

# 1. VOORWOORD

Vanuit mijn werk op het gebied van de financiering van monumenten, merk ik vaak, dat bij het begrip 'monumenten' sterk wordt gedacht aan de 16-de eeuwse trapgevels, de gothische kerken en ga zo maar door.

Kortom: een betrekkelijk statisch cultuur-historisch geheel uit een grijs verleden. Op zich is daar niets verkeerd aan, maar is dat nu echt alles wat als behoudenswaardig moet worden aangemerkt?

Overigens, bedacht ik me daarbij, was het niet Prediker, die schreef dat 1000 jaren als één dag zullen zijn? En wordt in feite niet juist vandáág vanuit onze huidige culturele normen en waarden de historie van mórgen geschreven?

Dit boek - is het wel een boek, of zou je niet veel beter kunnen spreken van een beschrijving van een heel klein stukje van ons varend erfgoed van morgen? - , dit boek wil vandaag juist dat 'laatste uur' van het 'gisteren' van de Prediker vastleggen. Immers, het is vanaf 1965 de beschrijving van zo'n dertig jaren van belevenissen van hetgeen de stalen Enkhuizer bollen en hun schippers is overkomen.

Maar dan wel als een beschrijving met een open eind: iedere vier jaar zal er weer zo'n 'vijf minuten' aan de 'dag' van de Prediker moeten kunnen worden toegevoegd. Zo uitbouwend ontstaat historie. De historie van dit specifieke scheepstype, dat - mede door het toenemen van de welvaart na de Tweede Wereldoorlog - behouden kon blijven op basis van de oorspronkelijke rompvormen van weleer.

Dat brengt mij bij de man die met betrekking tot de ronde en platbodemjachten een visioen voor ogen had: Jan Willem Kooijman. In de gesprekken, die ik met hem heb gehad, is bij mij een beeld ontstaan van een man, die de liefde voor het ronde en platbodemjacht wilde doorgeven aan een bredere laag van de bevolking dan op dat moment mogelijk was.

Een man, waarin de filosoof én de pragmaticus op een naar mijn mening harmonieuze wijze samengaan, zoals ondermeer moge blijken uit enkele van zijn stellingnames, zoals: 'een schip is slechts mooi als het waarachtig is' en 'bouwen in staal is niet altijd overeenkomstig het oorspronkelijke materiaalgebruik maar wel van nu en drempelverlagend voor de toekomstige eigenaar'.

Het typeert deze man: zonder opsmuk en meegaand met de tijd. Maar ook een man, die ondanks alles vasthield aan zijn idealen.

Eén ding staat voor mij vast: als je de grondlegger bent van de bouw van bijna 1.000 ronde en platbodemjachten in een tijdsbestek van zo'n dertig jaar dan is dat visioen bewaarheid.

Juist daarom wil ik deze beschrijving opdragen aan de man, die dat alles mogelijk heeft gemaakt: Jan Willem Kooijman.

Verder rest mij uiteraard mijn waardering uit te spreken aan alle (oud)eigenaren van de in deze beschrijving vastgelegde schepen. Maar zeker ook een woord van dank aan een aantal mensen, dat een bijzondere medewerking heeft gegeven.

In de eerste plaats Gien Kikstra, die vrijwillig de - soms ondankbare - taak op zich heeft genomen om een heel stel van die (oud)-eigenaren te manen en te stimuleren hun bijdrage toch vooral in te leveren.

Verder John Brakel , die belangeloos toestemming heeft gegeven tot de heruitgave van een aantal verhalen van de 'Schaepachtigheden'.

En bovendien mevrouw Van Exter, die eveneens belangeloos toestemming heeft gegeven tot het plaatsen van de tekeningen van haar man Jan Dirk van Exter. Waren immers al die tekeningen bij de 'Schaepachtigheden' niet verrukkelijke persiflages op situaties, die we allemaal wel eens mee hebben gemaakt!

Zonder het enthousiasme en de inspanning van al deze mensen zouden dit boek er nooit zijn gekomen!

Henk de Graaf.

## 2.0 INLEIDING

Laat ik op voorhand stellen dat er geen uitputtend onderzoek heeft plaatsgevonden naar de historische achtergonden van het ontstaan van de Enkhuizer bol, haar gebruik en haar gebruikers. Daartoe ontbreekt het mij aan tijd (en waarschijnlijk ook wel aan deskundigheid).

Wel hoop ik dat dit boek een aanleiding of een prikkel is voor anderen om die handschoen op te pakken. Ik heb begrepen dat zowel in Enkhuizen als in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam het nodige historische materiaal voor handen is.

Aan de andere kant zouden de kronieken van al die Enkhuizer bollen wat komen te hangen zonder enige historische verankering. Vele schepen zijn immers al zo vaak op drift geraakt omdat hun ankers begonnen te krabben.

Daarom toch van mijn kant enkele pennestreken op het historisch palet van de visserij vanaf de westwal van de Zuiderzee. En dat dan in een drietal pennestreken, die kleur geven aan:

- a. het algemeen historisch perspectief;
- b. de stalen Enkhuizer bollen;
- c. de ijzeren Enkhuizer bol 'Breebanck'.

In de volgende hoofdstukken wordt hierop verder ingegaan.

## 2.1 ALGEMEEN HISTORISCH PERSPECTIEF

Het woord 'Enkhuizer bol' vraagt om een toelichting van de beide delen ervan: Enkhuizen (plaats van herkomst) en bol (scheepstype).

Voordat we op de plaats van herkomst van de Enkhuizer bollen ingaan, is het goed in eerste instantie een beeld te schetsen van het woord 'bol'.

Sommigen menen dat dit woord verband zou houden met de ronde vormen van het schip. Het is echter de vraag in hoeverre dit juist is. Immers, waarom hebben scheepstypen als tjotters en boeiers - die minstens zo rond, zo niet ronder zijn dan de schepen, die thans als bol worden aangeduid - dan hun eigen benamingen?

Veel aannemelijker lijkt de toelichting welke in het programmaboekje van de Reünie van het Stamboek Ronde en Platbodemjachten 1993 staat vermeld: het (oude) Nederlandse werkwoord 'bollen' betekende verkleinen. Een bol is dan ook een verkleining van de botter. Kleiner, dus makkelijker hanteerbaar, dus goedkoper in aanschaf. In rijkere tijden werd dit scheepstype ontwikkeld om de oudste, vaak lastige (toen ook al?), zoon van de visser zijn eigen schip te kunnen geven. En was het dan meestal niet de vader, die - het discussiëren moe - zijn oude schip verliet en op de bol terecht kwam? Ach, er is in al die jaren toch maar weinig veranderd.

Overigens sluit de toelichting van het Stamboek aan op een artikel van Van der Laan in de Zwolsche Courant.

Maar of hiermee een eenduidige naam kan worden gegeven voor een specifiek scheepstype is echter nog maar de vraag.

Aan de Enkhuizer bol 'Breebanck' (ik kom verderop in het verhaal met een beschrijving van dit schip), dat in 1913 als EH9 door Stapel in Enkhuizen is gebouwd, wordt bijvoorbeeld op dat moment de naam 'vischaak', 'boeier-aak', 'aalbootje' en 'eelbootje' gegeven.

**Zou met de typering 'bol' niet veel meer sprake zijn van een verzamelnaam voor kleinere vissersschepen (tot zo'n meter of negen), die op de Zuiderzee worden gebruikt, waarbij sprake is van een bolle kop en een laag rond achterschip?**

Om deze suggestie enigszins vorm te geven, zijn in dit boek dan ook de lijnentekeningen afgedrukt van:

- de Eudia en de Breebanck (EH9), als vertegenwoordigers van de oude bollen van de hoge wal;
- de 7.00-meter- en de 7.35-meter-Enkhuizer bollen volgens het ontwerp van Gipon.

Alleen daaruit blijkt al de veelheid aan nuanceringen - om niet te spreken van verschillen - tussen de historische schepen onderling; laat staan van de verschillen ten opzichte van de na-oorlogse ontwerpen.

Tot zover mijn opmerkingen ten aanzien van het begrip 'bol'. Dan nu het deel van de naam dat verwijst naar Enkhuizen.

Rondom de Zuiderzee hadden vele vissershavens zo hun eigen bolletjes: Vollenhove, Workum, Makkum, Wieringen en Enkhuizen. Elk naar hun regionale eisen en gewoonten.

Wat ze alle gemeen hebben, zijn dus de ronde boegen en hun relatief kleine afmetingen; kleiner dan die van de grote vissersvaartuigen van de Zuiderzee, zoals de botters en de blazers.

De verschillen zijn niet altijd even duidelijk. Dat gaat nog wel als men bijvoorbeeld de Vollenhoofse en Enkhuizer bollen bekijkt. De Vollenhoofse bol was in het algemeen wat groter - althans zeker bij de latere exemplaren - en had een beduidend hogere kop om een betere zeewaardigheid te verkrijgen. Dit in tegenstelling tot de Enkhuizer bol, die meestal kon genieten van de bescherming van de hoge wal en daarom wat kleiner was en minder op zeewaardigheid werd gebouwd.

**Daarom kan in z'n algemeenheid worden gesteld dat er een onderscheid is te maken tussen de bollen van de hoge wal (zoals de Enkhuizer en Wieringer bollen) en van de lage wal (zoals de Vollenhovense en Workummer bollen).**

De Enkhuizer vissers kenden toendertijd niet of nauwelijks het begrip 'Enkhuizer bol'. Vele andere namen doen alsdan de ronde: (eel)bootje, aalbootje, visch-aak en boeier-aak. Volgens de commissie Neeb varen er rond 1905 binnen de gehele Enkhuizer vloot zo'n dertig van dit soort bootjes rond, bemand met zo'n 73 opvarenden. 6)

Overigens lijkt rond 1910 het scheepstype nog nauwelijks aantrekkelijk genoeg om het nog te bouwen. Op de Werf Vooruit van Stapel te Enkhuizen worden vanaf dat nog slechts de enkele 'visch-aken' gebouwd.

