

Reddingsplan voor Vollenhoofse bol „Aemilia II”



De „Aemilia II” krijgt een nieuw zetboord. Let op de plecht die op het boegsel ligt.

Er moet nog veel gebeuren voor de tewaterlating. Op de achtergrond de visserij inspectiebotter „Gans”, die bij Kok in Huizen moet zijn gebouwd.

In de vorige delen van het restauratieverslag van dit bolletje heeft u kunnen lezen hoe een oud en wrakkig kajuitjachtje langzaamaan veranderde in een vissermansbol met een nieuwe romp.

De visserijgeschiedenis van het scheepje is inmiddels bekend en geverifieerd o.a. via het archief van de Zuiderzeesteunwet in Lelystad. De stukjes van de puzzel vallen op hun plaats, al blijven er in de timmerpraktijk nog veel onduidelijkheden over. Het vorige artikel sloot ik af met een kort overzicht van de komende werkzaamheden: de plecht, het achterhuisje, de mastkoker, mastbeschot, de zetboorden en delen van het boegsel moesten nog vervangen worden.

DE PLECHT

Na de tweede tewaterlating van het schip, dat inmiddels voorzien was van nieuwe stuiten, de binnenwegering en de mastbank, werd begonnen met de sloopt van de oude plecht, het bak-

boord-boegsel en de zetboorden. Deze laatste werden zorgvuldig bewaard als mal voor de nieuwe. Met de werf van Nieuwboer was overeengekomen dat zij de nieuwe plecht zouden leggen. Bij andere schepen



TEKST EN
FOTO'S:
CAROOL VAN
KESTEREN

van de werf van Huisman, alsmede op oude foto's van Oostwalschepen, is duidelijk te zien dat de plecht op het boegsel ligt, en niet er tegenaan. Hierdoor ontstaat er geen naad tussen boegsel en plecht, zodat inwateren en rotting wordt tegengegaan. Om lekkage nog meer te verminderen werden er over de dekbalkjes twee platen watervast hechthout met bitumen gelegd. Hierop werden de iroko dekdelen geschroefd. Alle 650 schroefgaten werden met irokedopjes afgedopt (een propfenboor 8 mm doet wonderen) en de naden werden gebreeuwd en afgekit. Het einde van de plecht verloopt schuin van de mast naar de voorkant van de zwaardbolders. De waterbalk, die „koud” op de plecht staat, volgt deze lijn. Hierdoor ontstaat een smal afdakje boven de deurtjes dat naar de romp van het schip toe steeds breder wordt. Vroeger zetten de Vollenhover vissers hieronder vaak hun klompen neer als ze het vooronder ingingen. Gezien de geringe afmetingen van het vooronder, is dat begrijpelijk. Twee of drie paar klompen nemen nogal wat ruimte in. Tevens werden dan de (geschilderde) laningen in het vooronder niet smerig(er).

DE MASTBANK- CONSTRUCTIE EN DE MAST

Nu de plecht en de mastbank op hun plek zaten, kon begonnen worden aan de laatste twee liggers, het nieuwe mastspoor, de mastkoker en het mastbeschot met de twee deurtjes. Omdat in het schip niet meer te zien was hoe al deze onderdelen oorspronkelijk hadden gezeten, was het flink passen en meten geblazen om dit er allemaal netjes in te krijgen. Allereerst echter moest het mastspoor in het midden van het schip komen. Het oude spoor lag zo'n zeven centimeter teveel naar bakboord. Hoe dat is gekomen blijft een raadsel, misschien is het ooit vervangen. Het feit blijft dat de mast voorheen niet op de lengte-as van het schip stond. Door het neerlaten van een peillood vanaf het uitgemeten midden van de

mastbank en het plaatsen van de twee nieuwe liggers op de plaats van de oude, verkreeg ik de plaats van het nieuwe mastspoor. Het midden van de mastvoet staat nu weer op de denkbeeldige lijn tussen de voor- en achtersteven. De voet van de mast, die uitgespaard wordt in dit spoor, werd 17 cm in het vierkant. Het met de beitel uithakken van het spoor en de sleuven voor de koker in de mastbank, is tamelijk tijdrovend. Ter hoogte van de bovenkant mastbank verliep de mastbreedte naar 28 cm. De kokerwanden zijn derhalve schuin verlopend. Dit geeft weer extra reken- en tekenwerk als met de deurtjes en het beschot moet worden begonnen. Die staan weer haaks op de romp, en moeten vertikaal staan op het vlak. Anders hou je het probleem dat deurtjes steeds open- of dichtvallen. Voor het beschot en de deurtjes werd 28 mm (duims) eiken gebruikt. Dit hout schaafde en freesde ik in een timmerwerkplaats in Boxtel. Hier kon ik tegen een geringe vergoeding gebruik maken van professionele houtbewerkingsmachines; van-diktebank, vlakbank, cirkelzaag en handfreesjes voor mooie afgeronde kanten en hoeken. Als je vlakke en haakse planken moet maken met een lintzaag en schaaft duurt dit heel wat langer. Al met al duurde dit hele traject van de restauratie zo'n vier maanden. Het werd inmiddels al weer voorjaar (1993) zodat begonnen kon worden met de mast. Een steekmast van 10,50 meter lengte (9,42 meter bovendeks). Deze werd gezaagd en geschaafd door Zeger Nieuwboer, eigenlijk al met pensioen, maar nog steeds zeer betrokken bij „zijn” Zuiderzeeschepen. Het rondom glad schuren en veelvuldig beitsen was meer een klusje voor ondergetekende. Ongestaagde masten zoals gebruikelijk op de vissersschepen, worden op hun plaats gehouden door de kokerconstructie, de mastklink en de massieve voorstag. Qua vorm hebben ze onder de hommer een stagbocht, zodat het maken van een mooie steekmast een precies klusje is. Vandaar dat ik dit aan Zeger Nieuwboer heb overgelaten. Dan weet je zeker dat het verantwoord

