre* (de Kuinder) hadden wij meer succes. Hier waren oudtijds drie scheepswerven; twee ervan waren van *Fleddetus*. Onze zegsman was hier H. ter Heide, 84 jaar, vroeger van beroep visser. Hij kon zich heel wat herinneren.

In de eerste plaats deelde hij mee, dat de laatste grote schokker te *Kuinre* werd gebouwd in 1883. Hij voegde er aan toe, dat het schip werd geleverd naar Kaptein op Urk. Dit was dus onze Zuiderzeemuseumschokker en de oude visser was blij te vernemen, dat het schip nog „leefde”. Hij vertelde voorts, dat omstreeks 1875 nog schokkers werden gebouwd met twee masten, vooral bestemd voor *Paesens* en *Moddergat* (Westdongeradeel). Deze waren iets langer dan 15 m. en hadden nog geen doorlopende dekken, zoals de latere grote schokkers. Dit klopt dus wel bijzonder goed met b.v. het reeds gesignaleerde *Makkumer bord* in het *Scheepvaartmuseum* te Sneek, gedateerd 1861 en afkomstig van *Moddergat*!



In de Kuinder werden alleen grote schokkers gebouwd van ruim 15 m. lengte; zij werden geleverd naar Urk en waren bestemd voor de Noordzee-visserij.

Men kende wel de kleine schokker, of kleine schuit, hoewel die daar niet gebouwd werd. Dit schip werd elders ook wel „bons” genoemd en had een lengte van plm. 10,5 m. De naam schokker werd overigens ook niet gebruikt: men sprak van „Urker schuiten”. Dit stemt weer overeen met meldingen in de Kamper Courant van plm. 1850, die ik er op nasloeg. De te Kuinre gebouwde „Urker schuiten” waren allemaal gepiekt. Men beschrijft de grote en kleine schokkers als in wezen identiek.

Vroeger hadden de schokkers een gekromde helmstok. De „knotsvotmige” voorstevens is hier onbekend; dit moet een heel oude bouwtrant zijn geweest.

Een schokker kwam op *f* 1200,—; de later hier gebouwde borters kostten *f* 2000,—, zonder inventaris en visruig. De schokkers waren dus inderdaad goedkoper. Dit heeft sommigen in de verleiding gebracht, de stelling te poneren, dat de schokker een vereenvoudigde, goedkopere uitgave van de botter zou zijn!

Te *Blokszijl* was de heer B. Bijsterveld, 77 jaar, onze zegsman. Hij vertelde dat ook te Blokszijl oudtijds drie scheepswerven waren; de laatste was van H. Snoek en werd opgeheven omstreeks 1940.

De andere werven waren van P. Snoek resp. de gebroeders Willigenkarp. De werven waren gelegen aan de „landzijde”, aan de binnenwateren dus. Voor de boeren bouwde men punters en pramen; voor de vissers grote schepen, als schokkers, en later ook botters.

Er werden grote schokkers gebouwd, van plm. 15 m. lengte, welke „Urker schuit” werden genoemd en die geleverd werden naar Urk, precies als te Kuinre dus.

Maar er werden ook kleinere schuiten of schokkers gebouwd, van ongeveer 10 m. lengte, en deze gingen b.v. naar Vollenhove. De laatste „kleine schuit” werd hier gebouwd omstreeks 1910.

In *Vollenhove* had ik een gesprek met mejuffrouw A. H. Kroese, dochter van de scheepsbouwer J. Kroese, en de heer A. H. Kroese, 73 jaar, de oudste zoon van de scheepsbouwer. De werf, gelegen aan het einde van de rondlopende havenkom, had vier sleepellingen en werd geheel afgebroken in 1955. Hier werden de „Vollenhover schuiten” gemaakt, met een lengte van 10 á 11 meter. Ons vermoeden, in de inleiding geuit, werd dus bewaarheid. De benaming „bons”

werd voor deze schepen te Vollenhove niet gebruikt; elders, zei men, b.v. te Elburg, werd aan deze schuiten de naam „bonsien” gegeven.

In de goede tijd waren er te Vollenhove 140 schepen, waarvan 130 (honderd en dertig!) echte „schuiten”.