Drie stuks met de afmetingen 12,60 x 4,00 x 1,60 meter. In 1910 zijn dat onder bouwnummer 53 de 'De Vrouwe Guurtje' voor D. Goos te Enkhuizen en onder bouwnummer 54 de 'De 4 Gebroeders' voor B.C. de Boer te Enkhuizen en in 1911 is dat onder bouwnummer 63 de 'Nooit Volmaakt' voor W.H. de Vos te Dordrecht.

En dan - in 1913 - onder het bouwnummer 89 de visch-aak Hoop op Zegen gebouwd met de afmetingen: 7,30 x 2,94 x 1,40 meter. Opdrachtgever is A(aldert) van Weelde te Enkhuizen. Dit is de EH 9, later Breebanck genoemd. 5)

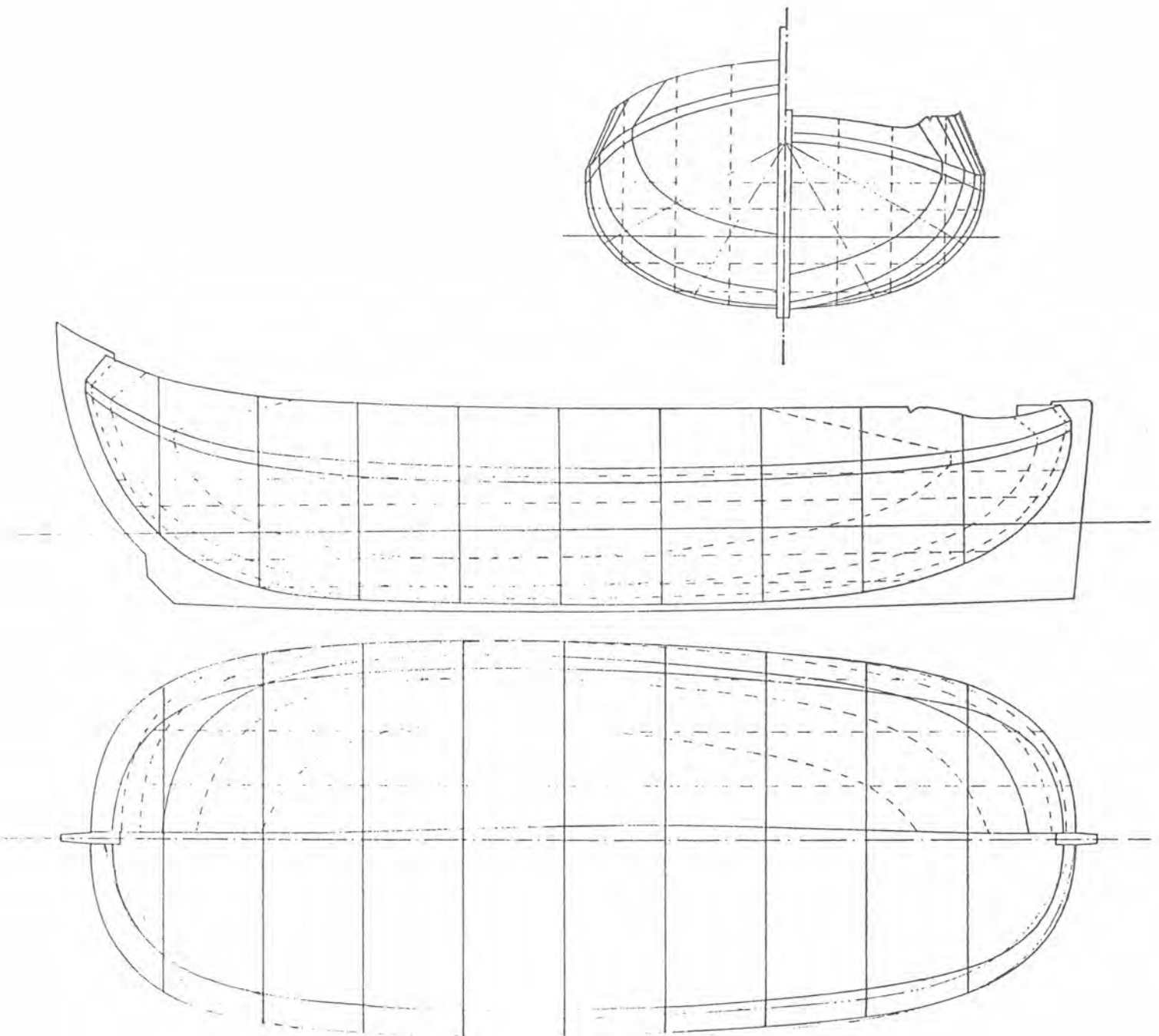
Het scheepstype werd gebruikt voor de ansjovis- en haringvangst.

Hoe dat in z'n werk ging, wil ik hier niet op ingaan. In Deel 1 van 'Van gaand en staand want' van Peter Dorleijn wordt dat uitgebreid beschreven. Eigenlijk zou dit verplichte kost moeten zijn voor eigenaren van een Enkhuizer bol.

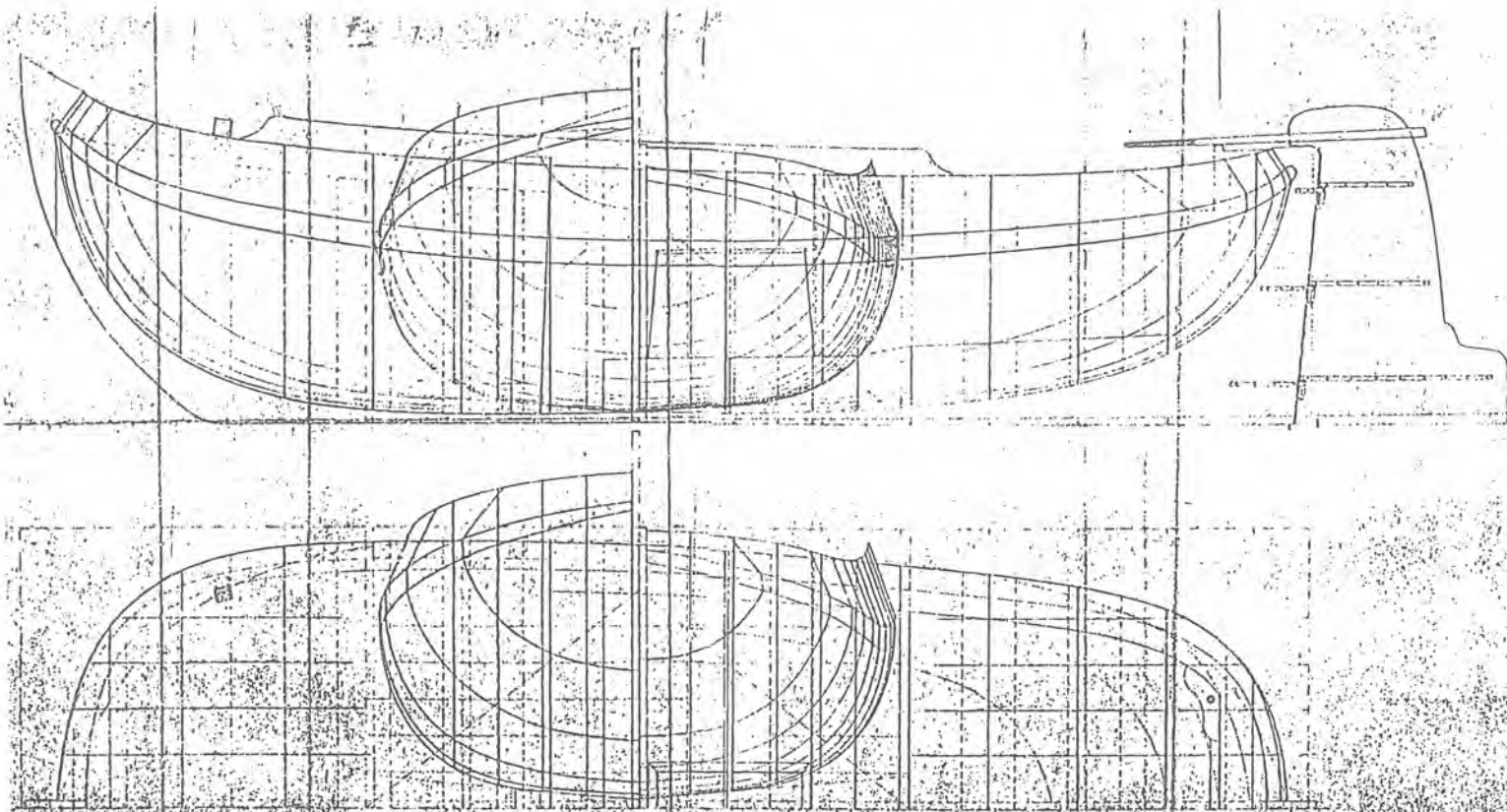
Aanvankelijk was voor die visserij dus geen bun nodig, maar toen later ook met de beug op bot werd gevist, moest een bun worden geplaatst. Het kan niet anders dan dat dit een fikse ingreep moet zijn geweest. Er werd mee gevist bij Wieringen, Hindelopen en Harlingen, waarbij de zeewaardigheid van dit betrekkelijk kleine scheepje bij zwaar weer toch werd geprezen. Vandaar ook de titel van dit boek onder het motto: "Klein maar dapper".

De vissers waren met drie man aan boord en sliepen op een brede, dwarsscheepse kooi in het vooronder (een dergelijke kooi is ook in de meeste, thans varende Enkhuizer bollen aanwezig). In dit vooronder bevond zich daarnaast nog een kachel.

