

DE VOLLENHOOFSE BOL van 1902 tot 1992

De Geschiedenis van Visschersschuit tot Jacht

door C. van Kesteren te Boxtel BU 22 'Suydersee' Huisman 1923
en K. ter Laan te Maarssen VN 35 'Zeester' Snoek 1918

I N H O U D S O V E R Z I C H T

- 1 Voorwoord
- 2 Inleiding
- 3 Inhoudsoverzicht

Hoofdstuk I

VOLLENHOVE en OMSTREKEN

- A.1 De Zuiderzee, aan de Oostwal
- A.2 De Stad Vollenhove 1354
- A.3 De Stad Blokzijl 1588
- A.4 Gemeente Brederwiede 1973

Hoofdstuk II

DE VISSCHERIJ vanuit VOLLENHOVE

- B.1 De Visscherij in het algemeen
- B.2 De Visscherij aan de Oostwal

Hoofdstuk III

DE VISSCHERS en hun SCHEPEN

- C.1 De Visschersschepen aan de Oostwal
- C.2 Visscherijnummers en Vergunningen
- C.3 De visschers, hun genealogie en bijnamen
- C.41 Overzicht Vollenhoofse Bolletjes (30), bouwwerf en -jaar
- C.42 Lijst van alle 'Bolle'-visschers en informatie
- C.5 Schepenlijst van Vollenhove 1905 - 1932 (bijlage H.00)

Hoofdstuk IV

WERVEN, DE BOL en DE BOUWERS

- D.10 De Werven en Bouwers
- D.20 De Bol, algemeen
- D.21 De Bol als typering, ontstaan en bouwwijze
- D.22 De Bol en de herkomst van de (type?)naam
- D.23 De Bol en soortgenoten
- D.3 De Scheepswerf Kroeze te Vollenhove
- D.4 De Scheepswerf Snoek te Blokzijl
- D.5 De Scheepswerf Huisman te Ronduite

Hoofdstuk V

HET EINDE van een TIJDPERK

- E.1 De afsluiting van de Zuiderzee 1932
- E.2 Drooglegging van de Noordoostpolder 1940
- E.3 De gevolgen voor Vollenhove en omgeving
- E.4 Waar bleven de Bollen en wat bleef over ?
- E.41 De TS 6 'Boronia' 1911 werf Snoek thans te Dortmund
- E.42 De VN 35 'Zeester' 1918 werf Snoek thans te Muiden
- E.43 De VN 89 (geijzerd) 1923 werf Kroeze thans te Hoorn
- E.44 De BU 22 'Suydersee' 1923 werf Huisman thans te Spakenburg

Hoofdstuk VI

LATERE ONTWIKKELINGEN

F.1	Jachtbouw in hout	periode 1921 - 1982
F.21	Jachtbouw in ijzer	periode 1956 - 1958
F.22	Jachtbouw in staal	periode 1959 - 1992
F.23	Jachtbouw in staal	periode 1974 - 1992

Hoofdstuk VII

De RESTAURATIE van een SCHIP

G.1	Authenticiteit en methoden
G.2	Inventarisatie, opzet van het Restauratieplan
G.3	Selectie van een scheepswerf
G.4	Begroting en planning
G.5	Aktiviteiten, verslaglegging en verantwoording

Hoofdstuk VIII BIJLAGEN

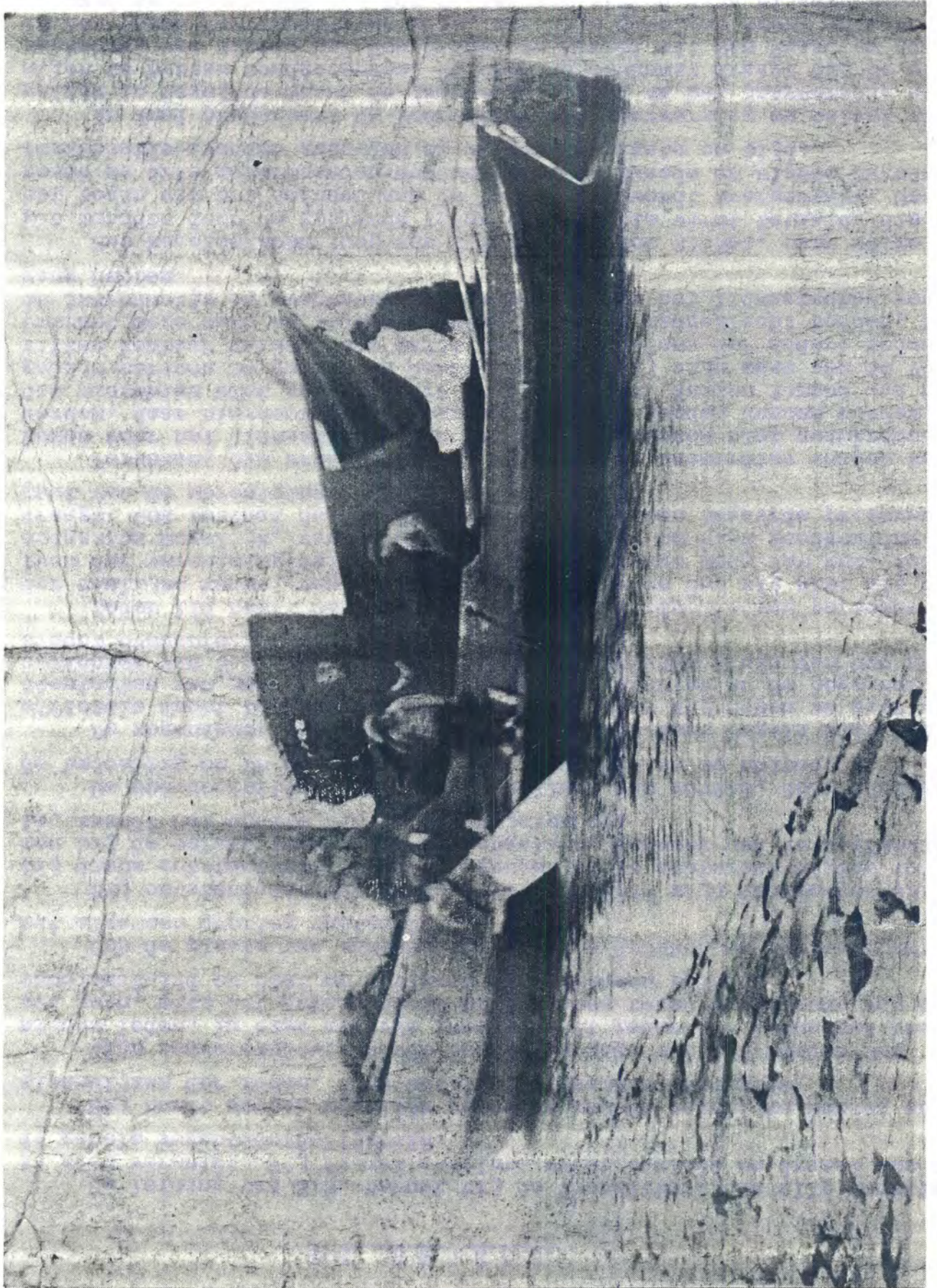
VERANTWOORDING en ADRESSEN

H.00	VN schepenlijst 1902 - 1932
H.01	Referentie van Informanten
H.02	Referentie voor Schepen en Modellen
H.03	Register van Bronnen
H.04	Register van Musea
H.05	Register van Werven
H.06	Register van Literatuur
H.07	Lijst van Afbeeldingen
H.08	Lijst van Termen
H.09	Lijst van Afkortingen
H.10	Lijst van Intekenaren
H.11	Informatie Behoudsorganisaties
H.12	Noten per Hoofdstuk
H.13	Colofon

ALGEMEEN

FORMAAT	: 17 X 24 (of 19,5 X 26)
PAPIER	: 115 grs mat mc van KNP
GEPLANDE OPLAGE	: 1000 / 1500 / 2000 EXEMPLAREN
VOLUME	: 196 pag. (120 tekst en 76 afbeeldingen)
VERWACHTE UITGAVE	: NAZOMER 1994
VERKOOPPRIJS	: FL.49.50 GEBONDEN, met linnen omslag
RESERVERING	: INTEKENEN KORTING Fl. 10.00)

KtL 6 januari 1994



SCHEEPSWERVEN en BOUWERS van VISSCHERSSCHEPEN

VEEL BOUW en REPARATIE GELEGENHEID

WEDERZIJDS BELANG en BETROKKENHEID

ONDERLINGE CONTACTEN

GEEN EXPERIMENTEN

DE FRIESE AAKJES

OVERZICHT van alle WERVEN aan de ZUIDERZEE

DE ZEILMAKERS

SAMENVATTING en inleiding tot volgend hoofdstuk

SCHEEPSWERVEN en BOUWERS van VISSCHERSSCHEPEN

15 januari 1994

VEEL WERFJES

In de negentiende eeuw, ook nog na eeuwwisseling waren er in de verschillende vissersplaatsen aan de Zuiderzee veel, vaak kleine scheepswerven¹. Bij het aflopen van de grote handelsvaart, de buizennering en de kleine vrachtvaart, waarbij ook een einde kwam aan de vele nevenbedrijven, zoals lijnbanen, kuiperijen en zeilmakerijen, zijn het de Zuiderzeevissers met hun scheepswerven die (opnieuw) het stempel drukken op het beeld van de Zuiderzeecultuur in de negentiende en in de eerste helft van de twintigste eeuw.

BETROKKENHEID

De vissers wisten waar ze naar toe konden voor reparatie aan hun vaartuigen. Als het eigen schip niet meer voldeed of als de schade te groot leek voor herstel, gingen ze praten op de werf over een andere schuit. Maar ook, als de verdiensten goed geweest waren, voor een tweede erbij zodat de opgroeiende zoons voor zich zelf konden beginnen.

'De werf', 'de hellinge' of 't 'ellige' was vroeger een begrip in elke Zuiderzee vissersplaats.

De werfbaas en zijn knechten, die betrokken waren bij de scheepsbouw, groeiden op tussen de vissers en hun familieleden en ze wisten alles van ze af. Ze kenden zelf de Zuiderzee en het leven aan boord van de talloze vaartuigen die de wisselvallige zee dagelijks, het gehele jaar door, en vaak onder moeilijke omstandigheden doorkruisten. Ze hielpen waar ze konden. Niet alleen met de timmerbak langs de haven voor de zaterdagse noodgevallen; maar ook omdat ze heel vaak betrokken waren bij 'het regelen van de rekening'. In de meeste gevallen had de vissersfamilie niet voldoende op de bank om de rekening van de werf 'kassa' te betalen en moest 'op voorschot' worden betaald, dus geleend. Soms met een afgesproken rente, vaker niet. De levering op afbetaling zorgde in elk geval voor grote belangstelling over en weer. Zeker als de werf het oude schip als vergoeding had teruggenomen; dan wel later als onderpand wilde aannemen.

GEEN EXPERIMENTEN

Het is heel begrijpelijk dat op de scheepswerf bij nieuwbouw of reparatie niet veel experiment voorkwam. Natuurlijk zal er wel belangstelling bij werfbaas of de visserman zijn geweest voor iets wat beter zou kunnen zijn. Maar voor de meerderheid van de vissers was elke verandering nog geen verbetering en ze hielden nu eenmaal niet van verandering. Dat betekende vaak een inbreuk op een vaste gewoonte en routine was voor hun vanzelfsprekend veiligheid en doelmatigheid. Ook in het pikkedonker en in de natte vrieskou moest de bemanning blindelings zeilende blijven en vlot kunnen omgaan met hun vistuig, fuiken en netten.

Daar kwam nog bij dat 'nieuwigheden' eerst moesten worden uitgeprobeerd wat tijd kost en 'dat moet een ander dan maar eerst doen'. Verspilling was er niet bij, zeker niet aan het materiaal. Hout was duur, vele malen meer in vergelijking met wat nu genoemd wordt 'de factor arbeid'.

En zeker speelde ook het geloof en het vertrouwen een grote rol: waarom anders als de schuit bewezen heeft goed te zijn.

VOORBEELD GEVEN in kadertje

CONTACTEN

De scheepsbouwers van de vele timmerwerven aan de Zuiderzee kenden elkaar. Sommige waren zelfs familie. En ze voelden aan dat, ondanks onderlinge concurrentie, een ieder belang had de ander voort te helpen. Over en weer, en dat gold even zo goed voor de vissers die regelmatig in andere vissersplaatsen kwamen, kenden ze de verschillende scheepstypen en hun eigenaardigheden en hadden daarbij hun voor- en afkeuren.

Ook moet dit het geval geweest zijn tussen de Friezen en de afstammelingen van de Saksen in NW Overijssel. In het begin van de vorige eeuw heeft een grote groep mensen uit het veengebied van N W Overijssel (o.a. Kalenberg en Giethoorn) werk gevonden in de veenderijen van het Friesche merengebied. Na de beëindiging van die vervening zijn die 'Gietersen' daar blijven wonen om de aalvisserij te beoefenen. Ze werden als het ware klant van Eeltjebaas ! (zie in dit hoofdstuk onder Joure)

DE FRIESE AAKJES

Het kan worden verondersteld dat de bewoners aan de zuidkant van de Linde redelijk goed bekend waren met de Friese vissersvaartuigen en vooral de kleinere binnen-(visch)aakjes. In de Vollenhoofse haven was het aakje geen onbekende. De belangstelling voor het grotere vissersschip dan de punter hield ook verband met de behoefte verder uit de wal te gaan. De goede resultaten van de ansjovisvisserij en de groeiende bot(sleep)visserij hadden daar ongetwijfeld mee te maken.

De Vollenhoviers namen de benaming 'buiten'aakje of botaakje in elk geval over (en niet de aanduiding 'aalbootje', zoals men in Enkhuizen zei).

Op de 'schepenlijst' van Vollenhove stonden in het begin van deze eeuw vier aakjes onder de ongeveer 90 uitgegeven VN nummers voor visserijvergunningen.

GLBAAL OVERZICHT VAN DE WERVEN AAN DE ZUIDERZEE

Veel gegevens kunnen worden gevonden in het verslag van de 'Speciale Commissie over de Zuiderzeevisscherij en aanverwante bedrijven', ingesteld in 1905. De visserijwet van 1818 was uitsluitend van toepassing voor de Noordzeevisscherij. Met een overvloed aan reglementen en bepalingen, werd ook het scheepstype wat gebezigd moest worden vastgelegd. De vloot van het Zuiderzeevisscherijbedrijf heeft nooit onder deze beperkingen geleden. Met het gevolg dat iedere visser, afhankelijk van persoonlijke en financiële overwegingen een scheepstype koos, dat bij hem paste.

* Dit moet naar B.1 visserij algemeen etc

(nb: voorzover niet anders vermeld, dateert het aantal genoemde werklieden uit ca. 1900²)

ZWARTSLUIS

De werf van Appelo was goed voor vissersscheepjes. Ook ontstonden er vrachtscheepjes, ook van ijzer. Het hoogtepunt van de werf was gedurende de jaren 1900 - 1920. In de crisistijd kwam er geen werk meer en werd de werf in 1935 opgeheven.

HASSELT

In Hasselt bouwde A. van Aller aan het eind van de vorige eeuw kleine bidders en 'skuutiens', wel drie per jaar. De meeste waren bestemd voor de Vollenhoofse vissers. In het spraakgebruik van de vissers werden deze bidders genoemd. Het waren dikwijls niet zulke dure, maar ook niet zo goede en ze hadden geen lang leven. Dat kwam wellicht omdat Van Aller ook voor het Rijk werkte, de opdrachtgever voor loodskidders. De bouw daarvan stond onder toezicht en keuring, speciaal met betrekking tot het te gebruiken hout. En als de inspecteur/toezichthouder vond dat sprake was van te veel spint, dan ging dat hout terzijde en mocht niet verder worden gebruikt. Niet erg, dacht toen zeker de werfbaas, toch nog goed genoeg voor de bidders. In Vollenhove en ook op de werf te Blokzijl was men hiermee wel bekend, daar gebeurde dat ook wel. Het laatste skuutien werd in 1908 gebouwd. Ook bouwde Van Aller wel grote, brede schepen, 'niet vooruit te branden', zoals men zei. Vanuit Hasselt werd geen visserij van betekenis bedreven.

KAMPEN

De werven van Schepman en van Goor lagen vlak naast elkaar en omstreeks 1900 hadden ze samen 19 werklieden in dienst. Beide werven bouwden schokkers, bidders, skuutjens, en pluten. Ook wel zwaardere, diepstekende schepen. Van Goor is omstreeks 1935 van het toneel verdwenen. Schepman stond bekend goede zeilers te maken, de werf bestond in 1977 nog.

De grote pluut van Piet Vis 'Pieter Ras', de VN 15, kwam er vandaan. Ook de heerenbidder 'Bruiser', 12.90 lang, voor rekening van de familie Jonker te Haarlem. (jaartallen !!)

In 1917 is in Kampen een 'aokje' gebouwd (er wordt gezegd dat dit scheepje nog bestaat, maar waar is het gebleven ?) voor de Vollenhove visser Oldenhof (welke ?) voor de prijs van fl. 11.000 en eigen risico. Het verhaal gaat dat dit schip niet goed zeilde, de stuit was te hoog uitgevallen. De werf had er ook als experiment een ijzeren mast opgezet. Maar die is met harde wind door midden geknakt, de klink zat los. Daarna was het tijdperk van de ijzeren mast voorbij en is er een houten mast geplaatst.

URK

Op het eiland Urk zijn in het verleden vier werven tot ontwikkeling gekomen. Na de eerste havenuitbreiding in 1826 waren het de **gebroeders Roos** (de Roossies) die vanaf 1840 de plaatselijke scheepswerf met vijf bedden exploiteerden. Daar repareerden ze veel aan de bidders, namen het niet zo nauw en, zo gaat het verhaal: 'ze vertimmerden nogal naar eigen oordeel'.

Dan komt in 1862 uit Kuinre de weduwe van Jan Buis naar Urk. Zij huurt grond voor **Albert Koopmans** (getrouwd met dochter Neeltje Buis) en die gaat werken op de tweede werf met een schuur.

In dezelfde periode strijkt op Urk neer de beurtschipper van Sneek op Amsterdam, Laurens Metz. Hij trouwt er in 1874 met Antje Koopmans en zo begon de **Scheepswerf Metz** in 1882. Daar werden 'schokkerschepen', bidders en andere vaartuigen gebouwd, de laatste bidder in 1930.

Dan kwam er ook nog iets later (1877), de firma **Hackfoort** (Kloas van Tiemens Albert) erbij. Deze werf, in de westelijke havenkom, had vier hellingen en werd in 1925 opgeheven. Het personeel van de scheepswerven op Urk kwam overwegend uit Friesland en van de Oostwal, voornamelijk uit Kuinre.

ELBURG

De werf van Balk in Elburg was en is nog steeds een begrip. Van oudsher was de scheepstimmerman Balk betrokken bij de scheepsbouw en het leven van de vissers. Een gildepennning uit 1764 herinnert aan de naam van J. Balk³. Cornelis Balk (1863 - 1945) kwam op de werf (met twee werknemers) dankzij werfbaas Schepman uit Kampen, die verhinderde dat na de dood van Cornelis' vader de werf werd verkocht. De vissers konden op Balk blijven vertrouwen: hij kende het vak en zijn klanten. De laatste pluut werd omstreeks 1920 gebouwd. In 1937 nam zijn zoon Daan de werf over. Die zorgde voor een hellingloods en nieuwe machinerie. Hij had veel op met de scheepjes uit Vollenhove en kende de Bol. Voor de visserij ontstonden er vele bonzen en pluten, de laatste in 1920. Zoon Bart heeft de leiding overgenomen eind zeventiger jaren. Daan overleed in 1982.

HARDERWIJK

De werf van Van Kuikhoven werd in 1902 overgenomen door Johan Oost. Deze was knecht geweest bij Lourens Metz op Urk en trouwde met diens dochter Neeltje. Ze noemden de werf 'Veluvia' toen de kleine werf van Ten Kate erbij betrokken werd. Opvolger was L. Oost. De laatste pluut van Oost was de Z 53 uit 1946. ?

In 1911 werd naast de werf van Oost 'De Kleine Helling' als reparatiewerf opgericht door de 'Visscherij Beroepsvereniging Onze Toekomst'. Samen met Oost waren er zes werklieden ingeschreven. De pachter Aart Hamstra werkte er van 1935 tot de sluiting in 1951.

SPAKENBURG / BUNSCHOTEN

De bekende werf van Nieuwboer te Spakenburg beleefde van omstreeks 1750 tot circa 1880 goede tijden. Willem Nieuwboer staat te boek als de botterbouwer die rond 1850 het Zuidwal type ontwikkelde. De firma was goed voor solide en mooi werk. In de glorieperiode (tussen 1870 en 1905) werden ongeveer honderd nieuwe botters gebouwd en waren er zeventien man werkzaam. Daarna liep het neerwaarts en in het begin van deze eeuw konden de vissers hun reparaties zelfs niet meer betalen: er stond een bedrag van circa 30.000 gulden uit aan onbetaalde rekeningen. In 1912 werd de werf met behulp van de smederij en de taanderij opnieuw opgezet, maar het bleef verder bij reparatiewerk aan de meer dan 170 botters die in de haven thuishoorden. De nieuwbouw was overgenomen door de werven van Huizen.

De Gebroeders Zijl openden na 1918 een reparatiewerf, die is in 1950 gesloopt.

Met het opleven van de visserij in de oorlogsperiode 1940-45 maakten beide werven een opleving door, het leek of iedereen ging vissen (paling !). Maar de oorlog zakte dat weer in en waren er nog zo'n honderd (slechte) botters over. Het is een wonder dat ongeveer 60 daarvan zijn verkocht aan liefhebbers en voor plezier doeleinden.⁴

HUIZEN

De scheepswerf die in 1852 was ingericht met twee hellingen, werd in 1868 overgenomen door Jacob Schaap. Maar van botterbouw is pas sprake in 1890. Men keek af van de Bunschoter botters en trachtte zelfs de mallen van de Spakenburger werf te bemachtigen. Joost Kok was de knecht bij Schaap, maar begon tijdens de eerste wereldoorlog zijn eigen werf, samen met Klaas Kooy. Hij schakelde vroeg over op de jachtbouw. Er zijn op deze werven met samen 12 man, ruim 300 vissersvaartuigen gebouwd, bij Schaap de meeste.