Ook kwamen enkele grote punters voor, met bun, die werden gebruikt bij de fuikenvisserij. Zij hadden ook een „valse sreven” (stevenklamp; snoes), evenals de echte „schuiten”. Ook in Blokzijl en Kuinre waren enige van deze visserspunters in gebruik. Zij kunnen niet identiek zijn geweest met de haringfuikenboten, want die hadden geen bun en geen snoes.

De Vollenhover schuiten, schokkers of bonzen waren allemaal gepiekt gebouwd vanaf het achterste schot van de bun tot aan de achtersteven; hoewel de een wel wat sterker dan de ander. Als motief werd opgegeven: „Anders waren ze nier te sturen!” Pluten werden hier nooit gebouwd.

In *Hasselt* was vroeger de werf van Van Aller waarover Sopers schrijft in zijn „Schepen die verdwijnen”, bladz. 104 e.v. Wat hij daar geeft aan technische details over de Vollenhover schokker is van zeer veel belang; het was ter plaatse reeds niet meer te achterhalen!

Een zoon van de scheepsbouwer, Ir. G. van Aller, 70 jaar, wist te vertellen, dat de werf „binnen” is opgezet en later naar „buiten” (aan de rivier, n.l. het Zwarte Water) werd verplaatst. Er werden vrijwel uitsluitend „skutiens” gebouwd en wel ongeveer drie per jaar. De meeste van deze scheepjes werden naar Vollenhove geleverd; zij werden dan ook wel „Vollenhovense schokkers” genoemd. Het laatste skutien werd gebouwd omstreeks 1908. Van de stad Hasselt uit werd geen visserij van betekenis bedreven.

In de haven van *Kampen* trof ik nog een bons aan, nl. de KP 50. Her schip was ongeveer 11 m lang en verkeerde in slechte roestand (veel blik).

Op de vroegere scheepswerf van Van Goor werden ook „schuiten” gebouwd; de werf is sedert plm. 1935 verdwenen. De werf van Schepman is er nog; hier werden vroeger vlugge, vlotte „schuiten” gebouwd en pluten. Volgens het werf-personeel werden meest de kleinere bonzen gebouwd; maar ook grotere: de echte schokkers. De KP 1 was hier het laatste exemplaar, hoewel dit toevallig niet te Kampen werd gebouwd. Een model van deze schokker bevindt zich in het museum Broederpoort. Het merkwaardige aan dit niet-gepiekte model is, dat het overnaads is gebouwd. Tussen vlak en berghout be-

vinden zich vier overnaads gelegde huidgangen. Ik ben er niet van overtuigd dat dit in werkelijkheid zo geweest is, hoewel het niet onmogelijk is. Er was ook een model van een Vollenhovense schuit. Dit was geheel glad.

Te *Elburg* woont de scheepsbouwer D. Balk, met wie ik een kort gesprek had. Hij zei, dat vroeger te Elburg inderdaad kleine schokkers werden gebouwd, die mer de naam „bons” werden aangeduid, en nok een enkele pluut. Grote schokkers (van 15 à 16 m) kwamen er wel eens, doch werden er niet gebouwd.

De laatste pluut had een lengte van ongeveer 10 m en dateerde van omstreeks 1920. Ook hier werden alle schepen „voor de vuist weg” gebouwd aan de hand van een paar opgegeven maten of mallen. Er bestaan dus geen tekeningen van. Thans zijn te Elburg geen pluten meer in gebruik bij de visserij.

Volgens onze zegsman werden ook pluten gebouwd te Kampen, en vooral in Harderwijk.

Te *Harderwijk* vertelde de scheepsbouwer L. Oost dat op zijn werf nooit schokkers of bonzen zijn gebouwd. De schepen waren er wel bekend, en de kleine schokkertjes werden „bons” genoemd. Er waren soms echte hardzeilers bij en de afmetingen varieerden nogal.

Op deze werf zijn inderdaad veel pluten gebouwd, eveneens in verschillende afmetingen, nl. 11,50 m, 9 m en ook kleiner. In 1942 werd nog een pluut gebouwd van 9,50 m lengte, de HK 60. De laatste op de werf van Oost gebouwde pluut dateert van 1946; dit was de Z 53, in gebruik bij de visserij.