De kuip lag dan vol met zo'n vijftienveertig tot vijftig ansjovisnetten, elk voorzien van de bijbehorende ankers van veertig pond, bakens en een twintig yadem touw! Na een goede vangst kwamen er nog eens zo'n zeventigduizend stuks ansjovis bij, die, naar het verhaal van een oude visser, aanvankelijk stuk voor stuk werden geteld, voordat ze op de afslag werd afgeleverd. 1)



Lijnenplan van de Wieringerbol "Eudia" 3)

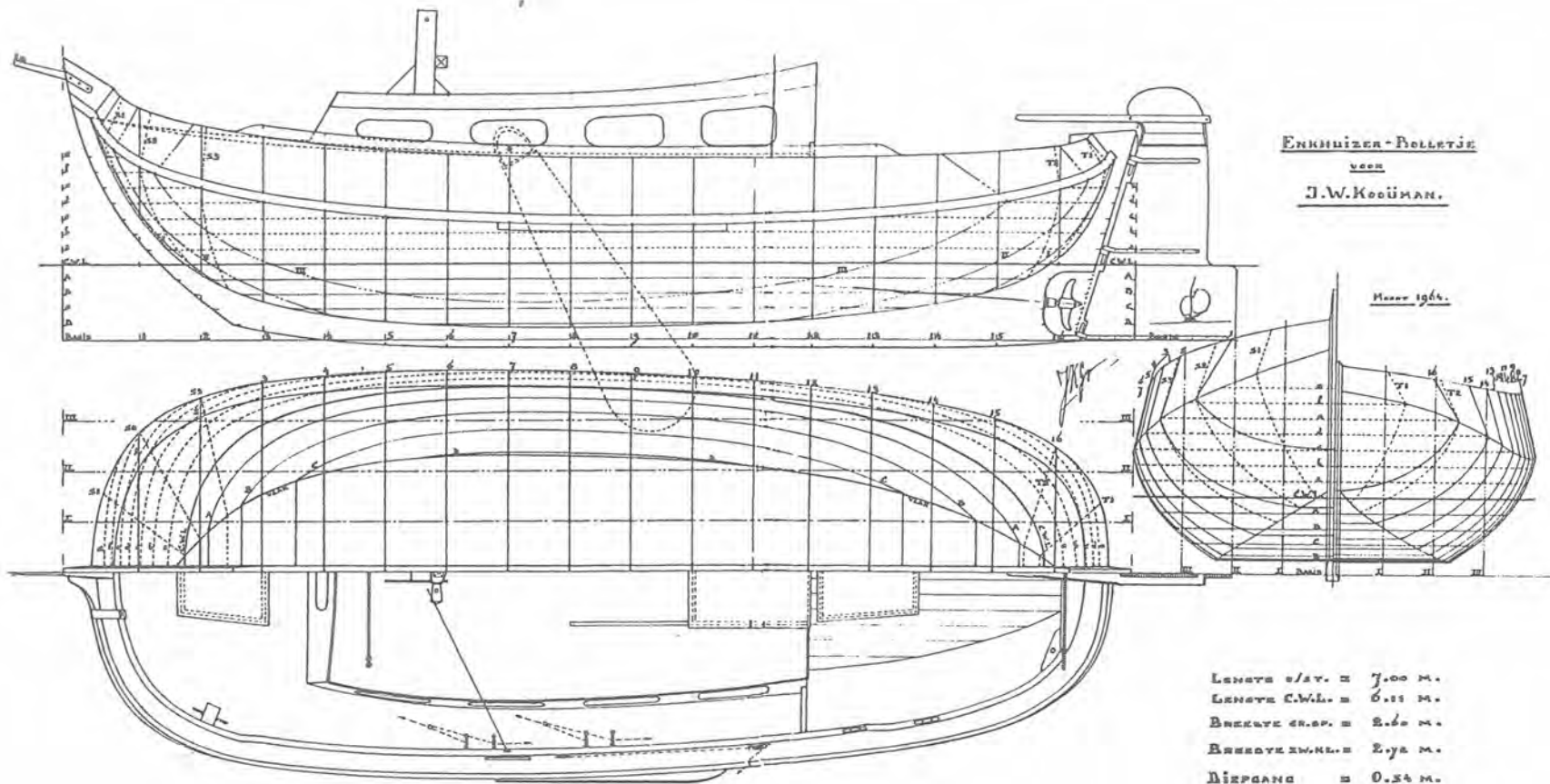


# Stalen Boer-aak

Van de heer G. M. J. de Boer, geb. 1800, in Amsterdam, 1850.

Stalen 120.



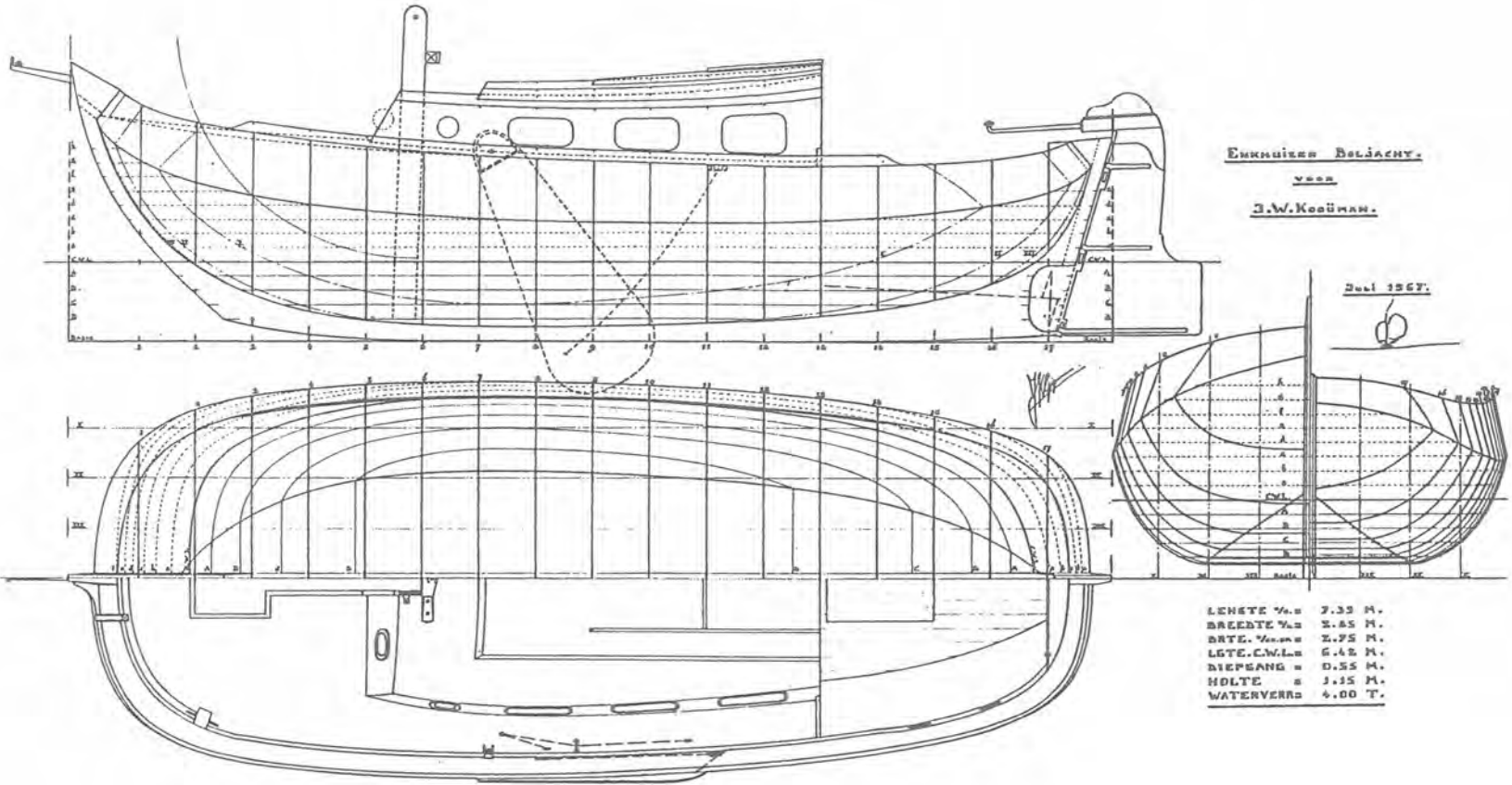


Enkhuizer - Bolletje  
van  
J.W. Kooyman.

Maat 1964.

- LENGTE o/v. = 7,00 M.
- LENGTE c.w.l. = 6,55 M.
- BREKTE CR.SP. = 2,60 M.
- BREKTE SW.L. = 2,72 M.
- Diepgang = 0,54 M.
- Waterverpl. = 3,25 T.





Maar wat onderscheidt nu de Enkhuizer van de Wieringer bol (ter voorkoming van misverstanden: de Wieringer aak is een totaal ander scheepstype)?

In het museum te Enkhuizen ligt een 7,68 meter bol in originele vissermansuitvoering, de WR 78, die in 1902 in Enkhuizen werd gebouwd en die afwisselend als Enkhuizer of als Wieringer bol wordt aangeduid. Een benoeming - nu eens naar de thuishaven, dan weer naar de bouwplaats -, welke leidt tot de veronderstelling dat Enkhuizer bollen en Wieringer bollen wel eens identiek zouden kunnen zijn. En waarom zouden er, gezien de beperkte afstand tussen beide plaatsen aan de hoge wal, wezenlijke afwijkingen noodzakelijk zijn?

Wel komen per schip incidentele bouwverschillen voor. Zo is er de bekende vraag of een Enkhuizer bol een plat vlak moet hebben of niet. De Wieringer bol uit het boek 'Ronde en platbodemjachten' - de 'Eudia' - is een rondbodem. En dat terwijl de eerder genoemde WR 78 mid-scheeps een knik heeft in de aansluiting van het vlak aan de zijden, al zijn dan het voor- en achterschip wel weer rond weggesneden. 2)

Overigens is de 'Eudia' in 1901 in Enkhuizen gebouwd in opdracht van de visser N. Steen, maar tijdens de bouw werd het schip door de schilder W.B. Tholen overgenomen en daarop als jacht afgebouwd.