MUIDEN

Al heel vroeg werd in Muiden scheepsbouw bedreven. Thomas Pauw bouwde er in 1880.

AANOPVULLEN

DURGERDAM

De haven dateert al van voor 1736 en werd verder vergroot in 1841. Bij stormweer werd een belangrijke beschutting geboden.

De werf van Dirk Kater, een filiaal van Monnikendam, (later van C. de Haas) telde 5 man in vaste dienst.

MARKEN

T. Pauw uit Monnikendam bezat de oudste werf vanaf 1844, in 1850 afgebroken voor de havenuitbreiding. De scheepswerf 'De Hoop' van C. den Haas uit Monnikendam (3 werklieden) werd opgericht in 1885 als reparatiewerf met twee hellingen. Er was een werfschuur van ca. 11 x 7 x 8 m. hoog. P. Kater werkte er vanaf 1898, in 1917 opgevolgd door C. Visser uit Marken. Eigenaar werd toen Klaas de Haas Czn. In zijn geheel in deze werf in 1947 overgebracht naar het Openlucht Museum te Arnhem.

MONNIKENDAM

Firma Cornelis de Haas bouwde op de plaatselijke werf gemiddeld drie nieuwe schepen per jaar en zo'n 400 vissers hadden er hun schip in onderhoud. Er werkten 25 man in vaste dienst. Later is de werf overgenomen door Van Goor.

Op de andere werf, van Dirk Kater, werkten 15 man. Later kwam daar Hakvoort.

VOLENDAM

Er hoorden in de belangrijke jaren ca. 130 vissersschepen in de haven thuis. Desondanks was er slechts een onderhoudswerf uit 1884, die van Pieter Spaander, met vijf bedden. Vanaf 1923 was Jan Hoogland er de baas. De werf is opgeheven in 1953.

EDAM

Aan het Oorgat was de oudste werf, de 'Helling van Manus'. Frans Groot was er vanaf 1870 de eerste werfbaas. Zijn weduwe zette het werk voort en begon in 1895 met ijzerbouw. De tweede werf werd gedreven door de broer van Frans, verderop aan het Oorgat.

De derde werf was van Japie en Jan Hoog, daar werden kwakken gebouwd.

Tesamen had men 5 man vast personeel.

HOORN

De werf van de Gebroeders Kaat (1 man in dienst) aan de Karperkuil was uitgerust met vier hellingen. De laatste botter werd er gebouwd in 1911.

what about Droste ?

BROEKERHAVEN

In deze vluchthaven was een onderhoudshelling onder het beheer van Siemen Jordens. Er was ook een zeilmakerij.

ENKHUIZEN

Het ging E. Lastdrager rondom de eeuwwisseling niet goed. De werf bestond al van het begin van de negentiende eeuw, eerst aan de St.Pietershaven en later, vanaf 1843 aan de Paktuinen.

Hoewel de ondernemersmogelijkheden gunstig waren en de ansjovisvisserij redelijke prijzen aan de afslag haalden, had de scheepstimmerwerf weinig te doen, meest reparatiewerk aan enkele aakjes en 'aalbootjes' (dat was dan de naam voor wat men elders 'bolletje' noemde). Maar toch ook een enkele nieuwe. Zelfs twee die nu nog bestaan !

In 1901 stond een klein aakje van 7.58 x 3.05 m op de helling, een Enkhuizer-Wieringer Bol (oftewel aalbootje) voor de visser N. Steen. Dit werd spontaan gekocht door de schilder Willem B. Tholen, die het scheepje liet aanpassen voor zijn werk. Hij noemde het 'Eudia' en dat is dezelfde waarvan Dhr Th. Huitema eigenaar was van 1954 tot 1986. De huidige eigenaar woont in Amstelveen.

En een jaar later, in 1902 nam de visser Steen een identiek Bolletje in bezit (7.68 x 3.03) waar hij mee werkte tot 1911. De eigendom ging over naar Den Oever waar de visser Klaas Bakker onder het nummer WR 78 zijn beroep uitoefende tot in 1966 het Zuiderzeemuseum het unieke model verwierf.

In 190 ging de werf met vier hellingen aan de Oude haven failliet en werd op 24 februari 1903 (met 8 werknemers) publiekelijk verkocht in het zaaltje van Hotel Stapel. De eigenaar, Kees Stapel, was al drie jaar eigenaar, lid van de gemeenteraad en oprichter van de Enkhuizer Bouwmaatschappij. De firma Stapel, Schild en Co. kocht (voor Fl. 10.700) de werf die 'Vooruit' ging heten.

Onder bouwnummer 1 blijkt in datzelfde jaar nog een houten botter gebouwd te zijn voor de visser Wezelman te Den Helder. Maar voor de nieuwe werf was de tijd van het houten schip voorbij: in de bouw van ijzeren schepen lagen voortaan de kansen. Tussen 1910 en 1934 werden dat er 36 voor het visserijbedrijf, namelijk:

drie vischaken van 12.60 m, tien mosselaken tussen 13½ en 16½ m, twee bidders van 13.35 en negen kwakken van 15.85 m, en elf noordzeebidders (16 à 17 m).

Maar in het kader van deze publicatie wordt in 1913 bij bouwnummer 89 genoemd een ijzeren vischaakje van 7.30 x 2.94 x 1.40, de EH 9 voor de visser A. van Weelde. Deze bestaat nog en is de oudste nog overlevende niet houten Bol. (zie verder hoofdstuk VI F.21 op pag ..)

In 1936 werd de werf verplaatst naar Spaarndam.

MEDEMBLIK

2 werven en 3 man

DEN HELDER

Werk 'De Lastdrager' waar veel Noordzeebidders en kotters gebouwd werden; bekend geworden om het halfmodel van een zgn 'Wieringer Bol', gedateerd 1850 - 1900⁵

Voor onderhoudswerkzaamheden ook de werf van Visser.

TEXEL 1 werf

TERSCHELLING 2 werven

HARLINGEN

MAKKUM

(3 werven en met samen 12 man) De Werf van Zwolsman
 Werf 'Welgelegen' van Alkema, die bestond al in 1848 (na
 1865 bouwde men voor de Wieringers).....De derde ???

check

WORKUM

In de achttiende eeuw was de scheepsbouw er belangrijk: in
 1783 telde men 12 werven, drie speciaal voor kofschepen. In
 1808 waren er nog maar zes over.

Van de twee resterende werven in het begin van deze eeuw,
 was bij de sluis de werf van Zwolsman met een werfschuur de
 belangrijkste.

HINDELOOPEN

Tot 1948 was er de Werf van Wijbrands in bedrijf. Met 2 man.

STAVOREN

2 werven

een daarvan was van Strikwerda

IJLST/JOURE

Al van af 1838 zijn werfboeken bekend, dwz dagboek,
 grootboek en rekeningenboek. Het begint met Eeltje Teadzies
 Holtrop van der Zee in 1838. Na zijn dood in 1848 nam zijn
 kleinzoon Eeltje de werf over en werd al even beroemd. Diens
 zoon Auke heeft de overgang van houtbouw naar ijzer
 meegemaakt.

De werf van Eeltjebaas en Aukebaas was door de ligging niet
 zozeer een werf voor de schepen van Zuiderzeevissers. Maar
 zij heeft een zeer belangrijke bijdrage geleverd aan de
 vissersvloot van Friesland⁶, vooral voor de binnenvisserij
 en het ontstaan van het 'type' vischaak. De werf bleef een
 binnenwerf tot ca 1900. Toen veel (paling)vissers hun geluk
 ook op de Zuiderzee gingen zoeken, was het dit type wat aan
 de Oostwal ook een rol speelde bij het ontstaan van de
 Vollenhoofse Bol.

LEMMER,

Een van de twee scheepswerven was die van de firma
 Gebr.(Pier) De Boer. Deze had 37 werklieden in dienst. In
 o.a. gemeenteverslagen is te lezen dat pas in 1877 voor het
 eerst vissersschepen voor de Zuiderzee werden gebouwd⁷. Dat
 waren dan twee aken, één daarvan werd (door de
 sloopstimmerman Pier de Boer) 'botaak' genoemd. Dit schip
 was 36 voet, dus een dikke 10 m. Later wordt melding gemaakt
 van de bouw van zowel aken, botaken en aakschepen. Ook de
 aanduiding boot en kleine aak kwam voor, in een lengte
 tussen 35 en 45 voet. Pas in 1899 werd voor het eerst de
 benaming 'Lemsteraak' gebruikt. Maar hetzelfde schip stond
 ook te boek als 'Boeyer'⁸. Overigens werd die aanduiding
 (boeier) later wel gereserveerd voor een pleziervaarttuig.
 De haven van Lemmer had ook al vroeg in de eeuw een
 belangrijke functie voor de beurt- en passagiersvaart op
 Amsterdam

KUINRE

Oorspronkelijk, in het begin van de twaalfde eeuw, was
 Kuinre een zeeroversnest. Door de strategische ligging ten
 opzichte van de vaarweg van Rijn en IJssel konden de 'Heeren
 van Kuinre' de vrije doorvaart naar de Noordzee dwarsbomen.
 Daar kwam in 1407 een einde aan toen de bisschop van Utrecht
 de burcht kocht (met financiële steun van de handelssteden
 Deventer, Zwolle en Kampen).

Door het geleidelijk ondieper worden van de zee voor Kuinre en het niet uitdiepen van de vaart naar het 'haventje', is deze verzand en verloor de plaats zijn betekenis. Toch zijn er in de negentiende eeuw drie werven geweest. Die van Jan R. Buis, door zijn weduwe Antje Reijntjens later in Urk voortgezet met behulp van dochter Neeltje en schoonzoon Albert Koopmans.

De twee ander werven waren van Fledderus . De kleine bij de Kuinder sluis bouwde in het midden van de vorige eeuw schuiten van 15 meter lang, voornamelijk voor de Urker vissers. Daarom werden ze 'Urker Schuiten' genoemd. Overigens duiden deze Urkers dezelfde vissersvaartuigen met 'Kuinders'. Dus naar de plaats waar ze vandaan kwamen. In 1875 werden vele van deze 'Urker Schuiten', toen ook schokkers genoemd, voor de visserij van Paesens en Moddergat gebouwd. Ze waren langer dan 15 m., hadden een kleine druilmast en een gepiekt achterschip. De laatste grote 'Kúnder Schute' is in 1883 getimmerd en als uk 110 geleverd aan de visser Kaptein op Urk. Deze 'schokker' heeft tot 1958 in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen gelegen. De kleinere schokkers, die er gebouwd werden, de bons voor de Oostwal vissers, was handzaam en vrij slank.⁷ Later zijn door Fledderus ook botters gemaakt, die waren weer iets duurder dan de schokker.

De benaming schokker was op de Kuinder niet gebruikelijk. Het waren 'Kúnder Schute' en omdat de Urkers meer en meer overgingen op de botter, kwamen ze voornamelijk in handen van de vissers op Schokland. Het is een gereede veronderstelling dat de aanduiding voor de bewoners van het eiland overging op het schip door de Schokker vissers gebruikt.

CONTROLE

Op de RONDUITE was de werf van Wolter Huisman gevestigd. (zie verder Hoofdstuk IV, D.5)

BLOKZIJL

Er waren drie werven met 33 werklieden. Die van P. Snoek, de Gebroeders Wilgenkamp en de werfbaas Kielstra, wiens werk werd voortgezet door de Gebroeders Hendrik en Pieter Snoek. Men bouwde punters en pramen, voor de vissers bonzen, en botters. Grote schokkers werden geleverd aan Urker vissers; die werden dan ook in Blokzijl Urker Schuiten genoemd. De bonzen (skuut) waren bestemd voor Vollenhoofse vissers. Hendrik Snoek heeft het langst volgehouden, in 1934 werd de verlopen werf getaxeerd en uitgekocht door de Zuiderzeesteunwet. (zegsman B. Bijsterveld 1905) (zie verder Hoofdstuk IV, D. 042)

VOLLENHOVE

Het was de gemeente die op 15 september 1855 het initiatief had genomen een werf te stichten aan de nieuwe kom van de binnenhaven. Die kwam eerst in handen van Evert Ekkert en werd in 1868 overgenomen door bakker L. van Gulik. Die verhuurde aan de scheepstimmerman Tiemen Louis. Vanuit Urk, waar hij het vak geleerd had, nam Jan Kroese de zaak over in 1893 en werd zelfs eigenaar voor Fl. 2.275,- in 1900. Er waren toen twee vaste werknemers. Er werden veel ondiepe schepen (in verband met de moeilijke toegankelijkheid van de haven) getimmerd en gerepareerd ,allemaal goede zeilers, de Vollenhover schuit (bons zei men in Elburg) voorop.

De eerste Bol ontstond bij Kroese. Na de goede periode, nam in het begin van de dertiger jaren de bedrijvigheid af. Kroese overleed in 1943 en na 1945 trad het verval definitief in. Plannen tot behoud konden niet worden gerealiseerd. De ruïnes van de werf werden in 1956 met de grond gelijk gemaakt. (zie verder Hoofdstuk IV, D. 041)

DE ZEILMAKERS

SAMENVATTING

De ontwikkeling van de werven liep parallel met die van de typische Zuiderzee vissersschepen. In goede tijden veel nieuwbouw, goed afgewerkt, soms met een zekere versiering. In mindere tijden veel reparatie en het zoeken naar goedkopere materialen, methoden en typen. In het eerste decennium van de eeuw was de Bol er een vroeg voorbeeld van. Tegen de dertiger jaren werden geen nieuwe schepen meer getimmerd, de motoren inbouw leverde nog extra werk. Maar de konstruktie moest ook veranderen daardoor. Slechts enkele scheepswerven namen de staalbouw ter hand, voor de uitwijk naar de jachtbouw was het voor de meesten de tijd niet. De opkomst van de motor en van de staalbouw liep dus gelijktijdig met de afdamming van de zee en de inpolderingen. De bedrijfstak liep af en de steunwet zorgde voor de overblijfselen...

1. 'Het Hart van Nederland', U.Vroom, pag ..
2. U.E.E. Vroom, 'Het Hart van Nederland', blz 171
3. Wim van Norel 'Viisiers van Elburg' blz 98
4. scriptie Mark Bredero
5. Scheepvaart Museum te Amsterdam
6. U. Vroom, blz 37
7. Huitema, 'Lemmeraken' blz 3
8. U. Vroom, blz ...
7. Huitema, RPJ; blz 151 ev; citaat van zegsman oud-visser H. ter Heide *1899

DE BOL, ALGEMEEN

WAT IS BESCHRIJVING

EXACT OF ONZORGVULDIG

WELK TYPE IS HET

IS DEFINIËRING MOGELIJK ? EN NODIG ?

ONTWIKKELINGEN ALTIJD LANGZAAM

GESCHIEDSCHRIJVING

DE BOL AAN DE BEURT !

WAT BEHOUD ?

NOG ECHTE BOLLEN ?

CONCLUSIES

BIJLAGE I, HOOFDSTUK IV, De Bol, algemeen (D.20)
ALGEMENE GEGEVENS OVER DE VOLLENHOOFSE BOL

BIJLAGE II, HOOFDSTUK IV, De Bol, algemeen (D.20)
OVERZICHT aantal gebouwde Vollenhoofse Bollen

DE BOL, ALGEMEEN

14 januari 1994

Het bleek nodig voor een beschrijving veel informatie op te zoeken, bij elkaar te brengen en gegevens te vergelijken. Dat zich daarbij tegenstrijdige vermeldingen en verschillende veronderstellingen voordeden, behoeft geen verbazing verwekken.

WAT IS BESCHRIJVING ?

Kenmerken formuleren van een vaderlands vaartuig, het is eerder gezegd en geschreven, is net als met de kwesties des geloofs: het levert resultaten met groot enthousiasme; en met schier eindeloos dispuut.

Door niet altijd herkenbare 'eigen'wijsheid krijgen dan ook subjectieve opvattingen vaste voet, terwijl daarbij onderlinge vergelijkingen ontbreken. Ook, en op dit gebied natuurlijk niet ongebruikelijk, blijken citaten snel een eigen leven te gaan kunnen gaan leiden. Er zijn nu eenmaal niet veel geschreven bronnen (meer). En het meeste wat de mens zich herinnert, is eigenlijk per definitie niet objectief en bovendien lastig verifieerbaar.

EXACT OF ONZORGVULDIG ?

Zo goed mogelijk is daarom geluisterd naar wat in de families van oud-vissers in de regio en bij anderen bekend is gebleven en wat er onderling over verteld wordt. Daarbij is de subjectieve weergave ervan gerespecteerd. Al was het alleen maar omdat het vroeger ook zo was; men krijgt dikwijls te horen: 'de visserlui van de ene wal wisten vaak niet van de uitdrukkingen en de aanduidingen van de andere kant!'. Ook de puntervissers waren zich niet bewust of hadden geen aandacht voor het eigen type; ze spraken alleen over de giethoornse punter als ze zeker wisten dat die daar gebouwd was'. (citaat Gait Berk uit zijn punterboek)

WELK TYPE IS HET ?

Begrip vragen voor de moeilijkheid welke scheepsvorm en welke kentekenen bij een genoemd scheepstype behoren, is op zijn plaats. Tevoren verontschuldigen aanbieden voor onvoldoende objectieve beschrijving is niet aan de orde. Want het moet worden erkend dat binnen elke bepaalde vorm steeds weer variaties ontwikkeld werden. Die kwamen, weer gingen of bleven. Varianten van het type, of binnen het type, veroorzaakt door een bepaalde lokale opvatting, door constructie of materiaal, of door een individu. Daardoor werd uiteindelijk de eindvorm voor elk nieuw schip bepaald door de verantwoordelijke scheepstimmerman.

En dan, apart van hoe de typebeschrijving door de plaatselijke mensen was of zou moeten zijn, het lastigste: wat is er over met echte, originele identiteit wat kan dienen voor eigen waarneming ?

IS DEFINIËRING MOGELIJK ? EN NODIG ?

En dan is er nog iets. Moét nu alles zo nodig per definitie worden vastgelegd en in precieze vakjes verdeeld worden ? Is een eigentijdse classificatie methode niet een beetje oneigenlijk ? Kunnen grofweg de verschillende typen nog wel geduid worden, bij aanpassingen binnen een algemeen type wordt dat al lastiger. En men kan vast lopen bij individuele schepen die versmeltingen tonen van kenmerken van verschillende typen.

Duidelijk maakte men zich hierover vroeger niet druk, al zullen er ook wel puristen geweest zijn. De vissers vonden het niet nodig, men herkenden het individuele schip van een type en wist dan met wie men van doen had. Overigens was het vaartuig een 'werk'tuig.

De vissersschepen van voor de Zuiderzee afsluiting zijn niet op de tekentafel ontstaan, ze behoorden ook niet tot echte eenheidstypen. Als nu gesproken wordt van een (oud) schip met mooi strokende lijnen en 'karakter', wordt dan niet in de eerste plaats gedacht aan de vroegere werfbaas en zijn opvatting over zijn 'stijl' en de herkenbaarheid ervan? De visserman mocht en kon bestellen wat hij dacht nodig te hebben voor zijn werk. De bun wat groter, het boeisel wat hoger, bij het zeilwerk wat breder, het zwaard wat sterker en nog zoveel meer! Overigens werkte de scheepstimmerman daaraan mee, soms zonder ruggespraak met zijn 'klant'. Hij ging dan de oude, te vervangen schuit nameten opdat hij zoveel mogelijk hetzelfde zou maken van wat de visser gewend was. Hij dekte zich daarmee ook in voor kritiek. Conservatief? Zeker! en waarom niet. De werf noch de visser konden zich onzekere experimenten veroorloven.

ONTWIKKELINGEN LANGZAAM !

Ook bij de Zuiderzeevissersschepjes was er een stelling die een zekerheid genoemd mag worden: het model, een bepaalde vorm van een vaartuig, komt niet zomaar uit de lucht vallen. Bij het weergeven van de geschiedenis van de Vollenhoofse Bol blijkt dit op duidelijke wijze. Elke verandering, groter of kleiner, breder of dieper, het kwam altijd ergens vandaan en kwam voort uit bestaande modellen.

En een andere zekerheid kende men al van kindsbeen af; of liever vanaf de dag dat men ging varen: veranderingen kwamen, maar verliepen altijd langzaam.

De meeste aanpassingen zullen niet toevallig tot stand gekomen zijn, men was altijd met de schuit ' bezig', had onderling veel contact en er was immers groot belang bij. Maar als er 'iets anders' kwam, moest het wel eerst geprobeerd worden. En kon achteraf worden vastgesteld of het beviel. En pas als een ander het ook ging doen, was er wellicht sprake van een 'ontwikkeling'. Misschien waren wijzigingen vaak incidenteel. Wie weet wat ooit geprobeerd is, niet beviel en weer werd afgeschaft, ooit te verhalen?

Er waren reële argumenten voor het vasthouden van het bestaande. De vissers hadden immers geen geld voor experimenten. Initiatief van de werfbazen wilden ze wel verwachten, maar konden zij het zich veroorloven? Het materiaal was immers schaars, en dus kostbaar. Daar mocht niets van verloren gaan. Behalve spindelen, werd alle hout (her)gebruikt. De 'factor arbeid' telde niet zo mee, iets nieuws mocht wel maar het moest geen geld kosten! Bovendien was de visser op zijn schuit heel afhankelijk van gewoonte. Vaste, vooral te verwachten handelingen aan boord waren de waarborgen voor zijn veiligheid en gemak. Bij nacht en storm, ook vanuit de slaap wilde de visser blindelings en direct de goede handelingen aan want, tuig en schip kunnen uitvoeren. Hij wilde niet raden of tasten maar blindelings zijn werk doen. Indien bijvoorbeeld op een ander schip dan zijn eigen, de ruimte tussen twee bepaalde spanten krappier was en zijn klomp paste er niet (meer) tussen, dan was dat niet goed. Routine is veiligheid, dat is van alle tijden.