Thans zijn te Harderwijk nog drie pluten in bedrijf, nl. de HK 59, HK 61 en HK 153. De beide laatste schepen verkeren nog in goede toestand. Deze schepen hebben ook een stevenklamp of schijnstevan.

De vader van Oost heeft nog minstens 11 pluten gebouwd, en wel voor Bunschoren, Elburg, Kampen en Harderwijk.

Bij deze pluten was het vlak achter iets gelicht om er een scheg onder te kunnen maken. Het roer hing uitsluitend aan de steven, niet aan de scheg. Het boeisel viel drie duim op iedere voet.

Vooran zat een slag in het boeisel waardoor dit naar buiten kwam te hellen. Aldus kon het in de steven vallen en daar bevestigd worden. Dit was een belangrijk verschil met de bons. Het andere verschil is, dat bij de bons de stevenbalk meer voorover valt dan bij de pluut. Andere verschillen zijn er, volgens deze scheepsbouwer, niet.

Pluten waren „vlotgaande” sloopjes, voor ondiep water. De heer

Oost herinnerde in dit verband aan de „schutemannsschuten”, die de rede van Harderwijk bevoeren, als de grote schepen niet aan de steigers konden komen. Dit waren pluten zonder bun, zegt hij. Hij wijst ook op de nog wel voorkomende grote vispunters, die met de pluten veel gemeen hebben. Deze kwamen overal aan de Oostwal voor.

Merkwaardig is zeker, dat de familie Oost oorspronkelijk van de Oostwal afkomstig is, nl. van de Kuinder. Vandaar ging de familie na Urk naar Harderwijk. Bouwde men daar toen al pluten, of heeft de familie Oost dit type hier geïntroduceerd?

Concluderend kunnen wij zeggen, dat :

1. grote schokkers werden gebouwd te Kuinre, Blokzijl en Kampen.
2. kleine schokkers werden gebouwd te Blokzijl, Vollenhove, Has-selt, Kampen en Elburg.
3. pluten werden gebouwd te Kampen, Elburg en Harderwijk.
4. grote schokkers zijn identiek met Urker schuiten.
5. kleine schokkers zijn identiek met Vollenhover schuiten of bonzen.
6. de verschillen tussen bons en pluit zijn niet essentieel.

Grotere Noordzeeschokkers zijn later gebouwd te Enkhuizen, Den Helder, Rotterdam en wellicht ook elders. Overgang in staalbouw heeft plaats gehad. Verdere détails hierover vallen buiten het bestek van dit onderzoek.

## VI. *Een theorie.*

Gezien in het licht van het bovenstaande lijkt het niet onmogelijk, dat de schokker een „saksisch” vaartuig voorstelt, waarvan het verspreidingsgebied min of meer een enclave vormt in een overwegend fries gebied. Wij stripten reeds aan, hoe de eenvoudige, platbomige scherpstevens in het Duitse Nedersachsen voorkomen.

Het Nederlandse overwegend saksische gebied wordt gevormd door Overijssel, Drente en Groningen. Dit gebied valt volkomen samen met het verspreidingsgebied van de zgn. praam, in oorsprong ook een eenvoudige plankenboot met scherpe voorstevens en lancervormig vlak. Naast de punter en de praam ontmoeten we nog twee, zoals Van Konijnenburg ze noemt, „Overijsselse modellen”, nl. de sompe en de pegge. Dit zijn eveneens scherpe, ondiepe platbodemschepen, die bij de vorige typen aansluiten.

Ernst Petrich te Leer (Duitsland) spreekt van een „sächsisch-angelsächsischen Typ”, dat hij placeert in het westelijke Oostzee

gebied, het Elbe-gebied, gedeeltelijk aan de Weser en verder in Engeland. Nederland laat hij in dit verband buiten beschouwing, m.i. ten onrechte.