Een bekende werf in Enkhuizen, die Enkhuizer bollen bouwde, was de werf van Lastdrager, welke al in het begin van de vorige eeuw bestond, oorspronkelijk aan de Sint Pietershaven en sinds 1843 aan de Paktuinen. In 1903 werd de werf overgenomen en voortgezet als 'Werk Vooruit' van Stapel, waar ondermeer mosselaken voor Philippine werden gebouwd. 3)

**Het kan best zijn dat de 'Eudia' rond werd gebouwd, omdat het als jacht werd afgebouwd en daarom wat meer mocht kosten en dat de vissers voor hun vissersschepen uit kostenoogpunt aan een plat vlak de voorkeur gaven. Dat platte vlak was trouwens ook beter met het oog op de plaatsing van de visbun.**

Ik citeer hiermee de mening van de heer J.K. Gipon, die nog uit eigen waarneming de details van deze scheepstypen kent. Een mening die zeker niet is ontbloeit van de nuchterheid, die bij een dergelijke analyse past, en die overigens aansluit op de beschrijvingen uit het boek 'Friese jachten' van de heer Vermeer. Hieruit blijkt dat de Friese jachten, die gepiekt werden gebouwd, veelal duurder waren dan de rondgebouwde schepen. Toch zijn het allemaal Friese jachten.

## 2.2 DE STALEN ENKHUIZER BOLLEN

De heer Gipon vertelde mij het volgende verhaal - en daarmee komen we al weer een stap dichterbij de stalen Enkhuizer bollen, die centraal staan in deze beschrijving:

In het begin van de dertiger jaren kocht Hein Kersken jr. (een zwager van de heer Gipon) een Wieringer bol. Het schip lag als een afgedankt vissersschip in de haven van Muiden te koop. Hoewel het houtwerk nog goed was, was deze bol reeds in z'n doodshemd (in het ijzer) gezet.

Hein Kersken kocht het schip om het als pleziervaartuig te gebruiken. Hij liet daartoe de visbun droogmaken en de trog verwijderen, terwijl de deken werd doorgetrokken. De droge bun werd gevuld met betonstukken ter vervanging van het bunwater.

Deze Wieringer bol had een lengte van ca. 7,50 meter en een breedte van ca. 3,00 meter. Het zeiloppervlak was circa. 30 vierkante meter en betrof een grootzeil en een fok. Hoewel de bol oorspronkelijk geen beretanden had, heeft Hein Kersken deze er wel op aangebracht, zoals uit de afbeeldingen blijkt.

Het was een lust om met deze Wieringer bol te zeilen. Naar aanleiding van het bezit van deze Wieringer bol door zijn zoon, tekende H. Kersken sr. een Wieringer bol van 8,00 meter lengte en

3.20 meter breedte. De tekeningen hiervan zijn onder nummer 33 gepubliceerd in het boek 'Hollandse jachten van de toekomst' van H. Kersken sr..

De huidige eigenaren zullen in de afbeeldingen van de Wieringer bol van Hein Kersken jr. onmiddellijk de lijnen van hun eigen Enkhuizer bol herkennen.



In het begin van de zestiger jaren zocht Jan Kooijman een ontwerp voor een kleine platbodem met 'ronde' vormen. Gesprekken met de heer Gipon leidden tot een Enkhuizer bol van 7,00 meter. Het eerste schip was de 'Cadans', dat voor het eerst werd geëxposeerd op de Hiswa in 1965.

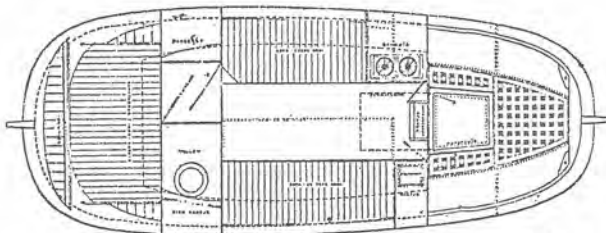
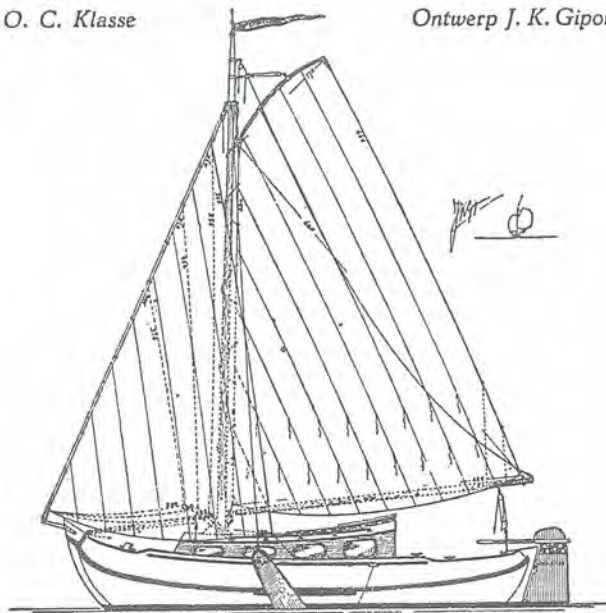
In 'De Waterkampioen', d.d. 14 april 1965, staat ondermeer het volgende over de 'Cadans' vermeld: "Dit bolletje demonstreerde duidelijk de grote kracht (de enorme ruimte in de breedte binnen) en de zwakte (het gebrek aan stahoogte) van onze scheepstypen van zuiver vaderlandse origine. De afmetingen van dit jacht zijn: l.o.a. 7,00 meter, lengte waterlijn 6,10 meter, grootste breedte 2,72 meter, zeiloppervlak (met botterfok) 27,40 meter. De door de exposant opgegeven standaardprijs was f. 20.500,-."



# ENKHUIZER BOLJACHT

O. C. Klasse

Ontwerp J. K. Gipon



**HOOFDAFMETINGEN:** Grootste breedte : 2,72 m  
Lengte over Stevens : 7,00 m  
Lengte op de waterlijn : 6,11 „  
Diepgang : 0,50 „  
WATERVERPLAATSING : 3,35 ton

**ZEILOPPERVLAKKEN:** Grootzeil 17,65 m<sup>2</sup>, botterfok 9,55 m<sup>2</sup>, stagfok 6,50 m<sup>2</sup>, stormfok 3,25 m<sup>2</sup>.

**Kooijman Jachtbouw n.v.**

Kort Ambachtlaan 32, Zwijndrecht, tel. (01850) - 2 63 49

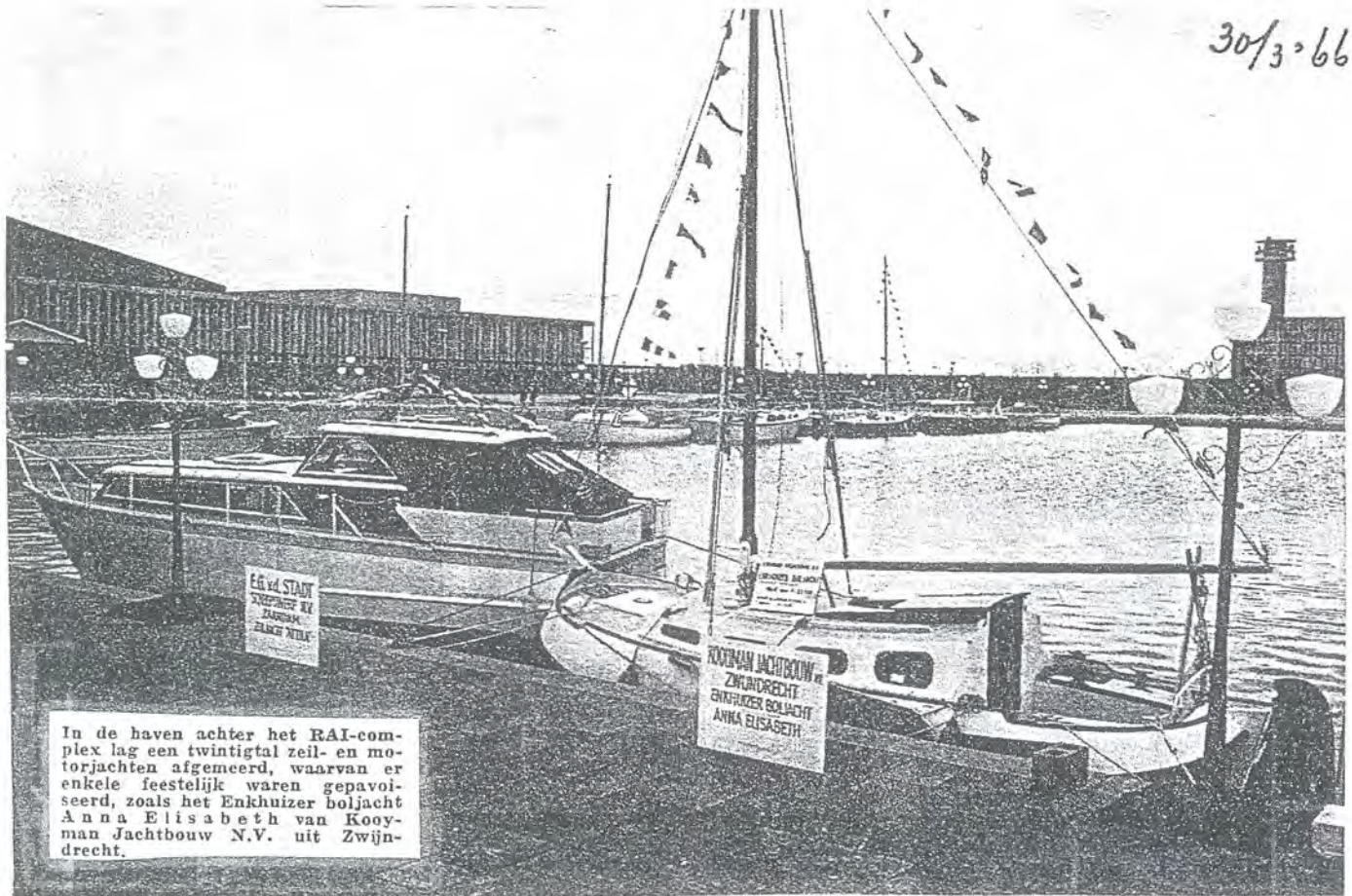
- ROMP** : Staal, elektrisch gelast, in- en uitwendig gestraald en uitwendig verzinkt.
- INRICHTING** : Apart, afsluitbaar vooronder, waarin dubbele kooi en bergruimte. Afgesloten toiletruimte. Hangkast. In de kajuit 2 sofakooien, waarvan één als uittrekbare dubbele kooi wordt uitgevoerd. Desgewenst kan inplaats van de dubbele kooi worden gekozen de uitvoering met 2 enkele sofakooien, klaptafel en bergkastjes. Kombuis, gootsteen met roestvrij stalen wasbak en met handpomp, aangesloten op jerrycan.
- PLAFONDS** : Geisoleerd met glaswol.
- MATRASSEN** : Polyaether met suwde bekleding.
- RAMEN** : Veiligheidsglas in peesrubber.
- KUIP** : Zelflozend, met teakhouten vlonders. Bankzittingen mahonie-hechthout.
- RONDHOUTEN** : Mast en giek oregon pine. Gebogen gaffel uit gelijkde essehouten delen. Gegalvaniseerd beslag.
- ZWAARDEN EN ROER** : Eiken. Helmstok essen. Gegalvaniseerd beslag.
- BETIMMERING** : Bij de betimmering is naast mahonie-hechthout in ruime mate massief teak- en mahoniehout verwerkt.
- ZEILEN** : In de standaard-uitvoering worden geleverd: grootzeil en stagfok Amerikaans jachtdoek, met zeilzakken.
- INVENTARIS** : Anker met 30 m manilla ankerlijn en 8 m ketting, pikhaak, vaarboom, vleugelhek met vleugel, gebogen vlaggestok met vlag, 2 landvasten, essehouten schaar, sprenkel met masttakel en voorts de benodigde essehouten blokken, gegalvaniseerd stalen wanten, vallen (12 mm. manilla) en schoten (gevlochten katoen).
- SCHILDERWERK** : Degelijk schilderwerk, kleur naar wens. Alle houtwerk blank gelakt. Dekken en gangboorden gezand.
- MOTOR** : Geschikt voor aanhangmotor zowel als voor binnenboordmotor.