Een aanpassing of een verandering, die een variatie of zelfs een nieuw type schip zou gaan bepalen, tekende de werfbaas, als het goed uitkwam, wel aan in zijn boekje of schrift (en met welke aandacht worden die aantekeningen later bestudeerd als ze met wat geluk bewaard zijn gebleven). De vaste maten hadden ze in het hoofd, andere gegevens kwamen van de bewaarde mallen.

Het type Bol van de Oostwal is dan tot stand gekomen door aanpassing van een 'groter gegroeid' ander type en is daarmee geschikter geworden voor groter of ruwer water. Of het omgekeerde was het geval, dus is een bestaand type 'verkleind' voor het grotere bereik en gemak op de ondiepe visgronden. Mogelijkerwijs hebben zich beide verbeteringen gelijktijdig voltrokken.

Maar zeker is dat de veranderingen ergens vandaan kwamen en zich langzaam voltrokken.

GESCHIEDSCHRIJVING

De historie en de praktijk van de Nederlandse vissersschepen zijn in vele boeken en geschriften over een lange periode aan bod gekomen. Ook geldt dat voor de Zuiderzeevervisserij: juist door de afsluiting en de demping van de Zuiderzee is op tijd initiatief genomen de kennis van en uit het verleden vast te houden.

Er waren vele soorten en typen van vissersschepen en scheepjes op der Zuiderzee, allemaal afgestemd op het specifieke gebruik. Schepen, afkomstig en meestal herkenbaar naar de walkant of naar de haven waar de visser thuishoorde. Allemaal werden ze gebruikt voor het doel: het vangen van vis en het op tijd afleveren op de veiling voor de handel. Vóórdat de overbevissing toesloeg en de ramp van de Zuiderzee afsluiting een einde maakte aan de nuttige bedrijfstak, sprak men niet voor niets koesterend over 'De Grote Bun'.

DE BOL AAN DE BEURT !

Maar over de geschiedenis van de Bol en zijn omgeving, is nog nimmer geschreven. Noch bestaat origineel spoorwerk zoals wel gedaan is naar de geschiedenis van bijvoorbeeld de punter, de botter, de lemsteraak of hoogaars (om er een paar te noemen) en de van die typen overgebleven exemplaren.

Was de Bol dan zoveel minder markant dan die andere typen ? Toch zeker niet !

Niet in aantal: in de verschillende havens aan de Zuiderzee waren vele Bolletjes die een belangrijke rol speelden bij het visserijbedrijf. Op het hoogtepunt van de Vollenhoofse haven, in het eerste kwart van deze eeuw, stonden er zelfs wel één van de drie schepen ingeschreven als Bolle of Bollegien.

Ook niet als type: het was buitengewoon geschikt voor zijn functie, een goede zeiler, zeer handzaam voor de oudere zowel de jonge visserman.

Alleen, ze waren niet gebouwd om te blijven. De aanwijzing van de Zuiderzeewet uit 1918 dat er geen vissersschepen meer bij mochten komen en de beslissing dat de zee met vis voor de eigen kust ging verdwijnen, wierpen donkere schaduwen vooruit en geen zonnestrallen op de Bol.

Ook na de oorlogsperiode 1940-45 niet: er was niet veel meer over om te behouden. Behalve voor een enkel exemplaar als jacht gebouwd, voor de Bol geen aandacht.

WAT BEHOUD ?

Behouden, dat wil zeggen een schip weer in de vaart brengen om het in de vaart te houden. Dat staat hoger op een ieders prioriteiten lijst dan de beschrijving voor het behouden van de geschiedenis.

De 'botteraars' o.a. verdienen nationale erkenning. Al in het begin van de veertiger jaren waren het de individuele liefhebbers die 'voor een appel en een oud ei' een afgedankte schuit van een visser overnamen of 'zomaar' meenamen. En begonnen ze, al plezierzeilende, te restaureren. Pas vijfentwintig jaar geleden (1968) ontstond de organisatie Botterbehoud met het trotse kwartaalblad Tagrijn. Het bestuur, leden en donateurs mochten terecht trots zijn tijdens de jubileumviering in september 1993 in Enkhuizen toen alle aandacht terecht ging naar de varende, gerestaureerde en opnieuw in de vaart gebrachte botters en soortgenoten, zoveel mogelijk in overeenstemming met hun oorspronkelijke identiteit.

NOG ECHTE BOLLEN ?

Maar niet bij de behoudsorganisatie van de botters, noch bij de al in 1955 opgerichte behoudsstichting (stamboek) voor de ronde en platbodemjachten, waren er oude vissermanbollen ingeschreven. Deden ze wel mee? Of waren ze er niet meer? Van de Bollen met het origine en de authenticiteit van de vissermantijd was er in elk geval geen een meer over.

Wel een drietal, aangepast als plezierjacht, werden opgenomen in het Register van de Stichting Stamboek Ronde-en Platbodemjachten. Daar staan ze nog, met de letter H (van hout), samen met een aantal als jacht gebouwde Vollenhoofse Bollen. In die kolommen Bollen worden ook vele andere (ca. 60) vermeld met de indicatie S (van staal): het type is uiterst geschikt gebleken voor de jachtbouw. Er zijn zelfs wel meer dan 200 van gebouwd.

Want behalve de uiterst waardevolle publikaties over de Oostwal van de Zuiderzee van Dhr W. Kuyper aan het einde van de zeventiger en in het begin van de tachtiger jaren, is er slechts één deugdelijke scriptie overgebleven over de Vollenhoofse Bol en zijn soortgenoten: die van W.H. Dudok van Heel. (En grotendeels vastgelegd in het standaardwerk van Th. Huitema, Ronde en Platbodemjachten).

Hij legde in 1960 vele gegevens vast over de N.W. Overijsse werfjes en de bouw van het type Bol aldaar. En hij voerde gesprekken met Jacob Kroese (1894 - 1982), de zoon van de sloopstimmerman Jan Kroese (1858 - 1943). Want Jan Kroese bouwde in 1902 de eerste Vollenhoofse Bol.

CONCLUSIES

In deze hoofdstukken wordt dus getracht zoveel mogelijk van wat bekend is, wat bekend verondersteld mag worden en wat nog kan worden waargenomen, bij elkaar in verband te plaatsen. Vanzelfsprekend zijn er ook onzerzijds interpretaties en zullen er ook hiaten zijn.

De lezer doet dus verstandig voorzichtig te zijn met zijn eigen conclusies. De vraag: wás het nu echt zo en wát was er nu zo vreselijk belangrijk?, wordt niet voor hem beantwoord.....

Wel wordt de lezer een vraag gesteld: alle geschreven aanvullingen en elk verhaal tot verbetering zullen kunnen bijdragen tot nog meer toekomstige kennis omtrent de Bol.

Een metafoor mag hier niet ontbreken. Het is een gedachte van de Zuiderzee schilder en natuurmens Jos Lussenburg die recht doet aan wat de puzzelaar in geschiedenissen en de lezer ervan overkomt: *'het nadenken over oude scheepjes is als met de liefde: het is een toestand die je ondergaat, die je niet kunt doorgronden maar waarmee je wel gelukkig mag zijn'*.

In elk geval moge de plaats die de Bol heeft ingenomen tussen alle andere vaartuigen in het verleden en in de toekomst nog zal innemen, helderder worden voor een ieder die zich daarvoor interesseert en die zich ermee wil amuseren.

BIJLAGE I, HOOFDSTUK IV, De Bol, algemeen (D.20)

ALGEMENE GEGEVENS OVER DE VOLLENHOOFSE BOL

OORSPRONG	:	OOSTWAL VAN DE ZUIDERZEE
BOUWPERIODE	:	CA. 1900 TOT 1925
WERVEN	:	KROESE TE VOLLENHOVE 1902 - 1927
	:	SNOEK TE BLOKZIJL 1911 - 1920
	:	HUISMAN TE RONDUITE 1915 - 1954
BOUWWIJZE	:	HOUT
SOORT	:	HALFGEDEKT
BEMANNING	:	2 MAN
GEBRUIK	:	VOORNAMELIJK VOOR DE DAGVISSERIJ OP HARING, BOT, PALING, ANSJOVIS, SPIERING, GARNALEN
VISTUIG	:	VOORNAMELIJK STAANDE NETTEN EN KUBBEN
TUIGAGE	:	GROOTZEIL, FOK EN KLUIVER
LENGTE	:	VAN CA 21 TOT 33 VOET (7 - 10 M)
BREEDTE	:	VAN CA 6 TOT 9,9 VOET (2 - 3.30 M)
INHOUD	:	18 M ³ BRUTO EN 7 M ³ NETTO
DIEPGANG	:	CA. 0,50 METER
NIEUWBOUWKOSTEN:	:	FL.250,- (1902), CA FL.1200 (1914), FL. 1600 (1916) TOT FL.2200 IN 1918 (Excl. ZEILEN EN NETTEN)
VAARGEBIED	:	ZUIDERZEE EN (INCIDENTEEL) WADDENZEE

BIJLAGE II, HOOFDSTUK IV, De Bol, algemeen (D.20)

OVERZICHT

voor het aantal gebouwde Vollenhoofse Bollen
(zoals tot dusver bekend).

<u>in periode</u>	<u>als vissersschip</u>		<u>als jacht</u>		<u>Totaal</u>
	<u>Van HOUT</u>	<u>HOUT</u>	<u>IJZER</u>	<u>STAAL</u>	
1902 - 1927	30				30
1921 - 1982		11			11
1957 - 1958			3		3
1960 - heden	---	---	---	ca.220	ca.220
TOTAAL:	30	11	3	220	361
Hiervan in 1993 in de vaart:	3 en 1*)	10	1	ca.220	235

*) ex houten schip, overijzerd

De BOL als **SCHEEPSTYPE**, het **ONTSTAAN** en de **BOUWWIJZE**

17 januari 1994

I. HET ONTSTAAN

de aanduiding 'Bol of Bolle'
 een plaatselijk houvast ?
 modellen, musea en literatuur
 verschillende naamgeving
WAAROM ONTSTAAN aan de Oostwal ?
 ze werden gebouwd
 de Bollen waren gewenst

II. VORM en KENMERKEN

1 TYOLOGIE

kenmerken
 aantallen
 jachtbouw

2 ALGEMEEN

- 2.1 Afmetingen, verhoudingen, zeeg
 De lengte en de breedte
 De diepte, de holte en de inhoud
 De rompvorm
- 2.2 Het ONDERWATERSCHIP
 - a. bij de Vollenhoofse Bol,
 - b. bij andere 'Bollen'
- 2.3 STEVEN en STUIT
- 2.4 BOORDEN, BOEISEL, BERGHOUT
- 2.5 KLUIFHOUT, ZWAARDEN en ROER
- 2.6 aan DEK, de PLECHT, aan de MAST, de BUN
- 2.7 onder de PLECHT, het INTERIEUR

3 VERSCHILLEN per WERF

III. CONSTRUCTIE van de ROMP

- 1 BOUWWIJZE en HET HOUT
- 2 VOOR, MIDDEN, ACHTER
- 3 SPANTEN, OPLANGERS, KNEIËN
- 4 BESLAG
- 5 STABILITEIT
 - FOLKERT van LOON
 - NATTE BALLAST

IV. TUIGAGE

- 1 RONDHOUT
- 2 VERSTAGING
- 3 LOPEND WANT EN BLOKKEN
- 4 ZEILEN

V. VISTUIG

V. PRIJS

De Bol als scheepstype, het ontstaan en de bouwwijze

21 januari 1994

I. HET ONTSTAANde aanduiding 'Bol of Bolle'

Bolachtige schepen zijn al lang bekend. Maar een echte beschrijving wat men onder een 'Bol' verstaat, is nergens aangetroffen. De aanwijzing: 'dit vissersschip is een Bol' (al dan niet uitgebreid met een verwijzing naar een voormalige vissersplaats aan de Zuiderzee), betekende nog niet vanzelfsprekend dat het een specifiek type vaartuig was voor het beroep van de visserman.

een plaatselijk houvast ?

In verschillende vissersplaatsen aan de Zuiderzee moet in de vorige eeuw al over Bollen gesproken zijn. Ook de aanduiding Bolle of Bolletje werd gehoord. Dikwijls met een regionale verwijzing. Behalve de Vollenhoofse Bol, zijn er bekend gebleven (en alfabetisch genoemd): de Blokzijlder Bol, de Enkhuizer -, de Hindelooper -, de Makkumer -, de Urker, de Wieringer -en de Workumer Bol.

Er was in de visserstijd inderdaad sprake van Makkumer - en Workumer Bollen, er schijnen zelfs een of twee Hindelooper Bollen geweest te zijn. Daarentegen zijn geen referenties gevonden over Lemsterbollen; wel is iets bekend van het Lemmer Boltsje. Over Enkhuizer Bollen is meer zekerheid en Wieringer Bollen zijn er zeker geweest. Hoewel op het eiland Wieringen nimmer een scheepswerf was: de vissers van Den Oever lieten hun Aken en Bollen in Friesland maken, ook in Enkhuizen maar dat was vóór het jaar negentienhonderd. Er hangt nog steeds een grauwsluier of er Urker Bollen hebben bestaan. Terwijl er een mysterieuze verwijzing is dat er ook iets over 'Friese Bolletjes' bekend zou zijn geweest, en nog wel dat met Urk te maken gehad zou hebben. Van Blokzijlder Bollen kan niemand iets verhalen, die waren er ook niet in de vissermantijd. Het lijkt een creatieve uitvinding te zijn van een twintig jaar geleden ten behoeve van de jachtbouw in staal. Ook is in 1965 ooit een Durgerdammer Bol gebouwd, als replica van een originele Vollenhoofse (jacht-) Bol.

Het lijkt er op dat de regionale toevoeging bij 'Bol' niet veel houvast geeft voor het bepalen van het type, noch kenmerken biedt voor onderling onderscheid. Op pag ... wordt er nog meer over verteld. (dat is in D.23)

Het was waarschijnlijk niets meer of minder dan de aanduiding waar het schip gebouwd was, waar het vandaan kwam; dan wel waar het gebruikt werd stond voorop, de thuishaven dus. In het taalgebruik is dit een verschijnsel wat nog altijd voorkomt.

x (verklaren en voorbeeld geven nodig?)

Van vroeger tijd is er het sterke voorbeeld over Kuinre en Urk¹. De schuiten (van het schokkertype), gebouwd op de werfjes van 'De Kuinder' in de tweede helft van 1800, werden daar 'Urkers' genoemd, want: 'die van Urk' gingen er mee vissen. Terwijl de Urker vissers tegen precies dezelfde schepen 'Kuinders' zeiden: want daar kwamen ze vandaan.

modellen, musea en literatuur

Behalve wat algemeen bekend is gebleven van scheepjes aangeduid met 'Bol of Bolle',² en dan uit (of van) een bepaalde vissersplaats, is ook betekenis af te leiden met behulp van enkele historische modellen in onze musea en bij particulieren.

Al in de tweede helft van de vorige eeuw is een gedateerd halfmodel³ vervaardigd voor (of door) de scheepswerf 'De Lastdrager' te Den Helder. Dit stelt volgens het opschrift een Wieringer Bol voor (zie tekening en foto pag ..). Ook in de fraaie atlas (pag ..) van Van Konijnenburg (1907) komt een prent voor van een Urker Bol uit de vorige eeuw. Dan is er in het Fries Scheepvaart museum te Sneek een fraai 'volks' model van een Wieringer Bol te vinden (zie foto pag ...), óók uit het laatste kwart van de vorige eeuw.

En om de korte speurtocht naar oude modellen van 'Bollen' hier te besluiten, kwamen uit de inventaris in Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam twee modellen van een Hindelooper Bol te voorschijn. (zie foto pag ..)

Een originele Wieringer Bol van 7.68 meter (in een ietwat verkommerde staat) kan men aantreffen in het historisch depot van het Zuiderzeemuseum. Dit was de WR 78, door het museum in 1966 verworven en vermoedelijk te Enkhuizen gebouwd voor 1902. (zie pag ..)

x Hier komt nog een citaat uit Sopers, onderzoekingen 1923

x Hier citaat van U.Vroom, beweringen over Bolletjes 1968

Tenslotte, in het standaardwerk (zesde druk) over de Ronde en Platbodemjachten van Nederland van Dr Mr Th. Huitema worden de Workumer, de Makkumer of Enkhuizer Bol of -aak gelijk gesteld aan de Wieringer Bol of -aak (pag 121). Alleen de Vollenhoofse Bol wordt als type apart beschreven (pag 165)

x Hier citaat van Dorleyn in G S W en Tagrijn

Het is een goede zaak om vergelijkenderwijs te kijken naar de overeenkomstige scheepjes die (elders) ook Bol genoemd werden. Maar onze volle aandacht moet in deze hoofdstukken voornamelijk blijven vallen op: de Vollenhoofse Bol als type van een vissersschip.

verschillende naamgeving

Er dus van uitgaande dat⁴ de Vollenhoofse Bol of Bollegien een bepaald type vissersschip aan de Oostwal vertegenwoordigde, was dat toch niet altijd geheel duidelijk. De eerste die aan het begin van deze eeuw in Vollenhove op de helling stond, werd in elk geval zo nog niet genoemd, maar 'vischaak'⁵.

Ook kan men in dit verband vraagtekens plaatsen bij de aantekeningen van Huisman in zijn werfboekje van 1917: 'geleverd een schuit'. Terwijl het ging om een Vollenhoofse Bol. Vier jaar later, in 1923, komt dit opnieuw voor bij de levering aan de visser Porsius: 'een schuit'. Die wordt in Durgerdam als de RD 23 door de ambtenaar van de visserijregistratie vervolgens ingeschreven en 'aakje' genoemd werd⁶. Thans is het de fraai gerestaureerde, originele Vollenhoofse Bol BU 22.

Geconstateerd kan worden dat vroeger in elk geval de type-naamgeving door elkaar heen gelopen heeft; en dat pas later de schepen van dezelfde lijnen en overeenkomstige constructie meer eenduidig Bollen werden genoemd.

Of was Bol eigenlijk toch een 'bij'naam ?; maar, wat was dan de hoofd naam ? Verwarrend ? Waarschijnlijk in de visserstijd toch niet. Ondanks het niet exacte naamgebruik was er één zekerheid: het kleinere, ondiepe vissersvaartuig varend onder de wal werd, behalve met wat anders, ook gewoon 'Bol' genoemd.

Met volledig respect dat in vroeger tijd de definiëring niet zo precies was en ook niet hoefde, wordt toch in het volgende hoofdstuk wat verder gespeurd naar meer gegevens.

WAAROM ONTSTAAN aan de Oostwal ?

Er deed zich in het begin van negentienhonderd een ontwikkeling voor die van twee kanten kwam: de vissers van het binnenwater gingen zich meer en meer als dagvissers met de kustvisserij bezig houden (want de prijzen aan de afslag waren goed). Zij vonden hun (zee-)punters en vletten daarvoor te klein (zie foto pag ..), ook al werden de punters extra opgeboeid.

x Hier citaat Gait Berk uit het Punterboek

De Vollenhoofse schuit, (men sprak van skuut en bedoelde een bonsje ¹), was weliswaar groter en zeewaardiger; maar de voorkeur ging kennelijk toch meer uit naar het bottertype, waarschijnlijk voor de iets betere zeileigenschappen hoog aan de wind. De schokkers kende men ook goed, vooral nadat veel vissers van Schokland moesten verhuizen (1860) en met hun schip in de haven van Vollenhove terecht kwamen. Net als de botters, met een lengte van tussen de twaalf en dertien meter, waren die schokkers ook aan de zware kant voor de overwegend lager wal aan de ondiepe kust. Ook omdat het vooral om de dagvisserij ging, kon men met een kleinere schuit toe. Maar wel een die 'droger' zou moeten zijn dan de bons. Want met de klappen van de golfslag tegen het voorschip, laat de bons nogal wat buiswater over zijn lage plecht stuiven.

Zo kan men zich voorstellen dat de sloopstimmerlui en werfbazen werden benaderd door vissers, die een vaartuig wilden, even goed in de zeegang als de bons en geschikt voor het staande netten bedrijf onder de in het algemeen heel ondiepe kust van de Oostwal. Dus met een zo gering mogelijke diepgang. Vooral ook voor de lastig te bevaren geul van de haventoeegang van het vroegere Vollenhove.

de achtergrond

De ontwikkeling tot dit type kon natuurlijk niet anders gaan dan op basis van ervaring. Het vak van de sloopstimmerman beoefende Kroese al jarenlang en hij was door de reparatie aan honderden vissersschepen bekend met de voorkomende typen, het gebruik ervan, de verschillen in constructie en materialen. Op de scheepswerf van Urk had hij in meer dan twintig jaar een gedegen vakkennis gekregen van de botters. Hij kende ze van binnen en van buiten en wist ongetwijfeld dat een botter niet zo goed te verkleinen is.

Vanaf 1891 in Vollenhove, kwam de werfbaas daarna alles te weten over de skuut, de bons, de punters en boten, waar die vandaan kwamen en wat de eigenaren er mee deden. Bovendien had hij de Vollenhoofse vissers leren kennen en waarderen. Aangenomen kan ook worden dat hij begreep te moeten zorgen dat ze kregen wat ze wilden hebben; ook al werd dat niet zo nauwkeurig uitgelegd. De vissers waren niet zo 'trouw' aan de eigen werfbaas, dat ze niet naar de concurrent liepen als ze hun zin niet kregen.

Zo zal Kroese hebben gepiekerd tijdens het neerleggen van de kielgang (de wat dikkere vlakplank in het midden tussen de andere bodemplanken) voor wat de eerste Vollenhoofse Bol zou worden: 'dat kennen we, tot zover is 't net een skuut', een bonsje dus. Daarmee de traditie van het Overijsselse sloopstypen volgende.