Petrich schrijft in zijn gids van het Heimatmuseum:

„Die Fahrzeuge behalten die Formen des nordischen Schiffes, bekommen aber einen platten Boden, sind ganz ohne Kiel oder mit einem platten Kiel versehen. Es bilden die Seitenwandungen scharfe Kanten mit dem Boden und einen mehr oder weniger rechten Winkel mit ihm. Man kann diesen Typ den scharfkantigen Typ nennen. Sein Hauptvertreter ist uns unter dem Sammelnamen „Ewer“ vertraut. Man unterscheidet den Ostsee-Ewer von dem Elbe-Ewer. In jedem Fall sind es kleinere Handelsschiffe oder Fischereifahrzeuge mit einem Mast oder auch mit Groszmast und Besanmast. Häufig ist der Ewer mit plattem Heck gebaut worden, wie z.B. an der Elbe“.

Men vraagt zich onwillekeurig af of Petrich onze schokker niet gekend heeft. Hij spreekt van „kleinere Handelsschiffe“ en het is de moeite waard, ook daaraan even onze aandacht te wijden.

Immers G. C. E. Crone („Ned. jachten . . . enz.“) zegt (op blz. 53) dat het eiland *Schokland* in begin 18e eeuw 19 kagen en koffen bezat en 15 vissersschuiten. Hij ontleent dit aan Dirk Burger van Schoorel: „Cronyk van Medenblik“, 1728, pag. 361. Dan zegt hij:

„Hierbij is op te merken, dat *het oude model kaag en de schokker* beide den zwaren rechten vallenden steven hebben, bij laatstgenoemde van buitengewone lengte“.

Dit is volkomen in overeenstemming met Nicolaas Witsen: „Ael-oude en Hedendaegsche Scheeps-bouw en Bestier“, 1671. Deze geeft tegenover bladz. 174 een tekening van een kaagschip met rechte, vallende steven, welke veel punten van overeenkomst met de schokker te zien geeft. Wij constateren dus dat ook de oude vrachtschepen van Schokland de typische bouwwijze hadden welke in discussie is.

Van de eenvoudige praam en punter uit kan men zich een ontwikkelingsgang voorstellen via een schip als de fuikenboor („haring boor“), de pluut en de bons, naar het uiteindelijke grote zeegaande type: de volwaardige schokker. Tussen de fuikenboot en de pluut zou men b.v. nog een scheepje kunnen stellen als de in 1856 op Urk gebouwde „Urker ijsvler“.

Dit scheepje, eigendom van het Zuidermuseum, is geen vler, maar een punter, en wel een heel grote. Het doet denken aan de haring fuikenboot, doch is langer. Het schip heeft ook een ferme stevenbalk,

als de schokker, met een valse voorsteven, waarin de rol voor het ankertouw. Het heeft een lengte van 8,5 m. bij een breedte van 2 m.; de fuikenboor is gewoonlijk 6,5 m. lang. De ijsvlet nadert dus al aardig de lengte van pluut en bons.

Uit de schokker zou, in de achttiende eeuw, de botter kunnen zijn ontstaan. De botter heeft nl. hetzelfde achterschip en dezelfde raking; alleen het voorschip is anders (gebogen steven; volle ronde boeg). Dit voorschip kan zich dan ontwikkeld hebben uit een vroeger, rondgebouwd type, en dan komt men, al naar de auteurs die men raadpleegt, bij het waterschip, de togenaar of de kwak! Het valt op het ogenblik echter buiten ons bestek om te trachten na te gaan, wie hier gelijk heeft.

Nadere bestudering van het *verspreidingsgebied* van de schokker levert het vermoeden op, dat hierin de „drang naar het Westen” zich kan hebben geopenbaard, zoals dit met zovele andere beschavingsverschijnselen het geval is geweest.

Wij zien dan als eerste fase de Oostwal met Kampen, Vollenhove, en Kuinre, als eventuele tweede stadium de eilanden Urk en Schokland en als derde fase de Noordhollandse steden Enkhuizen en Den Helder.

Hebben zich nu ook andere verschijnselen voorgedaan, die in dezelfde richting wijzen? Wij geloven dat dit inderdaad het geval is.

Naar het *dialect* gerekend heeft de saksische invoed op een enkele plaats de Zuiderzee kunnen bereiken, nl. in de onmiddellijke omgeving van de monding van de IJssel. Zo wordt dus ten Zuiden van de Kuinder geen fries meer gesproken, maar saksisch. Even verderop, bij Elburg, begint het frankisch weer te overheersen.