Het schip is ook verkrijgbaar in

**Visserman - uitvoering**

met bruine zeilen en wat eenvoudiger afwerking

Dit schip had een doorslaggevend succes: als vervolg hierop werd een serie van 10 Enkhuizer bollen gebouwd, waarvan één van de eerste - de toenmalige 'Anna Elisabeth', thans 'Bolle Bertha' - in 1966 in de haven van de Hiswa lag te pronken.



In de haven achter het RAI-complex lag een twintigtal zeil- en motorjachten afgemeerd, waarvan er enkele feestelijk waren gepavoiseerd, zoals het Enkhuizer boljacht Anna Elisabeth van Kooymans Jachtbouw N.V. uit Zwijndrecht.

Over het succes van de 'Cadans' laten we Jan Kooijman zelf aan het woord:

"Ik herinner mij nog heel goed dat de romp niet overnaads maar gladboordig was gebouwd, wat een constant geklop van de tentoonstellingsbezoekers betekende. "Polyester?". " Nee: staal!". Ook hadden wij in de kuip tegen de achterplecht een teakhouten plank met de door Bert Stoop uit Dordrecht fraai gesneden spreuk: "Ik breng de verten naderbij". Het was een constant kijken in de kuip en een onophoudelijk herhalen van die spreuk "ik breng de verten naderbij - ik breng de verten naderbij". Na verloop van een paar dagen kon ik die spreuk niet meer horen!

Maar goed, het was een lief scheepje dat terecht veel belangstelling trok. Het schip had het karakter van een bolletje van de hoge wal met ronde, boeierachtige lijnen en een minder hoge kop dan de bollen van de lage wal.

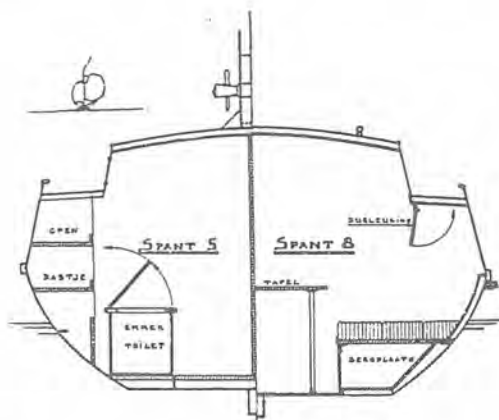
De accommodatie was verbluffend, de geringe afmetingen in aanmerking genomen. In het vooronder was een dubbele dwarskooi, daarachter een aparte toiletruimte met pomptoilet en er tegenover een hangkast. Vervolgens twee langsscheepse banken en tenslotte aan weerszijden van de kajuitingang een gootsteen- en een aanrechtkastje. De kuip was zelflozend met onder de kuipvloer een Albin tweecylinder benzinemotor. Tegenwoordig zou die zeker vervangen worden door een klein dieseltje. Wat de kajuit betreft waren er twee versies, één met een doorgetrokken kajuit tot voorbij de mast en één met een kajuit die achter de mast bleef. Die laatste oplossing was

stellig de fraaiste, al ging dat enigszins ten koste van de binnenruimte. Het zeilplan was gematigd met een grootzeil van 17,65 m<sup>2</sup> en een stagfok van 7,15 m<sup>2</sup> (bij het type met de doorgetrokken kajuit is de stagfok 6,50 vierkante meter). De mast stond tamelijk voorlijk wat een relatief groot grootzeil opleverde en een kleine stagfok, die gevaren werd op een korte botteloef. Deze stagfok kon worden vervangen door een botterfok van 9,50 m<sup>2</sup>.

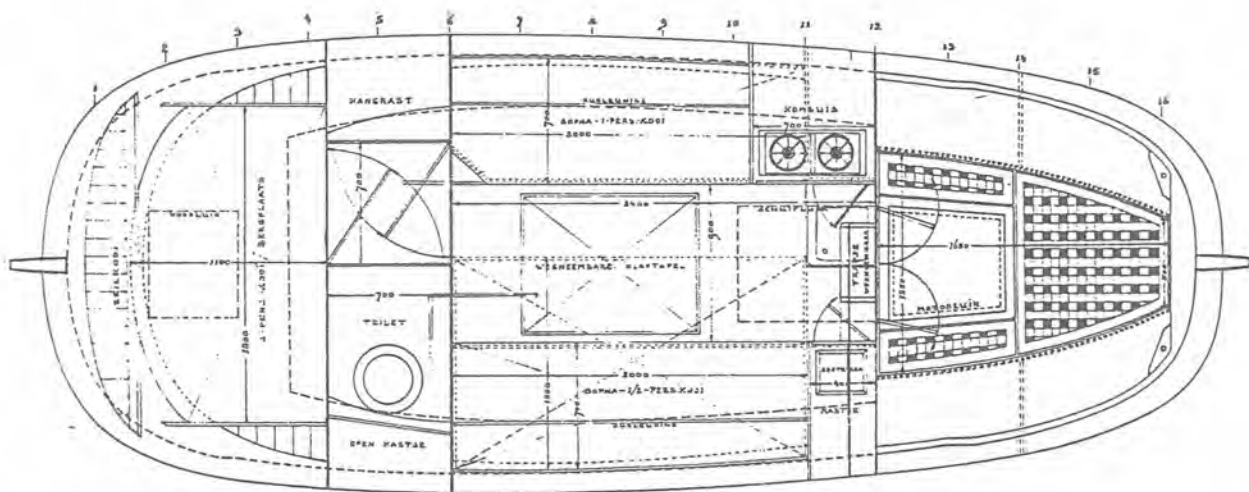
ENKMUUZER - BOLLETJE

VEER

J.W. KOOIJMAN.



INRICHTINGSPLAN.