Veel zal hij niet hebben opgeschreven met een dagboek of rekeningenboek werkte hij niet (voor zover bekend); de mallen die hij gebruikte zijn allemaal verdwenen. Dat hij wel veel met vaste maten voor verhoudingen heeft gewerkt, valt af te leiden uit de mallen die zoon Jacob gebruikte voor het maken van sloopmodellen. Deze zijn gelukkig bewaard gebleven en in het bezit van zijn kleinzoon.

aantallen

Voor een uitgekend sloopstypen is de Vollenhoofse Bol als vissersvaartuigen slechts in relatief geringe aantallen gebouwd, misschien juist dertig exemplaren. Dat is niet veel en had minder te maken met de goede gebruikseigenschappen van het schip dan met de donkere schaduwen die de afsluiting en de gedeeltelijke drooglegging van de Zuiderzee wierpen op het onvrijwilligen, maar onstuitbaar naderende einde van de visserijbedrijfstak.

ze werden gebouwd

De werf van Kroese in Vollenhove bouwde vanaf 1902 in totaal vijftien Vollenhoofse Bollen, de laatste in 1927. Er bleef er geen één over. Maar toch een uitzondering. Want de VN 89 uit 1923, oorspronkelijk van Frikke Schuurman, werd lang na de visserijtijd in 1968 'overijzerd' en is thans nog in de vaart.

Ook de baas van de oude sloopswerf in Blokzijl Hendrik Snoek, ging in op het verzoek van vissers (1910), bouwde hetzelfde typen en hij timmerde er totaal acht, de laatste in 1920. Nummer twee werd in 1911 aan de visser Jurriaan Kuijper in Terschelling geleverd onder visserijnummer TS 6. Dit schip bestaat als Jachtbol na vele omzwervingen nog steeds en draagt de naam 'Boronia'. De zesde uit 1918 was bestemd voor de zonen van Lute Jongman en kreeg het visserijnummer VN 35. Dit is de als familieschip nog overlevende 'Zeester'.

Natuurlijk kon de punterwerf van Wolter Huisman aan de Ronduite niet achterblijven. Hij begon nog weer iets later, in 1915, ook aan de Vollenhoofse Bol en leverde er totaal zeven voor de visserij. Ook van deze beroemd geworden werf nog een overlevende: in 1923 ging de RD 23 naar Durgerdam, later verkocht naar Spakenburg onder BU 22. Tot jacht verbouwd (de vroegere Aemilia II), is deze Bol na een grote restauratiebeurt van vier jaar in visserman uitvoering teruggebracht en werd in 1993 als 'Suydersee' ingeschreven in het Nationaal Register van Varende Monumenten⁸.

de Bollen waren gewenst

De staand want vissers⁹ wilden en kregen een ondiep, vlak gaand schip wat goed kon zeilen, ook hoog aan de wind. Ze moesten er ook mee kunnen slepen. Er was behoefte aan en het beviel goed. Vooral door de tijdwinst en het gemak gedurende de vaart door de 'droge' geul van de haventoeegang.

Ze werden ook (en worden nog) geprezen als 'droog'. Op een ander schip de oliejas al aan, bij het Bolletjen nog maar een klein spatjen buiswater op het voordek.

En naar verhouding waren de Bolletjes goedkoop. Dat de kwaliteit van het gebruikte hout niet altijd even best was, en de uitvoering uiterst simpel, daar werd met het zicht op het dichtleggen van de Zuiderzee niet zo op gelet.

jachtbouw

Ook toen Wolter Huisman vaststelde, ruim vóór het aflopen van de visserijtijd, dat het type ook geschikt was voor de jachtbouw, bleven de aantallen kleiner dan de vingers van een hand. De eerste die hij in 1921 maakte, het Boljacht 'Riepel' bestaat nog en zal, na een restauratie beurt in 1994/5, weer in de vaart komen. De andere jachtjes zijn vanaf hun bouwjaar steeds door hun verschillende eigenaren in prima staat onderhouden, te weten: 'De Vrouwe Lucia' uit 1926, 'Goetzee' van 1940 en 'Njord', onder Engelse vlag als 'Zween', in 1954 gebouwd (zie verder hoofdstuk VI, pag..)

De crisisperiode (vanaf 1932) en de bezettingstijd van ons land tijdens de wereldoorlog (1940-'45) was de oorzaak dat de jachtbouw van houten Bollen niet werd vervolgd. Daar kwam de schaarste aan geschikt hout en het failliet van de scheepstimmerwerfjes nog bij, vooral telde het verlies van goed vakmanschap. En later nog werd de belangstelling voor het type verdrongen door het zoveel duurdere vakmanschap en vooral de relatief veel goedkopere staalbouw voor scherpe jachten.

De in de jaren zestig opkomende jachtbouw in staal benaderde de authentieke lijnen van het visserstype Vollenhoofse Bol zo goed mogelijk en ontwerp en de bouw werd succesvol ter hand genomen en afgestemd op een geheel nieuwe generatie jachtschippers. Dit is een verhaal apart. (zie hoofdstuk VI op pag ..)

II. VORM en KENMERKEN

1 TYPOLOGIE

Wat waren nu eigenlijk de kenmerken van het scheepstype die voor de vissers golden als authentiek (dan wel oorspronkelijk, origineel of uniek) ? Zo'n vraag stellen is logisch; maar het krijgen van een objectief antwoord niet zo waarschijnlijk. Het is met dit soort begrippen net als bij de Wet op de Monumentenzorg: feiten worden geïnterpreteerd door iedere expert opnieuw en meningen tot dogma verheven.

x Hier citaat met voorbeeld

wat is een platbodem

Deze uitdrukking voor een vaartuig is alom bekend en spreekt voor zichzelf. Als het toch gewenst is nog eens een omschrijving te hebben, dan mag het volgende dienen:

De romp is gebouwd zonder een kielbalk, maar het midden van de bodem wordt bepaald door een kielplank. Deze is over het algemeen wat dikker dan de overige planken van de vlakke bodem. Aan dat vlak wordt aan de achterkant van het schip soms een scheg aangebracht, overwegend gelijk met de lijn van de langsdoorsnede. Deze scheg kan niet als kiel worden aangemerkt.

In dwarsdoorsnede is de bodem over de gehele lengte en de breedte van het vaartuig (nagenoeg) rechtlijnig.

Aan de zijkanten van het vlak sluiten de gangen van de zijden hoekig aan (kimmen).

Platbodems worden gebruikt in ondiep of getijde water en kunnen heel gunstig rechtstandig droogvallen. De rompvorm komt voor bij vissersschepen, binnenvaartuigen en jachten en leent zich voor een goedkope constructie. Al in het begin stadium van ijzer/staalbouw, ook voor het platboomde vaartuig, werd het gemak ingezien van een 'rond' verloop, ook van normaal hoekige kimmens.

Specifieke typen platbodems zijn de botter, de schokker, bons, schouw, hoogaars, hengst, pluut, grundel en de Vollenhoofse Bol.

Voor vast kan worden aangenomen ¹⁰ dat de Vollenhoofse Bol een puur platbodem vaartuig was. De Vollenhoofse Skuut was dat in elk geval al eerder.

Vele andere bewonderaars van de Nederlandse scheepsbouw hebben al door ijverig speurwerk vele bijzonderheden betreffende de houten schepen van vroeger vastgelegd. In deze tijd, nu alom weer grotere belangstelling en waakzaamheid voor het behouden van kennis ontstaat, kan hun werk in de aandacht worden aanbevolen en mag met eerbied worden aangehaald.

Een groot onderzoeker en kenner van de 'schepenfamilie's' in Nederland is Mr P.J.V.M. Sopers geweest (ca 1878 - 1941), een vroeg gepensioneerd Brabander ¹¹. Hij hield zich vanaf 1923 overtuigend bezig met ¹²: *'De schepen die verdwijnen, die al voor het merendeel verdwenen zijn, de houten schepen die ooit de zeegeten en binnenwateren bevoeren, die het transport verzorgden, waarmee de visschers ter vangst togen, die dus een voorname rol gespeeld hebben in volksbestaan en bedrijf, maar die tevens niet weinig bijdroegen tot een schilderachtige stoffeering onzer waterwegen en havens'*. Hij bekeek die schepen vooral vanuit het nuttigheidsstandpunt, zoals hij zei: *'als lastdragers en als zoodanig berekend en gebouwd'*. Maar na zich te hebben afgevraagd hoevelen (of hoe weinigen) zich om de oude schepen bekreunen, geeft hij zijn hartstochtelijk antwoord: *'Ja, waarde lezer, ze waren mooi, zeer mooi zelfs !'*

Sopers heeft zich ook verdiept in de scheepsbouw en de schepen van Overijssel en omgeving ¹³ en heeft vastgesteld dat ¹⁴: *'men zich in Vollenhove van oudsher bezig hield met scheepsbouw van platbodemers, zijnde in het algemeen van het inheemse, slanke Overijsselse type dat zich tot een vaartuig voor het geregelde zeebouwen zou kunnen hebben ontwikkeld getuige oude vondsten. Daarbij steeds uitgaande van het slanke, lancetvormige vlak. Voor het verkrijgen van meer breedte werd het neerboord sterk uitgezet, waardoor een dwarsdoorsnede werd verkregen, uniek in de Nederlandschen scheepsbouw'*.

x Tekening/schets met verklarende termen zoals vlak, boord, boeisel, etc; tevens: lancetvormig (verder zie pag ..)

In aansluiting hierop heeft Gait Berk ¹⁵ verhaald over de platbodemers van Kuinre, de plaats aan de Oostwal waar het altijd lagerwal is: *'de Kuunders moesten superstoere scheepjes hebben, hun punters waren 9 bij 2.30 m., het vlak slechts 1.45 breed op een lengte van 5.90 m. Spraken ze over grote punters dan bedoelden ze het Vollenhoofse schokkertje, de skuut, het bonsje dus'*.

2 ALGEMENE KENMERKEN

De Vollenhoofse Bol was dus een oorspronkelijk, klein, rond, ondiep, relatief goedkoop werkvaartuig met een gekromde steven, op het eerste gezicht een verkleinde botter, maar met een 'Overijsselse' vlakke bodem en scherpe kinnen. Een vaste plecht (met twee luiken) die doorliep tot in het bovenboeisel, een ongestaagde steekmast en daarachter een dubbele bodem als bun met meestal slechts twee vakken.

2.1 Afmetingen

a. De Vollenhoofse Bol

De lengte: In vergelijking met de bons en de botter, moet Kroese bij het 'ontwerp' van zijn eerste Bol zijn uitgegaan van 'kleiner maken'. Volgens de overleveringen, nergens betwist door de oudgedienden van het vissersvak, werd de lengte zo'n eenentwintig voet. Misschien piekerde hij wel over een metertje groter, want een scheepje van zes en een halve meter is, hoe handzaam ook, voor twee man en vistuig toch wel wat krap. En bovendien, met wat wind en golven aan de ranke kant.

Er is niet veel bekend over deze ontwikkeling, het blijft raden of de verlenging al direkt na de tweede Bol van 1904 is ingezet, of pas later. Dan wel of de andere twee werven (Snoek en Huisman) wellicht begonnen met meer lengte voor hun Vollenhoofse Bollen.

Er zijn veel geïnteresseerde mensen te vinden in het gebied van de vroegere visserij aan de Oostwal; de meesten hebben ook een redelijk goed geheugen. Speciaal over hun familieleden als vissers en hun bijnamen. Toch was het niet mogelijk uit te zoeken, ook niet met behulp van de lijst van vissers op Bollen en hun VN nummer, welke Bol nu groter of kleiner was. Uit de overgebleven foto's valt af te leiden dat er niet veel kleinere Bolletjes zullen zijn geweest en dat de werfjes al snel het 'ontwerp' lieten groeien naar achteneenhalf tot tegen de tien meter.

Uit de overlevende scheepjes is vast te stellen dat de VN 89 van Kroese in 1923 ca. 9.25 m. mat, Snoek in 1911 en 1918 op bijna 10 m. bouwde en Huisman de 1923 Bol afleverde met 9 m.

De breedte: de verhouding van lengte en breedte was een van de opvallendste karakteristieken van het toenmalige vissersschip. De traditie van een vaste verhouding zal ook bij het Overijsselse scheepmakersambacht in hoge mate hebben beheerst, waardoor de vorm van de romp en het grootspant zijn komen vast te liggen.

De breedte werd aangehouden op éénderde van de lengte, dwz 10 à 11 voet (3 tot 3.30 m.). De Bollen van Snoek vielen wat smaller uit en kwamen op 2.90 m schone breedte, zonder berghout en zwaardklamp. Slanker dus dan de scheepjes van collega's Kroese en Huisman.

Ooit bestelde Jan Hendrik Spit 'De Lange' (in 1918) bij Kroese een Bol met een afwijkende maat. Hij ervaring opgedaan met een Bol van Snoek (die er toen al drie of vier getimmerd had), en vond die blijkbaar te slank en hij had gezegd: 'hij moet een voet breder op het zeilwerk'. Dit is de VN 8 geworden, later ongenummerd tot VN 79 (van Riekert Vis) en kostte toen Fl. 1880,-.

x Controle en referentie geven (Klopt dit wel ?????)

De VN 8 wilde evenwel niet beter zeilen. De vergelijking kwam van de VN 45, visser ... die veel in span met de VN 8/VN79? heeft gevaren. Wel bij harde wind

De diepte: dat was een belangrijke zaak, daar was het immers voornamelijk om begonnen. Met een centimeter of 50 tot 60 aan de scheg kwam men goed dicht onder de wal. De dagvissers vooral waren goed bekend met het ondiepe water en hoe minder noodzaak om te moeten wachten op voldoende diepte, vooral in de havengeul, des te mooier het was. De uitspraak: 'als het gedauwd had, kwamen we er al overheen' is tekenend.

En een ander vertelsel wat bleef leven, een verzuchting van 'Piegiën' (Cornelis Rozeboom), die zijn broers Harm 'De Slakke' en Hendrik 'De Witte' hielp op de VN 98 (werf Snoek 1919). Piegiën had een beetje last van een stijf been, liep wat mank en werd ook wel aangeroepen met 'Vader Cats'. Dat kwam omdat hij alleedaagse wijsheidrijmpjes zo mooi kon opzeggen.

't Was een heel warme, windstille dag geweest, niet veel vis in de bun, uren lang dobberen en ten lang leste het zwaard platgelegd over het boord. Dan met de lange boom vanaf de plecht, over het zwaard naar achteren, afduwen en weer terug, aflossen was er niet bij, moe worden wel. Met eindelijk de havenopening in zicht, haalde Piegiën zijn rode zakdoek over het hoofd en sprak de woorden: *'ik wou dat de zondag zo heilig was dat ik drie dagen ervoor en erna niks moest doen'*

De holte

Deze maat, bepaald tussen de binnenkant van het vlak enwas bepalend voor de inhoud en had te maken met het 'draagvermogen' van het schip
x nader uitwerken

De inhoud

Bij de registratie van de visserijvergunningen, ook voor elke mutatie was het vaste gegeven de bruto/netto inhoudsmaat. De lengte of breedte werd niet verlangd voor de registratie.

x Aan te vullen met enige voorbeelden zoals bij schepen gevonden, incl de bestaande. Afbeelding van het betreffende formulier erbij.

De vorm van het grootspant, de grootste dwarsdoorsnede dus, is verder bepaald doordat de geerde (de eerste huidgang boven het vlak) daarmee een duidelijke knik maakt (de kim). Het benedenboord is dan breed en sterk uitgezet tot aan het (vrij stevige) berghout. Daarboven valt het boeisel iets naar binnen.

x b. bij de overige Bollen etc etc etc doe ik nog

2.2 ONDERWATERSCHIP

a. Ook bij de Vollenhoofse Bol, net als bij de typebeschrijving van andere historische vaartuigen, doet zich de omstandigheid voor dat het onderwaterschip niet zo eenvoudig is waar te nemen. En vooral als bij het ook ontbreken van tekeningen, de neiging ontstaat het doorgaans minst zichtbare te veronachtzamen: 't zit toch onder water'.

Kijken dus naar wat is overgebleven. En gelukkig zijn er goed gemaakte modellen waardoor redelijkerwijs kan worden naverteld hoe het vlakgaande schip werd gebouwd en welke de kenmerken waren die bepalend waren voor het 'ontwerp'.

Een rechte vlakke bodem hadden alle Bollen van Vollenhove, de oud-visserlui die het kunnen weten zijn daarover helder en het ook onderling volledig eens: de Vollenhoofse Bol had, net als de bons, altijd een recht plat vlak. De kielplank mocht wat dikker zijn dan de overige, iets bredere bodemplanken, maar er was nooit sprake van een kielbalk.

De VORM van het VLAK: de vorm van de vlakke bodem met de scherpe kinnen was voor de Skuut en overeenkomstig de Bol typerend (zie tekening/foto van de bons EB 39 en de Bol VN 35 op pag..). Vlak, recht, smal en, zoals ook door Sopers wordt gedeut: 'lancetvormig'. Nergens gebogen dus, ook geen heve bij voor- of achtersteven. (Alleen: bij de Vollenhoofse Skuut liep doorgaans het vlak achter wèl iets omhoog).

De kimmen dit volgt

De 'kielgang' is een wat dikkere vlakplank in het midden tussen de andere, iets bredere bodemplanken. De buitenste bodemplank had een opvulfunctie en bepaalde het verloop van de (scherpe) kim. Aan de voorzijde, in de ronding naar de voorsteven toe, had deze plank dus geen verbinding met de stevenbalk. Dit was dan ook bij de Vollenhoofse Bollen de zwakke plaats, de voorste legger moest met spanning deze kant van het vlak bij elkaar houden.

Op de kielplank staan de voor- en achtersteven, door slemphout of knoop verbonden. In alle dwarsdoorsneden, ook aan de boeg, heeft de bodem een doorlopende rechte lijn. En in tegenstelling tot de botter en de aak: aan de voorkant is het vlak afgerond, bijna als een halve cirkel.

b. het onderwaterschip van andere 'Bollen'

Niet voor niets is er een aparte aandacht ontstaan voor de andere dan de Vollenhoofse Bollen. Dit komt aan de orde in het volgende hoofdstuk. Juist bij de vraag of een 'Bol' een uniek type vissersschip genoemd mag worden en welke betekenis dan de plaatselijke aanduiding daarbij heeft, bleek de constructie van het onderwaterschip verschillend te zijn en een grote rol te spelen.

Verbeteren en aanvullen met de nieuwe gegevens !

Bij die andere Bollen dan de Vollenhoofse werd steeds gebouwd op een kielbalk, de voor- en achterstevenbalk daarop bevestigd. De zandstroken (de gangen van de huid naast de kielbalk) kregen een heve: zijn zowel in het voorschip als achteraan omhoog gebogen. De dwarsdoorsnede is feitelijk die van een rondbodem, met sterk afgeronde kimmen (terwille van de bun).

De veronderstelling ligt voor de hand dat deze scheepjes, door de vissers als Bol geduid, eigenlijk kleine(re) aakjes waren.

Het typerende onderscheid tussen de Vollenhoofse Bollen (zoals indertijd gebouwd door Kroese in Vollenhove, Snoek in Blokzijl en Huisman op de Ronduite), en de Bollen van Enkhuizen, Hindeloopen, Makkum, Wieringen en Workum blijkt inderdaad het verschil in onderwaterschip te zijn. Het kan worden nagegaan aan de overgebleven modellen (voor zover het onderwaterschip accuraat is nagebouwd van de werkelijkheid) en wordt bevestigd door verhalen en oude foto's in vergelijking met de Vollenhoofse Bol.

Daar komt nog bij dat het roer op nagenoeg alle afbeeldingen die te vinden zijn van de Bollen met 'een regionale component' de kop hebben van een (fries) akenroer (zie de afbeelding op pag ..). De kop van het roer aan de Vollenhoofse Bol komt nagenoeg overeen met die van de botter of bons, alhoewel de teruglopende rug weer een apart kenmerk vormt.

2.3 STEVEN en STUIT

De voorsteven of kop wordt hierdoor breed en rond en duidelijk minder oplopend dan die van een botter. Vanuit het vlak en de ondiepe korte scheg, bevestigd op de knoop, komt de gekromde stevenbalk omhoog, een kleine loefbijter was daarbij niet ongebruikelijk. De vissers spraken van loefhout en dat mocht vooral nergens uitsteken of haken uit voorzorg voor de netten. Om die reden sloeg men op de knoop ook wel een stuk blik, hoe gladder des te beter. De stevenbalk loopt naar boven toe uit in een punt, zoals bij de botter. De raaklijn ter plaatse staat nagenoeg loodrecht op de waterlijn.

Van de schokker en de schuit werd overgenomen de zg valse steven, althans door Kroese en ook Snoek. Deze ook wel snoes of snars genoemde klamp van een meter aan de stevenbalk zat aan stuurboord bevestigd. Voor de helft los van de voorsteven en met een rol ten geleide van de ankerkabel. Tevens een veilige plaats voor het vast aan dek leggen van de dreg.

Net als bij de Vollenhoofse Skuut, liet Kroese het bovenboeisel bij de steven niet aansluiten. Hij bracht de verbinding ter plaatse van de beretanden verlaagd aan, de zg **uitholling**. De traditionele beretanden kwamen dan te vervallen. Bij de Bollen van Snoek was dat niet het geval en plaats voor de beretanden bleef er.

De achtersteven of stuit loopt iets af, is laag op het water en wat gedrongen, het minst bij de Huisman Bollen.

Op het boord werd de oogbout voor bevestiging van het kuiltouw geplaatst. Maar dit was niet algemeen aanvaard wegens de krachten die er op werden uitgeoefend. Anderen boorden een pen door het boord en belegden daarop de sleeplijn.

2.4 BOORDEN, BOEISEL, BERGHOUT

De rompvorm voor en achter

vanuit de vrij lage kop weinig gezeegd etc

De zeeg en het verloop van berghout

De 'lijnen' van het opboeisel en berghout, bijzonder van belang bij de esthetische beoordeling van het ronde en platboomde schip, liep bij de vissermanbollen lang niet altijd goed ogend en in goede verhouding. De bouwwijze en beschikbare houtdelen waren daarvan de oorzaak. De berghoutlijn liep naar achter af, het boeisel gaat in die lijn mee om voorbij het (opgetrokken) zwaard met een gilling te eindigen.

De huidgangen lopen met het berghout mee, sluiten voor (ook achter) aan op de steven, de laagste sluiten aan over de zijkant van het vlak en in de knoop.

Ook het verloop van de gangen in het voorschip met de aansluiting op de voorsteven is overeenkomstig.