Te water met zeilen in top! Een grote dag voor eigenaar en familie!



gebeurt. Op het topje van de mast kwam de oude „hemelboender” die jaren geleden (45 jaar om precies te zijn) was verwijderd van de VN 33, de Huisman-bol van 9 meter van Jan „Blupien” Schuurman. Dit kwastje was al die tijd zuinig bewaard door zijn zoon Jan, die het op deze nieuwe mast heeft bevestigd. Op 10 april werd de mast geplaatst. Enige weken daarna ging het schip weer de helling op voor de laatste werkzaamheden.

DE ZETBOORDEN EN DE VERDERE AFWERKING

Mede bepalend voor de vorm en het silhouet van het varende schip zijn de zetboorden. Ze lopen ter weerszijden



vanaf de voorsteven tot bijna achter het einde van het zwaard. Tevens volgen ze de lijn van de plecht en het potdeksel, en ze moeten ook nog eens de naar binnen vallende lijn van het boegsel accentueren, zodat de uiteindelijk bolronde kop ontstaat die zo karakteristiek is voor dit scheepstype. Daarnaast waren er nog duizend-en-een dingen die ook moesten gebeuren.

IJzerwerk bijvoorbeeld; overloopje voor de grootschoot, stagringen voor de fok, voorstag, stuurboord zwaardophanging en de masklink. Prinswerk schilderen, zwaardklampen, zeilkampen, alles schuren en beitsen. De motor wegwerken in een trog, weer schuren en beitsen. Theo Dokman was inmiddels druk bezig met het maken van de fok en het zeil. Gedurende de zomermaanden moest er hard doorgewerkt worden om op de streefdatum van 14 juli het schip vaarklaar te hebben. Dit in verband met het jubileum van de Vereniging Botterbehoud in Enkhuizen en de opening van de haven van Vollenhove op 28 augustus. Hier zouden twee van de vier resterende bollen uit de visserij acte de présence geven, de VN 35 en de BU 22. Daarnaast zou ook de Vrouwe Lucia, de eerste als jacht gebouwde bol van Huisman (1921) aanwezig zijn. Een uitgelezen kans om deze twee bollen van dezelfde werf eens nader te vergelijken.

Uiteindelijk was het op 7 augustus 1993 zover dat het zeil gehezen kon worden (de motor liep nog niet) en er werd een geslaagde proefvaart gemaakt. De feestelijke tewaterlating volgde op 4 september tijdens de jaarlijkse Spakenburgse Visserijdag. In het bijzijn van o.a. de familie Prins, die de Aemilia II als jacht ruim 40 jaar gevaren hebben, oud-visserlui uit Vollenhove en de voltallige Spakenburgse bottervloot gleed de BU 22 tijdens een kort maar krachtig regenbuitje van de helling. Met genodigden en belangstellenden aan boord van de VD 17 werd nog een korte vaartocht gemaakt op het Eemmeer. Hierna ging de kurk van de fles. Na vier jaar van restaureren is er voor het eerst in twintig jaar weer een origineel ogende

Vollenhoofse Bol in de vaart. Voor zover we na hebben kunnen gaan is de laatste houten visserman (VN 79) in het begin van de jaren zeventig overgeijzerd.

NOG MEER INFORMATIE

Door het opduiken van oude foto's van de TS 6, een Snoek-bol die op Terschelling heeft gevist, is er een schat aan informatie verkregen over de vroegere bouwwijze van de Vollenhoofse Bollen. Deze foto's zijn in het bezit van de eigenaar van de Boronia, zoals de TS 6 nu heet, en gemaakt vlak nadat het schip de visserij verliet en naar de nieuwe haven in Zeeland werd gevaren. Zoals het wel vaker gaat, nadat een groot deel van het werk is geschied, krijg je achteraf de bevestiging via foto's of documenten dat de mastbank, waterlijst, beschot en de plecht van de BU 22 op advies van oud-visserlui goed gereconstrueerd is. Weet je dit allemaal voordat je eraan begint dan scheelt dat dagen en dagen speur- en tekenwerk. Niettemin, deze foto's vormen een prachtig document omdat ze nooit eerder zijn gepubliceerd. Tevens bevat de collectie foto's van de inrichting van het vooronder van deze bol. Dit soort documentatie is van groot belang en zorgt voor welkome aanvulling voor het boek „De Vollenhoofse Bol” dat in 1994 zal verschijnen. Voor die tijd zullen er zeker enige artikelen over de Vollenhoofse bol worden gepubliceerd.

Mochten er lezers zijn die nog beschikken over fotomateriaal, geschriften of tekeningen die betrekking hebben op de (visserij)geschiedenis of de schepen te Vollenhove, dan kunnen die contact opnemen met ondergetekende (tel.: 04116 - 77391) of met Kees ter Laan (tel.: 03465 - 71921). Wij hebben via via tijdens de Hisva vernomen dat er in het noorden van ons land nog een originele houten Vollenhoofse Bol in vissermansuitvoering zou varen. De eigenaar is geen lid van een behoudsvereniging, dus naspeuringen hebben nog niets opgeleverd. Reacties hieromtrent zijn zeer welkom.

*De „Aemilia II”
weer onder zeil.
Een heel fijne be-
levenis. Foto:
Theo Leeu-
wenburgh.*