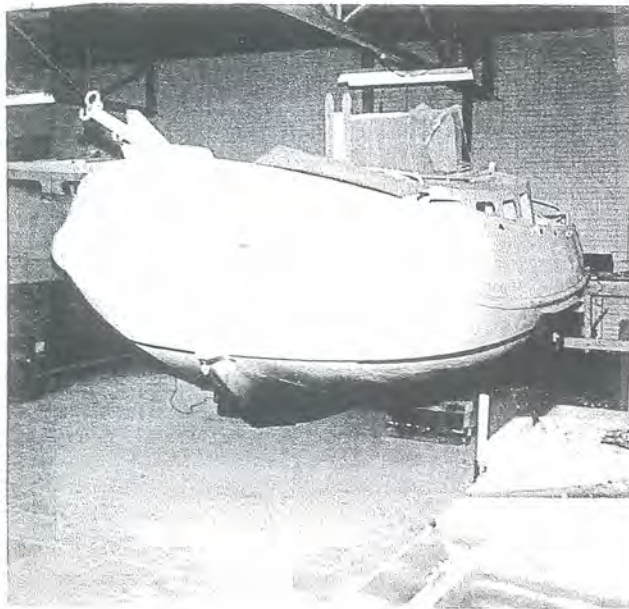
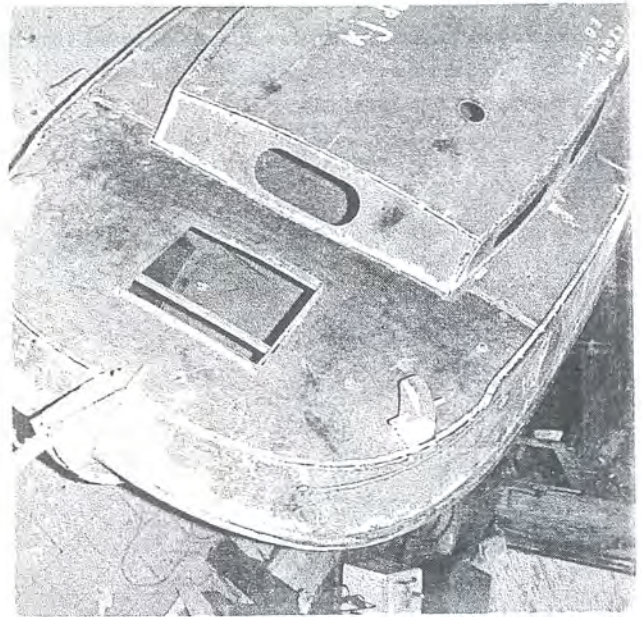
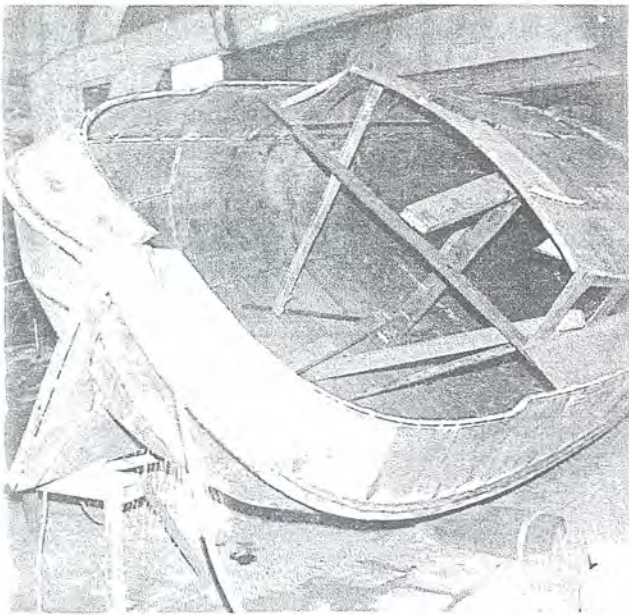


Inrichtingsplan 7,00-meter-bolletje

De zwaarden waren Zuiderzeezwaarden met een vleugelprofiel.

De stalen romp vertoonde een onder het hele vlak doorlopende scheg, die twee doeleinden diende; in de eerste plaats voor de sterkte van de constructie en in de tweede plaats voor het geven van koersstabiliteit bij het manoeuvreren op de motor. Zo'n doorlopende scheg is een effectief middel tegen het verlijeren als het schip weinig vaart heeft zoals soms gebeurt bij havenmanoeuvres als er een sterke dwarswind staat. Krijg je kleine platbodem dan maar eens zonder brokken achteruitvarend in de box als je de hulp van zo'n scheg moet ontberen!

Voor het zeilen heeft de scheg weinig betekenis. Het voordeel van de eventuele grotere hoogte die het schip misschien zou kunnen lopen zal waarschijnlijk meer dan gecompenseerd worden door het nadeel van de grotere weerstand die de rafelingen langs de scheg zullen opleveren; tenminste, wanneer de hoogte van de scheg wordt beperkt tot de 2 procent van de waterlijnlengthe zoals de criteria van het Stamboek luiden.

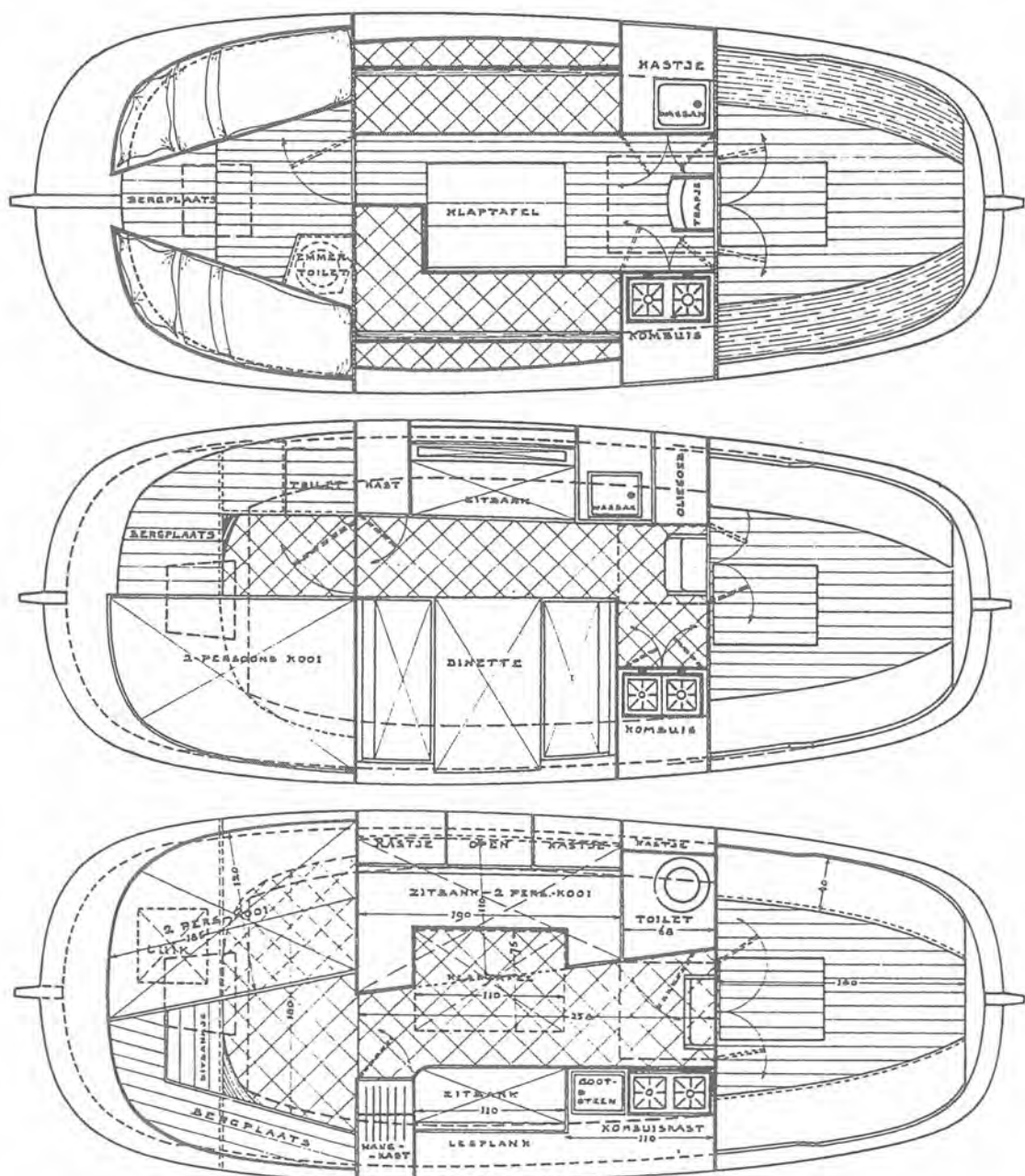


### Voortgang bouw van een 7,00-meter-bolletje

Stahoogte is er in de kajuit van dit kleine scheepje uiteraard niet. Van het vlak tot het dak is de hoogte 1,55 meter. Onder schuifluik bij het kombuis bedraagt die hoogte 1,65 meter. Op een reünie, welke in 1993 in Enkhuizen werd gehouden, was het echter verbazingwekkend, dat de eigenaren het ontbreken van stahoogte zonder morren voor lief nemen in ruil voor het handzame en betrouwbare karakter van dit scheepje.

Van dit aantrekkelijke scheepje zijn er zo'n vijftien stuks gebouwd, waarvan de meeste er nog uitzien of ze nieuw zijn, zo worden ze door de eigenaars vertoeteld.

Heel wat groter dan het 7,00-meter-bolletje is de 7,35-meter-Enkhuizer bol. Meer lengte betekent meer breedte, meer hoogte en tenslotte aanzienlijk meer waterverplaatsing. De vorm van de 7,35-meter-bol wijkt in zoverre van de 7,00-meter af dat de spantlijn naar het vlak toe veel ronder is. Het scheepje nadert hiermee de vorm van een rond vaartuig en zou net zo goed als Lemster bolletje te boek kunnen staan. Ik meen dat er al met al enkele tientallen van deze scheepjes varen die door hun bewerkelijke bouw al aardig de prijs van een grote platbodem naderen en die nochtans minder te bieden hebben aan accommodatie en comfort. Wie het er voor over heeft krijgt met zo'n 7,35-meter-bolletje een handzaam scheepje, dat uitmunt door een fraai voorkomen. Er zijn twee zeilplannen getekend, het één wat groter dan het ander, namelijk met een zeiloppervlak van respectievelijk 29,3 m<sup>2</sup> (grootzeil 19,0 m<sup>2</sup> en fok 10,3 m<sup>2</sup>) en 34,4 m<sup>2</sup> (grootzeil 20,6 m<sup>2</sup> en fok 13,8 m<sup>2</sup>)." 4)

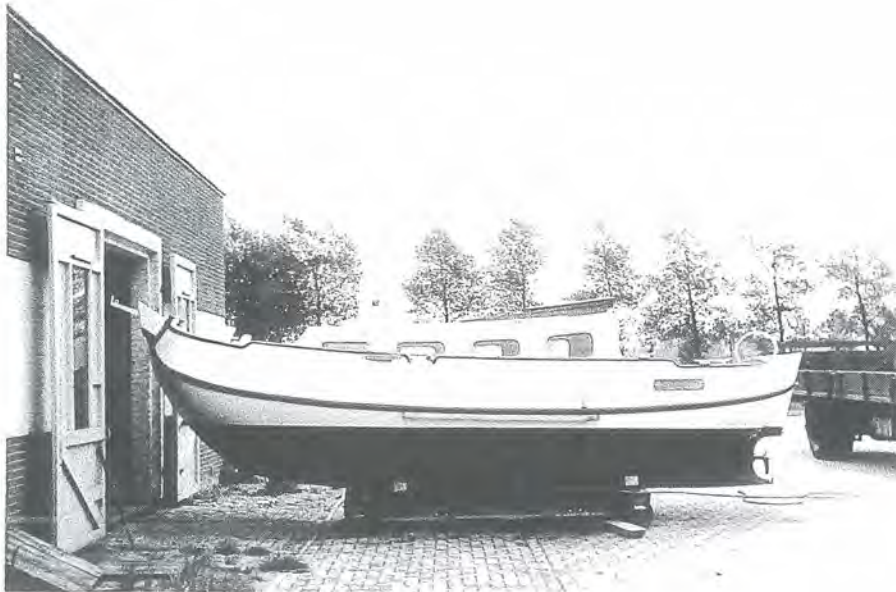


7.35 m Enkhuizer boljacht, inrichtingsplan.