Het **bovenboeisel** is een typisch herkenningsskenmerk bij een authentieke Bol als daarin de doorlopende plechtdelen zichtbaar zijn; dan wel dat afgedekt is met een potdeksel. Dit **doorlopende plechtdeel** dus in het iets naar binnenvallende bovenboeisel. Of: het dek gaat door tot de buitenkant van de huid.

NOTA BENE: Er is een verhaal dat Kroese eens moest repareren aan een schuit van 120 jaar! Dan moet het gebruikte hout, waarmee een vroegere werf timmerde, van goede kwaliteit geweest zijn.

Het **berghout** van de BOL was markant. Relatief aan de dikke, stevige kant; maar vooral omdat heel vaak de lijn van het berghout niet strokend verliep. Zeker bij het vergelijken van beide zijden: zuivere symmetrie was dikwijls niet aanwezig.

Sommigen spreken over een **typische omstandigheid bij de Bol** en noemen het 'speels'. Dan wordt herinnerd aan de noodzaak tot goedkope bouw en de zuinige keuze van het te gebruiken hout.

Als dan de laatste gang waarop het berghout moest sluiten wat minnetjes uitviel: 'nou ja, dan pas je het verloop van het berghout toch aan'. Hetzelfde was het geval met de dikte van het berghout, ook hier viel vaak variatie te bespeuren. Het waren vaak evenzovele herkenningpunten voor individuele vaartuigen. Maar sommige vissers vonden dit dikkere berghout te lomp, vooral op de achterstuizen en ze verdunden het zelf. Of het hierdoor 'mooier' werd, kan verschillend worden beoordeeld; maar authentiek is het zeker.

2.5 KLUIFHOUT, ZWAARDEN EN ROER

Kluiverboom, grote boom, naar voren toe door vaste ring aan de steven, vastgezet tegen de waterbalk

Zwaardklamp en Zwaarden

Over de **zwaardklamp** is wel iets wetenswaardigs bekend: ook daar de ontwikkeling vanuit de praktijk. Aanvankelijk, zo werd verteld, wilden de (grotere?) Bollen van Kroese niet zo goed zeilen; totdat men ging experimenteren met eerst latten tussen het gestreken zwaard en de zwaardklamp; later met een aangedikte zwaardklamp. Zo bepaalde men in de praktijk het toespoor van 5 á 7 graden, dat is duidelijk meer dan bij de botters het geval was, namelijk 4 graad.

x |Het lijkt waarschijnlijk de behoefte de werking van het zwaard bij het aan de wind zeilen te optimaliseren, voortkwam uit de omstandigheid dat er dikwijls onvoldoende water was om het zwaard geheel op diepte te steken.

De **zwaarden** van een Bol zijn smal. De ophanging met een ijzeren pen door het achterste zware spant.

Vaak schilderden de vissers ze wit. Dat op foto's te zien, en tegenwoordig doen de eigenaren van botters dat ook wel. Niet de kop, dikwijls ook niet de tip, maar wel het gehele schild. De reden hiervoor is een praktische: de opvatting dat de warmte van het zonlicht het kromtrekken tegengaat. Misschien moest het ook minder mooie hout camoufleren. De herkenning van de schuit op afstand was ook gemakkelijker (als ze het tenminste niet allemaal hadden). En het begrip mode werd ook meer dan eens genoemd.

Het roer was niet vissend, toch was de scheg vrij diep. Er moet oorspronkelijk een vrij sterke hieling geweest zijn. Halen in de netten moesten worden vermeden. Aan de (twee) lange vingerlingen valt af te leiden dat het roer bleef hangen bij het veelvuldig aan de grond lopen. De hak had royale afmetingen.

De rug van het roer (de achterzijde) diende niet recht af te lopen naar de waterlijn, maar iets terug te komen, waardoor meer breedte onder de helmstok dan op het water. Maar dat kenmerk werd bij latere vervanging niet zo aangehouden.

De roerkop heeft een eigen vorm, de vissers vonden het belangrijk 'het helmhout op de mik te kunnen zetten'.

2.6 AAN DEK, OP DE PLECHT, AAN DE MAST, DE BUN, etc

De **voorplecht** had klampen voor de bevestiging van het opboeisel, die van de voorbolder met een stevig onderstuk.

De **bun** zit achter het zware spant, de trog of krocht is door een schot in tweeën gedeeld. (ook enkele trog) De onderste stukken werden zwaar gebouwd, het schip verliest anders aan verband ter plaatse van de bun; de deken planken waren ook stijf.

De zijkanten van de bun waren losneembare planken met gaten, die konden variëren in grootte. Tijdens het hellingen moest de bun van binnen worden schoongemaakt.

Het kleine achterdekje werd op de huidgangen gespijkerd en met een kniestuk in de hoek tegen het boord bevestigd. Hierin de pen, als achterbolder en tevens voor de bevestiging van de trek.

Vóór het achterhuisje, even lager, lag de schootbalk met aan iedere kant een knie. Deze 'overloop' hield de ring van het onderste blok van de grootzeilschoot.

2.7 ONDER DE PLECHT, INTERIEUR

Twee langskooien en een dwarskooi voor. Vuurduveltje., deurtje naast de mast Goede zit hoogte, alles op de knie, voor de dwarskooi hekwerk in het schot, plechtluik tbv touwwerk en kluiver etc Nog een kastje

3 **VERSCHILLEN** per WERF

Drie werven in NW Overijssel bouwden ze, alle met goede ervaring in het timmeren en repareren van vissersvaartuigen, groot en klein. Achtereenvolgens was dat bij Jan Kloese in Vollenhove (vanaf 1902), in Blokzijl bij Hendrik Snoek (vanaf 1911), en bij Wolter Huisman op de Ronduite (vanaf 1915).

Hier en daar zijn de voornaamste verschillen aangegeven hoe elk van de drie werven zijn Bollen placht te timmeren. Elke werf bracht de eigen ervaring in en moest rekening houden met specifieke wensen van denieuwe eigenaar. Daardoor zijn de kenmerkende of incidentele verschillen ontstaan. Hoe onbeduidend ook, de visserman wist ze, vaak ook op afstand te onderkennen. Alhoewel het geheugen ervoor niet toereikend genoemd kan worden. Menig oud- visserman of vissersschip geïnteresseerde geeft blijk zich niet in voldoende mate de kenmerken te kunnen herinneren, bijvoorbeeld voor een vlot schetsje.

x hier het kolommen overzicht uit het Huitema boek, met de opening er in te kunnen toevoegen en verbeteren

De verschillen waren bovendien niet groot. Foto's die opheldering zouden kunnen geven over kenmerkende verschillen, behalve wat genoemd is, zijn niet gevonden. Objectieve waarnemingen van het soort: deze Bol is van werf Kroese, Snoek of Huisman, zijn niet te maken. Vergelijkingen in de trant van: zwaarder dan, slanker dan, ronder dan, breder dan (die ander), zijn hooguit een indicatie maar niet voorzien van een controleerbare maat. De drie overgebleven Bollen uit het eerste kwart van de eeuw mogen in dit opzicht niet meer maatgevend genoemd worden. Bij elke restauratie, reparatie, vervanging, zeker bij de aanpassing tot jacht, vervallen evenzovele originele aanwijzingen hoe de scheepstimmerman te werk gegaan is en hoe het type in detail gekenmerkt was.

De valse steven of snoes, bekend op de schokker en de Vollenhoofse schuit, kwam ook op de Bollen van Kroese en Snoek, maar niet bij die van Huisman. De ook bij de schuit gebruikelijke, verlaagd aflopende aansluiting van het bovenboeisel, de zg uitholling, handhaafde Kroese wel, maar Snoek en Huisman niet. Deze werven brachten wel het mannetje of beretand aan, Snoek wat meer rechttop. In verband met de uitholling wellicht, liet Kroese ze weg.

Snoek, bouwde over het algemeen wat zwaarder zegt de een, wat slanker zegt de ander. Bij Huisman was het achterschip wat ronder. Wolter timmerde de Bol aanvankelijk geheel met zijn eigen opvattingen en bijzonderheden. Maar een van de eersten 'die had de kont te scherp, hij had ook al zo lang punters gemaakt'. Dit moest dus later worden aangepast en daardoor werd juist de achtersteven ronder en wat hoger dan bij zijn collega's. Het resultaat werd een rondere en verfijnde Bol, terug te vinden in de lijnen tekening van de nog weer latere jachtbollen.

Specifieke, uiterlijke kenmerken waarmee de verschillende Bollen van de Oostwal in Overijssel, dan wel van de Friesche kust onderling zijn te onderscheiden, kunnen niet eenvoudig aangegeven worden. Er is in de algemeenheid te weinig van bekend. Vooral omdat van de enkele exemplaren die elders dan in Vollenhove, Blokzijl of aan de Ronduite gebouwd moeten zijn, geen afbeeldingen konden worden gevonden. Uit overlevering is niets concreets naar voren gekomen. Enig onderscheid aan voorsteven, de beretanden, de snars of de vorm van het roer zal er wel geweest zijn. We moeten het er maar mee doen.

III. CONSTRUCTIE van de ROMP

1 BOUWWIJZE en HET HOUT

De Bol gladboordig, karveel, vastwerk
 tov overnaads (welke typen eerder ?) en klinkwerk
 Aantal gangen en het verloop van de gangen
 bij 1. rond schip, 2. platbodem en/of 3. gepiekt (dan
 groter aantal smalle gangen)

OVER HOUT

2 VOOR, MIDDEN, ACHTER

De bodem Daarop staat de voor- en achtersteven, door slemphout of knoop verbonden. In alle dwarsdoorsneden, ook aan de boeg, heeft de bodem een doorlopende rechte lijn. En in tegenstelling tot de botter en de aak: aan de voorkant is het vlak afgerond, bijna als een halve cirkel.

3 SPANTEN, OPLANGERS, KNIEËN

inhout, verscherven, knieën dekbalken zeilbalk, bint
 In de midscheeps zitten in het zeilwerk typische kromhouten, zware brokken, twee voor en twee achter de mast. Daartussen de hangknieën.

De draam is een typische constructie in het langsverband, een dikke gang van voor naar achter over de koppen van de inhouten en erop ingelaten. Voor de plecht, dus vóór de mast is een 2 duims dikke plank tegen de binnenkant aangebracht. De dekbalken rusten in inkepingen daarvan. De plechtdelen zijn gelegd over de dekbalken en draam tot aan de buitenkant van de huid. Daarbovenop, aan de binnenzijde de bovendraam en aan de buitenzijde het zetboord. Hieroverheen een potdeksel, dat de naad tussen beide delen afsluit. Dit boeisel vormt een heel hechte constructie en daarom alleen al konden de aldus gebouwde schepen (vgl de Vollenhoofse schuit = schokker) wel honderd jaar of meer worden.

x 4 BESLAG kan hiervan wat worden gezegd ??

5 STABILITEIT

Maakte Jan Kroese bij het bouwen van de eerste Vollenhoofse Bol gebruik van enkele principes, een vaste bouwmethode, bepaalde verhoudingen en met behulp van mallen, tekeningen en berekeningen had hij niet. De traditie, gekoppeld aan de ervaring, die hij in ruime mate had opgedaan in het sloopstimmervak, stond borg dat de visser die met het sloopje ging werken tevreden was.

Maar wat wist hij van de theorie? Wat moest hij doen als de opdrachtgever vertelde dat de schuit geen bun behoefde? Van oudsher was dat het geval en hoogstwaarschijnlijk wisten de werfbazen die zich bezig hielden met vissersvaartuigen niet anders.

FOLKERT van LOON

Toch had al iemand een nadrukkelijk stempel gedrukt op de binnenvaartscheepsbouw: de uit Harlingen afkomstige Folkert Nicolaas van Loon (1775 - 1840). Deze was eigenaar van een houtzagerij (de molen 'De Twee Gebroeders' bij Grouw), grossierde in boter en kaas, dreef handel op Engeland, was ambtenaar, belastingontvanger en schout, discussieerde over het Vrijmetselaarschap met zijn gestudeerde broer in Amsterdam, ging met zijn vrouw in Irnsum wonen (in 1809) waar het gezin zich uitbreidde tot acht kinderen. Hij had nog tijd de effectieve bouw van schepen voor de binnenvaart te bestuderen, had daarover contacten in Engeland en vond dat de tradities van de scheepsconstructie vastgeroest waren. Te weinig aandacht ging uit, zei hij, naar de snelheid van het vaartuig door het water en in het bijzonder naar de aandewindse zeileigenschappen. Hij leidde de door hem gewenste 'stroomlijn' van het onderwaterschip af uit het bestuderen van vogels en vissen. Hun lichaamsvormen legde hij vast in tekeningen en al experimenterend met modellen kwam hij op het zg Loeflijn principe als bouwformule: *'de lijn van de grootste lichaamsomvang neemt een vaste plaats in verhouding tot de totale lengte van het lichaam'*. Hij heeft toen een aantal uitgangspunten geformuleerd waaronder: *'de grootste breedte en de grootste diepte moeten liggen op tweevijfde van de lengte van voren gerekend'*. Met zijn voorkeur het achterschip een gepiekte bodem te geven heeft hij ongetwijfeld invloed gehad op de Friese Jachtbouwer E.T. Holtrop van der Zee.¹⁶

x (In de monografie over het leven van Loon, geschreven door W.F. Broos, is het verhaal van de deze (niet vergeten) Friese Scheepsontwerper vastgelegd. Ook heeft Vermeer in zijn boek over Fries Jachten beschreven dat EELtje Teadzes verschillende ontwerpen van boeiers van Van Loon heeft gerealiseerd (pag 8 ev)).

Het creatieve denken van Folkert van Loon bracht hem (onder meer) ook op een ontwerp wat in relatie staat met de geschiedenis van Vollenhoofse Bollen: 'Een Ledigbare Waterbun'.

NATTE BALLAST

Want de scheepsbouwer Kroese moest bij de bestelling van weer een Bol (de tweede) eerst nadenken. De opdrachtgever Waterstaat, dienstkring Zwartsluis, had gezegd dat het nieuwe sloopje niet hoefde te vissen, een bun was niet inbegrepen. Het moest dienen voor de walverbinding van de lichtwachter, die met zijn jong gezin op de 'Kraggenburg' woonde. Voor die wachter, de rijksambtenaar Casper Kombrink, was elk ander vaartuig een verbetering: zijn sloepje zeilde slecht en was lek. De eenzaamheid daar op het einde van de strekdam waar de IJssel / Zwolse Diepe in de ondiepe Zuiderzee uitmondde, was geen bezwaar.

Maar victualiën uit Vollenhove waren voor het jonge gezin regelmatig nodig en de dam, een uur gaans naar Genemuiden, was bij wat wind niet begaanbaar. Snel zeilen was van belang; want het (petroleum) licht moest weer branden vóór het donker werd.

Het is niet bekend of dat tweede Vollenhoofs Bolletje, gebouwd in 1904, ook nog 'vischaakje' is genoemd en hoe lang die was. Maar wel dat het een goede zeiler was: 'Vader stuurde 'm alles eenmansbediening, ook hoog aan de wind', vertelde Willem Kombrink in 1993 met een heldere herinnering. Als oudste zoon, op de Kraggenburg geboren (1903), wist hij daarover veel te vertellen. Maar ook: 'er was een koperen dop op de deken, 's winters ging daar de pomp in want het water in de dubbele bodem moest niet bevriezen'.

Kroese durfde kennelijk de Bol niet 'ongeballast' het water op te sturen. Het kan ook zijn dat hij dacht aan eventueel latere verkoop van Waterstaat aan een visser, dan was een trog er snel op geplaatst.

Dat vroeger al gepiekerd werd over stabiliteit kan men lezen bij Van Loon. Deze originele scheepsbouwer heeft vele uitvindingen op zijn naam staan, die evenwel niet alle na de experimenteer fase tot reguliere praktijk zijn gekomen. In de aankondiging van het ontwerp van een zeilsloep of kotter uit 1826 staat: *'Een Zeilsloep in naarvolging der Engelsche hekboot voorzien van een ledigbare waterbun. Ingerigt voor een ongekende Snelheid door Zeilagie'*. Bij de aanmerkingen: *'Deze Zeilsloep is geschikt voor een Rivier, wordt geballast door een opene dragende waterbun, verdeeld in 9 vierhoeken, welke beurtelings geledigt en gevuld kunnen worden naar gelang er meer of minder wind is. De bun ledigt zich door den bodem, en sluit zich door kleppen in naarvolging van de nieuwe brandspuit perspomp te Haarlem, door mij gezien. De successievelijk vermindering in ballast vergroot bij een afnemende wind telkens de snelle gang, die ik veronderstel, dat in het uur gaans 17 minuten gaan zal. (1 MINUUT = 1/60 GRAAD = 1 MIJL. VAN LOONS SCHIP LIEP 17 KNOOP !)*

De flect (TUIGAGE?) zal bestaan uit één eironde in plaats van cirkelvormige mast, voorzien van een bezaanzeil, stagfok en lijzeil. De bezaan met twee reven en de fok met een reef, wanneer er een reef gebruikt word, dalende hanepoten, daar het zeilval boven aan de mast inhangt, twee voet naar het dek en bij het 2e rif vier voet.

Dit geschiedt door een strijkende top door een beugel evenals een engelse schoener zoodat bij vermeerdering van wind de hefboom aftast, boven aan de mast zich verlaagt, terwijl door de kranen in de bun te openen de waterballast vermeerdert.

Ik heb deze zeilsloep in een model ter lengte van zes palmen (1 PALM = 1/10 EL = 1 DM) in een waterdigt bekleed model gereed en ben met de flect thans bezig. Ik heb dit werkstuk voor de grote tentoonstelling te Haarlem niet kunnen gereedkrijgen tot mijn bijzonder leedwezen. De swaarden van stortijzer gemaakt welke zich als een waijer sluiten en ontsluiten, leveren een bijzonder effect.' Harlingen 18 maart 1826

Dit idee van de scheepsontwerper die zijn tijd ver vooruit was, werd niet uitgevoerd; het is bij het ontwerp, de tekening en het model gebleven.

Maar Kroese timmerde in 1904 wel een Bolletje met dubbele bodem voor de stabiliteit. En in 1921, toen Wolter Huisman Sr de eerste Jachtbol op de helling zette (hij had er toen al vijf voor de vissers gemaakt), gebeurde dat weer.

Zou Kroese van het idee geweten hebben ? Toen Jan Kroese in Harlingen geboren werd, was Van Loon al 18 jaar dood. Maar vader Roelof Kroese, die in Harlingen turfdrager, later korenmeter was, zou hem gekend kunnen hebben.

Overigens is Van Loon wel in Vollenhove geweest, maar dat was voor de tijd dat er een scheepswerf was. Zijn negenjarige zoon Nicolaas Arnoldus, in het schoolinstituut aldaar, werd slachtoffer van een kwaadaardige infectie en stierf. Dat was in 1820. Vader Van Loon vervoerde toen het lijkje voor de begrafenis, met behulp van een metgezel, in de barre winter per slede over het ijs naar Irnsum.

IV. TUIGAGE

1 RONDHOUT

Mast De plaatsing van de mast werd doorgaans gekozen op ca. tweevijfde vanaf de steven, zeg 40 %; daarmee voorlijker dan bij de botter. Het voorzeil werd daarmee relatief wat kleiner. Opgemerkt wordt dat later Huisman dit ook volgde bij de Jachtbollen, bij 'Goetzee' in 1939 zelfs nog duidelijker. (was dit invloed van de nieuwe eigenaar die een betere ruimte indeling onderdeks wenste?). Maar later kreeg Goetzee toch ook weer een botteloef door de (te) grote loefgierigheid.

Giek

Gaffel, een rechte gaffel kwam bij de Bol net zo vaak voor als de gekromde, het lag aan de zeilmaker, daarvan was de visser die bestelde afhankelijk. vaak werden tweede hands gebruikte zeilen opnieuw gekleed en gebruikt., cq vermaakt op een beschikbare gaffel

Kluiverboom,

2 VERSTAGING

3 LOPEND WANT EN BLOKKEN

4 ZEILEN

V. VISTUIG

V. PRIJS

De prijs voor een Bolletje kwam relatief goedkoop uit. Dat kwam voornamelijk door eenvoudiger bouw, vooral het platte vlak, daar hoefde niet aan gebogen en gepast te worden.

De kosten van een Bol: in 1902, met de guldenwaarde van toen een Fl. 250,-

Was voor de dagvissers van vroeger het uitgangspunt een vlakgaand, goed zeilend scheepje, de goedkope bouw heeft zeker bijgedragen dat het type voor én na de afsluiting van de Zee geaccepteerd bleef.

x Attentie: gegeven van Spit 'De Lange' VN 8 1918 Kroese Fl.1880

1. kuinders / urkers

2. Dudok van Heel en ook Kuypers

3. Scheepvaart museum te Amsterdam Nr. ..
4. Nieuwenhuis en anderen
5. Dudok van Heel en Kuypers
6. referentie geven
7. referentie ..
8. register verwijzing maken
9. wat is staand want
10. haal Rinze aan
11. Sopers was een van de oprichters van WSV 'De Viking' in zijn stad 'Bois-le-Duc sur Mer' (1928)
12. Sopers s d v, pag 9 ev
13. pag 79
14. Sopers, 'Schepen die verdwijnen', 3e druk, pag 77 ev; pag 104 ev
15. Gait Berk
16. monografie Van Loon

De 'BOL' en HERKOMST van de (TYPE)NAAM

14 januari 1994

WAT ZEGT EEN NAAM

DE VORM

HET WOORD BOL VOOR EEN SCHIP

DE NAAM VAN HET SCHEEPSTYPE BOL

DE VISSERMAN BOLLEN

TOCH NOG WAT ANDERS ?

DE WERKWOORDSVORM

KLEINER MAKEN

VERONDERSTELLING

WAAR OF NIET WAAR ?

VERKLARINGEN:

EN AAN DE OOSTWAL

CONCLUSIE

DE 'BOL' EN HERKOMST VAN DE (TYPE)NAAM

11 januari 1994

Het woord 'Bol' voor een scheepstype is in het dagelijkse spraakgebruik blijkbaar heel gewoon. Toch staat niet vast of 'Bol' een apart vissersschiptype genoemd mag worden. Wel is een Bol natuurlijk een heel apart scheepje. Waarvan er bovendien niet veel exemplaren geweest zijn, noch rondvaren van hout getimmerd.