Bij de *klederdrachten* zien wij, volgens sommigen, een vergelijkbare situatie. De twentse (saksische) vrouwenmuts zou de Zuiderzeekust bereikt hebben op het Kampereiland.

Op het punt der *boerenwoningen* ervaart men iets overeenkomstigs. De typisch friese boerderijen komen in dit gebied niet meer voor; wèl het zgn. IJsseltype, dat saksisch aandoet. Huizen in de streek rondom Kuinre en Blankenham vertonen zeker een eigen, saksisch karakter.

Op *scheepsbouwkundig gebied* zou men kunnen stellen, dat de saksische punters en pramen aan de Zuiderzee uitgroeiden tot haringboten, pluten, bonzen en schokkers, al naar de omstandigheden en de aard van het visserijbedrijf. Daarbij zou men kunnen opmerken, dat

de haringboten „uitwaaierden” naar het Noorden (frieze kust) en het Zuiden (gelderse kust), de pluten thuisraakten aan de gelderse kust, de bonzen over het algemeen hun bakermar trouw bleven en de schokkers groot genoeg werden, om hun reis naar de eilanden en naar de overkant met succes te volbrengen.

In de tweede en derde fase stootten de schokkers als het ware door naar Urk, Schokland (waar zij wellicht hun definitieve naam ontvingen), Enkhuizen en Den Helder. Men zou moeten nagaan, wanneer dit precies geweest kan zijn. Zeker is dit mogelijk aan de hand van oude prenten en schilderijen, doch dit zal veel rijd voor onderzoek vergen. Waarschijnlijk zal men een ontwikkeling zien, die parallel loopt met de economische.

Hierover heeft in het bijzonder Jhr. Dr. P. J. van Winster op interessante wijze geschreven in het herinneringswerk „De Zuiderzee”, 1932. Wij zien dat, na een vrij duistere voorgeschiedenis, waarin de friezen worden genoemd als onze zeevaarders bij uitnemendheid, in de dertiende eeuw de saksische (meest IJssel-) steden op handels- en scheepvaartgebied de overhand krijgen: Deventer, Zutphen, Harderwijk, Zwolle, Kampen.

Van Winster zegt dan in zijn voortreffelijke artikel, getiteld „De Zuiderzee in de geschiedenis van de Nederlandsche gewesten”, o.m.: „Het is duidelijk, dat deze snelle ontwikkeling niet gekomen zou zijn, wanneer men er niet zelf op uitgetrokken was, (etc.). Her oefenterrein voor de nieuwe zeevaarders moet her in de 12de eeuw al zeer vischrijke water van het Aelmere zijn geweest, waar zij zalm en steur hadden gevangen. Deventer burgers werden in 1104 ook al mer haring gesignaleerd; Harderwijk bracht schol, wijting en schelvisch in Keulen aan de markt De bokking van de Zuiderzee had al vroeg vermaardheid. Uit de latere handelssteden, ook uit Vollenhoven (1134 al „locus maririmus”) en Genemuiden, zal de bevolking ter vischvangst gegaan zijn. Hun zeemanschap hebben zij daarbij geoefend en mogelijk ook technische verbeteringen aan de schepen aangebracht”.

Over de bewoners van vissers en zeevaarders spreekt van W. later in zijn beroeg als van „de Saksers aan den Oostelijken oever van de Zuiderzee”.

In de vijftiende eeuw is de invloed van de saksische Hanze-steden nog groot, doch zij worden dan reeds opzijde gestreefd door de Noordhollandse steden.

In de zeventiende eeuw bouwen Kuinre en Blokzijl de „Urker

schuiten", terwijl de Urker vissers hun vangst naar de Hollandse markten brengen. Een typische situatie, die de traditionele scheepsbouw van de Oostwal aangeeft, zowel als de functie van de Urkers als schakel tussen Oost en West en de opkomst van de Noordhollandse „westwal" met haar watersteden. Vergissen wij ons niet, dan is de schokker een typische representant uit deze periode, de Gouden Eeuw.

*K. Boonenburg.*

Schokker omstreeks 1860;

steendruk van R. de Vries Jr. naar J. C. Greive Jr.