Tot zover het verhaal van Jan Kooijman.

Wat Jan Kooijman vertelt over de verbluffende accommodatie wordt door de eigenaren bevestigd; zo hebben wij zelf in 1993 een week lang met zes personen (waaronder vier volwassenen) op ons 7,00-meter-bolletje doorgebracht terwijl het weer uiterst matig was. Verder waren - naast de normale bagage - ondermeer nog een ruwharige teckel, 2 vouwfietsen en een rubber opblaasboot aan boord. Toch ging dit niet ten koste van de sfeer.



Ten aanzien van de effecten van de scheg, zoals Jan Kooijman die beschrijft, ben ik van mening dat deze wel degelijk voordelen kan hebben.

Voorwaarde is echter wel, dat uiterst geconcentreerd moet worden gevaren. In wedstrijden met andere platbodems blijkt onze bol - zolang de golfslag

beperkt is - scherper aan de wind te zeilen dan de meeste andere platbodentypes (met uitzondering misschien van sommige, met name rankere, schokkers), terwijl dit niet ten koste gaat van de snelheid!

Nemen de golven echter in hoogte en steilte toe (zoals al gauw op het IJsselmeer het geval is), dan valt het Enkhuizer bolletje met haar bolle - zelfs wat wangige - kop stil. Het beperkte gewicht van het schip (ruim 3 ton) en de gematigde zeilvoering spelen daarbij eveneens een rol. Je kunt dan niet anders dan op de tegenwindse rakken ruim zeilend tempo maken, maar je komt dan niet meer bij de eersten over de finish. Maar het is een kniesoor die daarop let; dit sluit immers exact aan bij de kenmerken van een bolletje van de hoge wal. Heb je daar een probleem mee, dan moet je maar een ander schip kopen!

Met betrekking tot de zwaarden geldt dat de 7,00-meter-bolletjes een uitgesproken lang, smal Zuiderzeezwaard hebben, terwijl de 7,35-bollen uiteindelijk uitgevoerd zijn met een soort tussenvorm tussen het Zuiderzeezwaard en het (vrijwel) ronde boeierzwaard: korter en breder dan het Zuiderzeezwaard, doch langer en smaller dan het boeierzwaard. Hier is gezocht naar een compromis. Het vaargebied voor de 7,35-bollen is toch vaak het merengebied van Friesland of Holland en de Randmeren. Bij toepassing van Zuiderzeezwaarden zou een diepgestoken zwaard al snel kunnen leiden tot een 'vastloper'. Vooral bij een harde wind is dat zeer profijtelijk voor de zwaardmaker, maar dat kan de bedoeling van de schipper nooit geweest zijn!

Verder valt nog op te merken dat de 7,00- en de 7,35-bollen zich van elkaar onderscheiden doordat het 7,00-meter-bolletje gladboordig is gebouwd in tegenstelling tot de 7,35-bol, die overnaads is vervaardigd.

ENKUIZER-BOLLETJE.

ZEILPLAN

VOOR

J.W. KOOLMAN.

SCHAAL = 1:20.

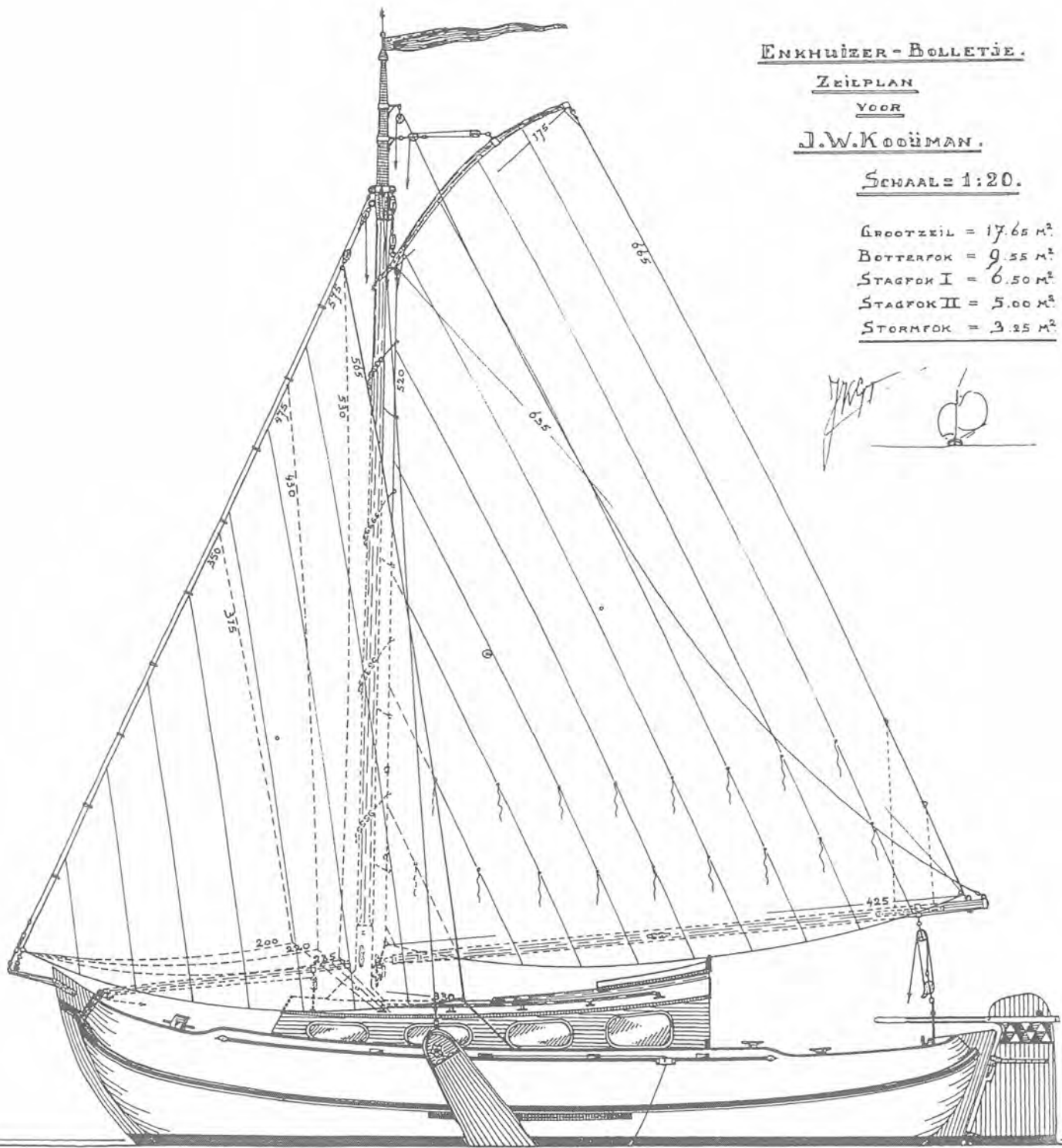
GROOTZEIL = 17.65 M<sup>2</sup>

BOTTERFOK = 9.55 M<sup>2</sup>

STAGFOK I = 6.50 M<sup>2</sup>

STAGFOK II = 5.00 M<sup>2</sup>

STORMFOK = 3.25 M<sup>2</sup>



ENKHUIZER BOLJAENT.

ZEILPLAN.

VOOR

J.W. KOOÏMAN.