Dus wordt bij ontmoetingen dikwijls de vraag gesteld: 'Is dit een kleine Botter?' Of vaker nog: 'Wat is dit voor een type?' Dat heeft is er even aandacht voor een uitleg over verschillende kenmerken, maar als men hoort: 'Dit is een Bol', dan is het goed en volgen geen nadere vragen.

Dat maakt dan wel nieuwsgierig en bij een onderwerp als van dit boekje is het onvermijdelijk meer te weten te komen waar de naam van het type vissersschip vandaan komt. Dan wel wat de afkomst en de betekenis van het woord is.

DE VORM

Allereerst doet het woord 'bol', óók als voorvoegsel, onmiddellijk denken aan de vorm of het voorkomen van een voorwerp. Bol betekent immers rond of rondachtig. Zelfs blijft dat zo als de andere klinkers tussen de b en de l worden geplaatst. Achtereenvolgens hebben alle vijf woorden dezelfde betekenis van een ronde vorm :

BAL - een bolronde materie. De tweede betekenis van bal: een danspartij, komt wellicht voort uit de activiteit die rondedans heet.

BEL - hier gaat het om de binnenkant van een voorwerp: een holle (metalen) klok of halve bol; maar de vorm zit in het woord. In de tweede betekenis zit de vorm aan de buitenkant: luchtbel of bobbel. En wat te denken bij de aanbidding van een bel jenever? Jazeker, een groot (rond!) en vol glas!

BIL - achterdeel van mens of dier met duidelijke ronde vormen. Ook van een schip: 'de stuit of achterbillen'; die zijn altijd rond.

BUL - bij dit woord geeft het Woordenboek van Van Dale vijf betekenissen; de vorm is daarbij niet overwegend maatgevend.
1 - een stier; en de figuurlijke variant: een lomperd, een dikke (bolle) vent. Het vriendje van Bonestaak was qua vorm zijn tegenbeeld en veel dikke jongetjes worden nog wel Buletje genoemd.

2 - een zware houten hamer met grote (bolle) kop. Daarmee sloegen de kuipers op het kloofmes om duigen te splijten.

3 - een formele brief, (rond) opgerold met een gestempeld zegel.

4 - alleen in het meervoud: oude lappen, vodden, gebundeld in een bult of bal.

5 - harde (en ronde) plaatkoek à la jan hagel. Met 'de Stad van Bul en Bolus' wordt Leiden bedoeld. Bolus komt uit het grieks en betekent bol, worp, mondvol. Een kleine bal om in te slikken: pil. Vandaar ook de (zeeuwse) naam voor een gebak uit meel, melk en stroop: bolus.

BOL - dat woord, daar gaat het om. Behalve voor een scheepstype, zijn er verscheidene aanduidingen:

Bol 1 - een min of meer ronde vorm voor verscheidene voorwerpen en van verschillend materiaal; ook in de plantkunde en in de biologie. En overdrachtelijk: 'wat een knappe bol (= kop)'.

Bol 2 - een bij eb droogvallende bank of plaat (bijv. De Razende Bol bij Texel)

Bol 3 - als bijwoord of bijvoeglijk naamwoord: bolrond; de vorm is hier exclusief. Bolle wangen, een bolle meid, zelfs een bolle wind en zeker: bolle zeilen.

HET WOORD BOL VOOR EEN SCHIP

Maar over de afkomst van het woord voor de naam van een scheepstype blijkt in oude bronnen niets te vinden.

In Witsen's Scheepsbouw (1671), noch bij Van Yk (1698) is er een aanduiding van het type te vinden.

Het gebruik van het woord Bol voor een vissersschip, nemen we aan, is nog jong. Eind negentiende eeuw en later zijn er vindplaatsen.

* De werf 'De Lastdrager' te Den Helder, dir. E.J. Bok, vervaardigde een halfmodel (1875 - 1900) van een (Wieringer) Bol. Thans in Scheepvaart Museum te Amsterdam.

* In het Fries Scheepvaart museum staat een oud model (1850 - 1900) van een (Wieringer) Bol

* Het Woordenboek van Van Dale vermeld pas in 1898 voor het eerst: 'Bol, een soort van aak'.

* Het Scheepvaart Museum te Rotterdam koestert twee modellen van een (Hindeloper) Bol. Eén uit ca. 1906.

* In 1984 is Van Dale preciezer (?): 'bol (en gewestelijk: bolschip)'.

* In Van Dale's Etymologisch Woordenboek komt het woord de eerste keer in 1989 voor, nl: 'Bol (bolschip) genoemd naar de bolbuikige vorm'.

Die vorm, dwz de bolbuikigheid, dan wel de vorm van kop en kont, kan dus het kenmerk worden genoemd voor de naam.

DE NAAM VAN HET SCHEEPSTYPE BOL

Nog steeds zoekende naar de afkomst of de betekenis van het woord bol, blijft het de vorm voor de scheepstypering waar steeds de aandacht op valt.

Ook als gekeken wordt naar de vele scheepstypen waarbij het woord bol als voorvoegsel is betrokken. Kennelijk om de (mooie) vorm van voor- en/of achterschip, dan wel de vorm van het grootspant nader aan te duiden. In het -voorlopige- Nationale Register van de Scheepvaartmusea komen voor:

de Bolaak, de Bolpraam, het Bolschip, de Boltjalk, en onafhankelijk daarvan de regionale neefjes: de Groninger Bol, het Groninger Bolschip, de Groninger Boltjalk.

Dit zijn dan scheepstypen met een lengte tussen 18 en 26 m. van de vroegere vracht- / beurtvaart tot zeker het einde van de negentiende eeuw. Oorspronkelijk van hout, later van plaatijzer of staal gebouwd, bestaan thans nog vele exemplaren. Met een vaak heel lelijke opbouw als woonschip. Maar ook redelijk of goed gerestaureerd en bewoond en/of varend onder de vlag van de Landelijke Vereniging tot Behoud van Zeilende Bedrijfsvaartuigen. (LVBZB)

DE VISSERMAN BOLLEN,

vernoemd naar de voormalige Zuiderzee vissersplaatsen Enkhuizen, Hindeloopen, Makkum, Vollenhove, Wieringen en Workum, kunnen aldaar min of meer worden gedateerd in het laatste deel van 1800. Ze waren duidelijk veel kleiner gebouwd dan die van de vrachtaart: vanaf een meter of 7 en de grootste zal nooit de 11 hebben gehaald.

Bewust zijn in deze opsomming zijn weggelaten :

* **Urk** - want alhoewel in de literatuur op verschillende plaatsen wordt verhaald over de 'Urker Bol' (zie bij verklaringen in dit artikel), is geen er zekerheid welk soort scheepje hiermee werd bedoeld.

* **Lemmer** - want er zijn geen gegevens over het bestaan van een Lemmer Bol; wel is iets bekend over het 'Lemster Bolstje' van 45 voet, gebouwd in Makkum, voorzien van bezaanttuig en geschikt voor op de Wadden. Het kan een kleine Lemsteraak zonder bun geweest zijn, maar anderen menen dat het een soort blazer was.

* **Blokzijl** - want er is in de visserijperiode nimmer een 'Blokzijlder Bol' geweest. Het jachtontwerp (in staal) wat deze typenaam kreeg, dateert van 1972. check *

Ook blijft hier buiten beschouwing:

* **Antwerpen / Zierikzee** - want de 'Antwerpse Knots' (of volgens een Mechels Reglement van 1711: 'Cnotsbol'), van ongeveer tien meter lengte, is een Brabants scheepstype verwant aan Otter en Pleit, maar veel kleiner. Met een breedte van 4 m. lijkt de Knots ook anderszins op een Wieringer Bol uit de visserijtijd.

* **Maassluis** - want alhoewel het 'Maassluis Platje' een kleinere, 'plattere' botter was van ongeveer 12.60 m. en het latere jachtontwerp van Kersken (van acht meter uit ca. 1937) enige gelijkenis vertoont met de Vollenhoofse Bol, is nergens iets te vinden over een Maassluis Bolletje.

* **Leiden** - want alhoewel een 'Leidsche Bol' bestond / bestaat, was / is dit geen vaartuig, maar een bolvormig broodje.

TOCH NOG WAT ANDERS ?

Maar als taalkundig gekeken wordt naar het woord Bol, dus niet naar de hoofdkenmerken van de vorm, dan doet zich nog iets anders voor. Van alle vijf genoemde zelfstandige naamwoorden (bal, bel, bil, bul en bol) bestaat namelijk ook de werkwoordsvorm:

ballen - tot een bal vormen, tot bal worden, met bal spelen.

bellen - schellen, aan de bel trekken.

billen - de groeven in een molensteen aanscherpen.

bullen - het dekken van koeien (door een stier).

En dan komt het:

BOLLEN - met vijf verschillende betekenissen:

1. het naar de stier brengen van een koe, ook het naar de stier verlangen.

2. het werkstaken in de veenderijen voor meer loon, en anderen daarbij het werk belemmeren.

3. runderen doden/slachten door ze met een mookhamer voor de kop (bol) te slaan.

4. het vlas van zaad(bollen) ontdoen, repelen

5. en hier is het: inkorten, inhalen, kleiner maken.

KLEINER MAKEN

Het zoeken in het verleden leverde referenties op:

* Bontekoe schreef in Journaal 4, 1^e druk 1646: 'het waaide zo stijf uit het westen dat wij met gebolde fok liepen, dus de fok sterk ingekort met gevierde schooten'. (Bij een fok als stagvoorzeil: 'een huikende fok, ten dele neergehaald')

* In Nicolaas Witsen's *Scheepsbouw* 1671 (485.b.) staat letterlijk: Bollen, kleiner maken, de bezaan bollen, is: 'korten en minder zeil ter windvang stellen'.

* En het *Woordenboek der Nederlandse Taal* 1902, deel III, sectie 1, pagina 308 zegt: 'het minder zeil ter windvang doen stellen; de bezaan korten; uitdr: de bezaan bollen, dwz onder de klauw der gaffel de bezaan aan de mast bijnaaien en vervolgens de schoot uithalen. Wordt soms gedaan als men met zeer zwaar weer moet bijleggen'.

VERONDERSTELLING

I) DE VORM; Het is dus mogelijk dat de Bol als scheepstype die naam te danken heeft aan zijn belangrijkste kenmerk: 'bolle' vormen. Een Bol en een Bolschip: lees een bol schip. Alhoewel dit nergens expliciet wordt vermeld, mag het worden aangenomen dat daardoor de naam is ontstaan. Andere vaartuigen die wat sierlijker werden en met mooiere lijnen, kregen het voorvoegsel bol. Het bestaan van een 'Leidsche Bol' wordt gemeld in 1598, helaas niet als een scheepstype, maar als een bolvormig broodje. Het is niet onlogisch dat de vorm bepalend is geweest voor de aanduiding van het scheepje.

II) VAN HET WERKWOORD; Toch dringt ook een andere veronderstelling naar voren: 'een bolle' kan de aanduiding zijn van een kleinere maat van een bestaand type, een verkleining ervan.

In het bargoens van Amsterdam in de vorige eeuw had men het over 'bollen' en bedoelde: mannen. Overeenkomstig waren 'bolletjes': jongetjes. In de lexicografie is dit bekend als een vaak voorkomend proces: Metonymia, het gebruik van het ene woord voor het andere; eigenlijk: dat wat achter de naam ligt. In dit geval wordt het meest opvallende kenmerk gebruikt voor een verkorte naam. (Bv is 'kleintje' de aanduiding voor een persoon met geringe gestalte. En 'Bulletje' was het kleine, dikke jongetje, het tegenbeeld van zijn vriendje Bonestaak).

Als het werkwoord bollen vroeger in zwang was met de boven aangeduide verklaring in de betekenis van inkorten of kleiner maken, dan kan men bij 'Bol' denken aan een verkleinde botter of bons of aak. Die zouden dan zijn 'gebold'.

En het resultaat, de Bol, zou dan niet een specifiek scheepstype vertegenwoordigen, maar een verkleining van een bestaand type.

Veronderstelling of zekerheid: een feit is dat alle vissermanbollen die hebben bestaan, van welke regionale verbijzondering dan ook, ongeacht verschillen in constructie of uiterlijke kenmerken, korter en overeenkomstig kleiner waren vergeleken met de botter, de bons of de aak. Bovendien zijn ze later ontstaan, dan wel in latere jaren als zodanig aangeduid.

WAAR OF NIET WAAR ?

De herkomst van de naam voor een Bol, is op zichzelf geen belangrijke zaak. Voor het fraai gelijnde en handzame scheepje doet het er niet toe of af. Dat was immers vroeger net zo. Ook de vissers van de Oostwal maakten zich in de eerste helft van deze eeuw niet druk over de uiterlijke kenmerken van hun skuut, een bons, bol, pluut, schokker of botter, schuit, schouw, aak, boot of punter.

Dat deed de ambtenaar van de vergunningen registratie trouwens ook niet, hij vulde netjes in wat hem verteld werd. Soms waren de verklaringen onnauwkeurig, zelfs tegengesteld. Dat is nu nog vast te stellen bij het speuren in de oude registers.

Maar de vissers zelf wisten precies met welk vaartuig ze van doen hadden en wat die waard was voor zijn functie. Bij het gebruik, en ook bij een vervanging, ging het om wat ze ermee konden doen. Dat was belangrijker dan een strikte typebenaming.

VERKLARINGEN:

* (1907) Het platenboek van Emile van Konijnenburg geeft een interessante beschrijving en een vergelijking (blz 96): *'Een Bolle is een kort, sterk gebouwd schip, ontleend aan de smakgroep en geschikt voor ondiep water; men vindt ze op Urk waar ze kortweg Bolletje genoemd worden #).* Bij Antwerpen worden ze Knots genoemd'.

* (1931) De Verklarende Vakwoordenlijst van de Zee-Visscherij van F.Bly, Leuven, zegt op pag 29 letterlijk: *'Een Bol is een Hollands halfgedekt vissersvaartuig, thuishorend in Urk' #).*

* (1942) In 'Het Eiland Urk' van P.J. Meertens en L. Kaiser kan men op blz 372 lezen: *'Bolle, een vissersschuit zonder vischbun, met meer laadruimte, is breder van boeg, lager van steven en meestal kleiner dan een botter'. #)*

* (1971) De Maritieme Encyclopedie spreekt over: *'de Wieringer-, Workumer-, Makkumer- of Enkhuizer Bol of Aak, al naar gelang de plaats van herkomst. Ze hadden een kiel, de dwarsdoorsnede was bolvormig tot het berghout. Etc. etc.'*

* In het algemeen komt men in de hedendaagse literatuur over de typologie van vissersvaartuigen de Bol voornamelijk tegen als: *'een scheepje van 8 tot 10 meter, rond en laag van voren, plat en geschikt voor ondiep water'.*

#) Dit gegeven is niet in overeenstemming met die uit de vroegere Visserijregisters van de verschillende Zuiderzee vissersplaatsen. Bovendien is tot dusver geen informatie gevonden dat op de Urker scheepswerf Bollen zijn gebouwd.

AAN DE OOSTWAL

In Vollenhove werd op de werf van Kroese de eerste Bol (van 1902) aanvankelijk vischaak genoemd. Misschien omdat de kromstevan met het ronde, wat gedrongen uiterlijk meer aan een aakje en minder aan het bonsje deed denken. En, moet men nu concluderen, was er kennelijk geen behoefte het verschil in het onderwaterschip apart te duiden.

Dat veranderde wel; want vanaf 1911 schrijft de ambtenaar die in Vollenhove de visserijvergunningen (opnieuw) komt registreren heel duidelijk in de kolom 'soort vaartuig': Bolle of Bolletje, een enkele maal Bollegien. Met de vaste (inhouds-)maat van: 18 bruto / 7 netto m². Voor zover viel na te gaan, waren de bij die registratie als zodanig opgegeven aakjes (zeven stuks) geen Vollenhoofse Bollen.

Bij een van de Huisman bollen, die wat later in de markt kwam met het nieuwe 'type', was iets dergelijks aan de hand: hij schreef in 1917 bij het overdragen van zijn eerste Vollenhoofse Bol de aantekening: 'geleverd een schuit'. Het had ook een bons geweest kunnen zijn. Later komt dat nog voor bij de levering aan visser Porsius in Durgerdam: 'geleverd een schuit'. De registratie van RD 23 aldaar in 1923 is evenwel: 'een aakje'. Terwijl dit scheepje als BU 22 nog bestaat en het typische vlak heeft van het hoofdkenmerk van de Vollenhoofse Bol.

Blijkbaar had men een type/naams onderscheiding niet zo nodig en er ook geen behoefte aan. Er waren immers voor de belanghebbenden vele mogelijkheden om schip en visser, ook op zee, onderling te onderscheiden, te herkennen en te weten waar men aan toe was.

Maar dat de VN 95 uit 1910 (?) in de schepenhal van het Zuiderzeemuseum jaren lang werd tentoongesteld als 'Vollenhovense Bol', dat vonden de (oud) Vollenhoofse vissersmensen beslist onjuist. Het was ze een doorn in het oog. Pas toen het scheepje van Siem Molenberg in 1991 erkend werd als aakje, waren ze tevreden. (zie later)

K
Attentie !!!!!

Waarschijnlijk mag men dan zeggen dat de vissers met een Bol (Bolle, Bolletje, Bollegien) een klein(er) scheepje bedoelden van een type wat ze wel kenden, bijvoorbeeld een kleinere botter, bons of aak.

Mogelijke conclusie ? de vissers namen het niet zo nauw met de nomenclatuur van hun werkvaartuigen. Het hoefde ook niet, ze wisten hoe er mee om te gaan en wat bedoeld werd.

Maar in Vollenhove is het blijven leven: alleen de Vollenhoofse Bol heeft een volkomen recht en plat vlak met scherpe kimmen en geen kielbalk. Noch een akenroer.

DE BOL en SOORTGENOTEN
REGIONALE AANDUIDING

De BOL een AAKJE of een AAKJE een BOL ?

Wat zeggen de DESKUNDIGEN ?

over de AAK

over de 'VISCHAAK' van het ZUIDERZEE MUSEUM

over de BOL en haar SOORTGENOTEN

Tóch een BOL ? óf toch een AAK, in:

URK

ENKHUIZEN

WIERINGEN

MAKKUM en WORKUM

HINDELOOPEN

LEMMER

BLOKZIJL

RONDUITE

VOLLENHOVE

EN WAT VERDER VAN HUIJG

JOURE

KAMPEN

Het PLATJE van MAASSLUIS

DE ANTWERPSE KNOTS of ONOTSBOL

CONCLUSIE

DE BOL en SOORTGENOTEN

14 januari 1994

In het voorgaande is getracht een definiëring tot stand te brengen voor het type vissersschip 'Bol' en misschien is die iets meer geworden dan de algemene aanduiding: 'een soort vlakgaande, kleinere botter'. Maar als het echt nodig is vast te stellen en ook te beschrijven om wat voor soort schip het gaat, dan dienen toch een aantal specifieke kenmerken van het scheepstype te worden opgesomd. Dat is lastig genoeg.

Daarnaast is er de vraag naar de kenmerkende verschillen tussen bijvoorbeeld een Vollenhoofse en een Blokzijlder Bol, dat maakt het eens zo moeilijk.

Hoe was dat vroeger dan en wat schrijven de Nederlandse deskundigen erover? Was er vroeger wel exactheid bij de aanduiding, zo ja welke? En als het spraakgebruik van vroeger niet eenduidig was en ook de literatuur twijfels over laat, heeft het dan wel zin er nadrukkelijk naar te gaan zoeken? Als er vroeger een bruikbaar spraakgebruik was, is er toch niets op tegen dat voort te zetten?

REGIONALE AANDUIDING

Maar hoe staat het dan met de soortgenoten van de Bol? Toch niet voor niets, is de verwachting, sprak men aan het begin van deze eeuw bijvoorbeeld over een WIERINGER BOL of over een URKER BOL. En het stond ook nadrukkelijk geschreven.

Hoe staat het dan met de originele identiteit van die regionale aanduiding, welke associaties werden/worden ermee opgeroepen? En, wat kan (nog) dienen voor de eigen herkenning van onderlinge verschillen?

DE BOL een AAKJE of een AAKJE een BOL?

Het vervelende van speurwerk is dat men zijn zekerheden verliest. Aanvankelijk is alles eenvoudig: een Bol is een Bol en een Aak is een Aak. Bij het innemen van zo'n uitgangspunt moet men geen last krijgen van uitzonderingen. Maar als men hoort dat een scheepje van het fraaie type afwisselend met verschillende termen wordt aangeduid, wordt het wat vervelend. Iedereen die dat toch doet, moet dus wel een leek zijn.

Het is niet te vermijden en de onzekerheden kunnen maar 't beste direkt aan de orde komen. Het is al net als bij de benaming van skuut, de bons en de schokker: de type aanduiding werd vroeger blijkbaar óók al 'op het gevoel' gedaan. Bij het ontstaan van de Vollenhoofse Bol op de werf van Jan Kroese is dat gebleken.

Want het verhaal over dat eerste nieuwe scheepje van de scheepstimmerman Kroese in 1902, bestemd voor de visser A. Jongman Pzn, gaat zonder meer over het type waartegen nu 'Vollenhoofse Bol' gezegd wordt. Alleen: toen werd gesproken over 'vischaakje'. Misschien omdat de kleine (nog geen zeven meter) met zijn kromstevan minder op een bonsje leek.

Van de tweede is niet meer bekend dat die 'hetzelfde' was als de eerste. Behalve: die van 1904 hoefde niet te vissen, daar was geen trog op de deken gezet. Het scheepje was gekocht door Rijkswaterstaat, bestemd voor de bakenmeester / lichtwachter van de Kraggenburg. Mogelijk dus dat toen 'vischaakje' veranderde in 'aakje'. Maar evengoed kan het zijn dat toen de term 'bolletje' al is gebruikt.

Die aanduiding kwam bij de vissersschepenregistratie van 1907 in elk geval duidelijk naar voren.²

Desondanks werd in 1923 het door Huisman naar Durgerdam geleverde vissersvaartuig, de RD 23, daar ingeschreven als 'aakje'. Ook in 1940 is dat nog het geval. Maar ditzelfde scheepje bestaat nog en de huidige BU 22 wordt nu een echte originele Vollenhoofse Bol genoemd.

En andersom: het in de schepenhul van het Zuiderzeemuseum opgestelde vissersvaartuig werd jarenlang aan het publiek getoond als 'Vollenhovense Bol'; terwijl de romp de typische aak vormen en constructie bezit.³

Ook vandaag de dag komt het vaak voor dat men tegen een houten (Vollenhoofse) Bol gezegd wordt: 'wat een aardig aakje'. Belangrijk? Welnee! Het scheepje is aardig en het varen ermee geeft vreugde in het leven.

Maar speurenderwijs blijft toch een zekere nieuwsgierigheid naar vorm, voorkomen en kenmerken van elk type. Op de een of andere manier heeft het toch een zeker nut enigszins te weten waarover gesproken wordt. Zeker als het onderwerp 'de Aak en de Bol' aan de orde is. Wat is er over te vinden?

WAT ZEGGEN DESKUNDIGEN ?

Het is altijd prettig de verworven kennis van anderen te leren kennen. Vooral het lezen in een encyclopedie prikkelt tot nadere definitie. Ook, zelfs, als bijvoorbeeld het nieuwe Groot Woordenboek der Nederlandse Taal weer een verschillende uitleg geeft en nuances anders legt. Soms blijft het gewoon (ver)gissen.

Dat is ook zo bij de publikaties van mensen die gezocht hebben in en schreven over de 'bootjeswereld'. Iedere 'expert' op zijn gebied weet weer wat en zegt, soms hetzelfde, op zijn manier.

Het combineren van zulk soort gegevens over wat zèlf gezocht wordt, is het boeiendste van het speurbedrijf.

OVER DE AAK

In de Maritieme Encyclopedie⁴ worden er twee betekenissen vermeld, die hier als volgt worden weergegeven:

1) DE AAK is een lang sleep- of zeilschip voor vrachtvervoer op de grote rivieren. Heeft een vlakke bodem, voor en achter oplopend, de heve genaamd. Is meestal stevenloos, maar soms wel met een achterstevan. Het boeisel, verloopt recht, althans niet naar binnen vallend. Geschikt voor massavervoer.

De typenaam leende zich voor samenstellingen:

- a) verwijzende naar de rompvorm waarmee het verwant was, bijvoorbeeld de Boeieraak, de Klipperaaak, de Schoeneraaak, de Stevenaaak.
- b) naar de plaats waar het ontstond en/of werd gebruikt, bijvoorbeeld: de Friesche Vrachtaak, de Gravenmoersche, de Groninger Stijlstevenaak, de Hasselteraaak, de IJsselaak, de Klipperaaak, de Lemsteraak⁵, de Waspikkerklipperaaak, de Wieringeraak⁶ of de Wilnisseraak.
- c) met een voorvoegsel in verband met de meest gebruikelijke soort vracht die gevaren werd, bijvoorbeeld: de Rietaak, de Sintelaak, de Stooraaak, de Visaak, de Zandaak.

De voorbeelden zijn zeker niet compleet. Maar in de (voorlopige) Registers van de betreffende Behoudsorganisatie's zijn bijna alle nog voorkomende aaktypen opgenomen, van klein naar lang; al dan niet met een regionale verwijzing of functie aanduiding erbij; in vele combinaties.

2) DE AAK is ook een aanduiding, voortkomend uit het Friese taalgebied, voor verschillende roei- en zeilvaartuigen betrokken bij het visserijbedrijf. Dat wil zeggen met een bedrijfsfunctie voor de vangst van vis en/of het vervoer ervan.

Men sprak in Workum al in het midden van de zeventiende eeuw over de 'aacluiden'⁷, die de onder de Friese kust gevangen vis aan de overkant, in Holland dus, gingen verkopen.

De grootte en de vorm van het vaartuig zijn uiteenlopend. En er is ook een onderscheid.

Enerzijds (als verkleinwoord) 'aekje' voor het merengebied; een scheepje met goede zeileigenschappen ondanks een relatief grote bun; uit het type 'vischaekje'⁸ zijn al in het laatste kwart van de negentiende eeuw de jachtjes ontwikkeld, zoals de tjotter en het fries jacht.

En anderzijds (niet als verkleinwoord): 'aok' met aangepaste vorm en maat ten behoeve van de eisen voor de visserij op zee, óók op de Noordzee. Bekend verondersteld worden de zogenaamde 'ielaken', de zeetjalken die vanuit Friesland tot in de twintiger jaren van deze eeuw met levende paling in de bun naar de markt in Londen zeilden.

De bodem van deze aak is overwegend afgerond vlak op een kielbalk en met rond verlopende kimmen. Er is een veronderstelling⁹ dat de Lemsteraak aan het einde van de negentiende eeuw is ontwikkeld uit de kleine Friese 'visaokjes' van tussen de zes en acht meter, allemaal rondbodems. Voor de Zuiderzee en Waddenzee visserij, en ook voor het wiermaaien waar vooral de Wieringers zich mee bezig hielden, werd de bodem vlak of plat zolang de vaartuigen van hout getimmerd waren. In de overgang naar ijzer en staal was het weer gemakkelijker een ronde spantvorm aan te houden.

En dan is er nog de deskundigheid van de autoriteiten die hebben gepubliceerd:

Sopers¹⁰ stelt eenvoudig 'dat het bij de aak om een typologisch constructie kenmerk gaat'. En dan nog wel: 'een platbodem met kimmen'. Dat is afwijkend van wat de vissers en anderen er van zeggen!. Maar wie weet dacht hij aan de constructie van een aak met een bun. Want er is de opvatting dat het veel beter (en goedkoper) is bij een kleiner houten scheepje met bun uit te gaan van een vlakke bodem. Zeker voor een binnenaakje in verband met de mindere kans op dichtslibben van de bun met veenbodem.

Bij Vroom ¹¹ is te lezen ('Schepen van Eeltjesbaas') dat het gaat om schepen (dwz aken): 'afgeleid van het boatsje, maar dan groter 22 voet', zeg 6 ½ m.

Pragmatisch schrijft Huitema ¹² in de monografie 'Lemsteraken, van Visserman tot Jacht':
'..het woord aak biedt als zodanig geen enkel houvast als het gaat om typebeschrijving'.

En tenslotte: het algemene spraakgebruik kent voor 'de man op de steiger' een groot gemak. Want als je wat ziet varen en je weet het verder niet, dan noem je het maar een aak. En zo zegt dan de volksmond van alles in onze grotere havens en kanalen en op de rivieren : kijk, een Rijnaak !

OVER DE 'VISCHAAK' VAN HET ZUIDERZEE MUSEUM

de VN 95 van 10.50 m. ¹³ ZZM nr. ...

Het Vollenhoofse vissersschip, keurig gerestaureerd, stond vanaf ca. 1954 in de schepenhal van het ZZM geafficheerd als Vollenhoofse (Vollenhovense) Bol. In 1984 kroop een bezoeker er eens onder en trok de vier onderwater huidgangen na, fraai strokend langs de aanwezige kielbalk en oplopend voor en achter tegen de vijfde huidgang (vanaf het berghout). En geen kimscherpte van enige betekenis. Hoe was dat nu ? Een Bol als rondbodem ? Dat maakte wat los !!

Er volgde navraag bij de vele kenners, lezen in de beschikbare literatuur (in het standaardwerk van Huitema wordt het scheepje met Wieringer Bol geduid ¹⁴). Tot geïnteresseerden in Vollenhove vertelden dat ze allang wisten dat het niet goed was: 'wij noemden dat scheepje altijd een visaakje, in elk geval geen Bolleke, want bij ons was dat altijd een vlakke bodem'. In Tagrijn (1976, Nr. 1) had de oud visser Piet Vis van de botter VN 15 dat in een vraaggesprek ook al eens verteld. Een visserijnummer was bij aankoop door het museum niet meegekomen, noch was het bekend wat het bouwjaar en -werf was.

Via een eerdere eigenaar en met behulp van de lijst met alle Vollenhoofse registratienummers, werd vastgesteld dat het de VN 95 van 'Siem van Triest' Molenberg moest zijn.

naar eindnoot:

De later toegevoegde gegevens van het Museum: Bouwwerf Kroese en bouwjaar 1902 zijn nog een beetje giswerk.

Want in de loop van het onderzoek naar de Bollen van de Oostwal en aan de hand van de groeiende aantekeningen over de nieuwbouw van de werf van Kroese is het bouwjaartal niet waarschijnlijk. Navraag leerde dat het 'aokje' misschien in Makkum gebouwd werd, dat zou in 1911 geweest zijn. (bij Zwolsman, maar een andere indicatie wijst op Echtenerbrug, dit wordt nog uitgezocht door Jan Brilleman)

Het scheepje werd uit Friesland verkocht naar de Kuinder voor Molenberg ¹⁵. KU nummer onbekend. Toen deze het visserij beroep opgaf en dienst nam bij de politie, ging de aak als VN 95 naar Vollenhove voor zijn broer Siemen Molenberg 'Siem van Triest'. Het eerste wat hij deed was op de werf van Kroese de 'kimkielen' er af slopen. Die zouden er in Hindeloopen aangezet zijn. Het schip stond bekend als een groot slingeraar, dikwijls 'met de giek door 't water'. Siem bleef meestal onder de kust en was een van de weinige dobbervissers, op paling dus.

OVER DE BOL en over de SOORTGENOTEN

Bij deze gelegenheid wordt de type aanduiding vereenvoudigd aangegeven: een verkleinde uitvoering van de botter, de bons en wellicht ook de aak.

Naar de bodem kijkende: een plat vlak, nergens gebogen. De vorm van de dwarsdoorsnede op het grootspant is bepaald doordat de geerde, (de eerste huidgang boven het vlak) daarmee een duidelijke knik maakt (de kim). Het benedenboord is dan breed en sterk uitgezet tot aan het (vrij stevige) berghout. Daarboven een iets naar binnen vallend boeisel.

Specifieke, uiterlijke kenmerken boven de waterlijn, waarmee de verschillende Bollen van de Oostwal in Overijssel zijn te onderscheiden van die van de Friesche of Hollandse kust, is eigenlijk niet aan te geven. Er is in de algemeenheid te weinig van bekend. Vooral omdat van de enkele exemplaren die elders dan in Vollenhove, Blokzijl of aan de Ronduite gebouwd moeten zijn, onvoldoende afbeeldingen konden worden gevonden. Uit overlevering is niets concreets naar voren gekomen. Enig onderscheid aan voorsteven, de beretanden, de snars of de vorm van het roer was er wel. Daarover later. (zie..)

De onderscheiding met betrekking tot de regionale herkomst geeft dus niet veel aanleiding tot catalogiseren maar wel tot behoefte tot nadenken.

EEN BOL OF EEN AAK ??

Het is jammer, maar grote voorzichtigheid blijft geboden bij de vaartuigen tussen 8 en 10 m. als men met zekerheid wil vaststellen of het een Aak was/is en dan wel een Bol. Mag men zeggen dan een Aakje altijd op een duidelijke kielbalk gebouwd werd, de bodem gangen oplopen in de heve en met goed afgeronde kimmen? En mag van de Bol definitief gezegd worden dat het scheepje altijd een vlakke, rechte, platte bodem had en scherpe, gemarkeerde kim ?

Voor wat betreft het vroegere gebruik om de vissersvaartuigen Aak en Bol wisselend platboomd en rond te duiden, dit komt aan de orde in het volgende hoofdstuk (D.22).

Maar van de bodem van het vissersschiptype Bol of Vischaakje zijn nu eenmaal niet veel waarnemingen beschikbaar. Jammer, want de vraag of sprake was van een herkenbare opvatting en verklaarbare typering dan wel van spraakverwarring, is interessant genoeg.

Over scheepjes was het spraakgebruik van de plaatselijke bevolking in vroeger tijd niet zo strikt. Het was ook niet zo nodig. Maar meningsverschillen kwamen er dikwijls wel uit voort. Het mag een genoegzaam genoemd worden te luisteren naar mensen 'die het weten' en hun opvattingen.

EN SOORTGENOTEN

Zonder twijfel kan worden gezegd dat de Bol, net als de botter, de schouw en de hoogaars in het spraakgebruik een regionale aanduiding kreeg om: óf een variatie in de typologie te markeren; óf ter verwijzing naar de plaats van herkomst dan wel gebruik.

En lijkt het erop dat de naam Vollenhoofse Bol in de loop der jaren een echte soortnaam geworden van het scheepstype.

Juist daarom is het interessant, op de noemer van de Vollenhoofse Bol, eens in overzicht te nemen wat werkelijk of in het spraakgebruik bekend is gebleven van Bolachtige scheepjes in het voormalige visserijbedrijf. Het sprokkelresultaat aan gegevens en meningen leverde tot dusver 'met de klok mee, in een rondje Zuiderzee', (en nog wat verder ook), onder andere het volgende op: de URKER Bol, de ENKHUIZER Bol, de WIERINGER Bol, de MAKKUMER en de WORKUMER Bol, de HINDELOOPER Bol, de LEMSTER Bol, de BLOKZIJLDER Bol en de VOLLENHOOFSE BOL.

URK en de URKER BOL

Het begint al goed: was er ooit sprake van een Urker Bol ? Zo ja hoe zag die dan uit?

Duidelijk is het platenboek van Emile van Konijnenburg uit 1907 waar op pagina 96 een interessante beschrijving wordt gegeven met een vergelijking: *'Een Bolle is een kort, sterk gebouwd schip, ontleend aan de smakgroep en geschikt voor ondiep water; men vindt ze op Urk waar ze kortweg Bolletje genoemd worden. Bij Antwerpen worden ze Knots genoemd.*

Niet minder duidelijk is F. Bly in zijn Verklarende Vakwoordenlijst van de Zee-Visscherij, uitgave 1931 Leuven die op pagina 29 letterlijk zegt: *'Een Bol is een Hollands halfgedekt vissersvaartuig, thuishorend in Urk'.*

En in 'Het Eiland Urk' van P.J. Meertens en L. Kaiser (1942) kan men op bladzijde 372 lezen: *'Bolle, een vissersschuit zonder vischbun, met meer laadruimte, is breder van boeg, lager van steven en meestal kleiner dan een botter'.*

Tot zover alles positief, maar zijn er afbeeldingen te vinden, liever nog, is er ergens een model ? De verdere speurtocht verloopt niet zo positief:

Want drie referenten¹⁶ vertellen los van elkaar dat er nooit een scheepstype 'Urker Bol' is geweest. De Urker vissers, die de Noordzeeschokker (13 tot 14 m) een Schuit noemden en tegen de schokker van de Zuiderzee (10 á 11 m) zeiden ze Bons. Ze hadden het ook wel over een Bol, dat moest dan een (kleiner) vissersvaartuig met een rondspant zijn: 'een kleine Lemsteraak of zo' en afkomstig van elders. Zou er op Urk dan nooit zoiets gebouwd zijn ? Ja, misschien, daar was op de werf van Metz ene UK 188, dat was een kleine en die noemden ze Bolle. Van onderen een vlakke bodem en recht. Dat was dus eigenlijk een Wieringer Aakje, maar ze zeiden toch Bolle. Was de UK 188 van de visser Keuter ? En dan waren er nog de Gebroeders Kramer 'De Grote en de Kleine Beer'. Die vervoerden groente uit Broekerhaven naar de Oostwal (en later steenkolen). Tegen hun scheepje werd ook Bolle gezegd.

Vooralsnog is nog niet een bruikbare beschrijving met kenmerken ontstaan ter vergelijking.

ENKHUIZEN en de ENKHUIZER / WIERINGER BOL

In de Maritieme Encyclopedie (1971) wordt gesproken over: *'de Wieringer-, Workumer-, Makkumer- of Enkhuizer Bol of Aak, al naar gelang van de plaats van herkomst. Ze hadden een kiel, de dwarsdoorsnede was bolvormig tot het berghout* Er zijn redenen om deze samenvatting te splitsen. Vandaar de gekozen combinatie's van de twee vissersplaatsen aan de Hollandse kust en die van de Friese wal.

Van de oude werf van E. Lastdrager is al het een en ander verteld in Hoofdstuk IV D.10.

Over de Enkhuizer Bol, zoals die bij Lastdrager werden getimmerd, ook nog in het begin van deze eeuw, is gelukkig ook een en ander bekend gebleven. Begrijpelijk(er)wijs was de term Enkhuizer Aak toen ook in gebruik. Bovendien spraken de vissers over een Aalbootje. Met een lengte van een 7½ m. werden ze voornamelijk gebruikt voor de ansjovis- en haringvangst. Later ook voor bot, dan moest er dus wel een bun in zitten. Ze werden met 3 man gevaren.

Net als andere, overeenkomstige 'typen' was het Bolletje een heel zeewaardig scheepje en werd geprezen om de stoere zeegang. Bekwaam voor de Zuiderzee visserij en geschikt voor aan de Friesche kust. Voor de Friese vissers was het type waarschijnlijk een kleinere buitenaak.

Een typische rondbodem op kielbalk gebouwd. Een hoge bolle kop, het bovenboeisel royaal rondom. Het achterschip vol en met een vrij steile stevenbalk. De kop van het roer met de helmstok was duidelijk in overeenstemming met de kop van een akenroer. Ook de aflopende rug van het roer duidde op de friesche afkomst. (dus niet de terugkomende rug van het Overijsselse 'bollen'roer).

Een kenmerkend verschil tussen een Enkhuizer en een Wieringer Bol van de visserstijd is nog nimmer vastgesteld. Afgezien dat er maar weinig Enkhuizer/Wieringer Bollen zullen zijn gebouwd (voor zover bekend), kan men er veilig van uitgaan dat beide termen in zwang waren voor een schip van dezelfde soort.

Als rondbodem is vroeger ongetwijfeld ook gesproken van een Enkhuizer Aakje. Dat was dan door de plaats van origine en de vorm en constructie van een aak. Maar het gebruik van het woord Bol of Bolletje (eveneens een verzamelterm) zal dan hebben gedoeld op de kleinere lengte dan 'normaal' (en tevens op de ronde vorm). Tenslotte lijkt het ook zeer aannemelijk te veronderstellen dat de letters van het visserij nummer op het bovenboeisel bepaalden of het aakje of bolletje het predikaat van de thuishaven kreeg. Dus werden ze meestal genoemd naar de plaats waarvoor gebouwd werd of waar ze het meeste gebruikt werden.

De vissersterm 'aalbootje', in zwang in Enkhuizen, te vergelijken met de friesche term 'ielaekje', zal te maken hebben gehad met de functie van het schip. Opgemerkt wordt dat de term 'ielaak' min of meer gereserveerd was voor de schepen die de paling uit Friesland in Londen gingen verkopen. Het verkleinwoord verwijst naar de (binnen)vischaak.

De EH 76 uit het verleden (7.00 x 3.05)

Als een visserman in 1904 zijn Enkhuizer Bol verkoopt aan een particulier, dan is het waarschijnlijk dat het scheepje dateert uit de laatste jaren van de negentiende eeuw. Meer kan niet worden afgeleid uit het journaal van de familie Blusse van Oud Alblas. Het 'jagertje' zoals het genoemd werd ¹⁷, was gekocht in Enkhuizen en arriveerde met touw, zeil, kleding en eetwaren op 10 mei 1904 in Dordrecht. Zeer zeewaardig en bij harde wind heel snel is de notitie in het journaal. Een kajuit werd erop gezet bij Thiebaut in Amsterdam, 'maar die lekte verderfelijk'.

De foto van de 'Willemina' ex EH 76 toont een 'echt' Enkhuizer Bolletje, de vlag op het roer de trots van de eigenaar.

De historie is voor korte tijd nog herkenbaar: 1907 A.Bos te Dordrecht met de naam 'Mignon'; 1918 H.C. Westerling met 'Kikker' en 1936 H. Groenier te Dordrecht met de naam 'Bruine Beer'. Dan sluiten zich de nevelen...

Maar gelukkig zijn er overlevende originelen:

De 'Eudia' (7.60 x 3.05) anno 1901

Het voortbestaan van deze meer dan negentig jaar oude, in Enkhuizen gebouwde, **Wieringer Bol** is natuurlijk bijzonder waardevol. Men mag aannemen dat het schip een aantal malen grondig is gerestaureerd. Maar ook dat de oorspronkelijke lijnen van spantvorm, boeiseisels en berghout is aangehouden. Voor een van de oudste, zo niet de oudste vertegenwoordiger van een bepaalde soort, is het daarom dubbel interessant om nauwkeurig te kunnen vergelijken met wat nadien is gebouwd.

Ergens in het jaar 1901 stond een 7.60 m. vischaakje in aanbouw op de werf van Lastdrager aan de Paktuinen maar werd niet als visserman afgetimmerd. Want tijdens de bouw, besteld door de visser N. Steen, werd het schip overgenomen door de schilder Tholen en voor hem als jacht afgebouwd. Tholen wilde, zoals hij in een van zijn brieven schreef, de 'wieringerbol' gebruiken voor zijn werk; de bun hoefde er dus niet in. De bun ? Was niet meer nodig, er kwam een kajuitje op, vier kooien en een motortje waren gewenst. Het timmeren van een goede bun is in een rond schip lastig (èn duurder dan op een platte bodem), maar wel gunstig om de romp goed stijf te houden. Werde dit opgevangen door de motor fundatie ? Of zou de visser Steen zijn aalbootje zonder bun hebben willen hebben ?

EINDNOOT:

Tholen, Willem Bastiaan (1860 - 1931) was een technisch goed en getalenteerd schilder, werkte op vaste uren gedurende de weekdays en nam zondags vrij. Snel werkend, ging hij dikwijls met schets naar huis of schip voor het uitwerken. Tholen was geen vernieuwer, hij gaat zijn eigen gang, kijkt wat naar voorgangers, de stijl van bijvoorbeeld Breitner interesseert hem. Maar het kan hem niet veel schelen wat anderen van hem denken. Met een voorkeur voor landschappen met sfeer, was 'de idylle zijn ideaal', liefst met een waterpartij erbij en met oude scheepjes, maar nooit een motorboot. Zijn onuitgesproken vraag: 'bestaat stilte en vrede nog?', wilde hij vasthouden in zijn schilderijen.