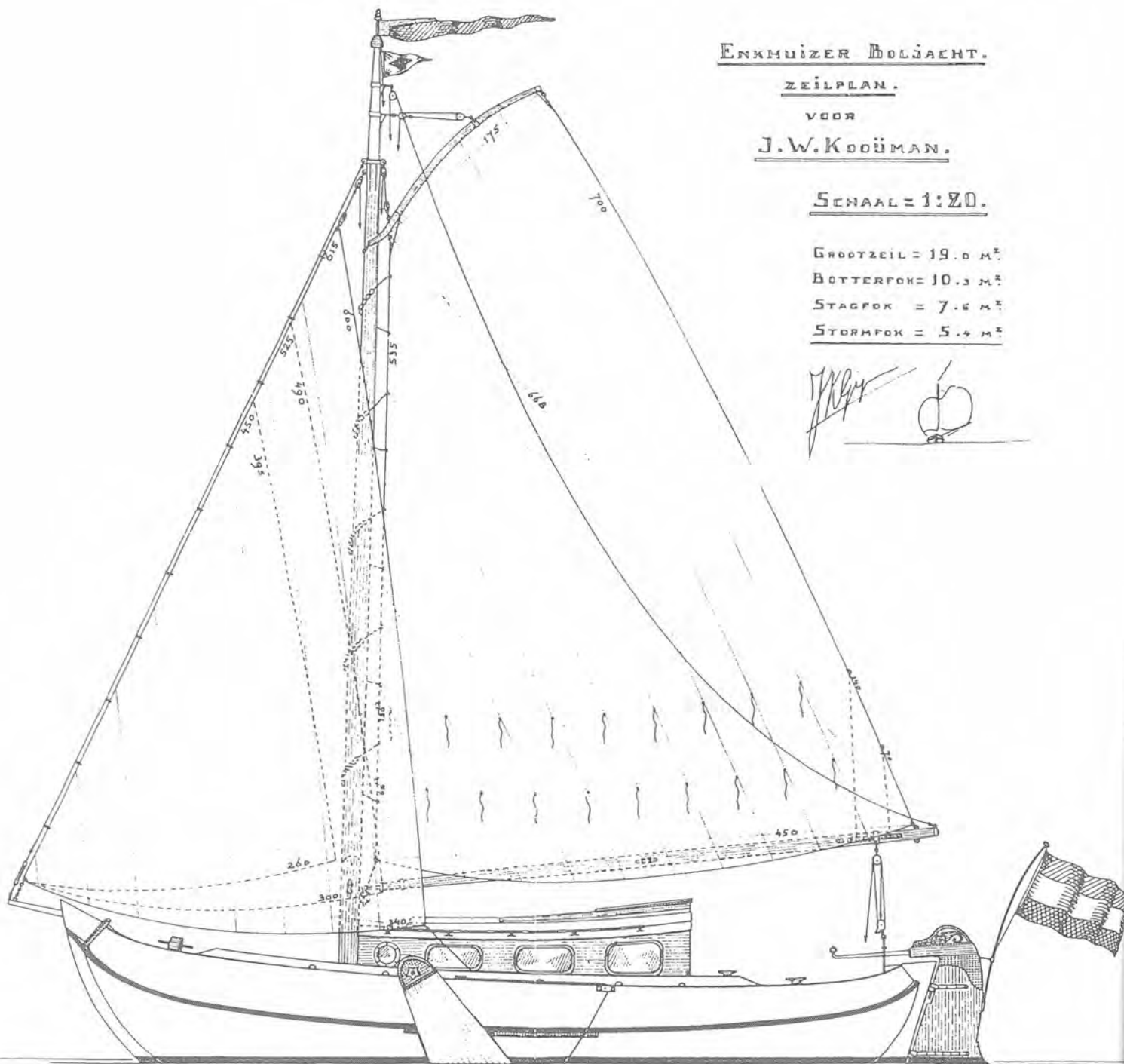
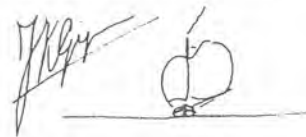
SCHAAL = 1:20.

GROOTZEIL = 19.0 M<sup>2</sup>

BOTTERFOK = 10.3 M<sup>2</sup>

STAGFOK = 7.6 M<sup>2</sup>

STORMFOK = 5.4 M<sup>2</sup>



Van het veronderstelde aantal van vijftien 7,00-meter-bolletjes zijn er thans *veertien* in dit boek vastgelegd; dertien gebouwd door Kooijman Jachtbouw plus één exemplaar in volledige zelfbouw vervaardigd - deze is ook in dit boek opgenomen.

Verder bestaat het vermoeden dat er nog één exemplaar in Australië rondvaart! De heer Gipon heeft namelijk jaren geleden de tekeningen aan een Australiër van Nederlandse afkomst geleverd.

Van de 7,35-meter-bollen zouden er volgens Jan Kooijman enkele tientallen zijn gebouwd. In dit boek zijn er éénendertig vastgelegd. Daarnaast moet er nog een exemplaar in Denemarken varen, echter voorzien van een jonkzeil! In Nederland zou er wellicht nog een enkel - niet in dit boek vastgelegd - exemplaar kunnen zijn.

## 2.3 DE NZEREN ENKHUIZER BOL 'BREEBANCK'

De oorspronkelijke generatie Enkhuizer bollen is vrijwel uitgestorven. Van één exemplaar is gelukkig het nodige bekend: de 'Breebanck'. Daarom is er aan dit schip extra aandacht besteed in het hoofdstuk over de historie van deze schepen, en wel op een overeenkomstige wijze als voor de stalen Enkhuizer bollen in het volgende hoofdstuk het geval is: in de vorm van kronieken en een aantal kerngegevens van de bol.

Daarmee slaan we meteen een brug van een ver naar een recent verleden.

### Kerngegevens

- Ontwerper: ?
- Werk: 'Vooruit' van Stapel te Enkhuizen.
- Bouwjaar: 1913, bouwnummer 89.
- Maten: Lengte over stevens: 7,30 meter; breedte: 2,94 meter op het grootspant, ? meter over de zwaardklampen; waterlijnlengthe ? meter; diepgang 0,60 meter. Waterverplaatsing ? ton.
- Bouwwijze: Gladboordig.  
Vlak van 7 mm. dikte met daarop gelaste spanten. Doorlopende kajuitopbouw. Stalen kajuitdak met spanten. Grote ramen in peesrubber. Doorlopende kielbalk. Geen loefbijter.
- Motor: Aanvankelijk een Albin, 2 cylinder benzinemotor met een elektrische afzuiginstallatie. In 1991 is deze vervangen door een Yanmar, 2-cylinder 16 Pk dieselmotor.
- Zeilen: Witte katoenen zeilen, bestaande uit grootzeil en stagfok (zeilmaker: Molenaar, Grouw). In 1993 zijn deze vervangen door witte dacron zeilen (zeilmaker: De Boer, Oud-Beyerland). Geen kluiver.
- Visserij-nummer: EH 9
- Zeilnummer: Geen.
- Kleur: Witte romp, zowel boven als onder het berghout; aanvankelijk witte kajuitopbouw, in 1990 is deze groen geschilderd. Donkergroen berghout, potdeksel en bolders.
- Interieur: Vooronder: 2-persoons dwarskooi, aan bb-zijde afgesloten toiletruimte en aan sb-zijde een bergkast.  
Kajuit: twee langsbanken en bij de ingang (tegenover elkaar) aanrecht en kookhoek.
- Verbouwing: In 1959 omgebouwd van vissermanuitvoering tot jacht. Deze verbouwing is uitgevoerd door Stofberg te Leimuiden.

1913 - 1933:

In 1913 wordt volgens het werkboek van de Werf Vooruit van Stapel te Enkhuizen onder het bouwnummer 89 de visch-aak Hoop op Zegen gebouwd met de afmetingen: 7,30 x 2,94 x 1,40 meter.

Opdrachtgever is A(alder) van Weelde te Enkhuizen.

Vermeldingswaardig is dat het de enige visch-aak van deze afmetingen is, die de werf heeft gebouwd. Wel zijn op de werf eerder drie visch-aken gebouwd; alle met de afmetingen 12,60 x 4,00 x 1,60 meter. In 1910 zijn dat onder bouwnummer 53 de 'De Vrouwe Guurtje' voor D. Goos te Enkhuizen en onder bouwnummer 54 de 'De 4 Gebroeders' voor B.C. de Boer te Enkhuizen en in 1911 is dat onder bouwnummer 63 de 'Nooit Volmaakt' voor W.H. de Vos te Dordrecht. 5)

Om de benaming van het scheepstype nog complexer te maken: op de bouwtekening wordt gesproken over een boeier-aak!

De bij het schip van Aaldert van Weelde vermelde 'diepte-maat' van 1,40 meter slaat vermoedelijk op de holte van het schip en niet op de diepgang. De diepgang van de bol bedraagt 0,60 meter.

Daarvoor viste Aaldert van Weelde met een vlet op ansjovis. Dat blijkt uit het 'Rapport over onderzoekingen betreffende de visscherij in de Zuiderzee, ingesteld in de jaren 1905 en 1906 door Dr. H.C. Redeke'. Daarin wordt hij genoemd onder vermelding van zijn visserijnummer EH 9. 6)

In het boek 'Van gaand en staand want' deel 1, van Peter Dorleijn wordt een aardige anekdote aangehaald, waaruit de overwegingen blijken van Aaldert van Weelde om te kiezen voor een ijzeren schip:

Dirk Jeltjes weet zich dit scheepje te herinneren, hij noemt 't een eelbootje, de EH 9. Deze Aaldert had een groot gezin: zeven of acht kinderen. 'Toen zei Willem van de Spekslokker es tegen 'm: "Hoe red je dat toch?" "Och," zei Aaldert, "Ik hew een klein knechie," dat was z'n bootje, dat was niet zo duur in onderhoud als een houten, daar hield ie wat aan over.'

In 1933 is het schip verkocht aan de heer P. Attema uit Harlingen. Op de dag van verkoop is van de EH 9 nog een foto gemaakt, terwijl deze bij de Wilhelminabrug ligt.

Dat het schip voor 1937 moet zijn verkocht blijkt uit de besommingskaarten 1937-1938 uit het archief van de Rijksdienst ter uitvoering van de Zuiderzeesteunwet. Daarin komt het visserijnummer van Aaldert van Weelde niet meer voor. 6)

P. Attema wilde met het scheepje vanuit Friesland gaan vissen. Het bleek echter te kort voor de korte en steile golfslag, die er op de Friese kust kan staan. De Makkumer vissers roeiden dan met hun langere vletten sneller dan de EH 9 op z'n éénpittertje kan motoren.

De Harlinger heeft daarom zelfs overwogen het schip met 1 meter verlengen. Dit is nooit gebeurd, omdat hij binnen één jaar een ander scheepje kon kopen, dat beter aan z'n wensen voldeed.

De EH 9 ligt al een aantal jaren in de Houthaven in Amsterdam als woonscheepje als de heer Stofberg het schip te koop ziet liggen. Hij koopt het, en besluit na restauratie weer tot verkoop over te gaan. Het komt dan in handen van de heer Ketelaar.