Ondanks de fraaie naam 'Eudia', (in overdrachtelijke betekenis: rust, vrede en voorspoed) gaf hem het scheepje veel zorgen. Het schijnt dat hij in 1905 een tweede van ijzer kocht ('Eudia II'), maar het is niet duidelijk welk type. Wel had hij veel tijd nodig om beide schepen varende te houden: 'ik houd niet zoo erg meer van dat gedonderjaag om een schip vaarbaar te maken', schrijft hij in de zomer van 1906. Behalve een brand aan boord in 1907 is niet veel meer bekend dan de verkoop van 'Eudia' in 1918. Een jaar later overlijdt zijn vrouw en geeft hij op negenenvijftige leeftijd het varen op.

Deze 'Enkhuizer Bol' is daarna verstoep gebleven in de nevelen van de historie. Totdat in 1954 Dhr Th.Huitema 'Eudia' herontdekte en het schip liet restaureren.

Ingeschreven als 'Wieringer Bol' in het Stamboekregister met het plaquette nummer 20 en steeds onder de naam 'Eudia', voerde de familie Huitema de eigenaarsvlag tot 1986. Thans is het scheepje in het bezit van L. Pepping te Amstelveen.

De EH ? van N. Steen anno 1902, later WR 78 van Klaas Bakker
De visser Steen, na zijn aalbootje aan Tholen te hebben verkocht, bestelde in 1902 bij Lastdrager een nieuwe Bol (7.68 x 3.03 x 2.30). Elf jaar later (1911) werd deze naar Den Oever verkocht, viste onder WR 78 en was tot 1925 het eigendom van de visser Klaas Bakker onder de naam van 'Twee Gebroeders'.

Deze 'Wieringer Bol' werd 'in levende lijve' door het Zuiderzeemuseum aangekocht in 1966 voor Fl. 3.000 (ZMZ 8500); het scheepje met toebehoren bestaat nog en ligt (nu min of meer als wrak) in het depot van het Zuiderzeemuseum.

De 'Eudia I' en de WR 78 waren vermoedelijk de laatste houten 'Bolletjes' door Lastdrager gebouwd. Dank zij de omstandigheid dat beide scheepjes nog bestaan en kunnen worden vergeleken met de soortgenoten, is het duidelijk dat de lijnen en de bouw van het onderwaterschip overeenkomstig zijn aan het (frieze) aakje, waardoor ze Enkhuizer Bol of Wieringer Bol genoemd worden (al naar gelang de oorsprong of het gebruik).

In 1902 is de werf failliet gegaan en op 24 februari 1903 (met 8 werknemers) volgde overname door Stapel, Schild en Donker onder de naam 'Werf Vooruit'. Onder bouwnummer 1 blijkt in datzelfde jaar nog een houten botter gebouwd te zijn (voor visser Wezelman te Den Helder), daarna werden het alleen ijzeren/stalen schepen.

De BIW 18 'Lydia'

Een fraaie foto (nr. 123) van de Enkhuizer Bol BIW 18 'Lydia' is gepubliceerd in het album van Martens en Westra 'Aanzien van de oude Visserij 1900 - 1950'.

De visser Klaas Boot uit Broek in Waterland hield het visserijnummer 18, later ook ene Paulus Geugjes. Maar meer is er niet over gevonden.

Het lijkt erop dat de foto na de visserijtijd is genomen, overigens lijkt het scheepje in nog originele staat. Het onderschrift luidt: 'Het was een **platbodem**, waarvan de romp een bolle kop en een vol achterschip had'.

De EH 9 'Hoop op Zegen' van A. van Weelde, anno 1913

Volop in de tijd dat nog houten vissersschepen werden gemaakt en gerepareerd, was de werf in Enkhuizen al zover ook een Enkhuizer Bol of Vischaak te willen maken van ijzer. Overigens is het er maar bij een gebleven.

Tien jaar na de overname van Lastdrager door Stapel was het bouwnummer 89 aan de beurt met een ijzeren visch-aak (Bolletje), geklonken voor de visser A. van Weelde te Enkhuizen, vissende met de registratie EH 9. Afmetingen 7.30 x 2.94 x 1.40 m. Of de voormalige scheepstimmerlui van Lastdrager een rol hebben gespeeld, mag worden verondersteld. Het werfboek spreekt inderdaad van vischaak. Het schip heeft twee wereldoorlogen overleefd, bestaat nu nog. De originele tekening van het professionele lijnenplan is teruggevonden, inclusief bun, schaal 1 : 20 en is gedateerd 24 januari 1912; gestempeld: Werf Vooruit.

Hieraan zal de in 1911 aangestelde baas Kamminga, die het scheepstekenen beheerste, niet vreemd geweest zijn. In die tijd was men min of meer gewend om eerst een schip van het te bouwen type op de helling te trekken en nauwkeurig op te meten. Wie weet heeft de WR 78 model gestaan voor de EH 9. Ook de titel van de tekening is uiterst interessant. Met grote letters staat geschreven: Stalen Boeier-aak. De ijzeren en geklonken Enkhuizer Bol, zoals we maar zullen zeggen, heeft nu geen bun meer, wel een kajuit van Stofberg gekregen (1959) en is thans eigendom van Dhr L. Kingma te Harlingen onder de naam 'Breebanck'.

WIERINGEN en de WIERINGER / ENKHUIZER BOL

De aakjes die Wieringer Bol genoemd werden te bekijken in samenhang met de Enkhuizer Bol is niet onlogisch. In de eerste plaats had Wieringen nooit een eigen werfje voor de vissersvaartuigen, hun schepen kwamen van de Friese wal. (er was wel een zeilmakerij). Eerst iets over De Wieringer Aak, die stoere buitenaak die de Wieringers op de werfjes in Friesland lieten timmeren. Die moesten vanuit Wieringen als vissersschip of tijdens het wiermaaien regelmatig kunnen vlakgaan en veilig droogvallen. Vandaar de uitzondering in de akenfamilie die normale rondbodems zijn met afgeronde kimmen. (De kleinere uitvoering, de Wieringer Bol, had in de vissermantijd ook een duidelijk afgeplatte onderkant met afgeronde kimmen)

De aak is nog steeds een markante verschijning in de familie der aken, een zware, brede platbodem met soms een lengte van meer dan 12 m. Ze waren voornamelijk herkenbaar aan het brede boeisel vooral in het voorschip.

Ook in Enkhuizen bestelden de Wieringer vissers hun aken; die werden dan voor en achter wat platter en minder rond dan de Wieringer aken afkomstig uit Makkum en Workum.

Wieringer Bol: halfmodel uit het einde 19de eeuw

Veel is af te zien aan het (blok) halfmodel van bijna een meter lengte, afkomstig van de werf 'De Lastdrager' te Den Helder¹⁸ en gemaakt in het vierde kwart van de vorige eeuw. Het betreft een schenking van wijlen Dhr E.J. Bok, directeur van de werf, aan het Maritiem Museum te Amsterdam. Als op de plank van het halfmodel geen onderschrift stond: 'Wieringer Bol', lijkt het te gaan om een lange, slanke aak met een afgeplatte bodemdoorsnede, slappe kimmen onder een kleine hoek. Voor en achter oplopend. Het berghout met veel zeeg, achter flink geveegd.

Wieringer Bolletje in 'Voorbeytel Cannenburg'

Hetzelfde model wordt ook getoond in het standaardwerk van W. Voorbeytel Cannenburg, getiteld: 'Beschrijvende Catalogus der Scheepsmodellen en Scheepsbouwkundige teekeningen van 1600 tot 1900, uitgave van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1943'. Ondanks het verkleinwoord in de kop, maakt deze prent ook de indruk van een schip groter dan tien meter.

Wieringer Bol, een model in Friesch Scheepvaartmuseum¹⁹

Gelet op de bouwperiode van de onbekende modelbouwer (die alle details van het visserschip kende), namelijk 1850 - 1900, is dit een bijzonder waardevol model in velerlei opzicht. Wel er van uitgaande dat bij een model juist de vorm van het onderwaterschip lastig is te interpreteren, gaat het toch onmiskenbaar om het akentype.

Op kielbalk gezet, de zandstrook in heve, een rond verlopend grootspant, een krappe lengte/breedte verhouding, ferm berghout, royale en terugvallend boeisel; metalen bunplaten, de snoes aan bakboord, het kluifhout stuurboord.

Wieringer Bol, WR ?, 7.50 m. 'Bestevaer' 1936

Nog weer een oud schip in de nieuwere tijd die ook alweer voorbij is: in 1936 werd een gebruikt vissersschip (7.50 x 3 m.) in 't doodskleed gekocht door de Heer Hein Kersken jr.²⁰ (in Muiden, voor Fl. 150,-) voor zijn genoegen.

De Heer Gipon te Balk herinnerde zich deze 'Bestevaer' goed, heeft er mee gevaren en het ook op het droge gezien: een afgeplatte bodemdoorsnede, géén doorlopende rechte vlakplanken, maar omhooggebogen langs voor en achterstevan en lopende tegen de zijgangen. Breed, nogal invallend bovenboeisel, de lijn van het berghout naar voren toe hoog oplopend, beretanden waren oorspronkelijk niet aanwezig. De achterstevan vrij stijl.

Het schip had een bun, de kaarplaten werden dicht gemaakt en gedeeltelijk gevuld met stenen (ca. 2 ton). De trog was verwijderd en de deken doorgelegd. Ook de kop en de rug van het roer als van een aak. Ook op de oude foto te herkennen. Het scheepje was pas nieuw getuigd, de foto toont de proefzeilvaart op de Vinkeveense plassen Vinkeveense Plassen in 1937.

MAKKUM en WORKUM

Het wordt gezegd dat ook enige 'Bolletjes' gebouwd zijn in Makkum, op de werven van Alkema en Zwolsman, en in Workum, bij Zwolsman.

Dat zouden dan rondbodems op kiel geweest zijn. De aanduiding Makkumer Bol en Workumer Bol is inderdaad blijven bestaan. En is zelfs overgenomen bij de bouw van het type in staal (zie hoofdstuk VI). Maar een oorspronkelijke aanwijzing of prent van het scheepje wat zo genoemd werd is nog niet gevonden. Het is niet onmogelijk dat men, zoals in de Urker haven, een klein uitgevallen en ondiepe 'aak' aanduidde als 'Bol'. Eventueel uitgebreid met de plaatsnaam wanneer het scheepje daarvandaan afkomstig was.

Tegen de Makkumer Bol werd ook wel Makkumer Aak gezegd. De werven van Zwolsman en Alkema (pas na 1865) in Makkum bouwden ook voor de Wieringers, o.m. de Wieringer Aak.

De Workumer Bol wordt overeenkomstig genoemd als de Makkumer Bol. De werf Zwolsman, nog steeds bekend en actief, bouwde eind 1800 en begin 1900 dit type vissersschip, waartegen men ook Aakje zei. Verder wordt verteld dat Zwolsman er van hield de berghoutlijn, net als hij deed bij de Wieringer Aak, lager te timmeren om daarmee een bredere waterlijn tot te brengen.

Maar het valt niet waar te nemen, want er zijn geen Zwolsman Bollen overgebleven, noch zijn afbeeldingen ervan gevonden.

HINDELOOPEN

In Hindeloopen vertellen de oud-vissers aan elkaar dat, in tegenstelling tot wat beweerd wordt, er nooit een Hindeloper Bol bestaan heeft. Tegen een heel ondiep schip zei men daar: een platje.

Maar het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam is in het bezit van een model 'Hindeloper Bol', van omstreeks 1910, gebouwd door Tjeerd Gerlisma te Hindeloopen en op de romp (lengte 1.34 m.) gemerkt met HI 30. Bovendien is daar nog een tweede model ingeschreven als Hindeloper Bol, lang 111 cm. Op de inventariskaart van beide modellen is achter 'Hindeloper Bol' genoteerd: '/aakje(?)'. Wie zei dat speurwerk niet interessant is ?

Wijbrands in Hindeloopen bouwde wel het vlakgaande type vissersschip. Maar niet kon worden achterhaald of de werf met 'Bolletjes' is bezig geweest.

LEMMER

Lemmer daarentegen bouwde wel vissersschepen ter plaatse en het mag opmerkelijk genoemd worden dat er nooit een type met Lemsterbol is aangeduid. Kennelijk was daar geen behoefte aan. Misschien omdat men heel lang het onderscheid tussen vischaak (of binnenaak) en botaak (of buitenaak) handhaafde. Het verschil in benaming tussen kleiner en groter was er dus al. En blijkbaar was er ook niet veel behoefte aan het ondiepe rechte vlak. Pas tegen 1900 blijkt de botaak als type ook te worden aangeduid met Lemsteraak.

invoeegen de verwijzing naar Lemster Boltsje

De Lemsteraak, van oudsher in dwarsdoorsnede een 'rond' schip en altijd rond gebleven, nooit plat en 'getild' naar voor en achteren. Bij de houten, grotere lemsteraken kwam het voor dat het vlak in dwarsdoorsnede recht of 'gebroken' was, ook herkenbaar aan de lichte hoek van de kimgang tegen het vlak. Vgl. de LE 39 uit 1898, gebouwd door E.H. van der Zee, herbouwd bij Kok in Huizen (de latere 'Snobber', thans 'Zevija').

Typisch is dat Lemmer, als bouwplaats van voornamelijk ronde vissersschepen, blijkbaar geen verkleining als platbodem heeft gekend. Dat zou dan een Lemster Bolletje geweest zijn. Terwijl iets zuidelijker aan de Zuiderzee Oostwal, de Vollenhovers en Blokzijlders tezelfdertijd duidelijk bleven hechten aan juist het scheepje met het rechte vlak en het de ronde bodem-aakvorm afwezen: 'die rolde zo erg'.

BLOKZIJL

De Blokzijlder Bol heeft in de vissermantijd als zodanig niet bestaan. Een van de werven die in de zestiger jaren platbodems van staal bouwde, introduceerde de naam als specifiek type.

(niet te verwarren met het Blokzijlder Yacht, een fraai gelijnd schip van een 14 m. en 24 ton netto inhoud, speciaal ontwikkeld voor de mattenschippers en de oversteek naar Holland; op het hoogtepunt van deze handel, het midden van de vorige eeuw, waren er vanuit Blokzijl ca. 60 in bedrijf!)

RONDUITE

Voor de Bollen van de werf Huisman kan worden verwezen naar het betreffende hoofdstuk IV D.5

VOLLENHOVE

Aan de Oostwal, ten zuiden van Friesland, bleven de Vollenhoviers en Blokzijlders tezelfdertijd duidelijk hechten aan juist het scheepje met het rechte vlak. De ronde bodem-aakvorm werd afgedaan met: 'die rolden zo erg'. De Vollenhoofse schuit die was het en die bleef het; dat was men gewend. De platbodemer kan men in de Overijsselse NW hoek inheems noemen, getuige oude vondsten. Ook als men aanneemt dat 'het slanke Overijsselse type zich heeft ontwikkeld tot een vaartuig 'voor het geregelde zeebouwen'. Dit komt goed overeen met wat bekend is van de plaats aan de Oostwal in het Noordoosten van de 'Kom der Zuiderzee', de plaats waar het altijd lagerwal is: Kuinre. De Kuunders, schrijft Berk: 'moesten superstoere scheepjes hebben, hun punters waren 9 meter lang bij 2.30 breedte. De zijden met het hoge boeisel samen 1.30 m. (Het smalle vlak was slechts 1.45 m. breed op een lengte van 5.90 m.) Ze werden gewoon punters genoemd. Maar hadden ze het over grote punters dan bedoelden ze het Vollenhoofse schokkertje, de skuut, het bonsje.

EN WAT VERDER VAN HUIS

JOURE

'Dolphijn' 1868 Van der Zee te Joure (6.96 x 2.75)

Het is niet te vermijden om de grote scheepsbouwmeesters van de Familie Van der Zee en hun 'produkten' een belichting te geven voor de vergelijking van typen en soorten en hun afkomst.

De Vischaak 'Dolphijn', gebouwd door Eeltje van der Zee in 1868 is al vele malen in de nederlandse 'bootjes' literatuur bekeken en bewonderd. Uitvoerige beschrijvingen van de algemene karakteristiek, rompvorm, bouwwijze, lijnenplan en inrichting behoeven maar even te worden bestudeerd om vast te stellen dat sprake moet zijn van de oervorm van de Friesche Vischaak.

Huidig eigendom Stofberg te Enkhuizen

Uitwerken met foto's en vergelijking trekken met Bolle algemeen en Vollenhoofse Bol in bijzonder.

KAMPEN

'Dolfijn' 1891 bij ? te Kampen (7.60 x ..)

Als dan de 1868 Vischaak de oudste overlevende is, in 1993 is een ander origineel 'oudje' gerestaureerd die kan bogen op een rijke historie. De bouwplaats Kampen heeft nog een vraagtekentje, de aanwijzing heeft nog niet plaats gevonden. Maar de originaliteit van het Aakje uit 1891 is buiten kijf Eenvoudige beschrijving geven met vergelijk

Het PLATJE van MAASSLUIS :

Is de beredenering over aakje en bol niet afdoende geslaagd, mooie schepen blijven als vrouwen: interessant, maar mysterieus. Zo ook tijdens het bezoek aan de terecht trotse eigenaar van een werkelijk prachtig model van een Bol, gemaakt omstreeks 1940 door de oud-visserman D. Knip te Enkhuizen. Het bleek een Maassluis Platje, als zodanig gemerkt door de maker zelf aan de binnenkant van een luikje. Wat nu weer ?

Hoe komt het dat het model van een Bolletje zo veel lijkt op een Platje. En wat is eigenlijk een, het Platje van Maassluis. Als platbodems van staal zijn er enkele van gemaakt. Maar hoe zag het houten vissersschip er uit ?

In het Visserij Museum te Vlaardingen, noch in Maritiem Museum 'Prins Hendrik', geen modellen, afbeeldingen of foto's . Men speurde met actieve interesse.

Wel is een prent van Van Konijnenburg bekend, 12.60 m. Van Beylen's encyclopedie beschrijving is identiek

Van Kampen, 2de druk, voor 1940, geeft een tekening van een 8m. kajuitplatje, met botteloef. De modelbouwer van 1969 is identiek.

Er vaart een houten scheepje van 8 m. met MA.. op het boeisel, moet worden opgespoord.

Er is een stalen 8 m. Maassluis Platje, de Tobbedanser uit 1950 van H.M. van der Weele te Ouderkerk a/d Amstel.

DE ANTWERPSE KNOTS of CNOTSBOL

CONCLUSIE : Is de oorsprong van de plaatselijke varianten raadselachtig ? Is de conclusie echt moeilijk ? Waarom dan ? Omdat de definitie van de typologie niet zo goed lukt ? De mensen van de eerste helft van deze eeuw maakten zich dikwijls kennelijk niet zo druk over eenduidigheid. Dat was bij de automobielen wel anders: meteen het plaatje van de maker er opgezet, dan was het een Marmon, een Horch, Stufenberg of Spijker. De molens gingen per type: de bovenkruier, de paltrok, de poldermolen, de polderwatermolen etc. En anders kwam de functie van de molen er aan te pas: koren/graan-, olie-, verf-, houtzaagmolen, etc. Nog meer willen weten ? Dan de naam van de molen of die van de molenaar erbij. De naam van de molenbouwer ..

Was er eigenlijk wel behoefte meer te willen weten van het schip als men wist met welke andere visser men van doen had ?

In zijn Nationale Punterboek merkt Gait Berk op 'dat men in de meeste vissersplaatsen niet goed op de hoogte was met de eigen karakteristiek van de er thuishorende punters. Het kwam voor dat een Kamper of een Grafhorster visser niet wist dat er een Kamper of een Grafhorster punter bestond. Hij bestelde gewoon een punter naar de plaatselijke gewoonte en naar zijn persoonlijke zin. De bouwer maakte dan een type overeenkomstig waar de visser vandaan kwam.

NOTA BENE: van al deze genoemde, regionaal aangeduide typen zijn in staalbouw vele exemplaren tot stand gekomen. Het moet worden erkend dat met het populair worden van het stalen jacht overeenkomstig het historisch vissermantepe, de uitbreiding van het assortiment Bollen meer te maken heeft gehad met attractie voor de klant, dan met de behoefte de identiteit van het sub-type in het ontwerp centraal te zetten.

- 2.
3. zie pag ..
- 4.
5. De Lemsteraak heeft in dit rijtje een eigen plaats. Meer hierover is te vinden op pagina
6. De Wieringer aak krijgt ook aandacht op pagina
7. aackluyden opzoeken, ik denk bij Vroom
8. ontwikkeling uit het vischaokje, zegt Vroom op pagina ..
9. afkomst Lemmeraak, vertelt door Rinze Nieuwenhuis; zoek op bij Vroom en Sopers
10. Mr Piet Sopers ..
11. U. Vroom
- 12.
13. ZZM nr. .. etc
- 14.
- 15.
16.
 1. Jelle Loosman (1929) te Enschede; oud-urker visser
 2. Klaas Hackvoort (1923) te Urk; oud scheepsbouwer
 3. Laurens Metz (1929) te Urk; oud-scheepsbouwer
17. jager of jagertje als aanduiding voor een snelvarend vissersschip, snel naar de vissende collega op zee, de vangst overnemen en snel naar de haven voor de afslag; vgl haringjager en ventjager
18. de werf bouwde vaartuigen voor het loodswezen en loggers voor de visserij; zowel naar halfmodellen als naar tekening. Het blijft gissen met welke opdrachtgever de werf in die tijd in bespreking was over dit visserstype.
19. Inventarisnr. K -006, vervaardiger onbekend, op spant gebouwd gerestaureerd in 1989
20. Vader Hein Kersken (1905) was de tekenaar en scheepsarchitect die veel over het oud-nederlandse type heeft nagedacht ter wille van een betere toekomst. Junior was zoon Hein, die zeilmaker werd.